

Exemplarité en matière de transport dans les pouvoirs publics régionaux et locaux bruxellois



Rapport

FLOTTES PUBLIQUES

laissons
respirer
.brussels 



bruxelles
environnement
.brussels 

Septembre 2025

Evaluation des performances environnementales des flottes en 2024



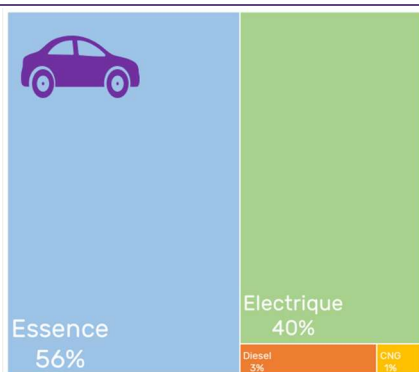
Depuis 2025, toutes les nouvelles motos, voitures et MPV doivent être à "**zéro émission directe**". Pour les cyclomoteurs, cette disposition s'applique depuis 2023.

[En savoir plus](#)



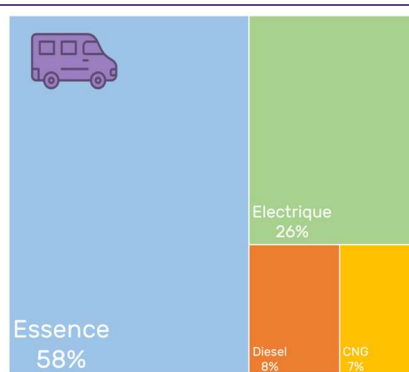
L'**Ecoscore** moyen de toutes les voitures des autorités bruxelloises est supérieur de 11 points à celui de 2015 et aussi 10 points mieux que celui de la flotte bruxelloise.

[En savoir plus](#)



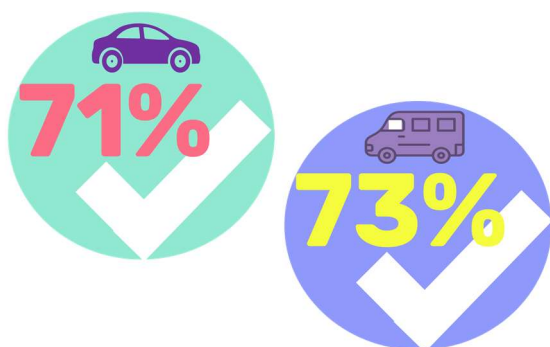
En 2024, le parc de **voitures** se composait de : 56% d'essence, **40% d'électriques à batterie**, 3% de diesel et 1% de GNC.

[En savoir plus](#)



En 2024, la flotte de **MPV** se composait de : 58% d'essence, **26% d'électriques à batterie**, 8% de diesel et 7% de GNC.

[En savoir plus](#)



En 2024 **3 nouveaux diesels** ont été intégré (2 MPV, 1 voiture). 71% des nouvelles voitures et 73% des nouveaux MPV respectent les **valeurs seuils** de l'Ecoscore.

[En savoir plus](#)



1% seulement des catégories de véhicules concernées sont impactées par le **jalon de 2022** (et antérieur) **de la LEZ** et roulent avec une dérogation.

[En savoir plus](#)



EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LES POUVOIRS PUBLICS RÉGIONAUX ET LOCAUX BRUXELLOIS

1.	INTRODUCTION	4
2.	L'ARRETE 'EXEMPLARITE'	5
2.1.	Critères pour le choix du véhicule	5
2.2.	Critères environnementaux dans le cadre d'une adjudication	6
2.3.	Gestion durable de la flotte et voitures électriques dans le plan de déplacements d'entreprise	6
3.	CARACTERISTIQUES DE LA FLOTTE GLOBALE	6
3.1.	Catégories de véhicules	7
3.2.	Type de carburant	8
3.3.	Caractéristiques de la flotte	10
3.4.	Impact de la Zone de Basses Emissions (LEZ)	11
3.5.	Performances environnementales de la flotte globale et de la nouvelle flotte (Ecoscore)	14
3.6.	Conformité à l'Arrêté Exemplarité	15
4.	COMPARAISON DES FLOTTES EN FONCTION DU TYPE D'INSTITUTION PUBLIQUE	16
4.1.	Catégories de véhicules	17
4.2.	Performances environnementales des flottes	18
4.3.	Impact de la Zone de Basses Emissions (LEZ)	19
4.4.	Conformité à l'Arrêté Exemplarité	20
4.5.	Véhicules Zéro émission directe (VZE)	21
5.	MONITORING DU MARCHE DES VEB	23
6.	CONCLUSION	24
	ANNEXE 1 : Réaction des institutions concernées	26
	ANNEXE 2 : Aperçu des codes de catégories	27
	ANNEXE 3 : Explication des caractéristiques du véhicule	28



1. INTRODUCTION

La qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale (RBC) s'est améliorée ces dernières années. Toutefois, la Région reste confrontée à des défis majeurs pour améliorer la qualité de l'air, entre autre pour respecter les seuils fixés dans la directive européenne¹ d'ici 2030, et encore plus pour atteindre les seuils limites fixés par l'Organisation mondiale de la santé. Il convient de s'attaquer prioritairement aux concentrations élevées de particules fines et de dioxyde d'azote auxquelles les citoyens sont exposés, d'autant que ces polluants impactent la santé des résidents et visiteurs de la Région. On sait que le transport motorisé et en particulier, les véhicules au diesel, contribuent largement à ces émissions. Leur impact doit donc être limité autant que possible.

