

---

# 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 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2035**

---

<b>Demandeur</b>	Ministre Alain Maron
<b>Demande reçue le</b>	25 juin 2021
<b>Demande traitée par</b>	Commissions Environnement et CATRO
<b>Avis adopté par l'Assemblée plénière du</b>	16 septembre 2021

## Préambule

Diverses adaptations réglementaires sont apportées au dispositif de zone de basses émissions (ci-après « LEZ ») afin de donner suite aux évolutions législatives récentes. En résumé, le projet d'arrêté prévoit de :

- Fixer des critères d'accès à la zone de basses émissions pour la période 2025-2035 ;
- Elargir le champ d'application des véhicules visés (élargissement aux bus, aux poids-lourds de plus de 3,5 tonnes, aux autocars, aux cyclomoteurs/motocyclettes/tricycles /quadracycles) ;
- Prévoir de nouvelles dérogations ;
- Renforcer les dispositifs de contrôles ;
- Prévoir une période transitoire ;
- Améliorer le monitoring annuel de la LEZ.

**Brupartners** rappelle avoir émis les avis suivants concernant la thématique de la zone de basses émissions :

- Le 20 mai 2021, l'avis relatif au projet d'arrêté modifiant l'arrêté du Gouvernement du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions ([A-2021-034-BRUPARTNERS](#)) ;
- Le 19 février 2020, l'avis relatif à l'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 ([A-2020-007-CES](#)) ;
- 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 à l'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'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 de 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 à l'avant-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

### 1. Considérations générales

#### 1.1 Objectif, méthodologie et consultations

L'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique est un objectif pleinement partagé par Brupartners.

Par ailleurs, **Brupartners** prend acte de la volonté de consulter des acteurs concernés afin de tendre vers une prise en considération de réalités de terrain. A cet égard, il demande de veiller à consulter des représentants des interlocuteurs sociaux sectoriels directement concernés par la LEZ (secteur pétrolier, stations-services, garagistes, autocaristes, ...). En outre, il souligne que la problématique de la disponibilité de véhicules disposant d'une motorisation alternative à la technologie thermique (développée au point « 1.3. Alternatives ») semble démontrer que davantage de concertations avec les entreprises ainsi qu'avec des représentants du secteur de l'automobile auraient dû être organisées.

La mise en œuvre de la LEZ induit la transformation de plusieurs secteurs. Dès lors, la mise à disposition d'une offre de formation permettant aux travailleurs de se recycler est essentiel. A cet égard, **Brupartners** suggère d'également consulter les secteurs concernés quant aux besoins en matière de changement de business modèle et d'accompagnement des entreprises ainsi que concernant les besoins de formations afin que les réponses apportées soient adaptées aux réalités de terrain. En outre, la création de nouvelle offre de formation pourrait constituer des opportunités pour des entrepreneurs actifs dans ce domaine et dès lors induire un besoin d'accompagnement pour ces derniers.

#### 1.2 Suivi et communication

**Brupartners** salue le fait qu'un dispositif de suivi et d'évaluation du dispositif LEZ soit prévu. Il insiste sur l'importance d'un tel dispositif et sur la communication efficace des résultats qui en résulteront. Il s'interroge toutefois quant à la prise en considération dans le dispositif d'évaluation d'éventuels retards de développements technologiques pouvant freiner la transition du parc automobile.

Plus globalement, **Brupartners** insiste sur la nécessité de communiquer clairement aux acteurs concernés les conditions établies et les dispositions prises dans le cadre du dispositif de la LEZ. Il plaide notamment pour l'envoi d'un courrier informatif suffisamment tôt afin que chacun puisse préparer au mieux le renouvellement de son véhicule. Il souligne le rôle essentiel d'une communication lisible et pédagogique (notamment concernant les alternatives et les impacts socio-économiques) dans le processus d'acceptabilité du dispositif LEZ.

#### 1.3 Alternatives

Bien que la stratégie de mise en œuvre de la LEZ entend prendre en compte l'évolution du marché de l'automobile afin de pouvoir fournir des alternatives réalistes à chaque étape de la LEZ, il revient à **Brupartners** que de nombreuses entreprises ne trouvent pas d'alternatives aux camionnettes/minibus diesel, même après discussion et interpellation auprès des revendeurs officiels de véhicules.

