
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 un accès
payant annuel et mensuel ainsi que certaines
dérogations**

Demandeur

Secrétaire d'État Ans Persoons

Demande reçue le

28-07-26

Avis adopté par le Conseil de l'Environnement le

15-09-26

Préambule

Le 28 juillet 2026, le **Conseil de l'Environnement** (ci-après « le Conseil ») a été saisi d'une demande d'avis relative au 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 (ci-après « LEZ »), en vue d'introduire un accès payant annuel et mensuel ainsi que certaines dérogations.

Le présent projet d'arrêté intervient dans un contexte marqué par les arrêts de la Cour constitutionnelle ayant annulé le report du jalon 2025 de la LEZ et rappelé les exigences découlant du principe de *standstill* en matière de protection de la santé et de l'environnement. Il répond également à la volonté du Gouvernement, reprise dans sa Déclaration de Politique Régionale, d'adapter le dispositif afin de mieux concilier les objectifs environnementaux de la LEZ avec les réalités sociales et économiques. Afin de répondre à ces différents enjeux, le projet d'arrêté propose une réforme du fonctionnement opérationnel de la LEZ articulée autour de quatre axes principaux : l'introduction de nouveaux pass permettant de circuler temporairement avec un véhicule non conforme, l'élargissement du régime des dérogations, la création d'un tarif social et plusieurs adaptations ponctuelles du périmètre de la LEZ ainsi que du cadre réglementaire.

La principale modification consiste à instaurer deux nouveaux titres d'accès : un pass mensuel et un pass annuel, qui viendraient compléter le pass journalier existant comme suit :

	Catégorie de véhicule		Tarif
Pass mensuel	Deux-roues motorisés	L	50 €
	Voitures, bus, autocars et camionnettes	M1, M2, M3, N1	80 €
	Poids-lourds	N2, N3	125 €
Pass annuel	Deux-roues motorisés	L	200 €
	Voitures, bus, autocars et camionnettes	M1, M2, M3, N1	350 €
	Poids-lourds	N2, N3	500 €

Le projet introduit également un tarif social pour le pass annuel, fixé à 200 euros pour les bénéficiaires bruxellois de l'intervention majorée (BIM) ne relevant pas des catégories bénéficiant d'une dérogation complète (voir ci-après). Comme pour le pass annuel ordinaire, ce tarif serait limité à un véhicule par ménage. L'accès aux nouveaux pass serait toutefois strictement encadré. Ils ne seraient accessibles qu'aux véhicules devenus non conformes à partir du jalon LEZ 2025, afin de ne pas remettre en cause les effets déjà produits par les précédentes étapes de la LEZ. En outre, le véhicule devrait avoir été immatriculé au nom de son titulaire depuis au moins six mois avant l'entrée en vigueur du jalon concerné, afin d'éviter les achats opportunistes de véhicules anciens. Enfin, les pass ne pourraient être utilisés que durant une période maximale de cinq ans suivant l'entrée en vigueur du jalon concerné, ce qui vise à préserver le caractère transitoire de cette mesure d'accompagnement et à maintenir l'effet incitatif de la LEZ sur le renouvellement du parc automobile. Le régime actuel des amendes ainsi

que le pass journalier (35 euros par jour pour les voitures, dans la limite de 24 jours par an) sont par ailleurs maintenus.

En outre, le projet adapte aussi le régime des dérogations afin de mieux prendre en compte certaines situations de vulnérabilité ou des usages spécifiques de véhicules. Les principales nouvelles dérogations concernent :

- les bénéficiaires bruxellois de l'intervention majorée (BIM) ayant au moins trois personnes fiscalement à charge ;
- les bénéficiaires bruxellois de l'intervention majorée (BIM) exerçant une activité professionnelle ;
- les titulaires de certaines cartes régionales de stationnement, notamment les cartes professionnelles et celles destinées aux prestataires de soins à domicile ;
- les dépanneuses et les corbillards, compte tenu du caractère spécifique de ces véhicules et du nombre limité d'alternatives disponibles.