Les pouvoirs publics sont bien placés pour contribuer à ces objectifs, en appliquant une gestion durable de leur propre flotte. C'est pourquoi le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE) encourage les pouvoirs publics bruxellois à donner le bon exemple en matière de transport et à opter pour des véhicules moins polluants.

En exécution du Code, le Gouvernement de la RBC a adopté un arrêté² relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics le 15 mai 2014. L'arrêté impose des critères minimaux de performance environnementale pour l'acquisition de véhicules à tous les pouvoirs publics régionaux et locaux (communes, CPAS et intercommunales) de la Région bruxelloise. Le 4 mars 2021³ et le 18 mai 2022⁴, des arrêtés modificatifs ont été adoptés. Ils visent notamment à accélérer l'intégration de véhicules 'zéro émission'⁵ dans les flottes publiques. Vous trouverez plus d'informations au sujet de ces obligations sur le [site Internet](#) de Bruxelles Environnement.

Chaque année, ces pouvoirs publics doivent en outre envoyer un rapport électronique à Bruxelles Environnement, pour le 31 janvier au plus tard, composé des éléments principaux suivants :

1° Un tableau avec la composition de la flotte (au 31 décembre de l'année précédente) et, pour chaque véhicule, les caractéristiques techniques, l'Ecospore et les kilomètres parcourus chaque année, notamment ;

2° Un formulaire décrivant les critères environnementaux utilisés pour les véhicules mis en service l'année précédente, complété du cahier des charges et du rapport d'attribution (ou des extraits de ceux-ci), ainsi que l'utilisation d'énergie renouvelable (électricité) pour le parc automobile. Cette partie comporte aussi des questions sur les dispositions prises en matière d'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques.

Depuis le rapport sur la flotte de 2023, des informations supplémentaires sont incluses, concernant le code de catégorie (par exemple M1 pour les voitures), ainsi que la masse de référence⁶ spécifiquement pour les véhicules des catégories M1, N1 et N2. Ces ajouts sont nécessaires pour fournir une estimation plus correcte de l'accès à la Zone de basses émissions (LEZ) jusqu'en 2036.

Ce rapport d'évaluation a pour but de faire une analyse des données transmises pour la 11^e année consécutive par les pouvoirs publics bruxellois, en application de l'arrêté. **Il s'agit donc de la composition de leurs parcs automobiles au 31 décembre 2024 et des véhicules qui ont été mis en service en 2024.**

Les données de ce rapport d'évaluation sont comparées à celles des années précédentes. Il convient toutefois de tenir compte du fait que 2014 fut la première année d'application de l'arrêté (en vigueur depuis août 2014) et qu'en outre, tous les pouvoirs publics n'ont pas remis chaque année les rapports demandés.

Depuis la mise en place d'une Zone de Basses Emissions (LEZ) au 1er janvier 2018 sur tout le territoire bruxellois, son impact sur les flottes des pouvoirs publics est également évalué chaque année. Le rapport accorde aussi une attention particulière à l'intégration de véhicules électriques ou 'zéro émission directe'⁷ au sein des pouvoirs publics bruxellois.

¹ Directive européenne 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

² [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises - 15 mai 2014.](#)

³ http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&pub_date=2021-03-25&caller=summary&numac=2021030468

⁴ <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/bsluit/2022/05/19/2022020917/staatsblad>

⁵ Sont visés ici les véhicules sans émission au niveau de l'échappement (à l'exception de la vapeur d'eau). C'est le cas uniquement des véhicules électriques à batterie (VEB) et des véhicules électriques avec pile à combustible à l'hydrogène.

⁶ La masse de référence d'un véhicule est la masse en ordre de marche (code G sur le certificat d'immatriculation), plus une masse de 25 kg.

⁷ Nous parlons de 'Véhicules zéro émission directe' (VZE) pour inclure aussi les véhicules électriques avec pile à combustible (à hydrogène), qui n'ont pas d'émissions au pot d'échappement, comme les véhicules électriques à batterie (VEB).



Suite à l'arrêt de la Cour constitutionnelle⁸, qui a suspendu le report du jalon LEZ de 2025 de 2 ans, les véhicules diesel EURO 5 et les véhicules essence EURO 2 (voitures, camionnettes, bus, camions) et les motos à essence qui ne répondent pas au minimum à la norme Euro 3 seront impactés par la LEZ, sauf s'ils tombent dans une catégorie ayant droit à une dérogation. Le jalon de 2025 est donc en vigueur et sera appliquée à partir du 1/1/2026. Dans le rapport, le jalon de 2025 est donc présenté et analysé comme tel.

2. L'ARRETE 'EXEMPLARITE'

L'Arrêté 'Exemplarité' du 15/05/2014 et les arrêtés modificatifs du 04/03/2021 et du 19/05/2022 comportent diverses dispositions selon qu'il s'agit de la mise en service d'une voiture, d'un MPV⁹, d'un minibus, d'une camionnette, d'un autobus ou d'un camion. Le dernier arrêté de modification prévoit en outre que les cyclomoteurs et motos (catégorie de véhicules L) font partie du champ d'application de l'arrêté depuis 2023.