**Brupartners** attire particulièrement l'attention sur le manque d'alternative pour les véhicules de classe « N »<sup>1</sup> en général (relevé par les acteurs de terrain) et singulièrement pour véhicules de classe « N » de plus de 8m<sup>3</sup> (relevé dans l'étude d'impact sur la mobilité, sur les aspects économiques et sociaux et sur l'énergie<sup>2</sup>).

Cette situation conduit des acteurs économiques à rencontrer des difficultés pour accompagner la mise en œuvre du calendrier et atteindre les objectifs envisagés dans le cadre de la LEZ.

**Brupartners** estime interpellant les disparités importantes entre les conclusions des études d'impacts quant à la disponibilité d'alternatives et les retours de terrain qui lui ont été faits à cet égard. En outre, il souligne que, si des alternatives pour certains types de véhicules existent « théoriquement », il y a lieu de s'assurer de la capacité pratique pour les fournisseurs/revendeurs automobile de répondre à une augmentation significative de la demande générée par l'entrée en vigueur de nouvelles dispositifs réglementaires.

**Brupartners** s'interroge dès lors quant à la méthodologie utilisée et quant aux acteurs consultés pour déterminer avec réalisme l'évolution du marché de l'automobile. Par ailleurs, **Brupartners** souligne que certains acteurs devant changer de véhicules en 2022 vont, par absence d'alternative, devoir opter pour une motorisation qui ne devrait plus être autorisée d'ici 8 ans. Pour éviter une perte nette en 2022 et 2030, ces acteurs vont devoir amortir ces véhicules en 8 ans. Or, cela est impossible dans plusieurs secteurs qui se verront dès lors pénalisés maintenant (en raison de l'impossibilité d'investir dans un véhicule à combustibles alternatif) et en 2030 (lorsque le véhicule non-amorti ne sera plus autorisé à circuler).

**Brupartners** considère impératif d'apporter des réponses aux acteurs confrontés à ces situations avant l'entrée en vigueur du prochain jalon de la LEZ. A tout le moins, l'une des solutions suivantes doit être envisagée pour pallier cette absence d'alternatives :

1. Revoir le calendrier de la LEZ afin de garantir la disponibilité d'une offre crédible et économiquement accessible de motorisations alternatives pour les véhicules concernés par l'entrée en vigueur d'un nouveau jalon ;
2. Prévoir un régime d'exemption en 2030 pour les véhicules acquis alors qu'une alternative à la motorisation thermique n'était pas disponible.

Enfin, **Brupartners** s'interroge quant aux raisons ayant conduit à choisir une transition vers le « tout électrique » excluant certains combustibles alternatifs (notamment l'hydrogène) alors que des évolutions technologiques les rendront peut-être pertinents dans le futur. L'application du principe de neutralité technologique selon lequel les véhicules autorisés à circuler sont soumis à des normes d'émissions (pouvant être ambitieuses) sans pour autant imposer une technologie aurait permis de recourir aux meilleures technologies disponibles sans exclusive.

<sup>1</sup> Les véhicules de classe N sont définis comme : « les véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues ». Ils sont par ailleurs répartis en 3 catégories :

- les « N1 » ayant une masse maximale qui n'excède pas 3,5 tonnes,
- les « N2 » ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 t
- les « N3 » ayant une masse maximale excédant 12 tonnes.

<sup>2</sup> Stratec/Bruxelles Environnement, « étude d'impact sur la mobilité, sur les aspects économiques et sociaux et sur l'énergie et roadmap vers une sortie des véhicules thermiques », 19 mars 2021, p. 81

## 1.4 Etudes d'impacts

**Brupartners** salue la réalisation d'études d'impacts, singulièrement d'une étude d'impacts socio-économiques.

### *Impacts sociaux*

**Brupartners** insiste sur l'attention particulière à accorder à l'analyse des impacts sociaux de la LEZ et aux dispositions à prendre pour les limiter. Il est en effet probable qu'un public moins aisé financièrement soit celui rencontrant le plus de difficultés à acquérir de nouveaux véhicules moins polluants, possédant des véhicules plus anciens et ayant davantage recours au marché des occasions lors du renouvellement de leurs véhicules. A cet égard, il estime que les mesures d'accompagnement à destination des particuliers sont insuffisantes. Il considère notamment nécessaire d'instaurer une prime pour le remplacement de véhicules de particuliers. En effet, si la prime « Bruxell'Air » existante est positive et a un rôle à jouer dans le transfert modal, celle-ci implique néanmoins l'abandon de son véhicule. Les critères pour accéder à une telle prime devraient cependant être strictement déterminés afin de cibler spécifiquement les personnes ayant de bas revenus.

