



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET D'ARRETE RELATIF A LA
CREATION D'UNE ZONE DE BASSES EMISSIONS 2025 - 2035
ET LA« ROADMAP LOW-EMISSION MOBILITY BRUSSELS »**

Demandeur	Ministre de l'environnement, M. Alain Maron
Demande reçue le	23/06/2021
Exposés	28/06/21 Projet d'arrêté, calendrier et roadmap 01/07/2021 Etudes
Document transmis	Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du Gouvernement du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à déterminer les critères d'accès pour la période 2025 - 2035 - 1 ^{ère} lecture Roadmap Low-emission Mobility Brussels 1.0 Calendrier LEZ 2025 -2035 Présentation aux parties prenantes : Modification de l'arrêté LEZ: jalons 2025 -2035 Impact sur les émissions de gaz à effets de serre de la RBC Etude d'impact mobi, techno & envi, socio-éco
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	06/09/2021

La Commission remercie les auteurs de projet pour les présentations détaillées du projet et des études qui l'accompagnent.

La Commission a pris connaissance de l'importance des enjeux liés aux émissions du transport pour la santé de tous, et des plus vulnérables, en Région de Bruxelles-Capitale et pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre (27% des émissions sont liées au transport et elles ne diminuent pas).

Après la diminution des distances parcourues et le report modal vers des modes de déplacement moins polluants, **la majorité des membres de la Commission soutient la mise en place d'une zone de basses émissions comme un levier d'actions nécessaire pour améliorer la qualité de l'air en RBC.**

La Commission attire l'attention sur le calendrier de mise en œuvre, en particulier sur le développement de l'infrastructure de recharge électrique), et sur la spécificité de certains usagers et secteurs d'activité, en particulier :

- les personnes en situation de handicap,
- le transport collectif public et privé, autobus et autocars ;
- le transport de marchandises ;
- les mesures d'accompagnement des personnes à bas revenus.

Les représentants de BECI, de l'Union des Classes moyennes et de Touring ne soutiennent pas le projet et les mesures proposées ; ils estiment le calendrier de mise en œuvre irréaliste et proposent une autre voie d'action basée sur la recherche dans les motorisations et carburants alternatifs et une politique de mobilité plus ambitieuse. Leur position est détaillée ci-dessous.

Concernant les personnes en situation de handicap (*Les dérogations prévues sont détaillées en annexe de l'avis*)

La Commission demande une harmonisation et un enregistrement unique pour les différentes réglementations liées au stationnement et à l'accès à la Région (stationnement, LEZ, future taxe de circulation, éventuelles zones de circulation réservées à certaines catégories d'automobilistes (exemple Chaussée d'Ixelles pour pouvoir déposer des PMR proches des commerces...) afin de ne pas devoir, en tant que personne en situation de handicap, demander une dérogation (et ses renouvellements) pour chaque mesure liée à l'utilisation d'un véhicule.

La Commission demande aussi une mise en commun de la base de donnée avec les autres villes et régions du pays : une dérogation obtenue doit être valable partout en Belgique (voire en Europe).

Concernant les véhicules adaptés au transport de personnes handicapées, elle suggère d'accorder une dérogation automatique pour tout véhicule adapté à une personne en situation de handicap, pour la durée de vie du véhicule.

Concernant les véhicules des personnes en situation de handicap, la Commission demande d'accorder la dérogation à toute personne titulaire de la carte « Personne en situation de handicap ». Une personne en situation de handicap qui travaille, sans statut BIM (personnes handicapées bénéficiant d'une Intervention Majorée), peut dépendre de son véhicule pour se déplacer ou se rendre à Bruxelles pour des soins par exemple et avoir de nombreuses dépenses liées à son handicap qui justifient qu'elle ne peut se payer un nouveau véhicule ni payer un pass à 35€ chaque fois. La Commission suggère d'accorder cette dérogation pour la durée de vie du véhicule (sous réserve de la durée de la validité de la carte).

De nombreuses personnes ont recours aux services de transports organisés via les STIG (Société de Transport d'Intérêt Général) comme Altéo par exemple. Pour de nombreux patients (venant d'en dehors de la RBC), l'accès aux soins de santé est conditionné au fait de pouvoir être véhiculé par un volontaire. Si le véhicule du volontaire ne remplit pas les conditions d'accès à la LEZ de Bruxelles Capitale, l'accès aux établissements de santé ne sera plus possible pour ces bénéficiaires.

La Commission demande de prévoir une procédure permettant aux personnes en situation de handicap, d'inscrire un autre véhicule de manière temporaire (procédure facile, gratuite et accessible).

