



AVIS

Avant-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'Energie en ce qui concerne les zones de basses émissions

19 octobre 2017

Demandeur	Ministre Céline Fremault
Demande reçue le	19 septembre 2017
Demande traitée par	Commission Environnement
Demande traitée le	4 octobre 2017
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	19 octobre 2017

Préambule

À titre informatif, **le Conseil** rappelle avoir émis plusieurs avis traitant directement de la mise en œuvre d'une zone de basses émissions (ci-après « LEZ ») :

- Le 20 avril 2017, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant modification de Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (« LEZ ») ([A-2017-024-CES](#)) ;
- Le 7 juillet 2016, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une LEZ ([A-2016-053-CES](#)).

Plus généralement, le Conseil a également émis plusieurs avis sur la thématique de l'amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale :

- Le 13 mars 2017, l'avis relatif au projet de plan régional de développement durable (PRDD) ([A-2017-006-CES](#)).
- Le 17 septembre 2015, l'avis relatif au projet de plan régional air-climat-énergie ([A-2015-041-CES](#)) ;
- Le 17 avril 2013, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la prévention et la réduction intégrées de la pollution due aux émissions industrielles ([A-2013-015-CES](#)) ;
- Le 21 juin 2012, l'avis relatif à l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote ([A-2012-027-CES](#)) ;
- Le 27 février 2012, l'avis relatif à l'avant-projet de Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE) ([A-2012-008-CES](#)) ;
- Le 21 septembre 2010, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant et projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de divers arrêtés relatifs à la qualité de l'air ambiant ([A-2010-016-CES](#)) ;
- Le 17 avril 2008, l'avis relatif au Projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique ([A-2008-018-CES](#)).

Avis

1. Considérations générales

1.1 Objectif

Le Conseil rappelle qu'il souscrit à l'objectif d'une amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale. Il considère en effet qu'il s'agit d'un enjeu majeur de santé publique.

En outre, **le Conseil** rappelle qu'il estime la mise en place de mesures structurelles de lutte contre la pollution de l'air en Région de Bruxelles-Capitale essentielle. Celles-ci doivent en effet intervenir parallèlement à des mesures ponctuelles d'urgence mises en œuvre lors de phénomènes de pics de pollution atmosphérique.

1.2 Consultation

Le Conseil salue la volonté manifeste de consulter un large panel d'acteurs à propos des modalités de mise en œuvre de la LEZ.

1.3 Organisation des contrôles

Le Conseil déplore le fait que les technologies utilisées pour contrôler le respect de la LEZ différeront qu'un véhicule soit immatriculé en Belgique ou à l'étranger. Il souligne la discrimination engendrée par cette situation. En effet, d'une part, les véhicules immatriculés en Belgique seront contrôlés en permanence au moyen de caméras intelligentes reliées immédiatement à la DIV. D'autre part, les véhicules immatriculés à l'étranger devront faire l'objet d'un enregistrement préalable. **Le Conseil** s'inquiète de la manière dont seront contrôlés les véhicules non enregistrés, au vu du fait que les contrôles effectués par les agents sur la voie publique n'auront lieu que sporadiquement. Par ailleurs, rien ne garantira le paiement effectif des amendes qui auront été infligées à des véhicules étrangers. À cet égard, il est à souligner que, dans certains cas, le taux de récupération des amendes internationales est très faible. Par ailleurs, **le Conseil** note que, si la directive 2015/413/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est un outil permettant de simplifier la poursuite de contrevenants étrangers, ce cadre législatif :

- ne permet de poursuivre que des contrevenants étrangers issus d'États membres s'étant inscrits dans ce processus de coopération ;
- n'est pas encore pleinement exploité (notamment au regard des conclusions du rapport du 29 novembre 2016 de la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la directive 2015/413/UE¹).

Le Conseil souligne que, dans le cas des véhicules professionnels, cette situation induit en outre un réel risque de dumping environnemental (pouvant avoir des répercussions socio-économiques). Ainsi 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. Conformément à ses avis des 20 avril 2017 et 7 juillet 2016, **le Conseil** regrette vivement que la mise en place d'outils de lutte contre le dumping social et environnemental ne soit pas davantage envisagée lorsque ce type de réglementation est introduit.