En outre, soucieux que le dispositif LEZ n'ait pas comme effet fortuit de limiter l'accès à l'emploi, **Brupartners** demande de veiller à l'accompagnement des travailleurs ne pouvant, du fait d'horaires décalés ou de la localisation de leur lieu de travail, que difficilement effectuer un transfert modal vers des modes de transports alternatifs. Il y a notamment lieu d'être attentif à la situation des travailleurs bruxellois actifs dans des espaces situés en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale peu accessibles en transports en commun ou en modes de déplacement doux.

### *Impacts économiques*

Bien que ceux-ci soient étudiés et que des mesures soient actuellement envisagées dans ce domaine (notamment la révision de la prime pour les professionnels changeant leur(s) véhicule(s)), **Brupartners** tient à rappeler sa vive préoccupation et son insistance pour que les impacts économiques soient pris en compte dans le cadre de l'application de la LEZ.

**Brupartners** demande de veiller à l'accompagnement des publics pouvant être particulièrement impactés par la LEZ et qui pourraient dès lors avoir besoin d'un accompagnement spécifique. A titre d'exemple, il cite :

- Les acteurs économiques ayant besoin de se déplacer au moyen de véhicules individuels (notamment en raison de la fréquence ou des horaires des déplacements à effectuer) mais ayant des capacités d'investissement limitées ;
- Les acteurs économiques ayant besoin de véhicules utilitaires/outils (notamment en raison de la charge ou du type de matériel à transporter) mais ayant des capacités d'investissement limitées ;
- Les secteurs directement concernés par les changements induits par la LEZ (par exemple, les négociants en combustibles, les gestionnaires de stations-services, les garagistes, ...).
- Les secteurs fortement impactés par la crise « COVID-19 » (par exemple, le secteur des autocars<sup>3</sup>) et plus singulièrement les acteurs fortement impactés par la crise sanitaire devant changer de véhicule à court terme.

---

<sup>3</sup> ce secteur contribue en outre à la réduction de la congestion et au partage de l'espace public

- Le secteur de la recherche et développement pouvant conduire à des solutions innovantes (par exemple la transformation d'anciens véhicules thermiques en véhicules électriques) constituant des opportunités pour des start-up bruxelloises.

Par ailleurs, **Brupartners** estime nécessaire de prendre pleinement en considération les effets que la LEZ aura sur l'Emploi. Si des opportunités existent (ex : création de filières d'électrification de véhicules « ancêtres ») ou que des emplois seront numériquement transformés et remplacés, **Brupartners** estime que la mise en œuvre de la LEZ peut également avoir certains effets délétères sur l'Emploi, notamment dû au fait que les véhicules électriques demandent moins d'entretiens que les véhicules thermiques. Cela mérite d'être examiné finement.

Enfin, **Brupartners** estime nécessaire de veiller à conserver l'attractivité économique (tant pour les entreprises et les travailleurs) de la Région de Bruxelles-Capitale. Il estime que la multiplication de dispositions spécifiques à la Région de Bruxelles-Capitale et la volonté de faire de notre Région une pionnière dans certains domaines peut impacter cette attractivité .

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

**Brupartners** estime que la possibilité de répondre à l'augmentation de la consommation d'électricité qui résultera logiquement d'une électrification du parc de véhicules bruxellois doit être questionnée (d'autant que les objectifs bruxellois en matière d'électrification des véhicules ont été renforcés et que d'autres villes ou d'autres Régions visent la même ambition). Il insiste pour que la capacité du réseau et la sécurité d'approvisionnement ne soient pas mises à mal par une augmentation significative de la demande en électricité induite par l'électrification du parc de véhicules. A cet égard, il salue les discussions initiées avec Sibelga sur cette problématique.