2.1. Critères pour le choix du véhicule

Si une **voiture ou un MPV** est acheté ou pris en leasing, le véhicule ne peut pas être équipé d'un moteur au diesel et doit respecter un Ecoscore minimum. Pour les voitures acquises en 2024, la valeur-seuil de l'Ecoscore était de 78 et de 71 pour les MPV. Les valeurs-seuils augmentent généralement d'un point par an. En 2022, exceptionnellement, ce chiffre est resté identique à celui de l'année précédente, absorbant également en partie la transition vers le cycle WLTP plus strict¹⁰. L'arrêté modificatif du 04/03/2021 énonce en outre qu'**à partir du 1er janvier 2025, seuls des voitures et MPV 'zéro émission directe'**¹¹ pourraient encore être acquis ou pris en leasing.

En vertu de l'arrêté modificatif du 19/05/2022, les **nouveaux cyclomoteurs** (catégories L1-L2) doivent être exclusivement de type 'zéro émission' depuis le 1er janvier 2023. Quant aux **motos** (catégories L3-L7), elles sont soumises à cette obligation depuis le 1er janvier 2025, comme les voitures et les MPV.

Il n'y a pas de valeurs-seuils de l'Ecoscore pour les **camionnettes, les camions et les autobus** mais l'option du 'zéro émission directe' (ou du biogaz et du plug-in hybride pour les camions et les bus) est vivement encouragée (mais pas obligatoire) à partir de 2023. Pour ces véhicules, on tient en outre compte de leur disponibilité (économiquement intéressante).

Pour l'heure, ces catégories de véhicules doivent au moins répondre à la **norme Euro en vigueur**. Cela signifie au moins Euro 6E ou VI-E pour toutes les catégories de camionnettes, de camions (catégorie N2-N3) et d'autobus/autocars. Les bus de la STIB ne sont pas soumis aux dispositions de l'arrêté, mais sont directement soumis aux dispositions du COBRACE (article 2.4.6), qui stipule qu'à partir du 1er janvier 2025, seuls les bus à "zéro émission directe" pourront être achetés / mis en service.

Étant donné qu'il existe encore des obstacles importants à l'adoption des véhicules électriques à batterie (VEB), en particulier pour les véhicules utilitaires, un **moniteur** a été mis en place pour surveiller l'offre du marché, les prix d'achat et l'autonomie, ainsi que le coût total de possession (TCO ou "Total Cost of Ownership"). Ce moniteur est établi sous forme de fiches par catégorie de véhicules, qui ont été spécifiquement établies pour les pouvoirs publics bruxellois et sont mises à jour deux fois par an. Le **Car Cost Calculator** peut par ailleurs être utilisé pour calculer et comparer le TCO de véhicules, en particulier pour les pouvoirs publics bruxellois, ce qui permet en outre de faire une comparaison avec le coût du car-sharing ou d'un VEB d'occasion.

⁸ Arrêt n°115/2025 du 11 septembre 2025 de la Cour constitutionnelle, <https://fr.const-court.be/public/fi/2025/2025-115f.pdf>.

⁹ 'Multi-Purpose Vehicle', véhicule à usage mixte, p.ex. de type Renault Kangoo, Citroën Berlingo. Attention : les camionnettes légères de catégorie N1 de classe I ou II avec une masse de référence de maximum 1760 kg sont considérées comme des 'MPV' par l'arrêté de modification du 19/05/2022.

¹⁰ 'WLTP' signifie 'Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure'; il remplace l'ancienne méthode de test 'NEDC' (New European Driving Cycle). La WLTP cherche une meilleure correspondance avec une conduite et une utilisation du véhicule plus réalistes, et permet moins de manipulations de la procédure de test. C'est pourquoi les émissions mesurées sont généralement plus élevées qu'avec l'ancienne procédure. Il en résulte une baisse de quelques points au niveau de l'Ecoscore par rapport aux mesures NEDC pour un même véhicule.

¹¹ Ce sont des véhicules dont le moteur n'émet pas de polluants atmosphériques ni de gaz à effet de serre, à l'exception de vapeur d'eau. Il s'agit en pratique de véhicules électriques avec batterie ou avec une pile à combustible (à l'hydrogène).



2.2. Critères environnementaux dans le cadre d'une adjudication

En vue de valoriser les véhicules ayant les meilleures performances environnementales, l'Arrêté énonce que les critères environnementaux doivent représenter au moins 30% des critères d'attribution (ou 25% pour les véhicules lourds devant effectuer des missions de service public) dans tout cahier des charges pour un marché public d'acquisition ou de leasing de véhicules.

En ce qui concerne l'achat ou le leasing de **voitures, de MPV et de minibus**, l'Ecoscore du véhicule doit compter au moins pour 70% dans les critères environnementaux. Hormis l'Ecoscore, le poids du véhicule et l'autonomie en mode full électrique doivent également faire partie des critères environnementaux.

