
AVIS D'INITIATIVE

Les choix de mobilité des entrepreneurs et indépendants bruxellois : quelles solutions ?

Avis traité par

Brupartners - Entrepreneurs Indépendants

Avis traité le

10 novembre 2022

Avis adopté le

22 décembre 2022

Préambule

La mobilité au sein de la Région bruxelloise constitue sans nul doute un enjeu majeur actuel et futur, non seulement sur la scène politique mais aussi sur le plan économique, environnemental, social, sanitaire et énergétique.

Afin de répondre aux enjeux climatiques de notre ère et de satisfaire aux exigences de l'Accord de Paris, l'Union européenne a adopté son « Pacte vert »¹ comportant notamment un paquet « ajustement à l'objectif 55 » qui concerne une série de mesures visant à réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes d'au moins 55 % par rapport à 1990 et à devenir le premier continent neutre sur le plan climatique d'ici à 2050².

Pour honorer les engagements pris lors de l'Accord de Paris et respecter le « Pacte vert », l'Etat fédéral a adopté sa stratégie à long terme³, reprenant les stratégies régionales. Le niveau fédéral n'a pas d'objectif de réduction propre, en pourcentage, puisque toutes les émissions de gaz à effet de serre belges sont couvertes par les émissions des régions. Toutefois, il existe un certain nombre de chantiers stratégiques et de leviers concrets pouvant être déployés pour soutenir la transition à partir du niveau fédéral. Le Gouvernement fédéral s'est notamment entendu sur la réforme fiscale du parc des voitures de société⁴. Ainsi, à partir de 2026, seules les voitures de société sans émission carbone seront déductibles à 100%. L'Etat fédéral promet également d'assurer un réseau ferroviaire performant afin de permettre une augmentation de la part du rail dans le transport de personnes et de marchandises. La sécurité d'approvisionnement énergétique et la sortie du nucléaire (prévue pour 2036) est aussi une question politique centrale qui ressort des compétences fédérales.

Au niveau de la Région bruxelloise, diverses initiatives ont été lancées pour répondre aux objectifs climatiques fixés par l'Accord de Paris. Ces initiatives viennent modifier profondément la mobilité sur le territoire de la Région. Dans le cadre de cet avis d'initiative, il s'agit principalement du Plan Good Move⁵ (limitation de la vitesse à 30 km/h, taxe kilométrique, budget mobilité, ...) et de l'instauration d'une zone de basses émissions (LEZ) sur le territoire de la Région bruxelloise⁶. Cette zone de basses émissions implique l'interdiction de circulation progressive de véhicules à combustion thermique (d'ici 2035 pour les voitures).

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « [Le Pacte vert pour l'Europe](#) », Bruxelles, 11 décembre 2019, COM(2019) 640 final.

² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « ['Ajustement à l'objectif 55' : atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur la voie de la neutralité climatique](#) », Bruxelles, 14 juillet 2021, COM(2021) 550 final.

³ [Stratégie à long terme de la Belgique](#), 11 février 2020.

⁴ Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité (M.B., 3 décembre 2021).

⁵ [Plan Good Move](#), Plan régional de mobilité 2020-2030, plan stratégique et opérationnel.

⁶ [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions](#) (M.B., 2 février 2018).

Carburant	2025	2028	2030	2033	2035	2036	
	Diesel/hybride	Euro 6	Euro 6d				
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro 3	Euro 4	Euro 6d	Euro 6d		
	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI d	
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro III	Euro V	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI d	
	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI e	Euro VI e
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI e	Euro VI e
	Diesel						
	Essence/ LPG/CNG	Euro 5					
	Diesel						
	Essence/ LPG/CNG	Euro 3*	Euro 4	Euro 5	Euro 5		
	Diesel/hybride	Euro 6	Euro 6d-temp	Euro 6d			
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro 3	Euro 4	Euro 6d	Euro 6d		
	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI e**	Euro VI e**
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI e**	Euro VI e**

 Politique existante
  Nouvelle politique
  Les véhicules fonctionnant avec ce carburant ne sont plus autorisés

*uniquement pour L3, L4, L5
 **uniquement pour N2 dont la masse réf. > 2650kg et les N3

Figure 1 : Calendrier de la zone basses émissions (LEZ) de Bruxelles

Compte tenu de ces nouvelles réglementations et du calendrier ambitieux de l'application de celles-ci, quelles sont les solutions de mobilité les plus adaptées pour les entrepreneurs et indépendants bruxellois ? Il s'agit de la question centrale de cet avis d'initiative.