Toutefois, **Brupartners** s'interroge encore concernant l'impact d'une électrification du parc de véhicules bruxellois sur la consommation et la production d'électricité. Il se pose notamment les questions suivantes :

- Comment sera-t-il répondu aux besoins de renforcement du réseau électrique nécessaire à certains endroits ?
- Quelles dispositions seront mises en œuvre pour éviter qu'un nombre trop élevé de véhicules électriques ne soient mis en charge au même moment ?
- L'augmentation significative de la consommation d'électricité résultant de l'électrification du parc de véhicules n'induirait-elle pas davantage de difficultés pour atteindre les objectifs que la Région de Bruxelles-Capitale s'est astreints 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 ?

**Brupartners** insiste sur le fait que les besoins en électricité seront également impactés par l'atteinte ou non des objectifs de transfert modal fixés dans le cadre du plan de mobilité « Good Move ». S'interrogeant vivement sur la capacité à répondre aux besoins en électricité si chaque véhicule à moteur thermique existant devait être numériquement remplacé par un véhicule avec une motorisation alternative, **Brupartners** estime nécessaire de tenir compte du suivi du plan « Good Move » pour estimer les besoins en électricité. En outre, d'autres décisions politiques impacteront le transfert modal et devront, à ce titre, être intégrées à la réflexion sur les besoins en énergie résultant d'un changement de motorisation du parc automobile (évolution du régime lié aux véhicules de société, mise en place d'un contexte favorable au partage de véhicules individuels, ...).

## 2. Considérations particulières

### 2.1 Dérogation

Tout en réitérant ses considérations concernant la disponibilité d'alternatives à la motorisation thermique pour certains véhicules (voir supra), **Brupartners** salue les mesures dérogatoires prises en faveur des véhicules utilisés par les « PMR ». Néanmoins, il souligne que ce dispositif de dérogation oublie les véhicules utilisés par les entreprises accueillant des personnes handicapées. En effet, deux critères d'éligibilité ne correspondent pas à la réalité du secteur et interdisent l'accès aux dérogations à certaines institutions d'accueil et d'hébergement des personnes handicapées ou entreprises de travail adaptées.

1. Généralement, les véhicules sont immatriculés au nom de l'institution et non à celui d'une personne ayant un handicap ;
2. Le transport de personnes ayant un handicap mental ne nécessite pas systématiquement l'utilisation d'un véhicule adapté mais plutôt d'un véhicule collectif (l'utilisation des transports en commun pour ce public est difficilement une alternative). Il est à souligner que le nombre de kilomètres effectués par ces véhicules collectifs est souvent très marginal.

**Brupartners** demande une dérogation pour toutes les institutions du secteur du handicap et les entreprises de travail adaptées pouvant démontrer qu'un véhicule (adapté ou non) est utilisé pour le transport de personnes porteuses d'un handicap, le temps que le marché de l'automobile puisse fournir des alternatives réalistes (la dérogation pourrait être revue le cas échéant).

### 2.2 Bornes de recharge

**Brupartners** prend acte que des dispositions ont d'ores et déjà été arrêtées (ou sont en cours d'adoption) pour faciliter l'installation de bornes de recharge. Il prend également acte qu'un plan de déploiement de bornes de recharge est en cours de « co-construction » avec les acteurs concernés. Il demande à participer à ce processus étant donné l'impact socio-économique de cette thématique.

Etant donné l'enjeu que représente le déploiement du réseau de bornes de recharge, **Brupartners** souhaite d'ores et déjà partager ses réflexions suivantes :

- Il est essentiel d'intégrer la modernisation du réseau électrique et de prévoir l'installation de bornes aux projets d'envergure de création ou de modification d'infrastructure urbaines ;
- Il est nécessaire de déployer des bornes de manière équitable dans tous les quartiers de la Région. A cet égard, il sera particulièrement important de veiller au déploiement de bornes de recharge en voirie dans des quartiers à forte densité (caractérisés par la présence de nombreux appartements sans garage) ;
- Les impacts de la mise à disposition de bornes « en voirie » (notamment sur l'offre de stationnement) doivent être pris en considération. Par ailleurs, il est nécessaire d'identifier et lever les barrières administratives ou financières à l'installation de bornes « hors voirie » (dont des bornes privées). A titre d'exemple, l'imposition d'études préalables à toute installation de bornes en sous-sol ou la faible visibilité sur l'amortissement et la rentabilité de ces installations constituent des barrières ;

- Il serait opportun de consulter les acteurs économiques envisageant l'installation de bornes privées (singulièrement si celles-ci sont soutenues par l'octroi d'une prime) afin de déterminer de concert si le point de recharge envisagé pourrait être ouvert au public ou si des travaux conjoints pourraient faciliter la création de points de recharge publics complémentaires.

