



**CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR  
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

# AVIS

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du XX/XX/2021 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25/01/2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2035 et Roadmap "En route vers une mobilité basses émissions"**

---

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	25 juin 2021
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale le	15 septembre 2021

## Préambule

Le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « le Conseil ») a été saisi, le 25/06/2021, d'une demande d'avis relative au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du XX/XX/2021 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25/01/2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2035 ainsi qu'à la *roadmap* "En route vers une mobilité basses émissions".

De façon complémentaire aux politiques qui visent un *modal shift* et une diminution du trafic automobile (voir plan Good Move, projet SmartMove, ...), la modification de l'arrêté LEZ a pour objectif la transition vers un parc de véhicules « zéro émission » dans le but d'atteindre les objectifs de qualité de l'air et de décarbonation du transport en Région de Bruxelles-Capitale.

La transition zéro émission implique deux principales modifications de l'arrêté : l'extension du champ d'application de la LEZ aux deux-roues motorisées et aux poids-lourds d'une part, et le renforcement progressif des critères d'accès d'autre part. Ce renforcement couvre la période 2025-2035 et va jusqu'à l'interdiction complète du diesel et de l'essence/CNG/LPG pour certaines catégories de véhicules.

Pour réussir cette transition vers un parc de véhicules sans émissions directes, la *roadmap* « En route vers une mobilité basses émissions » est proposée. Elle détaille l'ensemble des mesures qui seront nécessaires pour atteindre l'objectif de décarbonation du transport en Région de Bruxelles-Capitale et accompagner au mieux les publics impactés. Parmi ces mesures figurent le renforcement de la LEZ entre 2025 et 2035, la mise sur pied d'une infrastructure de recharge suffisante, d'aides fiscales et financières, d'une plateforme MaaS ainsi que la transition énergétique qui doit accompagner la décarbonation du transport. Enfin, la *roadmap* identifie les groupes cibles - personnes et flottes spécifiques - qu'il convient d'accompagner de manière spécifique dans cette transition.

## Avis

### 1. Considérations générales

Le Conseil félicite le Gouvernement et Bruxelles Environnement pour ce projet d'arrêté ambitieux.

#### 1.1 Modal shift

De manière générale, le Conseil soutient la Région dans sa volonté de réaliser le *modal shift* qui doit diminuer le nombre de voitures en circulation à Bruxelles et qui doit agrandir la place donnée aux modes de déplacement doux. Pour accompagner le *modal shift*, condition *sine qua non* d'une politique de mobilité ambitieuse, le Conseil fait les propositions suivantes :

- Utiliser les différentes gares bruxelloises de manière plus efficace ;
- Déployer le RER ;
- Développer la gestion intelligente des flux de circulation, notamment en faveur des transports en commun ;
- Appliquer la taxe kilométrique Smartmove ;
- Aménager l'espace public de manière à bien appliquer le principe STOP ;

- Se doter d'une politique générale d'aménagement du territoire adaptée ;
- Revoir à la baisse les tarifs de la STIB pour certaines catégories de revenus à l'instar de ce qui a été fait pour les moins de 25 ans ;
- Investir dans le réseau de parkings périphériques et faciliter leur utilisation ;
- Encourager et soutenir les solutions multimodales, y compris dans la logistique ;
- Améliorer les infrastructures dédiées aux modes de déplacement doux/alternatifs ;
- Continuer le développement d'infrastructures de transport public (ex : étendre la durée d'utilisation des bus à essence à 2035 pour ne pas hypothéquer les services de l'intercommunal) ;
- Sensibiliser, informer et former le public (particuliers et entreprises) sur les nouveaux modes de déplacement, les voitures connectées, les nouvelles solutions de mobilité intelligentes et les nouveaux métiers et compétences qui en résultent ;
- Prévoir des dérogations provisoires pour les PMR leur donnant plus de temps pour s'adapter ;
- Investir (recherche et infrastructures) dans les motorisations et carburants alternatifs et favoriser leur déploiement (ils paraissent être exclus dans le présent projet d'arrêté par rapport à l'électrification) ;
- Favoriser les solutions de type « voitures électriques partagées » ;
- Approfondir la réflexion sur le type de voitures (électrique, à l'hydrogène, etc.) qu'il serait intéressant de voir rouler à Bruxelles dès 2035 (ex : petites voitures citadines) ;
- Approfondir les réflexions concernant le maintien de la taxe de mise en circulation ;
- Assurer le respect de la LEZ, notamment en renforçant la communication hors de la Région et le contrôle des véhicules étrangers ;
- Lutter contre la fraude au filtre à particules, notamment en équipant tous les centres de contrôle technique des moyens de mesures modernes et efficaces.

