
AVIS

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, en vue d'introduire plus de flexibilité pour les aidants-proches et les personnes à mobilité réduite

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	16 juin 2023
Demande traitée par	Commission Environnement
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	13 juillet 2023

Préambule

Dans le cadre de sa politique de lutte contre la pollution de l'air et le dérèglement climatique et eu égard aux émissions induites par le transport routier, la Région de Bruxelles-Capitale a mis en place diverses mesures ambitionnant la réduction des émissions de ce secteur (NDLR : en 2021, en Région de Bruxelles-Capitale, le trafic routier était responsable de 23% des émissions de gaz à effet de serre¹, de 53% des émissions d'oxydes d'azote, de 31% des émissions de PM10, de 21% des émissions de PM2.5 et de 49% des émissions de black carbon²).

Des valeurs limites de concentrations pour un certain nombre de polluants sont en outre imposées par la directive européenne 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant. Par ailleurs, la Commission européenne a présenté, le 26 octobre 2022, sa proposition de révision de cette directive afin de renforcer les valeurs limites autorisées et les aligner davantage sur les lignes directrices de l'OMS. Ceci alors que la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale est problématique pour la Commission européenne qui constate des dépassements persistants et systématiques de certaines valeurs limites depuis 2010 et impose à la Belgique la prise de mesures supplémentaires.

C'est donc dans ce contexte que la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à plus d'ambitions en visant dans son Plan Air Climat Energie notamment une réduction de ses émissions directes de gaz à effet de serre d'au moins 47% en 2030 (par rapport à 2005) et en y affirmant sa volonté d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Pour atteindre ces objectifs, la Région de Bruxelles-Capitale entend entre autres agir sur le secteur du transport afin de réduire de 25% la part modale de la voiture en 2030 (par rapport à 2018) et en interdisant les véhicules diesel (au plus tard pour 2030) et les véhicules essence et LPG (pour 2035).

L'une des dispositions concrètes prises pour répondre à ces ambitions consiste en la mise en place d'une zone de basses émissions (« LEZ ») réglementant les véhicules autorisés à circuler et induisant l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants dans Bruxelles.

Néanmoins, plusieurs mesures d'accompagnement ont parallèlement été mises en œuvre afin de faciliter la transition vers des véhicules moins polluants et assurer une transition juste vers cette décarbonation progressive du parc automobile concerné. Celles-ci ont d'ailleurs été revues (en tenant notamment compte de la consultation de parties prenantes) dans le cadre de l'élaboration du calendrier 2025 – 2036 de la LEZ.

Afin de renforcer ces mesures d'accompagnement (particulièrement pour les personnes en situation de handicap) et d'harmoniser certaines dérogations avec la Région flamande, le projet d'arrêté propose les modifications suivantes au dispositif de la LEZ :

- Mettre en place une dérogation ciblant toutes les personnes titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ;
- Introduire une dérogation pour divers véhicules adaptés au transport de personnes handicapées ;
- Modifier le calendrier pour les deux-roues.

¹ Inventaires pour l'année 2021 (dernières données disponibles). Source : Bruxelles Environnement, 2023

² Inventaires d'Emissions de la RBC pour l'année 2021, Bruxelles Environnement, 2023.

Par ailleurs, le projet prévoit un changement législatif devant permettre d'augmenter l'efficacité des contrôles mobiles réalisés par Bruxelles Mobilité.

Enfin, il est prévu quelques adaptations légistiques devant permettre une application plus fluide de cette législation (dispositions relatives à la vie privée et aux données personnelles, à l'envoi des lettres d'information ou aux dates d'entrée en vigueur des nouvelles dérogations).

Avis

1. Considérations générales

1.1 Objectifs, points d'attentions et questionnements

Brupartners rappelle ses considérations déjà émises à propos du dispositif LEZ :

- Il partage pleinement l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique ;
- Il soutient la volonté affichée de consulter les acteurs concernés afin de tendre vers une prise en considération des réalités de terrain (à cet égard, il lui semble opportun d'également veiller à consulter des représentants des interlocuteurs sociaux sectoriels directement concernés par la LEZ (secteur pétrolier, stations-service, garagistes, autocaristes, ...) ;
- Il 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 ;
- Il attire l'attention sur l'importance de la mise à disposition d'une offre de formations permettant aux travailleurs de se recycler eu égard aux transformations de plusieurs secteurs induites par la mise en œuvre de la LEZ et la transition vers l'électromobilité (à cet égard, il lui semble opportun de consulter les secteurs concernés quant aux besoins en matière de changement de business model 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 nouvelles offres de formations pourrait constituer des opportunités pour des entrepreneurs actifs dans ce domaine et dès lors induire un besoin d'accompagnement pour ces derniers.