### 2.3 Véhicules étrangers

L'utilisation de technologies pour contrôler le respect de la LEZ diffère qu'un véhicule soit immatriculé en Belgique ou à l'étranger. **Brupartners** souligne la discrimination engendrée par cette situation.

De plus, 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 ou bruxelloise 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, **Brupartners** salue la volonté de mettre en place une équipe mobile chargée du contrôle des véhicules étrangers. Il estime primordial de garantir l'effectivité de tels contrôles et, pour ce faire, suggère d'envisager la mise en place d'un plus grand nombre d'équipes mobiles. Par ailleurs, il suggère les pistes de réflexion suivantes pour sanctionner les véhicules étrangers contrevenant aux dispositions de la LEZ : la perception immédiate d'amendes ou l'immobilisation de véhicules en infraction.

### 2.4 Période de transition

**Brupartners** demande que la période de transition prévoie le cas où un acteur a commandé un véhicule répondant aux normes de la LEZ mais qui ne sera livré que dans le courant de l'année 2022. Ne pouvant disposer d'un véhicule répondant aux normes de la LEZ pour des raisons indépendantes de leur volonté, ces acteurs ne devraient pas être pénalisés.

### 2.5 Réflexions

Dans une démarche constructive, **Brupartners** souhaite enfin partager ces quelques réflexions :

- Qu'advient-il des véhicules dont les particuliers ou les entreprises devront se débarrasser pour respecter la nouvelle législation ? Pour le bilan énergétique global, serait-il opportun que des véhicules ne répondant plus aux critères de la LEZ bruxelloise circulent ailleurs ?
- L'impact du cycle vie des véhicules électriques (de leur construction au recyclage des véhicules hors d'usage) a-t-il été évalué ?
- Est-il prévu de tendre vers un approvisionnement d'électricité 100% verte afin d'alimenter les bornes de recharge ?
- Le calendrier LEZ déterminé sur base des connaissances techniques actuelles est-il réaliste et pourrait-il être revu en fonction d'évolutions techniques ?
- D'autres dispositifs d'accompagnement que des primes sont-ils envisagés (achat groupé, partage de voiture) ?
- Des mesures « smart » telles que gestion intelligente des flux de circulation la permettant de réduire les émissions sont-elles envisagées ?



- Le dispositif d'octroi d'un nombre limité de « pass d'une journée » permettant aux véhicules ne répondant pas aux critères de la LEZ d'avoir néanmoins accès à la Région de Bruxelles-Capitale sera-t-il maintenu ?
- Face au constat qu'un nombre significatif de véhicules non-conformes aux critères de la LEZ continuent à circuler, est-il prévu de rehausser le montant des amendes ?
- Des mesures de sécurité en cas d'incendies liés aux batteries de véhicules électriques sont-elles d'ores et déjà envisagées ?
- Quels dispositifs de concertation avec les deux autres Régions, notamment afin de limiter les impacts sur les navetteurs (travailleurs et professionnels) sont prévus ?
- Comment la cohérence avec d'autres projets va-t-elle être assurée ? Il est par exemple interpellant que le projet de taxe kilométrique intelligente prévoit la suppression de la taxe de mise en circulation alors que, dans le cadre de la LEZ, des actions sur cette même taxe sont prévues pour inciter à l'achat de véhicules électriques.
- Des moyens sont-ils prévus pour équiper tous les centres de contrôle technique des technologies de mesures modernes et efficaces afin de contrôler le respect de toutes les normes à respecter (notamment pour repérer les fraudes au filtre à particules) ?
- A-t-il été tenu compte que certaines adaptations de véhicules doivent être totalement revues en raison de l'électrification du parc automobile ? A titre d'exemple, l'installation d'un marchepied est plus complexe dans les véhicules électriques en raison de l'emplacement des batteries.
- Outre les mesures légitimes prises pour lutter contre les émissions de gaz à effets de serre et bien que cette problématique ne concerne pas directement le trafic routier, une stratégie pour réduire les émissions de gaz fluorés (en constante et forte augmentation depuis 1990) est-elle envisagée ?

\*  
\*       \*