Afin d'alimenter ses travaux, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** a procédé à des auditions d'experts de la mobilité électrique.

Lors de sa séance plénière du 22 septembre 2022, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** a débuté ses travaux en auditionnant Monsieur Nicolas Spilleboudt (responsable de la mobilité verte chez Sibelga, gestionnaire des réseaux de distribution d'électricité et de gaz naturel pour les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale), Monsieur Jochen De Smet (responsable de la filiale EnergyDrive de l'entreprise EnergyVision), Monsieur Philippe Gheeraert (Senior Mobility Adviser chez Traxio, la fédération du secteur de la mobilité) et Olivier Fossion (Business Manager, Iveco Benelux).

Lors d'une réunion de la Commission Mobilité et Aménagement du territoire de Brupartners du 5 octobre 2022 – à laquelle Brupartners – Entrepreneurs Indépendants était convié – Madame Joke Beel (Program Manager MaaS & New Forms of Mobility) a présenté le projet-pilote de la plateforme MaaS (Mobility as a Service) que le Gouvernement bruxellois a demandé à la STIB de concevoir.

Sur la base de ces auditions et présentations, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** a décidé de préparer le présent avis d'initiative reprenant certains constats, des considérations particulières relatives à la mobilité des entrepreneurs et des indépendants ainsi que des recommandations à l'attention du Gouvernement bruxellois.

1. Constats

1.1 Prise en compte d'un contexte global

La question des solutions de mobilité des entrepreneurs et des indépendants bruxellois s'inscrit dans un contexte plus large de crise énergétique.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants constate que les petites et moyennes entreprises (PME) ainsi que les indépendants ont les mêmes inquiétudes que les consommateurs privés qui voient leur pouvoir d'achat diminué face à l'inflation et la flambée des coûts de l'énergie et du carburant. Les entrepreneurs et indépendants bruxellois subissent crises après crises. La crise sanitaire est à peine maîtrisée qu'une crise géopolitique et énergétique frappent à leur porte. En mars 2022, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** lançait la 8^{ème} vague de son Baromètre semestriel sur les perspectives économiques des indépendants et des PME de la Région de Bruxelles-Capitale, avec un focus sur les coûts de l'énergie et les conséquences de la guerre en Ukraine. Dans le rapport des résultats de cette enquête⁷, deux tiers des entrepreneurs ayant répondu au questionnaire indique avoir enregistré une diminution de la rentabilité de leur entreprise. Selon 81% d'entre eux, la hausse des coûts de l'énergie constitue la cause principale de cette diminution. 52% des entrepreneurs répercutent déjà ou comptent répercuter la hausse des prix de l'énergie et des matières premières sur les prix demandés aux clients.

1.2 Plans de mobilité et accessibilité des entreprises

Si le Plan Good Move constitue une menace pour certains entrepreneurs ou certains secteurs (livraison, restauration, ...), il peut s'agir d'un enjeu ou d'une opportunité pour d'autres de repenser l'organisation de leur société ou d'adapter leur comportement en fonction de ces changements.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants relève aussi que l'accessibilité aux différentes structures commerciales et commerçantes des fournisseurs mais aussi des clients est d'une importance capitale pour les entrepreneurs et indépendants bruxellois.

Alors que beaucoup d'entrepreneurs et indépendants réfléchissent à d'autres solutions de mobilité, la voiture reste tout de même, en Région bruxelloise, le mode de déplacement le plus efficace pour les entrepreneurs. D'après une étude réalisée par Bruxelles Mobilité en 2019, « ce sont les indépendants qui, bien que travaillant davantage à domicile, privilégient le mode automobile à hauteur de 71,4% lorsqu'ils se déplacent vers leur lieu de travail »⁸. En effet, certains entrepreneurs et indépendants privilégient la voiture pour des raisons d'ordre pragmatique. D'autres choisissent le transport automobile comme solution logistique difficilement remplaçable.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants note également que le Gouvernement, dans son projet de nouveau règlement régional d'urbanisme, entend supprimer les places de parking « en épis », d'une

⁷ Brupartners – Entrepreneurs Indépendants, [Rapport du Baromètre semestriel sur les perspectives économiques des indépendants et des PME de la Région de Bruxelles-Capitale](#), vague n°8 (mars-avril 2022), Focus coûts énergie et guerre en Ukraine.