Le projet simplifie par ailleurs la dérogation existante applicable aux véhicules affectés au transport scolaire et au transport collectif de personnes en situation de handicap. Les nouvelles dérogations accordées aux particuliers sont limitées à un véhicule par ménage et ne sont applicables qu'aux véhicules immatriculés depuis au moins six mois avant l'entrée en vigueur du jalon concerné.

Enfin, le projet prévoit également plusieurs adaptations ciblées du périmètre de la LEZ. Les voiries permettant l'accès aux principaux hôpitaux situés à proximité de la frontière régionale (UZ Brussel, Hôpital militaire, Cliniques Saint-Luc, Hôpital Erasme et Institut Bordet) seraient exclues du périmètre de la LEZ afin de faciliter l'accès des patients et visiteurs, notamment lorsqu'ils proviennent de l'extérieur de la Région. Les accès au parking de dissuasion du Heysel seraient également exclus afin de favoriser le report modal vers les transports publics.

Avis

Le **Conseil** rappelle qu'il a déjà émis trois avis relatifs au dispositif LEZ :

- [l'avis A-2021-018-CERBC](#) rendu le 11 mai 2021,
- [l'avis A-2021-028-CERBC](#) rendu le 15 septembre 2021 ;
- [l'avis A-2023-025-CERBC](#) rendu le 11 juillet 2023.

1. Considérations générales

1.1 Impacts environnementaux des adaptations proposées

Le **Conseil** rappelle que la LEZ reste l'un des principaux instruments régionaux pour l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions liées au transport. Depuis son entrée en vigueur, les évaluations réalisées successivement montrent qu'elle a contribué à une amélioration significative de la qualité de l'air¹² et qu'elle constitue ainsi un levier central pour l'atteinte des objectifs climatiques

¹ <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2025/12/LEZ-Rapport-2024-FR.pdf>

² <https://environnement.brussels/citoyen/news/2025/lez-un-atout-pour-la-qualite-de-lair-et-la-sante-bruxelles>

régionaux et des (futures) normes européennes en matière de qualité de l'air. À cet égard, le **Conseil** souligne qu'un éventuel affaiblissement de l'efficacité de la LEZ doit être évalué au regard de ses conséquences potentielles tant sur la qualité de l'air que sur le respect des engagements climatiques régionaux et européens.

En matière de qualité de l'air, tout recul de l'efficacité du dispositif pourrait entraîner une diminution du niveau de protection environnementale atteint jusqu'à présent, avec des enjeux au regard du principe de *standstill* environnemental, ainsi qu'un risque accru de non-respect des obligations découlant de la Directive (UE) 2024/2881 relative à la qualité de l'air ambiant. Sur le plan climatique, le **Conseil** rappelle que la LEZ constitue un outil essentiel de la transition du transport routier et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur (deuxième poste d'émissions directes au niveau régional³). Tout ralentissement de son efficacité est susceptible de compliquer l'atteinte de la trajectoire climatique régionale et d'exposer la Région à des risques juridiques, financiers et stratégiques liés au respect de ses engagements.

Dans ce contexte, le **Conseil** prend acte des mesures proposées visant à introduire des pass mensuels et annuels ainsi que de nouvelles possibilités de dérogation pour certains publics spécifiques, mais constate toutefois que l'impact environnemental de ces adaptations n'a pas encore fait l'objet d'une évaluation complète. Le **Conseil** estime qu'il convient d'éviter toute modification du dispositif qui pourrait compromettre les bénéfices environnementaux obtenus jusqu'à présent, sans disposer d'une analyse robuste des effets attendus sur les émissions et la qualité de l'air. Il recommande dès lors la mise en place d'un suivi renforcé et transparent des impacts de ces mesures, accompagné d'évaluations régulières permettant, le cas échéant, d'ajuster le dispositif afin de garantir le maintien de son efficacité environnementale.

