
AVIS

Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	25 octobre 2021
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	18 novembre 2021

Préambule

Cette modification de l'arrêté du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport doit assurer la cohérence de cet arrêté avec les différentes décisions prises dans le cadre du plan de sortie de la motorisation thermique. Ce projet d'arrêté doit en outre parachever la transposition de la directive 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Principe de l'exemplarité des pouvoirs publics

Nonobstant ses remarques (notamment concernant la disponibilité des alternatives) émises le 16 septembre 2021 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 ([A-2021-063-BRUPARTNERS](#)), **Brupartners** rappelle souscrire pleinement au principe de l'exemplarité des pouvoirs publics. A ce titre, il salue la volonté de garantir la cohérence des dispositions relatives à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport avec les mesures arrêtées ou envisagées dans le cadre du plan de sortie de la motorisation thermique.

Néanmoins, outre l'acquisition de véhicules exemplaires, **Brupartners** estime que l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport doit également concerner l'utilisation des véhicules. Ceux-ci devant être utilisés de la manière la plus optimale possible, notamment en ne les utilisant que si un transfert modal n'est pas possible ou, dans le cas des véhicules utilitaires, en veillant à limiter un maximum les déplacements « à vide ».

1.2 Approvisionnement en électricité

La volonté d'accroître l'électrification du parc des véhicules en Région de Bruxelles-Capitale induit une augmentation des besoins en électricité. A cet égard, **Brupartners** questionne la possibilité de tendre vers un approvisionnement d'énergie produite à partir de sources renouvelables afin d'alimenter les bornes de recharge des véhicules.

Par ailleurs, **Brupartners** s'interroge vivement sur la capacité à répondre aux besoins en électricité (que celle-ci soit produite à partir de sources renouvelables ou non) si chaque véhicule à moteur thermique existant devait être numériquement remplacé par un véhicule avec une motorisation alternative. Il insiste dès lors sur le fait que les besoins en électricité seront également impactés par l'atteinte ou non des objectifs de transfert modal fixés dans le cadre du plan de mobilité « Good Move ».

Brupartners demande donc que les pouvoirs publics soient également exemplaires d'une part, en veillant à assurer le transfert modal vers des modes de déplacement alternatif lorsque celui-ci est possible et d'autre part, en veillant à approvisionner leurs véhicules électriques avec de l'électricité produite à partir de sources renouvelables.

1.3 Dérogation

Outre les véhicules explicitement cités à l'article 4, **Brupartners** prend acte qu'une disposition prévoit la possibilité de déroger au dispositif en permettant l'acquisition d'un véhicule à la norme Euro « actuellement en vigueur » (plutôt qu'un véhicule plus performant) sur base d'une comparaison entre le prix total de l'achat (ou du leasing) desdits véhicules et celui de leur consommation estimée d'énergie (en incluant les taxes) sur une durée d'utilisation de 5 années.

A cet égard, **Brupartners** suggère d'également prévoir explicitement une dérogation pour les véhicules pour lesquels une alternative à la motorisation thermique n'est pas disponible.

En outre, **Brupartners** s'interroge quant à la pertinence de la durée d'utilisation prise en compte pour déterminer la possibilité de déroger au dispositif (5 ans). Il lui semble qu'une comparaison sur un laps de temps plus long que « 5 années » serait plus avantageuse pour les véhicules électriques. Dès lors, il suggère de conditionner la possibilité de déroger au dispositif sur base de la durée moyenne d'utilisation d'un véhicule (qui pourrait donc varier selon le type de véhicule concerné) plutôt que sur une durée prédéfinie.

*
* *