



# AVIS D'INITIATIVE

## Note de principe concernant la sortie du diesel et de l'essence

21 février 2019

<b>Demande traitée par</b>	Commission Environnement et Commission Aménagement du territoire - Mobilité
<b>Demande traitée le</b>	5 février 2019
<b>Avis rendu par l'Assemblée plénière le</b>	21 février 2019

## Préambule

**Le Conseil** rappelle avoir émis les avis suivants en lien avec la thématique traitée :

- Le 20 décembre 2018, l'avis d'initiative relatif à la contribution bruxelloise au plan énergie climat 2030 ([A-2018-092-CES](#)) ;
- Le 18 octobre 2018, l'avis relatif au questionnaire GOOD MOVE ([A-2018-072-CES](#)) ;
- 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](#)).

## Avis

### 1. Considérations générales

#### 1.1 Méthodologie

**Le Conseil** salue les efforts de concertation (questionnaire, tables rondes, focus group) fournis dans le cadre de la décision du Gouvernement bruxellois d'initier une sortie des moteurs thermiques (diesel et essence). À cet égard, les organisations membres du Conseil ont exprimé explicitement le souhait de pouvoir participer, en leur nom propre, aux futures tables rondes.

Par ailleurs, **le Conseil** prend acte que la concertation relative à cette thématique n'est pas terminée et que des « tables rondes » seront prochainement organisées afin de poursuivre la récolte d'avis des acteurs concernés sur la sortie des moteurs thermiques (notamment sur les aspects plus techniques). Il informe dès lors s'être concentré sur des aspects généraux de cette thématique dans le présent avis d'initiative.

Enfin, **le Conseil** insiste pour que le rapport technique, les avis des instances consultatives et les conclusions des futures tables rondes ainsi que celles des différentes études constituent la base de réflexion permettant au prochain Gouvernement régional d'initier des actions concrètes et de définir un timing clair et précis. Il lui semble en effet urgent d'agir au regard du calendrier envisagé.

#### 1.2 Inquiétudes sur les impacts socio-économiques et environnementaux

S'il est très probable que la sortie des moteurs thermiques induira des impacts positifs en matière de santé publique et de qualité de l'air au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, **le Conseil** nourrit plusieurs craintes quant aux impacts socio-économiques de cette sortie des moteurs thermiques. Celles-ci concernent les aspects suivants :

##### 1.2.1 Calendrier et communication

**Le Conseil** partage les craintes liées aux incertitudes quant au calendrier de la sortie des moteurs thermiques. Il estime en effet indispensable (tant pour les ménages que pour les acteurs économiques) de mettre en place toutes les conditions permettant une prévisibilité en cette matière. Par ailleurs, une bonne communication concernant ce calendrier est urgente dans la mesure où des investissements réalisés aujourd'hui induisent déjà une réflexion concernant un amortissement à l'horizon 2030.

Il estime en outre important, au travers de la communication, de clarifier la portée de l'interdiction. S'agira-t-il d'une interdiction de circuler pour les véhicules concernés ou d'une interdiction de vente de ces véhicules à partir d'une date déterminée ? S'agit-il d'une interdiction pour l'utilisateur d'utiliser ce type de véhicules ou d'une interdiction pour le producteur de les produire ?

Enfin, **le Conseil** demande que la future situation des différents types de véhicules hybrides (rechargeables ou non) soit rapidement clarifiée (seront-ils autorisés ou interdits et lesquels ?).

### 1.2.2 Impacts sur la consommation et la production d'électricité

Dans le contexte énergétique belge (au regard notamment de la sortie prévue du nucléaire et des objectifs climat/énergie), **le Conseil** exprime de réels doutes quant à la possibilité de répondre à l'augmentation de la consommation d'électricité qui résultera logiquement d'une électrification du parc de véhicules bruxellois. En effet, la capacité du réseau et la sécurité d'approvisionnement pourraient être mises à mal par une augmentation significative de la demande en électricité. Ce risque serait d'autant plus prégnant que d'autres villes ou d'autres régions viseraient la même ambition. **Le Conseil** demande, *a minima*, la réalisation d'une étude à cet égard.

**Le Conseil** estime qu'une électrification significative du parc automobile implique une adaptation du réseau ce qui représentera un défi et pourrait prendre du temps notamment eu égard aux éléments suivants :

- la durée d'obtention des permis autorisant les travaux (entre autres en raison de l'effet NIMBY) et la durée pour la réalisation de ces travaux ;
- le réseau électrique actuel est principalement prévu pour du courant de 230 volts (88% du réseau). Or, l'installation de bornes de chargement rapide (ou semi-rapide) nécessite du courant de 400 volts ;
- le peu de place disponible en voirie (notamment pour installer des bornes de recharge).