⁸ Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale, n°6, 2019, p. 121.

part, et interdire le stationnement devant les bâtiments classés, d'autre part⁹. **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** craint que ces nouvelles dispositions ne réduisent encore les places de stationnement en Région bruxelloise et n'affectent davantage l'accessibilité des entreprises.

1.3 Questionnements par rapport aux véhicules électriques

Compte tenu de ce constat et avec la mise en œuvre progressive et rapide des normes de la LEZ, les entrepreneurs et les indépendants sont petit à petit amenés à changer de véhicules pour passer à la technologie électrique. **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** constate que ceux-ci se posent beaucoup de questions et ont les mêmes inquiétudes que les particuliers par rapport aux véhicules électriques.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants s'interroge notamment sur la disponibilité des bornes de chargement électriques. Le Gouvernement bruxellois a confié à Sibelga la gestion du déploiement de 11.000 de ces bornes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2035. Il s'agit de bornes accessibles en voirie pour les riverains qui n'ont pas la possibilité d'effectuer une recharge à titre privé. Pour chaque borne, un emplacement standard de parking est prévu (6 mètres).

En 2021, 400 bornes de recharge (800 points de charge) ont été installées par TotalEnergie. En 2022, EnergyDrive (filiale de EnergyVision ayant remporté le marché public pour l'installation des bornes de recharge en 2022) a installé près de 250 bornes (500 points de recharge). Désormais, il existe, en moyenne, une borne de recharge à 250 mètres du domicile de chaque citoyen bruxellois. A la fin de l'année 2023, l'objectif est d'arriver à la présence, en moyenne, d'une borne de recharge à 150 mètres du domicile de chaque citoyen bruxellois. Sibelga a d'ailleurs lancé son appel d'offres pour un troisième marché public pour l'installation de 700 à 1000 bornes de recharge dans le courant de l'année 2023.

Sur la base des auditions menées dans le cadre de ses travaux, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** relève que Sibelga, dans sa mission de déploiement de ces bornes de recharge est parfois confronté à des réticences de la part des communes bruxelloises qui s'inquiètent de la diminution des emplacements standards de parking au profit d'emplacements de parking équipés d'un point de recharge. Il apparaît que la transposition de la vision régionale au niveau communal achoppe parfois sur la différence de majorités politiques et/ou la réalité socio-économique qui varie d'une commune à l'autre et nécessite des besoins différents.

Outre les infrastructures de recharge, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** constate qu'il existe des problèmes liés à la disponibilité des véhicules électriques, notamment utilitaires (camionnettes). L'offre de véhicules utilitaires électriques proposée par les constructeurs automobiles est en train de s'aligner sur les besoins du marché. La situation est en train d'évoluer positivement même s'il faudra encore du temps avant que ces types de véhicules ne soient disponibles sur le marché à un prix compétitif par rapport aux véhicules thermiques et que la plupart des entrepreneurs et indépendants puissent se permettre l'achat de ceux-ci, voire même revoir le business plan pour y intégrer des coûts augmentés ou organiser des modus operandi adaptés.

Cette problématique est essentielle puisqu'on constate une nette augmentation du nombre de camionnettes de livraison sur les routes bruxelloises provoquées essentiellement par la croissance de

⁹ [Projet de Règlement régional d'urbanisme \(RRU\)](#), article 15.

l'e-commerce et l'instauration de la taxe kilométrique pour poids lourds¹⁰. En 2019, les chiffres de Bruxelles-Mobilité montraient une augmentation des véhicules utilitaires de 10 à 15% en cinq ans (2014-2019). Les camionnettes constituaient 6% des véhicules en 2012 ; elles occupent désormais entre 9 et 10% du parking automobile bruxellois¹¹.

1.4 Logistique

Plus globalement, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** relève que le modèle d'acheminement des marchandises à Bruxelles est en train d'évoluer. Le Gouvernement entend clairement limiter le trafic de camions et de camionnettes (principalement de livraisons) sur le territoire de la Région pour désengorger la capitale. Il souhaite notamment réduire et optimiser les mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville ainsi que favoriser un report modal de la route vers la voie d'eau et le rail, et les trajets restants (dernier kilomètre) à l'aide de véhicules plus respectueux de l'environnement (vélos-cargos, véhicules électriques, ...)¹². **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** rappelle à cet égard les considérations émises par **Brupartners** à propos du projet de Plan régional de mobilité Good Move :

« Concernant les aspects logistiques, le Conseil rappelle la cohérence à assurer avec le Plan industriel et le PRAS, notamment. (...) Il importe également de prévoir des zones dédiées à la logistique à proximité du canal et des zones d'industrie urbaine.