Dans le cas des **camions, autobus et camionnettes**, les critères environnementaux doivent tenir compte de la norme Euro, et il convient de favoriser les véhicules plus légers, et ceux ayant une grande autonomie et un degré d'hybridation plus élevé. Ces critères représentent au moins 70% des critères environnementaux. Les 30% de critères environnementaux restants se composent de la consommation d'énergie, des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), d'oxydes d'azote (NO_x), d'hydrocarbures ne contenant pas de méthane (NMHC) et de particules fines (PM₁₀).

2.3. Gestion durable de la flotte et voitures électriques dans le plan de déplacements d'entreprise

L'arrêté Exemplarité prévoyait également que les pouvoirs publics bruxellois qui, en vertu de l'arrêté du 1er juin 2017, sont tenus d'établir un plan de déplacements (c.-à-d. qui emploient plus de 100 travailleurs sur un même site), devaient établir un plan d'action plus durable (plus précisément des objectifs et des mesures pour améliorer l'impact et les performances environnementales du parc automobile). Ce plan d'action devait être établi tous les 3 ans, le dernier étant prévu pour 2022. Etant donné que tous les pouvoirs publics doivent obligatoirement opter pour des véhicules 'zéro émission directe' depuis 2025 pour leurs nouvelles voitures et leurs nouveaux MPV, il n'est plus nécessaire de prévoir de nouveau plan d'action à partir de 2025.

Depuis le 1er janvier 2015, les pouvoirs publics régionaux qui achetaient ou prenaient en leasing de nouvelles voitures, devaient intégrer au moins 25% de voitures électriques dans leur flotte par période de 3 ans, ou 15% pour les pouvoirs publics locaux. Les MPV étaient soumis aux mêmes **quotas** depuis le 1er janvier 2018. Ces véhicules doivent en outre aussi utiliser de l'électricité 100% verte. L'arrêté modificatif du 04/03/2021 prévoit une augmentation de ces quotas pour arriver à 100% en 2025. **Depuis 2021, 65% des nouvelles voitures et des nouveaux MPV des pouvoirs publics régionaux doivent être des véhicules 'zéro émission directe' ; pour les pouvoirs publics locaux, le taux est de 50%.**

3. CARACTERISTIQUES DE LA FLOTTE GLOBALE

L'Arrêté Exemplarité concerne 80 institutions publiques bruxelloises qui disposent d'une flotte de véhicules, dont 66% sont également tenues d'établir un plan de déplacements d'entreprise. Toutes les institutions ont remis un rapport annuel sur la flotte de 2024. Les réponses des institutions concernées sont reprises à l'Annexe 1. Ces pouvoirs publics sont répartis comme suit :

- Bruxelles Ville et les 18 communes de la RBC;
- 19 CPAS et 8 associations de CPAS;
- 2 intercommunales;
- 23 institutions régionales;
- 8 cabinets ministériels et le Parlement de la RBC.

Etant donné que nous n'avons pas reçu les rapports de tous les pouvoirs publics concernés chaque année, qu'il y a eu plusieurs réformes au sein des institutions proprement dites (fusions, restructurations) et que de nouvelles institutions s'ajoutent régulièrement à la liste de celles soumises à l'obligation, il convient de faire preuve de circonspection dans l'évaluation de l'évolution annuelle. En outre, les informations reçues ne sont pas étayées par des documents, et sont supposées correctes et complètes.



3.1. Catégories de véhicules

Si nous considérons l'ensemble des flottes de toutes les institutions concernées, nous arrivons à une flotte globale connue de 4338 véhicules au total (à l'exception des vélos (cargos) et des remorques). C'est 40 véhicules (+1%) de plus que l'année dernière. Ce chiffre reste stable avec des variations restreintes depuis 2019, situées entre -2% et +3%¹².

La composition des flottes publiques bruxelloises par catégorie de véhicules est reproduite à la figure 1. Les voitures ('Auto') et les MPV constituent le groupe le plus important, avec 1668 véhicules 'légers'. A cela viennent s'ajouter 1421 camionnettes et minibus, 952 véhicules 'lourds' (camions, bus, autocars, véhicules agricoles, matériel industriel), 250 véhicules 'spécifiques' et enfin, 47 2/3/4-roues motorisés. Depuis 2023, ce dernier groupe est divisé entre les cyclomoteurs (L1-L2), les motos (catégories L3-L5) et les quadricycles (L6-L7)¹³. La catégorie 'véhicules spécifiques' englobe notamment les balayeuses, les ambulances, les corbillards, les dépanneuses, les grues, les élévateurs, les véhicules de pompiers, etc. Les véhicules industriels sont classés dans une catégorie distincte depuis 2023 (42 véhicules).

Il a également été fait état de 196 vélos, 55 vélos cargo et 64 remorques. Ces 3 catégories de véhicules ne sont cependant plus reprises dans les analyses étant donné que ces véhicules non motorisés¹⁴ ne doivent pas obligatoirement figurer dans le rapport annuel et que nous ne disposons que d'informations partielles à leur sujet.