1.2 Stabilité et prévisibilité

Le **Conseil** souligne également l'importance de garantir la stabilité et la prévisibilité du cadre réglementaire entourant la LEZ. En effet, la transition vers un parc automobile moins émetteur repose sur des décisions d'investissement qui s'inscrivent dans le temps long, tant pour les particuliers que pour les professionnels et les entreprises. Des modifications successives des modalités d'application du dispositif, de son calendrier, de ses mécanismes de contrôle ou des conséquences associées au non-respect des règles (à l'instar de ce qui s'est passé dernièrement, avec les normes Euro 5 Diesel et Euro 2 Essence) sont susceptibles d'affaiblir la lisibilité du cadre applicable et de réduire la confiance des acteurs concernés dans la trajectoire définie par la Région.

À ce titre, le **Conseil** rappelle que l'adhésion au dispositif LEZ dépend largement de sa crédibilité et de sa prévisibilité. Alors que la Région n'est qu'à une dizaine d'années du dernier jalon de la zone de basses émissions, il apparaît essentiel de maintenir un cadre clair, stable et suffisamment anticipable afin de permettre aux citoyens, aux entreprises et aux acteurs économiques d'organiser leur transition dans de bonnes conditions.

³<https://environnement.brussels/citoyen/documentation-et-outils/etat-des-lieux-de-lenvironnement/emissions-de-gaz-effet-de-serre>

Dès lors, le **Conseil** invite les autorités à veiller à ce que les adaptations éventuelles du dispositif ne remettent pas en cause la cohérence globale de la trajectoire annoncée ni la confiance nécessaire à sa mise en œuvre effective.

1.3 Mise en place de nouveaux pass et dérogations

Le **Conseil** accueille favorablement la volonté d'accompagner les ménages et les professionnels confrontés à des difficultés particulières dans leur adaptation au calendrier de la LEZ. Il estime que les nouveaux pass ainsi que l'élargissement du régime des dérogations répondent à des situations spécifiques susceptibles de justifier un accompagnement ciblé, telles que relevées dans une série d'études réalisées dernièrement⁴⁵⁶⁷⁸.

À cet égard, le **Conseil** relève également que les critères retenus pour l'octroi des nouveaux pass et des dérogations apparaissent globalement objectifs, proportionnés et de nature à préserver le caractère transitoire de ces mesures (notamment au regard des conditions d'ancienneté d'immatriculation, de la limitation à un véhicule par ménage et de la durée maximale d'accès aux nouveaux pass).

Cependant, le **Conseil** note que la distinction opérée entre les différentes catégories de bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM) peut soulever des questions de cohérence et de lisibilité. Alors que les BIM ne bénéficiant pas d'une dérogation complète se voient proposer un pass annuel au tarif social de 200€, une dérogation complète est prévue pour les BIM ayant au moins trois personnes fiscalement à charge ou exerçant une activité professionnelle. Le **Conseil** invite dès lors à examiner l'opportunité d'une approche plus uniforme fondée sur le statut BIM, qui pourrait simplifier le dispositif et en faciliter l'application (notamment au regard du critère « exerce une activité professionnelle », compte tenu de la diversité des situations professionnelles).

En outre, le **Conseil** relève également que les familles monoparentales, pourtant identifiées comme un public-cible devant bénéficier de mesures d'accompagnement, ne font pas l'objet d'une mesure spécifique dans le projet et invite à préciser la manière dont leur situation particulière est prise en compte.

Plus largement, le **Conseil** rappelle que les mesures d'accompagnement de la LEZ doivent conserver un caractère exceptionnel et ne pas nuire à la lisibilité du dispositif. Dans cette perspective, il invite les autorités à limiter autant que possible les adaptations successives du régime des pass et des dérogations. Alors que les jalons successifs de la LEZ sont établis jusqu'en 2036, la stabilité des règles constitue un facteur essentiel de confiance, d'adhésion et de sécurité juridique pour les citoyens, les entreprises et les autres acteurs concernés.