**Le Conseil** rappelle aussi qu'un des leviers les plus efficaces pour réaliser le *modal shift* ainsi que les propositions ci-dessus est le plan de déplacements des entreprises. Il est donc primordial de stimuler et d'accompagner les entreprises afin qu'elles puissent intégrer ces différents outils dans leur mobilité individuelle.

## 1.2 Modes de transports alternatifs

Tout comme les acteurs consultés dans le cadre de l'élaboration des études accompagnant le projet d'arrêté et la *roadmap*, **le Conseil** insiste sur la nécessité de prévoir des modes de transport alternatifs en suffisance. **Le Conseil** suggère notamment de mieux exploiter le transport fluvial afin de diminuer le trafic lié aux livraisons (véhicules lourds et camionnettes) en ville. Le canal et ses abords forment, depuis toujours, un emplacement stratégique pour la distribution des marchandises dans Bruxelles.

**Le Conseil** recommande également de bien prendre en compte la structure de Bruxelles en tant que ville-Région. Il convient par exemple de garder à l'esprit que certaines parties de la ville sont plus densément urbanisées et requièrent donc des modes de transports différents que dans des zones moins construites. En effet, pour une zone très urbanisée où la plupart des services et commerces de proximité sont facilement accessibles, des modes de transport tels que le vélo ou la marche à pied sont à privilégier. Il convient, dans ce cas, d'adapter l'infrastructure afin de favoriser ce mode de déplacement et d'assurer la sécurité de tous.

### *Trottinettes électriques partagées*

En ce qui concerne les trottinettes électriques partagées, celles-ci constituent effectivement un mode de transport alternatif attrayant et pratique pour bon nombre de citoyens. Toutefois, selon une étude<sup>1</sup>, les trottinettes électriques partagées, bien que permettant une décongestion des routes, s'avéraient être peu écologiques en 2019. Presque disparues de la Région de Bruxelles pendant la crise sanitaire de la COVID-19, les trottinettes refont leur apparition dans la Capitale. Sur base de cette étude et de l'expérience de ce mode de transport avant la pandémie, **le Conseil** suggère de veiller à faire de ce mode de déplacement une alternative encore plus durable. Bien que les trottinettes soient recyclées à Bruxelles lorsque cela est possible, leur durée de vie reste encore très limitée et leur constitution n'est, à l'origine, pas prévue pour être utilisée de manière intensive. Si cette solution vient à être intégrée pleinement aux modes de transport alternatifs à la voiture à Bruxelles, il convient de s'assurer que cette alternative soit effectivement la plus respectueuse de l'environnement possible. Le cycle de vie total de ces véhicules doit être rallongé et pris en compte et il convient dès lors de prévoir l'infrastructure nécessaire à leur bon entretien (ex : vandalisme) et à leur recyclage.

### *Vélos*

**Le Conseil** insiste sur l'importance d'assurer la sécurité des cyclistes à Bruxelles. Le développement de pistes cyclables pratiques et sécurisées doit pouvoir encourager la population bruxelloise à adopter ce mode de transport comme alternative à la voiture ou aux transports en commun. Il est également nécessaire de prévoir des espaces de parkings vélos sécurisés (U inversé) en suffisance.

## 1.3 Cohérence interrégionale

**Le Conseil** s'inquiète du manque de cohérence et d'exécution de certains plans (Brabantnet, RER, etc.), d'application en Flandre et en Wallonie, qui renforcent les alternatives au transport particulier motorisé aux carburants fossiles (dont notamment le transport en commun) et qui ne vont pas toujours dans le sens de la LEZ. **Le Conseil** insiste sur l'importance d'adopter une vision globale et interrégionale afin que les ambitions du présent projet d'arrêté puissent être pleinement réalisées. Il est donc nécessaire de prévoir une concertation élargie avec les deux autres Régions et le Fédéral afin que la vision bruxelloise sur la mobilité puisse s'étendre au-delà des limites régionales. Dans cette optique, il faudrait également favoriser et faciliter le développement ou la réorientation des nouveaux services et des nouveaux secteurs d'activité en lien avec les mesures proposées dans le présent projet d'arrêté (services liés aux voitures électriques, à la mobilité partagée, etc.).

## 1.4 Technologies autorisées

**Le Conseil** s'interroge sur l'absence de neutralité technologique dans le choix des énergies autorisées. En effet, le focus est orienté sur les vecteurs énergétiques, et non pas sur les technologies et/ou les normes. Il serait plus efficace de se focaliser sur les meilleures technologies disponibles et les normes les plus récentes et interdire les véhicules ne respectant pas ces normes. **Le Conseil, excepté l'organisation BRAL**, s'interroge notamment sur l'exclusion des véhicules à l'hydrogène, CNG ou LPG.