Nombre de véhicules

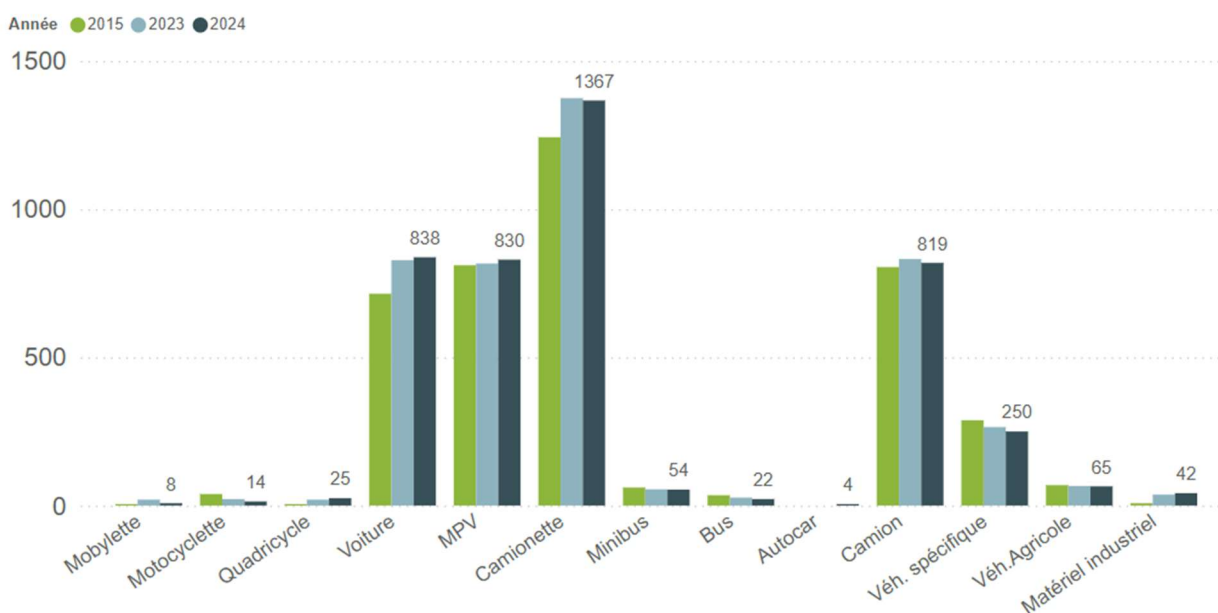


Figure 1 : Nombre de véhicules par catégorie pour les flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2024, comparé à 2023 et 2015.

A titre comparatif : la flotte globale immatriculée en RBC¹⁵ comptait environ 640.000 véhicules en 2024, dont quelque 499.000 voitures, 2.000 bus, 35.000 motos et 85.000 véhicules pour le transport de marchandises (y compris des tracteurs (agricoles) et des véhicules spéciaux). Le parc des pouvoirs publics bruxellois représente donc moins de 1% du parc bruxellois immatriculé.

La répartition en pourcentage des catégories de véhicules est présentée dans la figure 2 (à gauche). Les camionnettes représentent la part la plus importante (32%), suivies par les voitures, les MPV et les camions (avec 19% chacun).

¹² Les augmentations plus importantes enregistrées par le passé (avant 2019) étaient en outre dues essentiellement à l'intégration de flottes supplémentaires (p.ex. les hôpitaux du groupe IRIS) dans les analyses.

¹³ Jusqu'en 2022, les quadricycles L6 (p.ex. Renault Twizy) étaient principalement décrits comme des "autos". A partir du rapport 2023, ces véhicules entrent dans la catégorie des quadricycles, mais sont également inclus dans les analyses des véhicules 'zéro émission directe' avec les voitures.

¹⁴ Les vélos (cargo) électriques sont bel et bien équipés d'un moteur électrique mais requièrent un système d'assistance au pédalage, ce qui les distingue des cyclomoteurs.

¹⁵ Parc de véhicules à moteur au 01/08/2024 immatriculés en RBC; données provenant du [SPF Economie](#). Toutefois, les types de véhicules y sont définis et regroupés différemment que dans le présent rapport.



Afin d'avoir une meilleure estimation de l'impact de la LEZ sur les flottes des pouvoirs publics, le code de catégorie est également indiqué. Ces codes peuvent être traduits en catégories, à l'exception des catégories 'MPV'¹⁶, 'minibus'¹⁷ et 'véhicules spécifiques'¹⁸, qui peuvent correspondre à des codes différents. La répartition par code de catégorie est également présentée dans la figure 2 (à droite). L'annexe 2 donne une description des codes de catégorie.