Le **Conseil** souhaite toutefois attirer l'attention sur l'importante différence de tarification entre le régime actuel des amendes et le futur pass annuel (passage d'une amende de 350 € par trimestre à un pass de 350 € par an). Il estime qu'une vigilance particulière est nécessaire quant au caractère suffisamment dissuasif de ce nouveau tarif. En effet, si le montant du pass devait s'avérer insuffisamment dissuasif, il pourrait être difficile d'en augmenter rapidement le niveau par la suite afin

⁴ https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Rapport_LEZ_2020_-_FR_-_Final.pdf

⁵ https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/STUD_2020_ImpactTechMobSocioEco_6_ImpactSocioEco_vfinale.pdf

⁶ [Roadmap LowEmissionMobility.brussels](https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Roadmap_LowEmissionMobility.brussels)

⁷ [Etude relative à la possession automobile et au besoin de se déplacer en voiture à Bruxelles \(commandé par BM\)](#)

⁸ [Analyse de la possession automobile au prisme de la privation matérielle et sociale des ménages](#)

de produire l'effet souhaité sur le renouvellement du parc automobile et les comportements de mobilité, sans procéder à une nouvelle adaptation du dispositif. Le **Conseil** recommande dès lors que le niveau de tarification retenu et ses effets sur le comportement des usagers fassent l'objet d'un suivi et d'une évaluation spécifiques. Cette évaluation devrait notamment permettre d'apprécier si le pass constitue effectivement une mesure d'accompagnement transitoire, tout en maintenant une incitation suffisante à se conformer aux exigences de la LEZ, et de déterminer, le cas échéant, les ajustements nécessaires sur la base de résultats objectivés. Une tarification progressive permettant de rendre le coût plus élevé pour les personnes à revenus plus élevés pourrait ainsi devoir être mieux prise en compte.

Enfin, le **Conseil** recommande qu'un suivi spécifique soit mis en place afin d'évaluer le recours effectif aux nouveaux pass et aux nouvelles dérogations, d'en apprécier l'adéquation avec les objectifs sociaux poursuivis ainsi que leurs incidences sur le fonctionnement global du dispositif. Ce suivi devrait permettre de documenter la mise en œuvre des nouvelles mesures et d'alimenter leur évaluation, tout en veillant à préserver la stabilité et la prévisibilité du cadre réglementaire.

1.4 Publicité et communication

Le **Conseil** souligne l'importance d'assurer une communication claire, cohérente et suffisamment anticipée concernant les adaptations apportées au dispositif de la LEZ. Compte tenu de la multiplication des catégories de pass, des dérogations et des conditions d'accès qui leur sont applicables, il est essentiel que les usagers disposent d'une information facilement accessible, compréhensible et régulièrement mise à jour.

Plus spécifiquement, le **Conseil** insiste sur la nécessité de veiller à l'accessibilité de cette information pour l'ensemble des publics concernés. À cet égard, il recommande de diversifier les canaux de communication afin de tenir compte des situations de fracture numérique et de prévoir des modalités d'information adaptées aux personnes les plus vulnérables, notamment les bénéficiaires de l'intervention majorée concernés par les nouvelles mesures. Le **Conseil** souligne également l'importance de proposer une communication multilingue, tant pour répondre à la diversité des publics bruxellois que pour informer adéquatement les usagers provenant d'autres Régions ou de l'étranger et amenés à circuler occasionnellement dans la LEZ.

Enfin, le **Conseil** estime que la communication relative à la LEZ devrait s'inscrire dans une stratégie globale visant à renforcer la lisibilité et la prévisibilité du dispositif. Au-delà de la présentation des nouvelles mesures, il importe de rappeler de manière constante les objectifs poursuivis par la LEZ, son calendrier de mise en œuvre ainsi que les dispositifs d'accompagnement existants. Une communication proactive et cohérente contribuera à renforcer l'adhésion des usagers, à limiter les situations d'incompréhension et à favoriser une transition progressive vers un parc automobile moins émetteur.

1.5 Mesures collectives en faveur de la qualité de l'air

Bien que le **Conseil** reconnaisse l'importance cruciale des mesures d'accompagnement individuelles et de dispositifs comme la LEZ, il considère toutefois que ces derniers doivent s'accompagner en parallèle de mesures collectives permettant de réduire la dépendance à la voiture et les émissions du transport.

À ce titre, le **Conseil** recommande une attention toute particulière aux plans de déplacements d'entreprise ou aux politiques de mobilité scolaire, ainsi que par l'amélioration constante des alternatives à la voiture individuelle. Il considère que ces mesures complémentaires doivent faire partie intégrante de l'approche globale du Gouvernement et être développées conjointement aux adaptations du dispositif de la LEZ.