[...]

Enfin, le Conseil souligne que les aspects logistiques doivent être pris en compte dès le départ dans la conception de nouveaux projets d'aménagement urbain (nouveaux quartiers, nouvelle zone économique, ...). L'espace nécessaire à leur développement doit être pris en compte et réservé. »¹³.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants constate que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas encore prête pour un tel changement de modèle d'acheminement des marchandises. Ce changement va par ailleurs induire des coûts supplémentaires pour les entrepreneurs et indépendants. Ceux-ci devront sans doute disposer d'un entrepôt à la périphérie du territoire régionale où les poids lourds, les péniches ou les trains pourront acheminer les marchandises qui devront ensuite être redistribuées sur le territoire de la Région via des camionnettes électriques. Cette évolution coûtera également de l'argent à la Région qui devra offrir des infrastructures suffisantes pour rendre possible ce modèle. **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** émet donc des doutes quant à la praticabilité logistique et financière à court terme d'un tel modèle.

De plus, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** souligne l'importance du pôle du port de Bruxelles et de son accessibilité pour la Région bruxelloise. Il importe que le Gouvernement accorde une attention particulière au Port de Bruxelles dans l'élaboration de ses politiques de mobilité et de l'accès logistique à la Région.

¹⁰ Fédération Belge de l'Automobile & du Cycle (FEBIAC), [Rapport annuel 2018](#), à l'occasion de l'Assemblée Générale du 19 juin 2019, p. 18

¹¹ BX1, « [Le commerce en ligne multiplie les camionnettes dans les rues de Bruxelles](#) », 2 janvier 2019.

¹² [Plan Good Move](#), Plan régional de mobilité 2020-2030, plan stratégique et opérationnel, p. 106-107.

¹³ [A-2019-069-CES](#).

1.5 Besoins différents des entrepreneurs et indépendants

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants souligne que chaque secteur d'activités appelle des besoins différents en termes de mobilité, ce qui complexifie encore le choix de certains entrepreneurs et indépendants. Il est en effet difficile d'établir un modèle unique des pratiques de déplacement de ces derniers car elles dépendent bien souvent de la localisation de l'activité, du type d'activité, de la disponibilité des transports, des convictions personnelles, etc. Certains entrepreneurs et indépendants ont besoin de véhicules-outils, d'autres de camionnettes réfrigérées, par exemple.

Si la voiture reste le moyen principal de déplacement domicile-travail pour les indépendants (voir ci-dessus), bon nombre d'entre eux cherchent des alternatives. Pour certains secteurs, le télétravail apparaît comme une solution toute trouvée. Cependant, le télétravail n'est évidemment pas transposable aux activités qui nécessitent des interventions chez le client, d'une part, et l'augmentation des prix de l'énergie pour les particuliers remet en question ce modèle du télétravail, d'autre part.

2. Considérations particulières et recommandations

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants souhaite donc formuler un certain nombre de considérations et de recommandations relatives à la situation économique et à l'investissement que représente l'achat de véhicule(s) électrique(s) pour les PME et indépendants, à la disponibilité de véhicules électriques adaptés aux activités de ces derniers ainsi qu'à l'existence d'infrastructures idoines (bornes de recharge en suffisance, parkings), à la réglementation fiscale et, finalement, au développement et à la promotion d'alternatives efficaces à la voiture pour les déplacements des entrepreneurs et indépendants.

2.1 Situation économique

Avec la crise énergétique et l'inflation qu'elle provoque, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** souligne la difficulté des PME et indépendants à faire face, au sortir de la crise du COVID-19, à la croissance démesurée des prix de l'énergie et à l'augmentation des salaires et du coût des matières premières.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants attire donc l'attention du Gouvernement bruxellois sur l'investissement non-négligeable que représente l'achat d'un véhicule électrique pour les indépendants et PME dans le contexte de crise énergétique que l'on connaît actuellement. Ces derniers ne disposent pour la plupart pas de fonds suffisants pour investir dans de nouveaux véhicules utilitaires électriques. Il ne s'agit à tout le moins pas de leur priorité puisqu'ils cherchent d'abord à assurer la survie de leur entreprise.