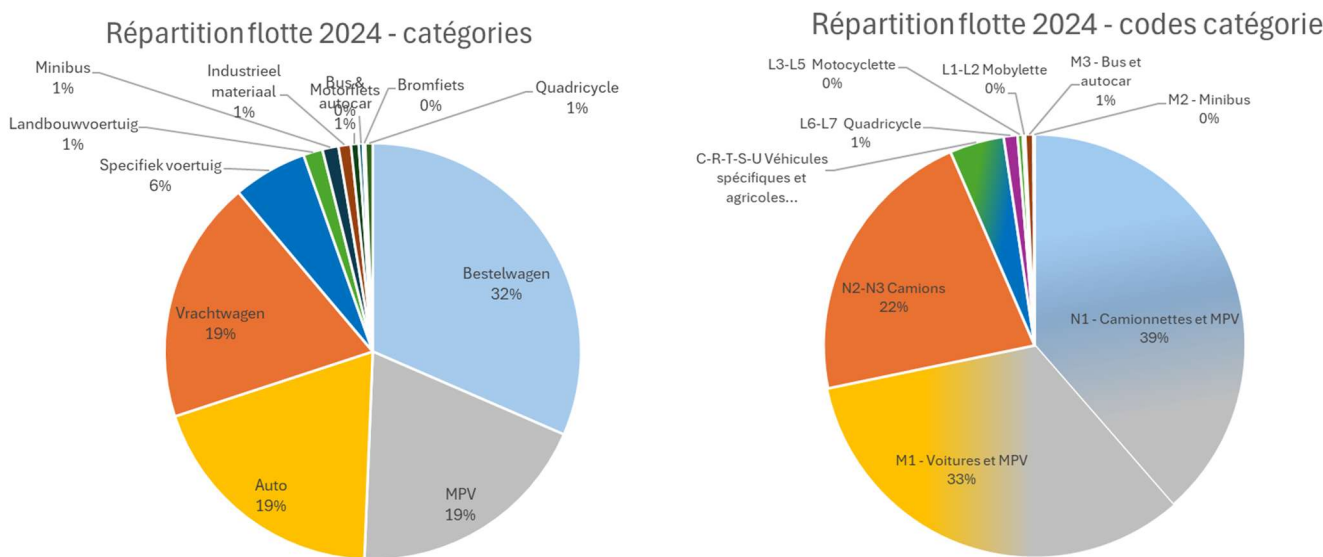


Figure 2 : Répartition de la flotte totale des pouvoirs publics en 2024. La figure de gauche montre la répartition par catégorie de véhicules, celle de droite par code de catégorie.

3.2. Type de carburant

Parmi les **voitures**, l'essence reste le principal carburant (56%), mais après une forte augmentation, sa part diminue depuis 2021 (65%) au profit des véhicules électriques à batterie (VEB) (voir figure 3). Ce groupe de voitures essence est en outre de plus en plus hybridé, avec 28% de véhicules à essence hybrides 'ordinaires' (VEH) et 38% de véhicules plug-in hybrides (VEPH), en plus des 34% d'essence 'classique'.

Le diesel poursuit sa tendance à la baisse, passant de 36% à 3% en 10 ans (il reste 25 voitures diesel). Ce groupe comprend également les hybrides (plug-in) diesel, mais cela ne concerne que 3 véhicules (12%).

On remarque clairement que les pouvoirs publics bruxellois ont résolument opté pour les VEB, avec une part de 40% des voitures, alors qu'elle n'était encore que de 9% en 2015. En chiffres absolus, on parle d'un total de 340 voitures électriques à batterie (291 en 2023).

Au niveau des **MPV**, la suprématie du diesel a pris fin, passant de 48% en 2015 à 8% en 2024 (voir figure 4). Depuis 2022, la part du diesel est même inférieure à celle des VEB, qui représentent actuellement 26% (212 véhicules). Les MPV électriques augmentent chaque année, avec une accélération significative l'année dernière. La part de l'essence a fortement augmenté au cours des premières années, passant de 46% en 2015 à 61% en 2018, après quoi elle a commencé à stagner, représentant 58% en 2024. On compte par ailleurs 60 MPV (soit 7%) au gaz naturel (CNG), ainsi que 9 véhicules au LPG (1%), chiffres qui sont restés inchangés depuis 2020. Pour 18 véhicules, il a en outre été indiqué qu'il s'agissait de MPV (plug-in) hybrides à essence (4% de tous les MPV à essence).

L'instauration de l'arrêté « Exemplarité » a clairement donné un coup d'accélérateur à la sortie du diesel dans ces catégories de véhicules, et à l'électrification de la flotte.

¹⁶ Un MPV ou "multi-purpose vehicle" est défini comme un véhicule à usage mixte, de catégorie M1 ou N1 classe I ou II (masse de référence ne dépassant pas 1760 kg).

¹⁷ La description d'un 'minibus' inclut à la fois les véhicules de la catégorie M1 (maximum 8 sièges + conducteur) et les véhicules plus grands de la catégorie M2 (plus de 8+1 sièges et maximum 5000 kg).

¹⁸ Les véhicules spécifiques peuvent avoir différents codes de catégorie, par exemple les ambulances sont généralement M1, les camions-citernes N3, les balayeuses sont U/N1/N2/N3/S/T, les camions-grues N2, les élévateurs à nacelle N1/N3/T, etc.