**Le Conseil** souligne qu'une électrification significative du parc de véhicules peut également être une opportunité dans la mesure où des véhicules électriques branchés au réseau peuvent constituer une source de stabilisation de la consommation d'électricité en permettant le stockage d'électricité dans laquelle il serait possible de puiser en cas de forte demande en énergie. Cependant, afin de saisir cette opportunité, certains éléments techniques sont nécessaires (notamment des compteurs intelligents permettant une connaissance fine et en temps réel des besoins en énergie, une technologie offrant la possibilité de renvoyer de l'électricité des batteries de voitures en charge dans le réseau).

Concernant la question des compteurs intelligents, **le Conseil** signale cependant que cette considération ne préjuge en rien de sa position relative à la nécessité d'une extension de cette technologie à l'ensemble des ménages bruxellois. **Le Conseil** précise qu'une réflexion plus large doit encore être menée en son sein afin de peser les avantages et inconvénients de l'installation de compteurs intelligents en Région bruxelloise. En outre, il demande de veiller à l'actualisation des études relatives aux compteurs intelligents.

### 1.2.3 Impacts sur les objectifs climat/énergie

**Le Conseil** craint que l'augmentation significative de la consommation d'électricité résultant de l'électrification du parc de véhicules induise davantage de difficultés pour atteindre les objectifs que la Région de Bruxelles-Capitale s'est astreinte en matière de lutte contre le réchauffement climatique et plus particulièrement en ce qui concerne la part de consommation d'énergie produite à partir de

sources renouvelables. Or, il rappelle d'une part que le respect de ces objectifs constitue d'ores et déjà un défi pour notre Région et d'autre part que ces objectifs devraient être encore plus ambitieux dans le futur.

Dès lors, selon **le Conseil**, il ne faut pas se « contenter » de remplacer numériquement chaque véhicule à moteur thermique par un véhicule avec une motorisation alternative mais bien repenser totalement la manière de produire de l'énergie (développement des sources d'énergie renouvelable) et de se déplacer (encourager les modes de déplacement partagés et « doux »).

#### 1.2.4 Attention au public précarisé

**Le Conseil** s'interroge quant à la mise en œuvre de mesures de soutien à destination des publics les plus fragilisés. Il rappelle que de nombreux Bruxellois n'ont actuellement déjà pas accès à la mobilité motorisée individuelle en raison, notamment, de leurs revenus. Il demande donc de veiller à ce que les investissements publics importants qui seront consentis dans le cadre de cette sortie des moteurs thermiques ne bénéficient pas qu'à un public ayant déjà accès à la mobilité individuelle et disposant des moyens financiers lui permettant d'envisager l'achat de véhicules neufs. À cet égard, il renvoie vers ses considérations émises sous le titre « changement de mobilité ».

Enfin, **le Conseil** suggère de tenir compte des évaluations des impacts sociaux de la mise en œuvre de la LEZ étant donné que ceux-ci seront probablement similaires dans le cas de la sortie des moteurs thermiques.

**Le Conseil** tient également à souligner qu'il faut tenir compte du marché d'occasion de véhicules électriques (encore à développer), aussi bien en ce qui concerne la facilitation de ce marché d'occasion qu'en prévoyant des stimuli fiscaux et des interventions financières, dans la ligne des stimuli fiscaux et des interventions financières pour le marché de véhicules électriques neufs, et ce afin de ne pas désavantager le consommateur sur le marché d'occasion par rapport à celui sur le marché de véhicules neufs.

### 1.3 Changement de mobilité

Pour **le Conseil**, il est impératif de faire de cette sortie de la motorisation thermique le moteur d'un véritable changement de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

**Le Conseil** insiste pour que les mesures incitatives qui seraient déterminées dans le cadre de cette sortie des moteurs thermiques ambitionnent ce changement de mobilité ou, à tout le moins, que les mesures incitant un changement de mobilité soient les plus substantielles.

Ainsi, **le Conseil** insiste sur l'importance et la priorité à accorder au développement de l'offre en transports en commun qui, outre une réponse aux problèmes de congestion, répond également aux défis environnementaux et sociaux de notre Région. Il soutient dès lors toute mesure visant à améliorer leur attractivité (notamment la mise en œuvre d'actions permettant d'accroître le sentiment de sécurité dans les transports collectifs et d'augmenter l'accessibilité pour tous).

De même, les mesures d'aménagement du territoire doivent diminuer la demande de déplacements motorisés individuels en favorisant la mixité des fonctions, les transports en commun et les modes actifs.