Concernant les véhicules adaptés aux fauteuils roulants, la Commission demande d'accorder la dérogation au véhicule uniquement (sans condition de propriétaire, domicile ou handicap) et automatiquement, pour toute la durée de vie du véhicule.

Concernant le transport collectif de personnes par autobus et autocars

Les autobus et les autocars ne présentent pas les mêmes caractéristiques que les voitures particulières et ne peuvent passer à l'électrification dans les mêmes délais et conditions que celles-ci.

En termes économiques aussi le calcul de l'amortissement des véhicules est différent. Par exemple, les contrats de ramassage scolaire en région bruxelloise, pour la COCOF, sont établis pour une période de 10 ans et la durée d'utilisation des véhicules prévue par le cahier des charges est de 15 ans, les tarifs obligatoires qui s'y rapportent sont aussi établis sur base d'un amortissement des véhicules de 15 ans. Avec comme conséquence une inadéquation à

présent entre cette durée d'amortissement et la durée d'utilisation du véhicule induite par le calendrier LEZ. Exemple un autocar EURO V interdit à partir de 2025 alors que les autocars EURO V les plus récents auront seulement 11 ans à ce moment. En ce qui concerne les trois opérateurs de transport public (STIB, De Lijn et TEC), qui ont massivement investi dans l'acquisition d'une flotte de véhicules hybrides et mis en test des véhicules électriques, compte tenu de la durée d'amortissement des véhicules hybrides mis en service en 2018 et 2019, l'exigence de type « Euro VI » et non « Euro VI d » doit rester en vigueur au-delà de 2028, jusqu'en 2035. Similairement, mais pour ce qui concerne l'amortissement sur la durée de vie de 15 ans de ses plus récentes flottes de bus diesel Euro6 sans propulsion hybride, celles-ci ayant été mises en service avant septembre 2019, elles ne répondent pas non plus à la version 'd' de la norme Euro6 et ne seront mises hors service qu'en 2030.

Si la proposition actuelle devait être maintenue, outre la prévision de budgets supplémentaires pour permettre aux opérateurs de remplir l'obligation (achat de véhicules et modification des infrastructures de recharge et d'entretien), les opérateurs de transport public signalent que le calendrier de mise en œuvre ne pourra pas être respecté.

Le type de service influence aussi la capacité au changement de motorisation. Les autobus en service réguliers, du fait de la nature même du service, se prêtent plus facilement à l'électrification que les véhicules actifs en services spéciaux et à fortiori en tourisme.

La Commission demande de consulter rapidement le secteur du transport collectif privé afin d'établir le calendrier des zones LEZ en tenant compte des spécificités de chaque profession et de chaque sous-secteur en tenant aussi compte des besoins propres à l'utilisation spécifique des véhicules (exemple : en termes de parkings, de bornes de recharges, de durée d'amortissement et d'utilisation des véhicules etc...) ainsi que la situation spécifique des opérateurs de transport public par rapport à leurs bus hybrides mis en service en 2018 et 2019 et des dernières séries de bus diesel Euro6 mises en service avant septembre 2019 (date d'introduction de la version 'd' de la norme Euro6)

Concernant le Transport de marchandises

La Commission insiste aussi sur les spécificités du transport de marchandises et suggère d'approfondir les contraintes et les alternatives. A titre d'exemple, les flux du secteur de la logistique de la construction ne sont pas comparables à la chaîne du froid et dans un même secteur, le cas d'un indépendant est différent de celui d'une entreprise.

Comme pour les autobus et autocars, une analyse fine des différents flux et services ainsi que la durée de conservation est nécessaire pour garantir la soutenabilité du secteur et faciliter la transition grâce à une meilleure planification des investissements.

La Commission insiste sur le fait que, pour le transport de marchandises, comme pour le transport de personnes, un véhicule électrique ne résout pas tous les problèmes de mobilité. Il est important aussi et d'abord de travailler à diminuer la possession du véhicule autant que possible, tout en gardant à l'esprit les spécificités du transport pour compte d'autrui et du transport pour compte propre, grâce à un report vers d'autres modes de transports et au partage. A l'exception déjà prévue au règlement de la LEZ concernant les véhicules destinés à l'entretien des infrastructures de transport public (comme les camions échelle d'entretien des lignes aériennes, la Commission demande d'ajouter les véhicules lourds de dépannage pour les transports publics, construits sur mesure et les véhicules de mesure des infrastructures).

Il est donc important là aussi de travailler à diminuer la possession du véhicule autant que possible, tout en gardant à l'esprit les spécificités du transport pour compte d'autrui et du transport pour compte propre, grâce à un report vers d'autres modes de transports et au partage de véhicules, comme cela se pratique à Paris par exemple.

Concernant les mesures d'accompagnement des personnes à bas revenus.