Voitures

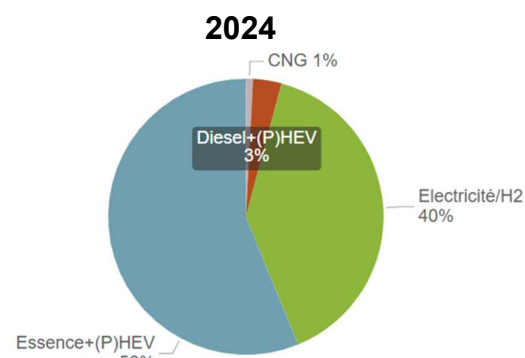
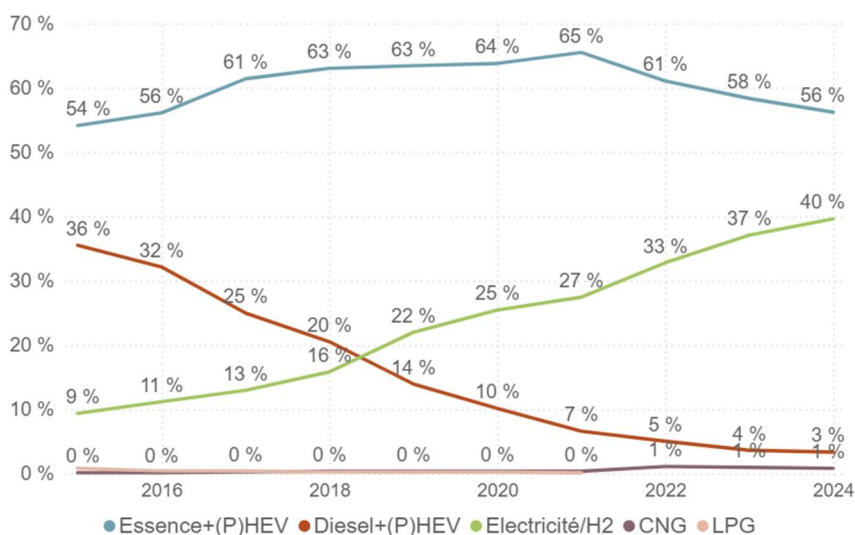


Figure 3 : Évolution en pourcentage du type de carburant pour les voitures, entre 2015 et 2024 (à gauche) et diagramme circulaire pour 2024 (à droite).

MPVs

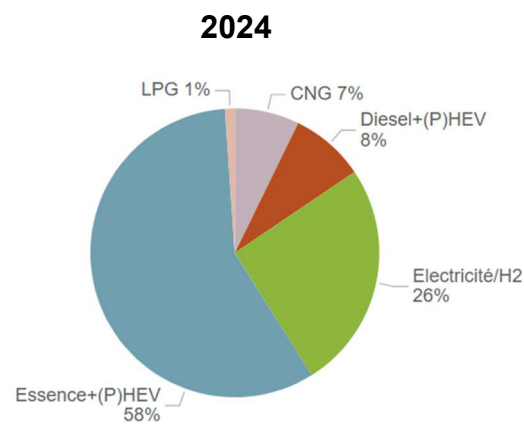
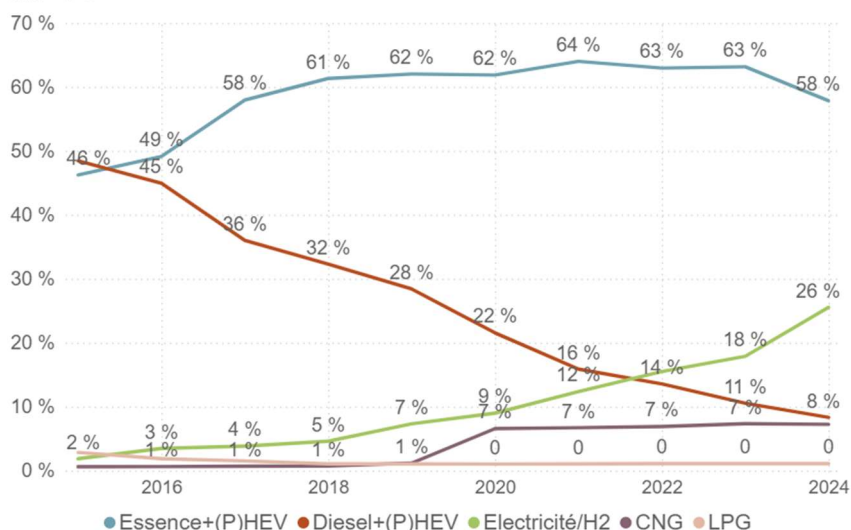


Figure 4 : Évolution en pourcentage du type de carburant pour les MPV, entre 2015 et 2024 (à gauche) et diagramme circulaire pour 2024 (à droite).

A titre comparatif: La part des voitures diesel dans les voitures des pouvoirs publics bruxellois est encore de 3%. Dans l'ensemble du parc automobile bruxellois en 2024, la part du diesel est de 22%. Pour les voitures de particuliers en RBC, cette part était de 20% et de 25% pour les voitures de société¹⁹.

Il ressort de la figure 5 que les **camionnettes** et les **minibus** roulent en général au diesel (resp. 59% et 85%) et que seulement 6% des camionnettes et des minibus des flottes publiques roulent à l'essence. On compte en outre 201 camionnettes électriques à batterie, soit 15% du total des camionnettes (contre 9% en 2023). Le GNC a connu une forte progression parmi les camionnettes (de 3 en 2018 à 276 en 2024), avec une part de 20%.

Les **bus**, les **camions**, le **matériel industriel** et les **véhicules agricoles** sont largement dominés par les moteurs diesel. Le diesel représente également la majeure partie des **véhicules spécifiques** (87%), même si l'on compte 29 VEB (12%) dans cette catégorie. Parmi les véhicules industriels et agricoles également, on trouve respectivement 21% et 9% de VEB, mais en petit nombre (9 et 6 véhicules respectivement).

