

---

# AVIS

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du xxx relatif aux conditions d'octroi de la prime xxx en échange de la radiation de la plaque d'immatriculation d'un véhicule**

---

<b>Demandeur</b>	Ministre Alain Maron
<b>Demande reçue le</b>	4 février 2021
<b>Demande traitée par</b>	Commission Environnement
<b>Avis adopté par l'Assemblée plénière du</b>	25 février 2021

## Préambule

Le dispositif de prime en échange de la radiation de la plaque d'immatriculation d'un véhicule (prime « Bruxell'Air ») est revu afin de répondre davantage aux évolutions rencontrées (ou attendues) dans le domaine de la mobilité (existence de nouveaux services de mobilité, instauration de la zone de basses émissions, planification de l'interdiction des véhicules à motorisation thermique (diesel, essence et LPG) et réforme de la fiscalité automobile (SmartMove).

Les principaux changements envisagés consistent en :

- Une évolution vers davantage de flexibilité se traduisant par l'octroi d'une prime représentée par un budget de mobilité multimodale que les bénéficiaires pourront utiliser auprès d'un ou plusieurs services de mobilité ;
- Une modulation de la prime afin de tenir compte des revenus des ménages ;
- Une meilleure prise en considération des personnes en situation de handicap ;
- Une volonté de simplification administrative et de digitalisation du processus de demande de la prime (et du contrôle du respect des conditions de celle-ci).

**Brupartners** rappelle avoir émis les avis suivant en lien avec la thématique traitée :

- Le 21 janvier 2021, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance établissant une taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile ([A-2021-004-BRUPARTNERS](#)) ;
- Le 17 octobre 2019, l'avis relatif au projet de Plan Régional de Mobilité - Good Move ([A-2019-069-CES](#)) ;
- Le 21 février 2019, l'avis d'initiative relatif à la note de principe concernant la sortie du diesel et de l'essence ([A-2019-011-CES](#)) ;
- Le 19 octobre 2017, l'avis relatif au 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'Energie (« LEZ ») ([A-2017-024-CES](#)).

## Avis

### 1. Considérations générales

#### 1.1 Politique régionale de mobilité

**Brupartners** salue la volonté de revoir le dispositif de la prime « Bruxell'Air » à l'aune des évolutions récentes (ou attendues) dans la politique régionale de mobilité.

**Brupartners** rappelle avoir émis plusieurs avis circonstanciés concernant les ambitions/projets du Gouvernement bruxellois en matière de mobilité (les principaux avis en lien avec la thématique traitée

sont listés dans le préambule). Ces considérations restent bien entendu valables pour le présent projet d'arrêté.

## 1.2 Offre de services de mobilité

**Brupartners** estime que l'évolution vers davantage de flexibilité permettant aux bénéficiaires de la prime « Bruxell'AIR » d'utiliser les services de mobilité d'un ou plusieurs opérateurs est positive. Il suggère que ces bénéficiaires puissent également recourir à des opérateurs offrant des services de mobilité en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, singulièrement dans la zone métropolitaine.

## 1.3 Véhicules professionnels

Les « véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes » (véhicule de type « N1 ») sont principalement utilisés par des acteurs économiques.

**Brupartners** prend acte que les relevés effectués en octobre 2020 ont mis en évidence que 37.000 véhicules uniques immatriculés en Région de Bruxelles-Capitale seront concernés par les nouvelles restrictions qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022 dans le cadre de la zone de basses émissions. Ce chiffre comprend tant les véhicules de catégorie « M1 » (éligibles à la prime « Bruxell'AIR ») que les véhicules de type « N1 ».

Or, **Brupartners** rappelle que les véhicules de type « N1 » ne sont pas éligibles à la prime « Bruxell'AIR ».