2. Considérations spécifiques

2.1 Régime transitoire entre amendes et pass annuel

Le **Conseil** estime qu'une clarification est nécessaire quant à l'articulation entre les amendes déjà infligées et le futur pass annuel. Jusqu'à présent, le non-respect des critères d'accès à la LEZ pouvait entraîner une amende de 350 € (avec un maximum d'une amende tous les trois mois, soit jusqu'à quatre amendes par an pour un même véhicule). Le **Conseil** considère qu'il convient dès lors de préciser le traitement des amendes déjà infligées, notamment la question de leur éventuelle conversion ou assimilation à un pass annuel, ainsi que le traitement des personnes ayant déjà reçu plusieurs amendes au cours de la période transitoire. Cette clarification apparaît nécessaire afin de garantir un traitement équitable et cohérent des personnes concernées.

2.2 Réduction de la masse des véhicules

Le **Conseil** tient également à rappeler qu'il a rendu, ce 11 juin 2026, un avis d'initiative relatif à la réduction de la masse des véhicules ([A-2026-008-CERBC](#)). Dans cet avis, le **Conseil** recommande la mise en place d'une « Low Danger Zone » visant à restreindre progressivement la circulation des véhicules les plus lourds à Bruxelles. Ce dispositif fait par ailleurs écho à la « Light and Safe Zone » ou « LISA », figurant dans la dernière déclaration de politique régionale.

Le **Conseil** considère qu'un tel dispositif doit être conçu comme un instrument complémentaire et articulé avec la Low Emission Zone (LEZ) bruxelloise existante. Dans la mesure où le présent projet d'arrêté vient modifier et adapter toute une série d'éléments liés à la LEZ, le **Conseil** considère qu'il serait opportun d'adapter et enrichir l'architecture actuelle de cette zone de basses émissions en y intégrant un critère fondé sur la masse du véhicule aux côtés du critère de motorisation (normes Euro).

En effet, le **Conseil** estime qu'intégrer ce critère « masse » à la LEZ est particulièrement pertinent dans la mesure où les aménagements à finalité sociale prévus dans le présent projet d'arrêté risquent d'impacter négativement les bénéfices de la LEZ en matière de qualité de l'air et de climat (voir plus haut). L'introduction d'un critère « masse » permettrait un rééquilibrage :

- Social, dans la mesure où la LEZ ne serait alors plus exclusivement dirigée vers les personnes dépendant des véhicules les plus anciens mais aussi en partie vers les véhicules lourds souvent coûteux à l'achat et à l'usage, et dont les propriétaires ont *a priori* plus de facilités à accéder à un véhicule alternatif moins lourd et moins cher ;
- Environnemental, car les bénéfices environnementaux d'une exclusion progressive des véhicules les plus lourds sont bien documentés⁹ ;

⁹ [A-2026-008-CERBC](#)

- Budgétaire et fiscal, parce que cette introduction pourrait contrebalancer le coût des exemptions sociales en augmentant les recettes liées aux nouveaux pass pour les véhicules les plus lourds.

Enfin, les modalités précises d'intégration d'un critère de masse nécessitant d'être précisées et son impact évalué, le **Conseil** recommande au gouvernement de faire évaluer par les administrations compétentes la faisabilité opérationnelle ainsi que les impacts environnementaux et socio-économiques de l'intégration de critères de masse dans la LEZ.

2.3 Transport scolaire et collectif de personnes avec un handicap

Le **Conseil** prend acte de la simplification proposée du régime de dérogation applicable au transport scolaire et au transport collectif de personnes en situation de handicap, notamment de la suppression de la limite d'âge des véhicules (précédemment fixée à 11 ans). Le **Conseil** reconnaît les contraintes économiques auxquelles peuvent être confrontés les opérateurs concernés, en particulier les entreprises de travail adapté (ETA), ainsi que l'importance de ces services pour l'inclusion et la participation sociale et professionnelle des personnes en situation de handicap.

