



AVIS

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une zone de basses émissions

7 juillet 2016

Demandeur	Ministre Fremault
Demande reçue le	22 juin 2016
Demande traitée par	Commissions Environnement et CATRO
Demande traitée le	Par procédure écrite et le 30 juin 2016
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	7 juillet 2016

Préambule

À titre informatif, **le Conseil** rappelle avoir émis plusieurs avis traitant de l'amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale. à savoir :

- 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](#)) ;
- 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 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 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 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 17 septembre 2015, l'avis relatif au projet de plan régional air-climat-énergie ([A-2015-041-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. Par ailleurs, il attire l'attention sur le fait qu'il existe d'autres mesures incitatives encourageant le renouvellement du parc automobile et poursuivant dès lors le même objectif que la mise en place de la LEZ.

1.2 Analyse d'impacts

Le Conseil prend acte qu'une étude de « transport & Mobility Leuven » commanditée par Bruxelles environnement a analysé les avantages et les obstacles d'une LEZ par rapport aux aspects socio-économiques, de mobilité et d'environnement. Il constate que cette étude date de 2011 et que seule l'analyse des impacts environnementaux a récemment été mise à jour (en février 2016).

Par ailleurs, **le Conseil** s'interroge quant au fait que l'étude de 2011 envisageait ou non le cas de figure d'une LEZ étendue sur l'ensemble du territoire de la Région.

Étant donné les impacts socio-économiques probables de cette mesure restrictive permanente appliquée sur l'ensemble du territoire de la Région, **le Conseil** insiste pour que ces impacts soient analysés préalablement à l'adoption du présent avant-projet d'arrêté. En outre, il suggère 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. À cet égard, le coût de l'entretien des nouvelles voitures est aussi à prendre en compte.

Le Conseil estime qu'il serait également opportun d'évaluer précisément les éléments suivants :

- Le nombre et l'âge des véhicules qui seront impactés ;
- Le nombre de ménages impactés ;
- Les impacts sur le marché des véhicules d'occasion (étant donné la perte d'attractivité des véhicules qui ne seront plus autorisés à circuler).

De plus, **le Conseil** constate que les personnes ayant acquis récemment un véhicule diesel de catégorie Euro5 ou inférieur ne pourront plus l'utiliser dans 10 ans à Bruxelles. Cela lui semble particulièrement court comme durée de vie d'un véhicule de ce type.

Enfin, **le Conseil** s'interroge sur ce qu'il adviendra des véhicules dont les particuliers ou les entreprises devront se débarrasser pour respecter la nouvelle législation. Dans l'esprit du PREC et du bilan énergétique global, il invite le Gouvernement à imaginer un système spécifique de revalorisation des véhicules concernés ou à investir dans la R&D&I afin de mettre en œuvre des systèmes améliorant la performance des moteurs existants.

1.3 Concertation

Le Conseil constate avec satisfaction que sa demande (émise dans le cadre de l'avis sur le COBRACE) de voir l'avis du Conseil économique et social sollicité préalablement à la définition d'une zone de basses émissions est rencontrée.

En revanche, **le Conseil** regrette que la définition de la notion de « basses émissions » n'ait pas été élaborée à l'issue d'une concertation avec les partenaires sociaux. **Le Conseil** justifiait cette demande (émise dans le cadre de l'avis sur le COBRACE) d'une part comme un moyen d'éviter tout arbitraire en la matière et d'autre part en raison des impacts socio-économiques possibles de cette définition.

Enfin, **le Conseil** demande que les résultats de l'étude d'opérationnalisation de mise en œuvre de la LEZ lui soient également présentés. Il demande notamment à être consulté lorsque devront être rédigées les modalités de contrôle et de sanctions.

1.4 Coordination interrégionale

Le Conseil demande de veiller à la coordination entre les trois Régions du pays. Étant donné le phénomène de navette particulièrement prégnant en Région de Bruxelles-Capitale, il serait en effet opportun que les conditions d'accès à la LEZ bruxelloise soient comparables aux conditions qui seront d'application dans les autres zones basses émissions du pays (par exemple, avec celles qui seront en vigueur dès le 1^{er} février 2017 à Anvers).

1.5 Coordination intra bruxelloise

Le Conseil insiste pour que la mise en place de cette LEZ soit faite en coordination avec les autres plans bruxellois. À titre d'exemple, **le Conseil** souligne l'importance d'assurer un lien avec le futur PRDD ou le plan régional de mobilité.

Le Conseil attire l'attention sur le fait que des caméras intelligentes ont déjà été installées dans le cadre de la mise en œuvre de la taxe kilométrique. Il demande dès lors que soit analysée la possibilité d'utiliser ces caméras pour effectuer les contrôles dans la LEZ (notamment en ce qui concerne les termes contractuels avec l'opérateur). Ceci permettrait, notamment, d'éviter de multiplier inutilement le nombre de caméras installées sur le territoire de la Région.