---

<sup>1</sup>[https://www.researchgate.net/publication/339648067\\_Dockless\\_E-Scooter\\_A\\_Green\\_Solution\\_for\\_Mobility\\_Comparative\\_Case\\_Study\\_between\\_Dockless\\_E-Scooters\\_Displaced\\_Transport\\_and\\_Personal\\_E-Scooters](https://www.researchgate.net/publication/339648067_Dockless_E-Scooter_A_Green_Solution_for_Mobility_Comparative_Case_Study_between_Dockless_E-Scooters_Displaced_Transport_and_Personal_E-Scooters)

## 1.5 Impact social et économique

**Le Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur le fait que Bruxelles, en tant que pionnière en matière d'application de la LEZ, s'expose à un risque de réduction de l'attractivité économique de la Capitale. **Le Conseil** recommande dès lors d'analyser ce risque ainsi que son impact sur le long terme afin de conserver cette attractivité.

**Le Conseil** s'inquiète de l'impact social et économique sur les entrepreneurs en général et certains secteurs directement concernés. A ce stade, même si ceux-ci sont étudiés, il n'y a pas de vision claire et précise sur les mesures mises en place pour les limiter. **Le Conseil** demande qu'une concertation avec les secteurs concernés (garages, etc.) soit initiée afin d'identifier les mesures de soutien des entreprises, de formation et d'accompagnement des travailleurs qui sont nécessaires.

Par ailleurs, **le Conseil** souligne que le coût des véhicules électriques est sensiblement plus important que les véhicules thermiques. Il ne faudrait pas que la transition au niveau de la flotte introduise un biais d'accessibilité au transport et que seul les plus nantis en aient la capacité. Il semble donc opportun de mettre en place des mesures permettant à chacun de se déplacer (voir point 1.1 « Modal shift »).

## 2. Considérations relatives à l'arrêté

### *Emissions directes VS émissions indirectes*

**Le Conseil** salue la volonté du Gouvernement de soutenir et travailler à la transition vers une mobilité zéro émission directe. Les véhicules à motorisation thermique sont, en effet, responsables d'un taux de pollution atmosphérique très élevé en Région de Bruxelles-Capitale, causant notamment des milliers de décès prématurés dus à l'exposition à certains polluants atmosphériques.

**Le Conseil** attire toutefois l'attention du Gouvernement sur l'importance d'également travailler à la transition vers une mobilité dont les émissions *indirectes* sont réduites. L'électrification du parc automobile bruxellois apparaît en effet comme une solution efficace pour réduire les émissions directes de la Région. Cependant, il convient de garder à l'esprit que la production des batteries des voitures électriques a un impact à la fois social et environnemental non négligeable, notamment à cause de l'extraction des métaux et de la quantité d'énergie nécessaires à leur fabrication. Comme en conclut le rapport technique de mobilité accompagnant le projet d'arrêté et la *roadmap*, il est essentiel de développer les modes de déplacement actifs en vue de réduire au maximum l'impact de la mobilité à Bruxelles et dans le reste du pays sur la qualité de l'air et, plus globalement, sur le climat.

### *Recyclage*

**Le Conseil** rappelle l'importance de s'équiper d'une infrastructure et d'une logistique efficaces en vue de recycler les nombreuses batteries qui seront en circulation au fur et à mesure que l'électrification du parc automobile de la Région progressera. Il convient également de s'assurer que le processus complet de recyclage puisse être effectué sur le territoire belge. De plus, **le Conseil** suggère d'approfondir les réflexions relatives aux nouveaux modèles de batteries, plus efficaces d'un point de vue environnemental.

Toutefois, **le Conseil** rappelle que le recyclage n'est pas une solution miracle sur le long terme. Le meilleur déchet est finalement celui qui n'est pas produit. Le recyclage constitue également une

activité polluante. **Le Conseil** souligne donc la nécessité de disposer d'une bonne organisation de l'espace ainsi que d'un aménagement du territoire favorisant l'usage d'une mobilité douce.

**Le Conseil** suggère de développer également une filière de revalorisation des voitures interdites par la LEZ, pour éviter de reporter la pollution ailleurs, et créer une plateforme du marché de l'occasion électrique dès 2026. La possibilité de transformer des véhicules existants en véhicules hybrides mérite aussi d'être étudiée.