Par ailleurs, pour ceux qui ont les moyens d'investir dans l'achat de véhicules électriques, de nombreuses questions pratiques subsistent. **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** émet notamment des craintes par rapport à la disponibilité suffisante de bornes de recharges, à l'existence de véhicules adaptés aux besoins différents de chaque entrepreneur ainsi qu'au changement d'habitudes que le passage d'un véhicule thermique à un véhicule électrique impose.

En outre, dans le contexte actuel, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** s’interroge sur l’impact des différentes politiques de mobilité menées par le Gouvernement (Plan Good Move, LEZ, ...) sur la migration infrarégionale (au sein de Bruxelles) et interrégionale (de/vers Bruxelles) des entreprises. D’après le Focus de l’Institut bruxellois de statistique et d’analyse (IBSA) du mois d’octobre 2022¹⁴, l’importance du phénomène de migration des entreprises doit être relativisé. La Région de Bruxelles-Capitale reste un lieu privilégié d’origine ou de destination pour les entreprises belges. Néanmoins, entre 2009 et 2020, le nombre de sièges sociaux quittant la Région bruxelloise (245 entreprises) est supérieur au nombre de sièges sociaux arrivant sur le territoire de la Région (175 entreprises). Par ailleurs, la majorité des relocalisations des sièges sociaux des entreprises qui concernent la Région bruxelloise a lieu au sein de la Région bruxelloise, bien souvent au profit des communes de la périphérie¹⁵.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants soulève également le fait que le calendrier de la LEZ prévoit l’interdiction de circulation des scooters à moteur thermique pour 2025 (diesel) ou 2028 (essence). Or, actuellement, beaucoup de livraisons s’effectuent via des scooters. **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** attire donc l’attention du Gouvernement sur l’importance de développer des alternatives crédibles et accessibles aux déplacements et livraisons effectués en scooters.

Recommandation n°1 : Renforcer les aides aux PME et indépendants pour l’achat de véhicules utilitaires électriques ou l’adaptation de leurs habitudes de mobilité

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants insiste sur l’importance de mieux communiquer sur les primes existantes, notamment sur la prime LEZ qui permet d’obtenir jusqu’à 15.000€ en cas de leasing ou d’achat d’un utilitaire électrique ou essence. Il conviendrait par ailleurs d’augmenter le montant maximum de cette prime compte tenu du contexte socio-économique.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants demande que le Gouvernement adopte des mesures supplémentaires (à la prime LEZ et à la prime CairgoBike) ou des mécanismes de soutien et d’accompagnement structurels aux PME et indépendants pour leur permettre d’acquérir des véhicules utilitaires électriques ou d’adapter leurs habitudes de mobilité.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants rappelle à cet égard les considérations émises par Brupartners dans ses avis relatifs à l’instauration d’une zone de basses émissions (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 véhicules utilitaires/outils (notamment en raison de la charge ou du type de matériel à transporter) mais ayant des capacités d’investissement limitées »¹⁶.*

¹⁴ IBSA, « [Les implications de la migration des entreprises belges pour la Région de Bruxelles-Capitale](#) », Focus n°54.

¹⁵ IBSA, « [Quelles entreprises s’installent ou quittent la Région de Bruxelles-Capitale ?](#) », Focus n°55.

¹⁶ [A-2021-063-BRUPARTNERS](#) et [A-2022-018-BRUPARTNERS](#).

Recommandation n°2 : Promouvoir et sensibiliser les entrepreneurs et indépendants bruxellois à l'utilisation des « deux-roues »

De plus, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** demande que des primes soient octroyées pour l'achat de scooters électriques qui peuvent constituer une alternative intéressante pour la livraison, notamment. À cet égard, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** recommande au Gouvernement bruxellois de plaider auprès du Gouvernement fédéral le renforcement des mesures d'incitation à l'achat de vélos électriques et scooters électriques, via, par exemple, le plan cafétaria.

Enfin, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** appelle le Gouvernement à promouvoir, sensibiliser et montrer les avantages de l'utilisation du scooter électrique, du vélo électrique et du vélo Cargo, même de manière occasionnelle ou saisonnière, par les entrepreneurs et indépendants bruxellois.