Néanmoins, le **Conseil** souligne que la prolongation de l'utilisation de véhicules plus anciens, dont certains relèvent de normes EURO particulièrement datées, a des incidences en matière de qualité de l'air et de santé publique pour les enfants et les personnes transportées. Dès lors, le **Conseil** recommande que cette mesure fasse l'objet d'un suivi spécifique de ses effets sanitaires et environnementaux et que des mesures d'accompagnement soient envisagées afin de favoriser, à terme, le renouvellement des véhicules concernés par des modèles moins émissifs.

2.4 Personnel du secteur de la santé

Le **Conseil** attire également l'attention sur les difficultés spécifiques auxquelles peut être confronté le personnel du secteur de la santé, notamment les travailleurs domiciliés en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. Compte tenu des difficultés de recrutement que connaît ce secteur et de la part importante de travailleurs non domiciliés à Bruxelles, les modalités d'accès à la LEZ peuvent constituer un facteur supplémentaire susceptible d'influencer l'attractivité des établissements bruxellois.

Le **Conseil** estime dès lors qu'il convient d'analyser plus finement l'impact des adaptations proposées sur le personnel des établissements de santé et, le cas échéant, d'identifier les mesures permettant de limiter les effets potentiellement défavorables du dispositif sur le recrutement et le maintien du personnel du secteur de la santé.

2.5 Limitation par ménage

Le **Conseil** relève que la limitation du pass annuel et des dérogations à un seul véhicule par ménage pourrait soulever des difficultés dans certaines formes d'habitat collectif ou partagé, notamment les colocations, habitats groupés ou intergénérationnels. Certaines de ces situations peuvent en effet réunir sous une même adresse plusieurs personnes ou unités de vie ayant des besoins distincts en matière de mobilité. Dès lors, le **Conseil** invite le Gouvernement à examiner les effets de cette

limitation au regard de la diversité des formes d'habitat présentes en Région bruxelloise et, le cas échéant, à prévoir les adaptations nécessaires afin d'éviter des situations disproportionnées.

2.6 Véhicules spécifiques des pouvoirs locaux

Le **Conseil** relève que certains véhicules utilisés par les pouvoirs locaux peuvent présenter des caractéristiques particulières en raison de leur aménagement ou de leur affectation à des missions opérationnelles spécifiques. Il constate que, bien que des dérogations existent pour certains véhicules, celles-ci ne couvrent pas nécessairement l'ensemble des véhicules spécifiques utilisés par les pouvoirs locaux.

Le **Conseil** estime toutefois qu'il serait pertinent d'examiner si certaines catégories de véhicules spécifiques des pouvoirs locaux, qui ne répondraient pas aux critères actuels de cette dérogation, pourraient également être prises en compte. Une telle possibilité pourrait notamment être envisagée lorsque aucune alternative conforme et adaptée n'est raisonnablement disponible ou lorsque le remplacement anticipé du véhicule entraînerait un coût disproportionné.

Le **Conseil** recommande, le cas échéant, que cette possibilité soit encadrée par des critères objectifs et transparents, et qu'elle soit limitée aux véhicules pour lesquels une telle dérogation est effectivement justifiée, sans constituer une exemption générale pour les flottes des pouvoirs locaux.

2.7 Affectation des recettes

Le **Conseil** remarque qu'il est prévu d'allouer les recettes générées par les nouveaux pass au Fonds Climat. S'il considère que cette affectation est cohérente avec les objectifs poursuivis par ce Fonds, le **Conseil** estime toutefois que ces recettes devraient être réinvesties de manière à renforcer la transition vers des modes de déplacement moins émissifs.

En conséquence, le **Conseil** recommande qu'une part clairement identifiée de ces recettes soit consacrée au développement et au renforcement d'alternatives à la voiture individuelle, notamment les mobilités actives et les transports collectifs, ainsi qu'aux mesures favorisant leur accessibilité pour les ménages les plus vulnérables. Enfin, le **Conseil** souligne que cette affectation devrait bénéficier à l'ensemble des habitants et ne pas se limiter à des dispositifs bénéficiant aux seuls ménages disposant d'un véhicule individuel.

*

* *