## 1.4 Cohérence

**Le Conseil** estime impératif d'assurer la cohérence des mesures qui seront déterminées pour sortir de la motorisation thermique avec les politiques de mobilité/aménagement du territoire/environnement/énergétique menées par l'autorité fédérale et les deux autres Régions. Particulièrement en matière de mobilité, il estime indispensable de garantir la cohérence entre les politiques prises au niveau fédéral (ex : budget mobilité) et au niveau régional (ex : plan de déplacements d'entreprises) et d'éviter la multiplication de dispositifs parallèles. Ceci afin de simplifier/clarifier les situations et ainsi viser une amélioration globale de la mobilité.

Par ailleurs, **le Conseil** insiste également pour qu'il soit veillé à la cohérence de cette sortie des moteurs thermiques avec les autres actions régionales et plus particulièrement avec les mesures/obligations/interdictions déterminées dans le cadre de la LEZ et du plan GOOD MOVE.

## 2. Considérations particulières

### 2.1 Principe de neutralité technologique

**Le Conseil** souligne que l'exclusion d'une technologie en particulier (en l'occurrence la motorisation thermique) pourrait être contre-productive si les évolutions scientifiques et techniques induisent qu'un procédé exclu aujourd'hui soit, dans le futur, plus performant. Il estime qu'il serait plus pertinent de déterminer, aujourd'hui, des objectifs en termes de résultats de réduction des émissions et d'offrir davantage de flexibilité quant aux moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Par ailleurs, **le Conseil** rappelle son soutien au principe de pollueur/payeur. Il estime que ce principe doit se traduire par la détermination d'une fiscalité tenant compte des émissions réelles des véhicules.

Enfin, **le Conseil** insiste pour qu'un bilan global des émissions des véhicules électriques soit réalisé avant d'inciter à une transition vers ce type de véhicules. Il estime notamment nécessaire de prendre en considération l'impact des éléments suivants :

- les émissions nécessaires à l'extraction des composants des batteries électriques ;
- la gestion du cycle de vie tant du véhicule que des batteries;
- les choix en matière de sources énergétiques générant l'électricité nécessaire à ce type de véhicules.

### 2.2 Régime de dérogation/exemption

**Le Conseil** estime nécessaire de prévoir un accompagnement dans le cadre de la transformation du parc automobile (voir supra). Il est notamment important de permettre aux entreprises pour lesquelles le véhicule est un outil de travail de pouvoir continuer à circuler dans Bruxelles. La proximité entre le lieu de travail et le véhicule est primordiale pour certains corps de métiers. En effet, dans de nombreux cas, le véhicule contient alors tant le matériel que les matériaux nécessaires à la mission du travailleur, et nécessite de nombreux aller-retour avec des charges parfois lourdes. Si les véhicules électriques peuvent répondre aux besoins de certains métiers, ils ne sont pas encore adaptés à tous les secteurs, étant donné la faible charge qu'ils peuvent emporter.

**Le Conseil** insiste toutefois pour que l'octroi d'éventuelles dérogations ne permette pas la circulation des véhicules fortement polluants. Il estime notamment essentiel de déterminer les éventuels régimes de dérogations ou d'exemptions en tenant compte de :

- l'impact des véhicules auxquels serait octroyée une dérogation/exemption. Ceci entendu qu'au plus une flotte de véhicules a un impact important au moins une dérogation/exemption serait justifiée ;
- l'utilisation dans le cadre d'une activité professionnelle ou non, ainsi que les éventuels aménagements personnalisés pour répondre à des besoins spécifiques liés à l'utilisation professionnelle du véhicule ;
- la durée de vie des véhicules. Ceci entendu que des véhicules achetés avant la détermination d'un calendrier de sortie des moteurs thermiques clair et communiqué au public devraient pouvoir continuer à circuler durant leur durée de vie « normale » ;
- des aménagements spécifiques des véhicules en lien avec une situation de handicap du conducteur ou du passager.

### 2.3 Impact sur le stationnement

**Le Conseil** s'interroge quant au possible impact d'une électrification du parc automobile sur l'offre de stationnement si, pour permettre la recharge de toutes les catégories de véhicules électriques, le dimensionnement standard des emplacements devait être revu à la hausse. Cette situation induirait une réduction du nombre d'emplacements disponibles en voirie. Ce qui ne fait que renforcer le besoin de recourir à une mobilité plus active et plus partagée.

Par ailleurs, concernant la recharge en voirie, **le Conseil** insiste pour qu'il soit veillé à la sécurité de tous (risques liés aux électrocutions ou aux chutes en raison d'une multiplication anarchique de câbles électriques).

\*  
\*       \*