### *Sécurité*

**Le Conseil** attire l'attention sur les problèmes de sécurité potentiels liés aux installations électriques dans les parkings. Le système de rechargement des voitures et le stockage de l'énergie nécessitent tous deux une infrastructure complexe qui peut poser problème en cas d'incendie. De plus, les contraintes pour les pompiers sont d'autant plus importantes à cause de la chaleur que les véhicules électriques peuvent dégager. Toutefois, la faisabilité de l'obligation pour certaines entreprises d'installer des bornes doit également être gardée en tête.

### *Comité Experts Climat*

Comme déjà suggéré dans un avis précédent<sup>2</sup>, **le Conseil** demande que lorsque le Gouvernement décide de ne pas suivre les recommandations émises par le Comité Experts Climat, il s'en justifie. Il s'agit donc d'apporter aux recommandations du Comité un suivi particulier en motivant la non-prise en considération de celles-ci. Cette justification pourrait se faire en imposant au Gouvernement de répondre par voie écrite aux remarques du Comité formulées dans son rapport annuel.

**Le Conseil** s'interroge également sur la raison pour laquelle il est suggéré que le Comité se réunisse 3 fois la première année, puis 1 à 2 fois les années suivantes. Les mesures en faveur de l'environnement vont nécessairement être amplifiées dans les années à venir. Ne serait-il donc pas pertinent de maintenir le nombre de concertations annuelles à 3 ?

## 3. Considérations relatives à la *roadmap*

**Le Conseil** souligne positivement la clarté, la cohérence et la précision de la *roadmap*. Il constate que de nombreux paramètres ont été pris en compte et qu'un travail très important a été fourni.

### 3.1 Inclusion de tous les acteurs dans la transition écologique

**Le Conseil** félicite également le Gouvernement pour sa volonté d'intégrer tous les acteurs à sa *roadmap*. Inclure à la fois les entreprises, les particuliers, la société civile organisée et les autres niveaux de pouvoir dans la transition écologique tout en s'assurant que les groupes cibles les plus vulnérables soient correctement accompagnés est, selon **le Conseil**, un véritable moteur pour cette démarche de grande ampleur.

### 3.2 Electrification du parc automobile bruxellois

**Le Conseil** soutient l'électrification du parc automobile bruxellois, moyennant la mise en place d'une infrastructure suffisante et de qualité. Il est en effet nécessaire que des bornes de rechargement soient présentes en suffisance et à des endroits stratégiques, à la fois en et hors voirie. Les particuliers et

<sup>2</sup><https://www.cerbc.brussels/a-2021-014-fr/>

professionnels qui souhaitent passer à l'électrique devraient pouvoir trouver certaines assurances à pouvoir disposer d'une borne à proximité.

**Le Conseil** souhaite mettre en évidence que les voitures de société devront répondre au critère « zéro émission » à partir de 2026 et que la dépendance du parc automobile sur les bornes de recharge va donc croître de façon très importante.

La *roadmap* vise un déploiement de l'infrastructure de bornes de recharge amplifiée sur les 5 dernières années : 9% entre 2022 et 2025, 18% entre 2025 et 2030 et 73% après 2030. **Le Conseil** se demande pourquoi la Région attend jusque 2030 pour une grande partie du déploiement, alors que la demande doit suivre l'offre. Or celle-ci ne suivra pas tant qu'il n'y aura pas un déploiement et une densité significative.

En outre, la majorité du réseau disponible pour les bornes de recharge publiques déployées sur le territoire bruxellois n'atteint que les 230 Volts, permettant une recharge complète en 8 heures. Il paraît indispensable de renforcer le réseau de distribution afin de permettre la recharge rapide à plus grande échelle ainsi qu'une meilleure rotation sur les emplacements prévus à cet effet, et ce malgré l'estimation du trajet moyen du Bruxellois (25 km/jour = 30 min de recharge sur une borne à recharge rapide – variable en fonction de la capacité de la voiture et de la borne).

Il convient également de tenir compte du développement de l'autopartage afin de garantir des rotations suffisantes (densité de bornes « véhicules partagés » et « véhicules privés » à définir en région bruxelloise).

Pour **le Conseil**, des questions se posent également sur les garanties d'approvisionnement de l'électricité, étant donné que les capacités du réseau sont limitées et insuffisantes à ce stade.