Recommandation n°3 : Evaluer l'impact des politiques de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale sur la migration des entreprises de/vers Bruxelles

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants recommande au Gouvernement d'évaluer l'impact de sa politique de mobilité sur les migrations infrarégionales et interrégionales des entreprises qui concernent la Région bruxelloise.

2.2 Disponibilité des véhicules

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants émet des inquiétudes relatives à la disponibilité des véhicules électriques et aux retards de livraison provoqués successivement par la pandémie du COVID-19 et la guerre en Ukraine. En moyenne, il faut compter 9 mois d'attente pour toute nouvelle livraison¹⁷. Ces retards ont d'ailleurs incité les autorités bruxelloises à prolonger la période d'avertissement pour les propriétaires de véhicules diesel de normes EURO 4 jusqu'au 30 juin 2022 au lieu du 31 mars 2022. Aucune amende n'a donc été infligée avant le 1^{er} juillet 2022¹⁸. Par ailleurs, les propriétaires d'un véhicule EURO 4 peuvent toujours introduire une demande administrative pour circuler dans la LEZ en complétant un formulaire de dérogation accompagné d'une copie du bon de commande du nouveau véhicule pour justifier le retard de livraison. Si cette demande est acceptée, elle sera valable jusqu'au 31 décembre 2022¹⁹.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants salue l'instauration de ce genre de régime dérogatoire et souhaite que d'autres exceptions soient prévues à l'avenir compte tenu de la conjoncture économique.

En outre, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** s'interroge sur l'autonomie des véhicules électriques et de la rapidité du développement des technologies par rapport aux besoins des entrepreneurs ainsi qu'aux nouvelles réglementations. Aujourd'hui, il existe des véhicules utilitaires électriques disposant d'une autonomie de 400 kilomètres, ce qui est largement suffisant pour des trajets intra-urbains. **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** émet néanmoins des craintes par

¹⁷ Vincent Hayez, « [Retards de livraison : quelles solutions pour mon parc automobile ?](#) », *Touring Blog*, 20 avril 2022. Voir aussi Julien Bosseler, « [Délai de livraison des voitures neuves : jusqu'à un an d'attente pour les modèles les plus populaires \(infographie\)](#) », *Le Soir*, 3 mai 2022.

¹⁸ Bruxelles-Environnement, « [LEZ : prolongation de la période d'avertissement pour les diesel EURO 4 jusqu'au 30 juin](#) », 28 mars 2022.

¹⁹ Informations reprises sur le site de la LEZ : <https://lez.brussels/mytax/>

rapport au prix de ces véhicules et à leur prochaine disponibilité. L'offre existe mais elle reste sensiblement limitée (cfr. point 1).

Recommandation n°4 : Revoir le calendrier de la LEZ

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants recommande de revoir le calendrier de la LEZ afin de tenir compte des délais de livraison actuels pour l'achat de nouveaux véhicules et des délais d'amortissement variables (allant de 2 à 7 ans, voire même plus encore). Il serait également judicieux de déplacer l'échéance du 31 décembre reprise pour la plupart des étapes du calendrier de la LEZ étant donné que les commandes de véhicules se font généralement au mois de janvier (après le salon de l'auto).

Recommandation n°5 : Opter pour la neutralité technologique

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants encourage le Gouvernement à adopter une neutralité technologique. Il insiste sur la nécessité de placer l'utilisateur et le consommateur au centre des préoccupations. La mobilité électrique n'est sans doute pas la seule solution. Il en existe d'autres comme, par exemple, les véhicules à hydrogène ou les véhicules hybrides.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants appelle aussi le Gouvernement à sensibiliser les utilisateurs de véhicules hybrides à mobiliser au maximum le moteur électrique en zone urbaine.

2.3 Alimentation énergétique et développement des infrastructures

Selon les informations fournies lors des auditions qu'il a menées, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** comprend que le réseau de distribution électrique est suffisant pour alimenter les bornes de recharge. Concernant le réseau basse-tension sur lequel les habitations et les bornes de recharge accessibles en voirie sont raccordées, les calculs effectués indiquent une capacité de réserve de 30%, c'est-à-dire que ce réseau peut supporter 30% de conversion de véhicules thermiques en véhicules électriques en l'état actuel des choses. Sibelga est donc assez serein et tient compte des objectifs de « verdurisation » du parc automobile bruxellois dans le cadre du déploiement de son réseau. Les investissements nécessaires seront donc réalisés pour assumer ce changement.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants s'interroge néanmoins sur la proportion d'énergie non-fossile utilisée pour alimenter ces bornes de recharge ainsi que sur la possibilité de maintenir un prix au kilowattheure abordable pour les particuliers et professionnels qui souhaitent recharger leur véhicule.