Le Conseil considère que la réalisation de contrôles sur le terrain constitue une solution plus juste pour tous les acteurs. Il estime dès lors primordial de s'assurer que des moyens suffisants soient octroyés afin de garantir l'effectivité de ces contrôles sur le terrain. Pour ce faire, il convient notamment de :

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

¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/FR/COM-2016-744-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>

Véhicules professionnels

Le Conseil suggère en outre les mesures suivantes à destination des véhicules professionnels, utilisés par des entreprises marchandes et non marchandes, afin de diminuer le risque de dumping environnemental (pouvant avoir des répercussions socio-économiques) :

- Prévoir des dérogations pour les véhicules professionnels ayant été modifiés de manière significative à l'instar de ce que prévoit l'avant-projet d'arrêté pour les véhicules adaptés au transport de personnes à mobilité réduite 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.

Le Conseil considère que pour être envisageables, ces mesures devront 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.

Caméra ANPR

Le Conseil prend acte que le maillage des caméras intelligentes envisagé permettra d'assurer un contrôle fin sur l'ensemble du territoire de la Région. Il souligne toutefois que des changements (par exemple la modification de plans de mobilité communaux) pourraient mettre à mal ce maillage dans le futur. Des contrôles mobiles efficaces sur le terrain seront dès lors particulièrement utiles et complémentaires au système de caméras intelligentes fixes, à l'instar de ce qui se fait déjà par ailleurs pour le contrôle d'autres infractions au Code de la route, notamment du respect des limites de vitesse. **Le Conseil** demande dès lors l'installation de caméras ANPR dans les véhicules de police, ou des agents régionaux mandatés à cet effet, afin de renforcer les contrôles mobiles.

1.4 Analyse d'impacts

Le Conseil prend acte que l'impact sur différents aspects de la mise en œuvre de la LEZ a été analysé dans le cadre des réflexions autour des mesures d'accompagnement à déterminer. **Le Conseil** rappelle qu'il a émis diverses considérations relatives aux impacts de la LEZ tant dans son avis [A-2016-053-CES](#) que son avis [A-2017-024-CES](#).

Il salue la réalisation d'une telle analyse et exprime le souhait que celle-ci lui soit communiquée afin qu'il puisse estimer la pertinence des mesures d'accompagnement au regard des impacts qu'il pointait,

1.5 Mesures d'accompagnement

Le Conseil estime que les mesures d'accompagnement prévues revêtiront un caractère stratégique dans le cadre de la mise en œuvre de la LEZ. Il considère en effet nécessaires les incitants, notamment financiers, encourageant l'achat des véhicules les moins polluants ou le recours aux alternatives à la possession d'un véhicule individuel.

En outre, **le Conseil** souligne l'importance de s'assurer que les mesures d'accompagnement soient accessibles dès la mise en œuvre de la LEZ.

Prime bruxell'Air

D'après la présentation qui lui a été faite et les informations disponibles sur le site web, seuls les incitants à l'abandon du véhicule seraient disponibles pour les ménages (prime bruxell'air). Dans son avis du 7 juillet 2016, **le Conseil** suggérait « *d'accorder une attention particulière à l'analyse des impacts sociaux lors de la mise en place de la LEZ. Ceci, car il est probable qu'un public moins aisé financièrement soit celui possédant des véhicules plus anciens et ayant le plus recours au marché des occasions lors du renouvellement de leurs véhicules.* ».

D'une part, la simple poursuite de la prime bruxell'Air ne semble pas répondre suffisamment à cette préoccupation et d'autre part, la note au gouvernement précise que cet avant-projet d'arrêté n'intègre pas les éléments concernant les primes. **Le Conseil** demande donc d'être informé des mesures complémentaires qui devraient être prises ou, le cas échéant, de l'analyse d'impact qui estimerait celles-ci non nécessaires.

