



AVIS

Avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code Bruxellois de l'air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie

20 avril 2017

| | |
|---|------------------------------------|
| Demandeur | Ministre Céline Fremault |
| Demande reçue le | 30 mars 2017 |
| Demande traitée par | Commissions CATRO et Environnement |
| Demande traitée le | 13 avril 2017 |
| Avis rendu par l'Assemblée plénière le | 20 avril 2017 |

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](#)) ;
- 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](#)) ;
- Le 13 mars 2017, l'avis relatif au projet de plan régional de développement durable (PRDD) ([A-2017-006-CES](#)).

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil salue le fait que sa demande d'être consulté sur les modalités de mise en œuvre de la zone de basses émissions (ci-après « LEZ ») soit rencontrée. Par ailleurs, il constate avec satisfaction la communication d'une première estimation des véhicules impactés par la LEZ.

Le Conseil insiste sur l'importance d'informer, au plus vite, le public quant aux dispositions qui seront mises en œuvre dans le cadre de la LEZ. Il renvoie à cet égard vers ses considérations émises sous le titre « 1.5. Mesures d'information ».

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 pouvant améliorer la qualité de l'air, notamment en encourageant un renouvellement du parc automobile et poursuivant dès lors le même objectif que la mise en place de la LEZ. À titre d'exemple, une alternative à la mise en place d'une LEZ pourrait consister à rendre le système de taxe kilométrique plus intelligent afin qu'il prenne en considération la performance environnementale des véhicules et étendre ce système aux véhicules de moins de 3,5 tonnes.

1.2 Organisation des contrôles

Au niveau du contrôle du respect de la LEZ, **le Conseil** a déjà souligné le risque de discrimination entre les véhicules immatriculés en Belgique et ceux immatriculés à l'étranger dans la mesure où les technologies utilisées pour contrôler les véhicules diffèrent. D'une part, les véhicules immatriculés en Belgique seraient contrôlés en permanence au moyen de caméras intelligentes. D'autre part, les véhicules immatriculés à l'étranger seraient contrôlés de manière sporadique sur le terrain par des fonctionnaires désignés. Il y a donc lieu de s'assurer que le système de contrôle accompagnant la mise en place d'une LEZ garantisse un traitement égal entre les véhicules belges et étrangers.

En outre, **le Conseil** constate que des différences entre les véhicules immatriculés en Belgique et ceux immatriculés à l'étranger pourraient aussi exister en matière de sanctions (par exemple, possibilité ou non d'une perception immédiate). Dès lors, il insiste pour qu'un traitement égal entre les véhicules belges et étrangers en matière de sanctions soit également garanti.

1.3 Analyse d'impacts

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 la mise en œuvre de la LEZ.

Le Conseil suggère notamment 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 (le revenu et la taille du ménage étant des déterminants importants pour la possession d'un véhicule).

Toutefois, **le Conseil** souligne que, si les impacts socio-économiques doivent être réduits au maximum, l'objectif de la LEZ doit rester l'amélioration de la qualité de l'air (et donc de la qualité de vie).

Le Conseil prend acte que la note au Gouvernement indique qu'une étude sur l'impact socio-économique de la LEZ et des mesures d'accompagnement à mettre en place est en cours de réalisation dont les résultats seront présentés fin avril. Il salue la réalisation d'une telle étude et exprime le souhait que les résultats lui soient présentés.

À toutes fins utiles, **le Conseil** estime opportun d'évaluer précisément les éléments suivants dans le cadre de cet examen des impacts probables de la LEZ :

- Le nombre et l'âge des véhicules qui seront impactés ;
- Le nombre des ménages et de travailleurs impactés ;
- Le nombre de travailleurs ayant des horaires décalés impactés (cfr. point 1.8. « période transitoire, période de latence et dérogations »)
- Les impacts sur le marché des véhicules d'occasion (étant donné la perte d'attractivité des véhicules qui ne seront plus autorisés à circuler) ;
- la destination des voitures qui seront déclassées (continueront-elles à rouler ailleurs?) ;
- les impacts, ou l'absence d'impact, d'une LEZ sur la mobilité.
- Les impacts attendus en termes de santé publique et d'environnement.

Enfin, **le Conseil** suggère également d'examiner les effets de cette mesure dans des villes belges ou étrangères ayant aussi mis en place des LEZ (Anvers, Malines...).

Impact spécifique aux Bruxellois

Le Conseil attire l'attention sur un élément pouvant impacter spécifiquement les Bruxellois ne pouvant stationner leurs véhicules qu'en voirie. Ces Bruxellois pourraient être plus impactés par la mise en place d'une LEZ visant à interdire à certains véhicules l'accès à la zone (définie comme l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale). En effet, étant donné que la zone de la LEZ ne s'appliquera que sur l'espace public, un même véhicule pourra ou ne pourra pas être sanctionné qu'il soit stationné en ou hors voirie.