La Commission soutient la volonté du Gouvernement de privilégier le modal shift et la réforme de la prime Bruxelles Air qui privilégie le covoiturage. Elle attire l'attention sur certains travailleurs à bas revenus pour lesquels il n'y a pas d'autre choix que la voiture et demande de prévoir un accompagnement spécifique, voire la création d'un fonds pour remplacer un véhicule thermique par un véhicule thermique limité. La Commission est consciente de la difficulté d'identifier ces personnes à bas revenus et pour lesquelles la voiture est absolument nécessaire pour se rendre au travail.

Concernant le calendrier et l'infrastructure de recharge électrique

La Commission attire l'attention sur les questions suivantes.

- a. Comment assurer un déploiement de bornes qui précède la demande ?
- b. Quelle est la répartition entre bornes en voirie et hors voirie ?
- c. "Quelles garanties de ne pas encombrer les trottoirs dont les dimensions et l'état sont déjà souvent problématiques à Bruxelles ?"
- d. Quelles sont les estimations de temps passés aux différentes bornes et quelles sont les fréquences de recharge ?
- e. Comment assurer et garantir l'approvisionnement de l'électricité (capacité du réseau), quelles sont les adaptations nécessaires (pour les recharges rapides) ? Quel sera l'impact sur les tarifs ?
- f. Quelles garanties pour assurer un approvisionnement d'électricité 100% verte ?
- g. Quelles sont les projections pour les infrastructures de bornes hors voirie (types de bornes (puissance), investissements pour les bornes et pour les mesures de sécurité, modification de l'installation électrique pour des bornes de recharge rapide) ?
- h. Quels incitants financiers pour les entreprises en termes d'infrastructures de recharge ? Quels seront les coûts et les freins administratifs ?
- i. Quelles mesures de sécurité la Région prendra-t-elle en cas d'incendies liés aux batteries de ces véhicules électriques ? Plan de répartition de bassins en RBC en cas de feu ?
- j. Quelles sont les conditions d'extraction des matières premières nécessaires à la fabrication de V.E. et comment développer des filières durables dans les trois dimensions (environnement – social – économique) ?
- k. Dans quelle mesure, des véhicules thermiques peuvent-ils être transformés en véhicules électriques ? quel cadre réglementaire, quels coûts et éventuellement quelles aides ?

Concertation avec les autres régions

La Commission rappelle l'importance de la concertation avec les deux autres Régions : les mesures impacteront les navetteurs travailleurs et professionnels vers Bruxelles et leurs comportements influenceront aussi le succès du projet. Les rôles prévus pour les parkings P+R dans la Région et en périphérie de celle-ci doivent aussi être examinés dans la feuille de route.

Concernant les impacts socio-économiques sur certains acteurs économiques liés à la motorisation thermique

La Commission s'inquiète de l'absence de réflexion quant à l'impact sur l'attractivité économique de la Région.

La Commission soulève aussi les questions suivantes :

- a. Quel sera l'impact sur les secteurs pétrolier, les stations-services, ... ? Des aides à la réaffectation sont-elles prévues ?
- b. Comment aider le développement de nouveaux services et de nouveaux secteurs d'activité ?
- c. Comment anticiper les éventuels retards des développements technologiques pour cette transition énergétique ?

La Commission insiste pour qu'une concertation soit menée avec les acteurs sectoriels des secteurs affectés (garages notamment), pour prévoir les formations nécessaires pour permettre aux travailleurs de continuer à exercer le métier ou se reclasser le cas échéant.

Recommandations complémentaires

La Commission recommande de

- a. renforcer la communication hors de la Région
- b. d'assurer le contrôle des véhicules étrangers au même titre que celui des véhicules immatriculés en Belgique.
- c. lutter contre la fraude au filtre à particules, notamment en équipant tous les centres de contrôle technique des moyens de mesures modernes et efficaces.

Dans les mesures de développement du car sharing, la Commission suggère le développement des voitures partagées de quartier, sans station mais terminant toujours leur trajet dans le quartier, éventuellement sous forme de coopérative.

Position de minorité de BECI, UCM et Touring

Les représentants de BECI, de l'Union des Classes moyennes et de Touring ne soutiennent pas les mesures proposées.

Ils s'inquiètent de l'absence d'alternative crédible, du manque de renforcement des infrastructures et du contenu du plan d'accompagnement et estiment le calendrier de mise en œuvre irréaliste.

Ils proposent de soutenir plutôt des mesures alternatives, économiquement plus intéressantes basées sur les meilleures technologies déjà disponibles sur le marché, comme le CNG/LPG, les véhicules hybrides et les véhicules respectant les nouvelles normes WLTP + RDE notamment la future génération de véhicules (y compris diesel) respectant la norme Euro 6d.