Au vu des constats formulés plus haut (cfr. point 1), **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** estime toutefois que les ambitions du Gouvernement en matière de déploiement de bornes de recharge sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ne sont pas suffisantes. Le besoin d'infrastructures publiques reste important. L'installation de bornes de recharges accessibles en voirie est nécessaire mais il s'agit d'une solution temporaire. Sur le long terme, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** estime qu'il faudrait réfléchir à l'installation de hubs multimodaux, y compris en ville, afin d'alimenter les camions, bus, véhicules particuliers, ...

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants émet également des craintes quant à la disponibilité d'un nombre suffisant de bornes de recharge adaptées aux véhicules utilitaires électriques.

Recommandation n°6 : Assurer l'alimentation des bornes de recharge en énergie non fossile en suffisance et à un prix abordable

Au vu du souhait du Gouvernement d'imposer l'électrification de la mobilité automobile aux particuliers et professionnels et de demander à ces derniers d'investir dans de nouveaux véhicules, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** considère qu'il appartient au Gouvernement, en contrepartie, de faire en sorte que l'énergie soit disponible en suffisance, à un prix abordable et que cette énergie soit au maximum renouvelable (non-fossile).

Recommandation n°7 : Prévoir l'installation de hubs multimodaux et de bornes de recharge ultra-rapides à moyen-long terme

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants invite le Gouvernement à réfléchir, dès maintenant, à l'installation de hubs multimodaux et de centres de distribution urbains (CDU) dans les quartiers apaisés ainsi que de bornes de recharge ultra-rapides sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. L'installation de bornes de recharge accessibles en voirie ne peuvent constituer les seules infrastructures publiques dans cet objectif d'abandon total de l'utilisation de véhicules thermiques à l'horizon 2035²⁰.

2.4 Impact de la réglementation fiscale sur les choix de mobilité des entrepreneurs et indépendants

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants estime qu'il est difficile pour les entrepreneurs et indépendants de faire les bons choix de véhicule compte tenu du manque de stabilité des réglementations fiscales relatives aux véhicules de société.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants constate que le projet SmartMove comprend l'instauration d'une taxe kilométrique intelligente basée sur l'usage. Le projet de taxe se base sur la distance parcourue mais aussi sur le moment de la journée (heures creuses / heures de pointe) et la puissance du véhicule concerné. Malgré l'échec du processus de consultation avec la Région wallonne et la Région flamande, ce projet de taxe kilométrique n'est pas enterré et est en phase de test en cet automne 2022.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants considère que ce n'est pas encore le moment d'instaurer cette taxe kilométrique dans ce contexte de crise économique. Par ailleurs, l'instauration d'une telle taxe sans l'accord préalable des deux autres régions risque de provoquer une concurrence entre les régions et nuire à l'attractivité de la Région bruxelloise.

Recommandation n°8 : Assurer, en coopération avec le Gouvernement fédéral, un système fiscal automobile cohérent et le communiquer de manière claire aux entrepreneurs et indépendants

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants insiste sur la nécessité d'une bonne coordination entre le Gouvernement fédéral et les autorités régionales (wallonnes, flamandes et bruxelloises) en matière

²⁰ Brupartners – Entrepreneurs Indépendants rejoint à cet égard les considérations émises par Brupartners dans son avis portant sur l'avant-projet d'ordonnance portant sur l'électromobilité et des dispositions diverses relatives aux mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions ([A-2022-018-BRUPARTNERS](#)).

de fiscalité automobile ainsi que sur l'importance d'une communication claire aux PME et indépendants.

Recommandation n°9 : Reporter la mise en application de la taxe kilométrique compte tenu du contexte socio-économique actuel et du non-respect des conditions de réussite

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants rappelle et rejoint les considérations émises par Brupartners à l'égard de l'instauration de cette taxe kilométrique. Dans ses avis relatifs au Plan Good²¹ Move et au projet SmartMove²², Brupartners énumérait les conditions de réussite suivantes pour l'instauration d'une telle redevance :

- La taxe doit être intelligente ;
- La taxe doit faire l'objet d'un accord interrégional ;
- La taxe doit constituer un tax shift ;
- La taxe doit être concomitante à une augmentation de l'offre des alternatives en transports en commun et à la construction de parkings de transit ;
- La taxe doit prendre en compte les impacts socio-économiques ;
- La taxe doit également concerner les véhicules immatriculés à l'étranger.