Dès lors, **Brupartners** estime essentiel d'également prévoir l'actualisation du dispositif prévoyant une prime pour les professionnels lors du remplacement d'un véhicule de type « N1 » immatriculé dans la Région de Bruxelles-Capitale et qui ne sera plus autorisé à circuler dans la zone de basses émissions. A cet égard, il prend acte qu'un processus de révision de cette prime a été initié. Il souligne l'importance de consulter les partenaires sociaux dans le cadre de la révision de ce dispositif.

## 1.4 Zone de basses émissions

Bien que cette considération ne soit pas en lien direct avec la présente demande d'avis, **Brupartners** souligne néanmoins que l'entrée en vigueur de nouvelles restrictions dans le cadre de la zone de basses émissions le 1<sup>er</sup> janvier 2022 posera des problèmes aux entreprises, entrepreneurs, indépendants, PME et travailleurs actuellement confrontés à une crise économique et ne disposant pas toujours de moyens suffisants afin de réaliser des investissements, notamment dans leur matériel roulant.

A cet égard, **Brupartners** prend acte que la possibilité de définir une période de transition de 3 mois avant l'entrée en vigueur de ces nouvelles restrictions le 1<sup>er</sup> janvier 2022 est actuellement étudiée (bien que celle-ci ne soit absolument pas prévue dans le dispositif initial). **Brupartners** soutient cette proposition tout en se réservant le droit de formuler d'autres propositions à ce sujet.

## 1.5 Modulation de la prime en fonction des revenus

**Brupartners** prend acte qu'il est prévu de remplacer le caractère forfaitaire de la prime « Bruxell'AIR » par sa modulation en fonction des revenus des bénéficiaires. La volonté étant de mieux cibler les ménages plus précarisés. Concrètement, en s'inspirant du dispositif en vigueur en matière d'octroi des primes énergie, les trois catégories suivantes seraient prévues :

- Les personnes isolées dont les revenus sont inférieurs à 36.000€ (51.000€ pour les couples/cohabitants) auraient droit à une prime de 900€ ;
- Les personnes isolées dont les revenus sont situés entre 36.000€ et 72.000€ (entre 51.000€ et 87.000€ pour les couples/cohabitants) auraient droit à une prime de 700€ ;
- Les personnes isolées dont les revenus sont supérieurs à 72.000€ (87.000€ pour les couples/cohabitants) auraient droit à une prime de 500€.

Outre le budget à leur disposition, l'autre déterminant pour l'achat d'un véhicule individuel est la taille des ménages. Dès lors et afin d'accentuer l'effet attendu du dispositif de la prime « Bruxell'AIR », **Brupartners** demande également de moduler les montants de la prime « Bruxell'AIR » en fonction de la composition des ménages. A titre d'exemple, un mécanisme de majoration de la prime pour chaque enfant à charge d'un ménage pourrait être prévu.

### 1.6 Fracture numérique

**Brupartners** constate qu'il est explicitement prévu de mobiliser et d'impliquer les espaces publics numériques (EPN) pour palier la fracture numérique eu égard à la volonté d'accroître la digitalisation pour les demandes de primes « Bruxell'AIR ».

S'il salue l'implication de ces acteurs, **Brupartners** demande néanmoins de veiller à la mise à disposition des moyens suffisants pour permettre aux EPN de remplir leurs missions de manière satisfaisante.

### 1.7 Personnes en situation de handicap

**Brupartners** salue la volonté de prendre davantage en considération le cas des personnes en situation de handicap.

De manière générale, **Brupartners** suggère par ailleurs de consulter le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CaWab) qui a pour mission d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite en Wallonie et à Bruxelles lorsque des dispositions à destination des personnes en situation de handicap sont envisagées. Ceci afin de vérifier que les dispositions envisagées correspondent effectivement aux besoins de ce public.

### 1.8 Communication

Outre les canaux de communication classiques, **Brupartners** suggère d'également recourir à la communication via les entreprises qui disposent d'une bonne expertise en matière de mobilité de leurs employés et fournissent déjà des efforts pour améliorer leur mobilité.

\*  
\*       \*