Ils demandent de

- a. Développer et formuler une politique orientée résultats plutôt qu'orientée moyens technologiques.
- b. réformer la fiscalité automobile et de supprimer la dégressivité des taxes en fonction de l'âge du véhicule pour, au contraire, les établir sur base de la norme EURO et des émissions de CO₂ du véhicule.
- c. Proposer des mesures technologiquement, économiquement et financièrement soutenables tant pour les entreprises que la Région, qui permettent de rencontrer les obligations et engagements de la Région en matière d'émissions de GES et de qualité de l'air.
- d. Informer et former sur la transition énergétique ;
- e. Développer la gestion intelligente des flux de circulation ;
- f. Encourager et soutenir les solutions multimodales, y compris dans la logistique ;
- g. Améliorer les infrastructures dédiées aux modes de déplacement doux / alternatifs ;
- h. Favoriser les solutions de type « voitures partagées » ;
- i. Sensibiliser, informer et former le public (particuliers et entreprises) sur les nouveaux modes de déplacement, les voitures connectées, les nouvelles solutions de mobilité intelligentes et les nouveaux métiers et compétences qui en résultent.

Annexe à l'avis concernant les dérogations actuelles pour le transport des personnes handicapées

1/ Véhicules adaptés au transport de personnes handicapées

Il s'agit des véhicules spécifiquement adaptés au transport de personnes handicapées et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation, ou une personne domiciliée à la même adresse que ce dernier, est titulaire de la carte de parking spéciale pour personne handicapée.

Dérogation à demander via formulaire

Pour valider votre demande de dérogation, vous devrez joindre une copie de :
la carte de stationnement

Tout document utile/probant attestant de l'adaptation spécifique du véhicule

Une fois reçue, la dérogation est valable 5 ans pour autant que les conditions d'octroi de la dérogation ne changent pas.

Si le véhicule est immatriculé à l'étranger, l'enregistrement du véhicule est obligatoire avant de pouvoir effectuer la demande de dérogation.

2/ Véhicules de personnes handicapées bénéficiant d'une intervention majorée

Il est désormais possible d'effectuer cette demande de dérogation.

Pour toute personne répondant aux conditions détaillées ci-dessous, la dérogation entre en vigueur dès février 2021 avec effet rétroactif au 1er avril 2020.

Quels sont les véhicules concernés ?

Les véhicules concernés par cette dérogation sont les véhicules dont le titulaire de la plaque d'immatriculation, ou une personne domiciliée à la même adresse, est titulaire d'une carte de stationnement pour personnes handicapées (carte spéciale visée à l'article 27.4.3 du Code de la route **ET** a droit à une intervention majorée dans les soins de santé (statuts BIM).

La dérogation ne peut être demandée que pour un seul véhicule par carte spéciale de stationnement.

Qui sont les bénéficiaires de l'intervention majorée ?

Les bénéficiaires de l'intervention majorée sont les personnes qui bénéficient d'un avantage social ou d'un certain statut tel que: le revenu d'intégration sociale ou aide équivalente, la garantie de revenu aux personnes âgées, l'allocation aux personnes handicapées. Vous pouvez vérifier sur vos vignettes de mutuelle si vous bénéficiez de l'intervention majorée. Regardez le code à 6 chiffres (xxx/xxx). Si le troisième chiffre est le 1, vous bénéficiez de l'intervention majorée.

Dérogation à demander via le formulaire

La demande de dérogation est à effectuer via le formulaire ci-dessous. Elle doit être accompagnée :
d'une copie de la carte de stationnement spéciale pour personne handicapée d'une attestation de votre mutualité prouvant que vous bénéficiez d'une intervention majorée dans les soins de santé.

Une fois reçue, la dérogation est valable 5 ans pour autant que les conditions d'octroi de la dérogation restent remplies.

Si le véhicule est immatriculé à l'étranger, l'enregistrement du véhicule est obligatoire avant de pouvoir effectuer la demande de dérogation.

3/ Véhicules adaptés aux fauteuils roulants

Il s'agit des véhicules équipés d'un système intégré au véhicule, et qui est destiné à l'embarquement d'une personne en fauteuil roulant (élevateur, rampe...).

Dérogation à demander via formulaire

Pour valider votre demande de dérogation, vous devrez joindre une copie de la preuve de l'adaptation d'un système d'embarquement d'une personne en fauteuil roulant au véhicule.

Une fois reçue, la dérogation est valable 5 ans pour autant que les conditions d'octroi de la dérogation ne changent pas.

Si le véhicule est immatriculé à l'étranger, l'enregistrement du véhicule est obligatoire avant de pouvoir faire la demande de dérogation.