Force est de constater que ces conditions de réussite ne sont pas remplies dans l'état actuel des choses. **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** regrette ce constat et appelle le Gouvernement bruxellois à poursuivre son dialogue avec les deux autres régions ainsi qu'à développer et augmenter l'offre des alternatives en transports en commun avant de mettre en place cette taxe kilométrique.

Enfin, compte tenu du contexte de crise actuel, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** insiste auprès du Gouvernement pour ne pas augmenter la pression fiscale sur les PME et les indépendants.

2.5 Nécessité de développer et promouvoir d'autres alternatives

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants insiste auprès du Gouvernement sur la nécessité de développer et promouvoir des alternatives efficaces à la voiture individuelle (multimodalité, MaaS, augmentation de l'offre de transports en commun, ...).

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants estime à ce propos qu'il appartient au Gouvernement d'assurer à l'ensemble de la population des infrastructures routières cohérentes, sécurisées et qui permettent une certaine fluidité de trafic (routes et tunnels). En outre, la Région bruxelloise doit pouvoir garantir une offre de transports en commun suffisante pour qu'il puisse s'agir d'une alternative crédible au transport automobile.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants salue le lancement de la plateforme MaaS qui est prévu pour le mois de mai 2023. Afin d'assurer le succès de cette application, Brupartners – Entrepreneurs Indépendants considère qu'il est nécessaire d'intégrer des partenaires du secteur de l'automobile (parking.brussels, entreprises de bornes de recharge, applications de guidage et d'informations sur le trafic automobile, etc.).

²¹ [A-2019-069-CES](#).

²² [A-2021-004-BRUPARTNERS](#).

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants constate, sur la base d’une étude récente menée par sdworx²³, que seulement 8% des PME bruxelloises souhaitent mettre en place un budget mobilité instauré par la loi du 17 mars 2019²⁴.

Recommandation n°10 : Assurer la cohérence et la sécurité des infrastructures routières pour tous les usagers

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants rappelle et rejoint plusieurs recommandations émises par Brupartners au sujet de la mobilité et des infrastructures de transport en Région de Bruxelles-Capitale :

« **Le Conseil** demande au Gouvernement régional d’aborder la problématique de la mobilité (et notamment l’actuelle problématique des tunnels bruxellois et de leur avenir) au travers d’une vision globale, traduite par un Master plan budgétisé et planifié dans la durée »²⁵.

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants insiste particulièrement sur la nécessité d’une concertation sur cette thématique, particulièrement lorsqu’il est question de modifier significativement un axe routier structurant.

En ce qui concerne les tunnels, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** rappelle qu’il est essentiel, dans le cadre de la coordination des chantiers, que le Gouvernement adopte une vision globale quant à l’exploitation des tunnels routiers qui cadre avec celle de l’ordonnance « chantiers en voirie »²⁶.

Recommandation n°11 : Développer rapidement l’application MaaS en y intégrant un service d’achat en ligne des tickets de transport

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants souhaite que l’application MaaS soit rapidement disponible et soit d’intégration maximale, tant billettique (incluant la possibilité d’acheter son billet en ligne et de le valider aux portillons du métro, dans le bus ou dans le tram) que d’offre de services.

Recommandation n°12 : Simplifier et promouvoir le budget mobilité auprès des PME bruxelloises

Brupartners – Entrepreneurs Indépendants demande au Gouvernement bruxellois de prendre des mesures, en collaboration avec le Gouvernement fédéral, afin de simplifier et promouvoir le budget mobilité auprès des entreprises, et particulièrement des PME bruxelloises. À cet égard, **Brupartners – Entrepreneurs Indépendants** salue l’idée de la STIB d’intégrer le budget mobilité à la plateforme MaaS.

*
* *

²³ sdworx, « [8% des PME bruxelloises veulent offrir un budget de mobilité](#) », 2 septembre 2022.

²⁴ [Loi du 17 mars 2019 concernant l’instauration d’un budget mobilité](#) (M.B., 29 mars 2019).

²⁵ [A-2016-008-CES](#).

²⁶ [A-2018-081-CES](#).