Néanmoins, **Brupartners** rappelle également avoir exprimé de vifs questionnements à propos des adaptations réglementaires apportées au dispositif de zone de basses émissions en 2021. Il renvoie dès lors à son [avis relatif au projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2035 émis le 16 septembre 2021](#) pour toutes les considérations toujours d'actualité. Il réitère plus particulièrement ses considérations émises à propos des conséquences de l'absence d'alternatives pour certains véhicules (notamment pour les véhicules utilitaires), ses propositions pour limiter les impacts sociaux et économiques de la mise en place de la LEZ et ses interrogations concernant l'impact de ce dispositif sur la consommation et la production d'électricité.

1.2 Dérogation pour les personnes titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Brupartners prend acte de la suppression de la condition exigeant qu'une personne ait droit à l'intervention majorée dans les soins des santés (statut BIM) pour pouvoir prétendre à la dérogation accessible aux personnes titulaires de la carte spéciale de stationnement pour personnes handicapées. Ce faisant, le champ d'application de cette dérogation est étendu en supprimant son critère « faibles revenus ».

Brupartners soutient la volonté de simplifier l'accessibilité à la LEZ pour les personnes titulaires de la carte spéciale de stationnement pour personnes handicapées. Il formule néanmoins les questionnements suivants :

- **Brupartners** prend acte qu'environ 5% du parc de véhicules en Région de Bruxelles-Capitale dispose d'une carte spéciale de stationnement pour personnes handicapées et que la suppression du critère « faibles revenus » de ce dispositif dérogatoire induira une hausse significative de l'octroi de ce type de dérogations (NDLR : il est estimé qu'entre 8.000 et 10.000 dérogations pourront être octroyées contre environ 1.600 actuellement). Il demande dès lors que l'impact environnemental et les effets sur la qualité de l'air de cette disposition soient mesurés et limités au maximum ;
- Soulignant que l'utilisation des cartes spéciales de stationnement pour personnes handicapées fait d'ores et déjà l'objet d'abus, **Brupartners** demande de s'assurer de l'utilisation légitime de ces cartes et dès lors de la « dérogation LEZ » à laquelle ce statut donne accès. Il insiste particulièrement sur l'importance de ce contrôle dans le cadre de l'octroi de cette dérogation afin que soient évités les effets d'aubaine qui permettraient la circulation de véhicules polluants dans la LEZ par des personnes ne devant pas être éligibles à cette carte spéciale de stationnement pour personnes handicapées.

1.3 Introduire une dérogation pour divers véhicules transportant des personnes handicapées

Brupartners prend acte de la volonté d'harmoniser les dérogations ciblant des groupes vulnérables entre les Régions concrétisée par les modifications de l'arrêté visant à, à l'instar des dispositions prises par la Région flamande :

- D'étendre aux parents d'un enfant mineur, titulaire de la carte de stationnement spéciale, qui n'habitent pas au domicile principal de l'enfant la dérogation pour les véhicules spécifiquement adaptés au transport de personnes handicapées et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou la personne domiciliée à l'adresse du titulaire de la plaque d'immatriculation est titulaire de la carte de stationnement spéciale pour les personnes handicapées ;
- D'introduire dans le dispositif bruxellois une nouvelle dérogation pour les véhicules spécifiquement adaptés au transport de personnes handicapées dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou une personne domiciliée à la même adresse est reconnu comme aidant proche avec droits sociaux.

Brupartners salue cette harmonisation ainsi que cette volonté d'étendre le dispositif dérogatoire ciblant des groupes vulnérables (ceci tout en réitérant ses questionnements relatifs à l'utilisation de la carte spéciale de stationnement pour personnes handicapées émises sous le point 1.2.).

Néanmoins, **Brupartners** déplore que cette harmonisation n'ait pas pris en compte les remarques formulées dans son [avis relatif au projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2035 émis le 16 septembre 2021](#). Il y avait attiré l'attention que le dispositif de mesures dérogatoires arrêté en faveur des véhicules utilisés par les « PMR » oubliait 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 aux institutions d'accueil et d'hébergement des personnes handicapées et aux entreprises de travail adapté.

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.

Selon les échanges avec l'administration, l'élargissement de ces dérogations à ce type de public serait venu déforcer l'objectif de la LEZ. C'est la raison pour laquelle il n'avait pas suivi les recommandations de Brupartners. Ce dernier salue le fait qu'aujourd'hui ce même raisonnement ne soit pas d'application quand il s'agit de l'ouvrir à d'autres publics cibles comme les aidants proches.

Brupartners réitère dès lors sa demande d'une dérogation pour toutes les institutions du secteur du handicap et les entreprises de travail adapté 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).

En termes d'impacts, **Brupartners** rappelle finalement qu'il estime à moins de 140 institutions du secteur du handicap et 12 entreprises de travail adapté sur Bruxelles concernées. Toutes ne disposent pas de véhicules et ce nombre restera stable les prochaines années

*
* *
*