**Le Conseil** rappelle les freins à la mise en place de bornes en parking couvert/souterrain. Il s'agit d'un investissement qui peut être lourd alors que la visibilité sur l'amortissement et la rentabilité reste faible. Le réseau et l'installation électrique du client présentent les problèmes suivants :

- Une modification de l'installation électrique du client ainsi que du réseau sera souvent nécessaire (augmentation de la puissance) pour les bornes de recharge rapide (22kW) ;
- Il n'est pas clair quel doit être le standard des bornes (puissance, raccordement) à recommander en domaine privé pour les utilisateurs. 22kW ? Est-ce qu'une plus faible puissance pour les besoins résidentiels suffit ?
- Comment aligner les solutions de recharge avec l'évolution des véhicules électriques (puissance embarquée du redresseur AC/DC, ...) ?

**Le Conseil** insiste également sur l'importance d'utiliser des sources d'électricité verte, produite le plus localement possible, afin d'alimenter le parc automobile bruxellois. Est-ce que des garanties sont prévues à ce niveau ?

En outre, **le Conseil** souhaite souligner un frein à l'utilisation des véhicules électriques. L'achat d'un véhicule électrique reste pour le moment plus cher qu'une voiture avec moteur thermique. Or, aucune prime pour le remplacement d'un véhicule n'est actuellement prévue pour les ménages. Ceux-ci pourraient pourtant en avoir autant besoin pour raisons économiques (trajet pour le travail). Des primes accessibles aux plus bas revenus devraient ainsi être mises en place pour permettre la transition.

Enfin, la question suivante se pose par rapport aux poids-lourds : quelle stratégie de sortie thermique est prévue pour le transport lié à la logistique (responsable pour 30% des émissions de CO2 dans le secteur des transports (28%)) ?

**Le Conseil** constate que l'électrification des véhicules lourds (ex : camions-poubelle, camion élévateur, camion pompe, camion brosse, camion « classique », transport pour personnes handicapées, autocar de +/- 60 places) est reportée à la *roadmap 2.0*. Cependant, les administrations communales doivent déjà se séparer actuellement de véhicules lourds interdits par la LEZ. **Le Conseil** se demande donc quelles solutions et perspectives sont offertes aux communes pour investir dans des nouveaux véhicules autres que ceux alimentés au diesel (et qui ne répondront pas aux futures normes euro VI), ou au CNG (qui sera également interdit et pour lequel les stations de recharge en Région bruxelloise sont trop peu nombreuses). Les administrations communales n'auront en effet pas le temps d'amortir leur investissement.

**Le Conseil** recommande donc que les administrations communales ainsi que les autres administrations bruxelloises, les zones de polices ainsi que les organismes disposant de véhicules d'intervention et d'urgence soient inclus dans les réflexions sur la *roadmap 2.0*.

### 3.3 Communication

#### *Place de l'environnement dans la stratégie de communication*

**Le Conseil** applaudit la mise en avant de l'impact environnemental positif de la LEZ. La communication positive relative à cette zone s'articulait généralement autour d'avantages pour les citoyens, généralement d'ordre sanitaire. Bien que **le Conseil** soutienne la mise en place de mesures en faveur de la santé de la population bruxelloise, il se réjouit de constater que l'environnement prend désormais une place de premier ordre dans la liste des conséquences positives de la LEZ.

**Le Conseil** recommande toutefois d'également adapter cette stratégie sur le site internet de la LEZ<sup>3</sup> afin de mettre en avant, en plus des avantages sanitaires, les impacts environnementaux positifs.

#### *Cohérence*

**Le Conseil** souligne positivement la volonté du Gouvernement d'adopter une approche intégrée des différentes mesures et une corrélation avec d'autres projets de mobilité bruxellois, tels que Good Move, quiet.brussels et le plan énergie-climat, ainsi que des instruments tels que la taxe kilométrique SmartMove. **Le Conseil** recommande que l'agence de communication expérimentée à laquelle sera confié le développement de la stratégie de communication de la politique lowemissionmobility.brussels suive une certaine cohérence avec la stratégie de communication prévue pour les projets de mobilité et les instruments cités ci-avant. Cela doit permettre à la population (dans et en dehors de la Capitale) de faire des liens clairs entre ces différents dispositifs et de comprendre les enjeux environnementaux, sanitaires et économiques liés à la transition vers une mobilité zéro émission à Bruxelles.

---

<sup>3</sup><https://lez.brussels/mytax/>

*Mobilisation citoyenne*

**Le Conseil** suggère de s'inspirer de l'efficacité de la stratégie de communication employée durant la crise sanitaire de la COVID-19. Mobiliser la population entière à agir en faveur de la santé publique s'est finalement avéré positif et efficace. Pourquoi ne pas favoriser la mobilisation citoyenne dans le but de réduire la pollution atmosphérique et améliorer la santé publique ?

\*  
\*      \*