Ces Bruxellois seront donc *a priori* plus impactés par la mise en place de la LEZ dans la mesure où celle-ci impliquera, pour eux, un choix de possession de tel ou tel véhicule et pas seulement de son usage.

Le Conseil souligne que cet impact pourrait être annihilé par la garantie que les véhicules stationnés en voirie ne puissent, durant une période transitoire à définir, pas faire l'objet 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 en Région de Bruxelles-Capitale, il serait en effet opportun que les conditions d'accès à la LEZ bruxelloise soient compatibles avec les conditions qui sont ou seront d'application dans les autres LEZ du pays (par exemple, avec celles en vigueur depuis le 1^{er} février 2017 à Anvers).

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 avec 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.

1.5 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 efficace soit rapidement organisée. 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, ...).

Le Conseil demande que cette campagne d'information dépasse les frontières de la Région de Bruxelles-Capitale étant donné le nombre élevé de navetteurs wallons et flamands accédant quotidiennement au territoire de la future LEZ.

Le Conseil suggère enfin d'également prévoir des mesures d'information vers l'étranger. Ceci afin de permettre à un public non belge envisageant d'accéder à la Région de Bruxelles-Capitale en voiture (tourisme, affaires...) de connaître les dispositions bruxelloises en matière de LEZ.

1.6 Incitants

Le Conseil estime nécessaire de prévoir des incitants, notamment financiers, pour encourager l'achat des véhicules les moins polluants et 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 ou d'avoir recours à un mode de déplacement alternatif.

Le Conseil attire également l'attention sur l'impact que cette LEZ aura sur les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale qui, en pratique, seront forcés de changer de véhicules s'ils désirent pouvoir 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.

Enfin, **le Conseil** suggère de prévoir des incitants spécifiques pour les acteurs économiques en fonction de leur taille afin de soutenir ces derniers dans le renouvellement de leurs véhicules ou dans leur transition vers des modes de déplacement alternatifs. Il estime que de tels incitants doivent être réservés aux acteurs économiques enregistrés et en règle avec l'ONSS.

1.7 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. Pour sa part, il considère qu'il est urgent d'encourager l'utilisation de véhicules électriques et hybrides.

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

1.8 Période transitoire, période de latence et dérogations

Le Conseil s'interroge quant à la durée de la période transitoire. Celle-ci étant encore à définir, il insiste pour qu'elle couvre une durée raisonnable, notamment au regard de la qualité de l'information qui aura été diffusée en amont. Par ailleurs, il demande que soit examinée la possibilité de prévoir des périodes transitoires plus longues et, le cas échéant, tenant compte de la période d'amortissement d'un véhicule/outil pour les cas spécifiques suivants :

- Les véhicules stationnés en voirie (voir supra) ;
- Les travailleurs ne pouvant, du fait d'horaires décalés ou de la localisation de leurs lieux de travail, que difficilement effectuer un transfert modal vers des modes de transport alternatifs ;
- Les acteurs économiques dont l'activité implique l'utilisation de véhicule/outil à condition qu'ils respectent l'ensemble des prescrits légaux et réglementaires pour le métier nécessitant le véhicule/outil ;
- Les publics moins aisés financièrement qui pourraient éprouver plus de difficultés à acquérir de nouveaux véhicules moins polluants.

Le Conseil s'interroge également quant à la durée de la période de latence. Il souligne que cette durée peut fortement varier en fonction de l'objectif poursuivi (de quelques heures si par « se mettre en conformité avec la [...] législation », il est entendu qu'un véhicule non conforme doit sortir de la zone à plusieurs semaines si la volonté est de laisser le temps à un contrevenant d'acquiescer à l'acquisition d'un nouveau véhicule).

Enfin, **le Conseil** constate que l'article 3 stipule que : « le Gouvernement peut [...] définir des dérogations à la restriction au droit d'accès en zone de basses émissions, en fonction de la nature, du type, de l'utilisation faite du véhicule à moteur concerné, de critères socio-économiques, ainsi qu'en cas de situations exceptionnelles et limitées dans le temps ». Il s'interroge quant à ce que recouvrirait cette notion de « situations exceptionnelles et limitées dans le temps ». Il demande que celle-ci soit précisée dans l'ordonnance. Par ailleurs, il rappelle qu'il estime que, si des critères socio-économiques pourraient justifier des dérogations (limitées dans le temps) à la restriction au droit d'accès à la LEZ, l'objectif de cette dernière doit rester l'amélioration de la qualité de l'air (et donc de la qualité de vie) et ce indépendamment des moyens financiers des émetteurs de pollutions.

*
* *
*