Aides à l'expansion économique

Le Conseil rappelle que la révision en cours du système des aides à l'expansion économique contient un volet « environnement » et donc certaines aides pouvant soutenir le remplacement de véhicules anciens. Il demande dès lors :

- Soit de veiller à ce que le timing d'entrée en vigueur du nouveau système d'aides à l'expansion économique permette aux acteurs concernés d'introduire, le cas échéant, une demande d'aide pour l'achat d'un véhicule leur permettant de circuler dans la LEZ. Dans le cas où la LEZ entrerait en vigueur avant la publication de l'ordonnance instaurant le nouveau système d'aides à l'expansion économique, il pourrait être envisagé qu'aucune entreprise ne soit sanctionnée dans le cadre de la LEZ tant que le nouveau dispositif d'aides à l'expansion économique n'est pas en place ;
- Soit de veiller à ce que les aides à l'expansion économique pouvant être sollicitées pour l'achat d'un véhicule plus performant du point de vue environnemental puissent être rétroactives.

Par ailleurs, **le Conseil** insiste pour que les mesures d'accompagnement qui seront déterminées ne se limitent pas à soutenir le remplacement de véhicules ne répondant plus aux normes en vigueur par des véhicules à moteur thermique plus performants du point de vue environnemental. En effet, il estime que ces mesures d'accompagnement devront aussi permettre l'acquisition de véhicules ne disposant pas de moteur thermique, voire d'aucune motorisation, et donc moins polluant.

Enfin, **les organisations représentatives des employeurs du secteur non-marchand** demandent que les aides pouvant soutenir le remplacement de véhicules anciens soient également accessibles aux entreprises non marchandes qui utilisent des véhicules professionnels. A ce titre, **ces organisations** rappellent la demande suivant formulée dans l'avis du 21 septembre 2017 relatif à l'avant-projet d'ordonnance relative aux aides pour le développement économique des entreprises ([A-2017-052-CES](#)) :

- « *les organisations représentatives des employeurs du secteur non-marchand demandent que le Gouvernement réexamine la formulation [NDLR de l'article 2] employée pour enlever toute ambiguïté qui pourrait laisser penser que le non-marchand est exclu du dispositif EXPA. Elles attirent l'attention du Gouvernement sur l'importance économique du secteur non-marchand au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale et sur la qualification des secteurs « Social et Santé » ainsi que de la « Culture » comme secteurs économiques porteurs d'avenir selon la Stratégie 2025* ».

1.6 Mesures d'information

Le Conseil prend acte que des campagnes d'information à l'échelle nationale sont prévues. Il estime cela opportun étant donné le nombre élevé de navetteurs wallons et flamands accédant quotidiennement au territoire de la future LEZ.

Par ailleurs, **le Conseil** estime que des efforts de communication au-delà des frontières nationales (notamment en direction d'acteurs économiques internationaux) pourraient être opportuns étant donné le statut international de la Région de Bruxelles-Capitale. À cet égard, il suggère les collaborations suivantes :

- Avec « Invest & Export Brussels », les chambres de commerce et les ambassades afin d'informer un maximum d'acteurs économiques étrangers ;
- Avec « Visit.brussels » pour informer les touristes voulant visiter notre Région ;
- Avec les communes qui pourraient, lors de l'octroi de cartes de parking, informer les acteurs possédant un véhicule (particulièrement sur l'obligation d'enregistrement si celui-ci est immatriculé à l'étranger) des obligations leur incombant.

Le Conseil insiste également sur le caractère informatif que devraient revêtir les documents accompagnant les amendes qui seront infligées. Ces derniers devront présenter les enjeux et les objectifs de la LEZ de manière lisible et pédagogique afin de contribuer à l'acceptabilité de la mise en place de la LEZ.

1.7 Parking

Le Conseil insiste pour que davantage de parkings de dissuasion connectés au réseau de transports en commun et situés aux limites (intérieures ou extérieures) de la Région de Bruxelles-Capitale soient mis à disposition.

1.8 Période latence

Le Conseil constate qu'une période de latence est définie comme « la période ininterrompue à partir de l'infraction pour laquelle l'amende a été infligée ». En outre, il prend acte qu'il lui a été indiqué que les amendes devront être envoyées dans un délai de 15 jours à compter du constat d'infraction.

Le Conseil insiste sur le respect de ce délai dans la mesure où tout dépassement de ce délai réduirait d'autant la période dont dispose l'utilisateur pour adapter son comportement et/ou son véhicule.

*
* *