1.6 Cadre législatif

Le Conseil estime que la mise en place de cette LEZ doit s'inscrire dans un cadre législatif adapté et permettant le développement des alternatives à la possession d'un véhicule individuel.

1.7 Exemptions

Le Conseil prend acte que seuls les véhicules à moteur suivants devront remplir les conditions arrêtées pour pouvoir circuler dans la LEZ :

- Tous les véhicules à moteur de catégorie M soit, les véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues ;
- Les véhicules à moteur de catégorie N1 soit, les véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes.

Le Conseil constate que les autres véhicules à moteur, dont notamment les deux roues ou les véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids supérieur à 3,5 tonnes, auront accès à la LEZ quelle que soit leur norme de moteur. À cet égard, il demande 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). Cette étude devrait, entre autres, analyser les impacts sur la modernisation de la flotte de ces véhicules et sur leur utilisation (à cet égard, un lien est à faire avec le plan relatif au transport de marchandises). Le cas échéant, le dispositif de la LEZ pourrait être adapté au regard de cette étude.

Par ailleurs, **le Conseil** rappelle que :

- Certains véhicules constituent des outils de travail pour les entreprises ;
- Certaines entreprises qui utilisent quotidiennement des véhicules qui seront interdits dans la future LEZ ne sont pas en ordre avec la législation belge (accès à la profession, dettes sociales...).

Le Conseil estime dès lors que l'instauration de la LEZ constitue une véritable opportunité pour lutter contre le dumping social en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, la définition d'une exonération pour

les véhicules des entreprises ayant démontré¹ que leurs véhicules sont des outils de travail permettrait de combattre efficacement les acteurs économiques ne jouant actuellement pas le jeu d'une concurrence loyale. **Le Conseil** ajoute que, le cas échéant, cette exonération devra être encadrée et soumise à des conditions strictes afin d'éviter les excès.

1.8 Mesures d'information

Constatant que les restrictions d'accès à la LEZ entreront progressivement en œuvre, **le Conseil** insiste pour qu'une campagne d'information soit d'ores et déjà prévue. Celle-ci devrait, notamment, inciter à l'achat, dès aujourd'hui, des véhicules qui seront autorisés à circuler dans la LEZ.

Par ailleurs, **le Conseil** estime que cette campagne d'information devrait également contenir un volet consacré aux alternatives à la possession d'un véhicule individuel (transports en commun, carsharing, mobilité douce...).

Enfin, **le Conseil** estime qu'il serait opportun de prévoir une campagne d'information dépassant les frontières de la Région de Bruxelles-Capitale étant donné le nombre élevé de navetteurs wallons et flamands accédant quotidiennement sur le territoire de la future LEZ.

1.9 Incitants

Le Conseil estime nécessaire de prévoir des incitants, notamment, financiers pour encourager l'achat de véhicules les moins polluants ou pour encourager le recours aux alternatives à la possession d'un véhicule individuel.

Le Conseil estime que ces incitants pourraient notamment encourager un public plus défavorisé à opter pour l'achat de véhicules plus performants du point de vue environnemental.

Le Conseil attire également l'attention sur l'impact que cette LEZ aura sur les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale. Certains de ceux-ci seront, en pratique, forcés à changer de véhicules s'ils désirent continuer à se déplacer en voiture. **Le Conseil** s'interroge dès lors quant aux éventuelles mesures d'accompagnement qui seront prévues pour faciliter les changements de véhicules ou de mode de transports des Bruxellois.

1.10 Véhicules électriques

Le Conseil constate que les véhicules électriques et hybrides seront autorisés à circuler dans la LEZ. La possession de ce type de véhicules sera dès lors encouragée.

Le Conseil estime que l'attractivité de ce type de véhicules passe par le développement du réseau de bornes de rechargement.

1.11 Déclassement

Le Conseil s'interroge quant aux dispositions éventuellement prévues en cas de déclassement de véhicules suite à la remise en cause de tests effectués par les constructeurs.

¹ Par exemple via leur accès à la profession, leur affiliation à des centres de recherches « De Groot » (pour certains secteurs) et l'absence de dettes sociales.

Le Conseil souligne qu'une telle situation pourrait mettre en difficulté l'utilisateur ayant acquis un véhicule lui permettant de circuler dans la LEZ mais qui verrait son véhicule déclassé dans une « euronorme » ne lui autorisant plus d'accéder à la LEZ.

1.12 Sources des pollutions de l'air

Le Conseil rappelle qu'il s'interrogeait dans son avis relatif au COBRACE quant à la pertinence d'agir uniquement sur les activités en matière de transport/mobilité et rappelait l'importance de la part des émissions de polluants liés à la consommation de chauffage des bâtiments.

*
* *