¹⁹ Indicateurs consultables en ligne via « Statistics of the Belgian vehicle fleet (2008-2024) », VITO, Data provided under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, March 2025.", <https://ecoscore.be/fiches>



Pour les **véhicules L**, parmi lesquels les nouveaux cyclomoteurs doivent être électriques depuis 2023, et les motos et quadricycles depuis 2025 (comme pour les voitures et les MPV), l'électrification est déjà bien avancée. Les 25 quadricycles et 63% des cyclomoteurs (5 véhicules) sont entièrement électriques. Parmi les motos, 29% (4 véhicules) roulent à l'électricité.

Le premier véhicule à hydrogène (véhicule électrique à pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène) a été immatriculé en 2022. Il s'agit d'un nouveau camion poubelle de Bruxelles Propreté.

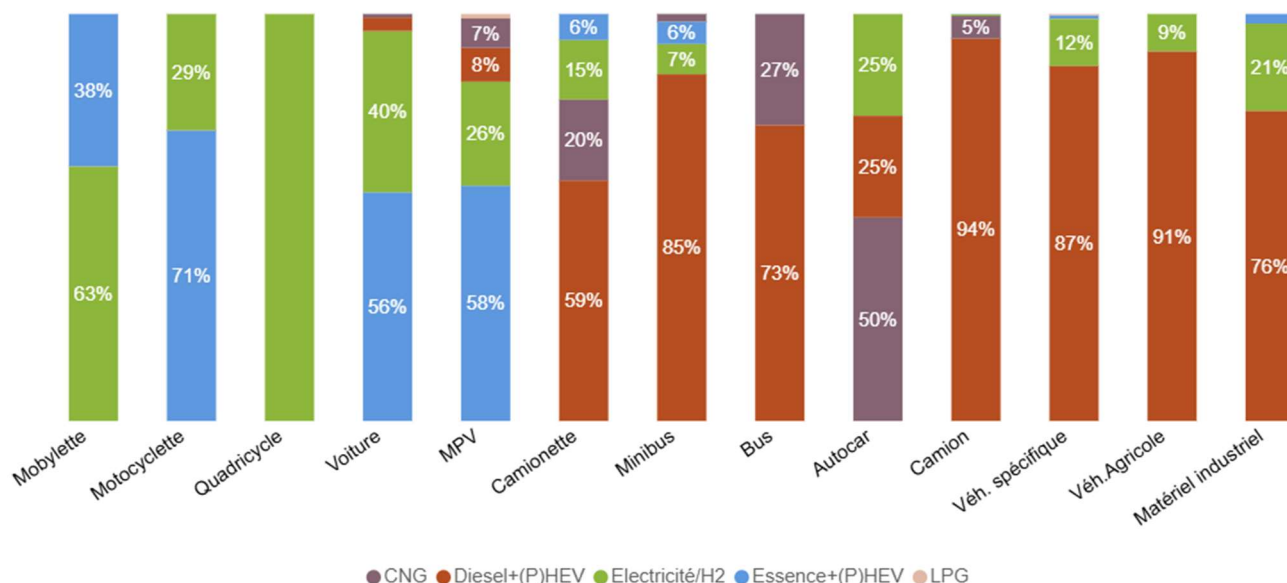


Figure 5 : Répartition en pourcentage des types de carburant par catégorie de véhicules dans les flottes publiques bruxelloises en 2024²⁰.

3.3. Caractéristiques de la flotte

- En 2024, 414 nouveaux véhicules ont été intégrés²¹, soit un **renouvellement de 9,5%** de la flotte totale. Ainsi, le ralentissement de l'achat de nouveaux véhicules observé au cours des deux dernières années semble être terminé, avec un retour à une moyenne de 10% comme les années précédentes. Ce ralentissement s'expliquait par les retards dans la livraison des nouveaux véhicules, mais aussi par l'adoption d'une attitude attentiste concernant le calendrier de la LEZ et l'obligation de 'zéro émission directe' pour les véhicules légers à partir de 2025. Cela ne semble toutefois plus être un problème en 2024, ou seulement de façon très limitée.
- L'**âge moyen** de la flotte est **de 7,0 ans**, similaire aux années précédentes. La figure 6 montre la répartition de l'âge moyen par catégorie de véhicules en 2024.
A titre comparatif : l'âge moyen de la flotte globale de voitures de la RBC (immatriculées par des particuliers, des entreprises et le secteur public) était de 10,2 ans en 2024²². Les voitures des flottes publiques bruxelloises sont donc encore loin du compte, avec une moyenne de 5,7 ans.

²⁰ Explication des abréviations : VE(P)H = véhicules électriques (plug-in) hybrides ; VEB = véhicules électriques à batterie ; H2 = hydrogène ; GNC = gaz naturel comprimé ; LPG = gaz de pétrole liquéfié.

²¹ Dont 92 voitures, 39 MPV, 111 camionnettes, 3 minibus, 75 camions, 7 véhicules industriels et 1 véhicule agricole.

²² Statistiques du parc automobile bruxellois (2008-2024) consultables en ligne via l'outil de visualisation des données à l'adresse <https://ecoscore.be/fiches>.



Age moyen par catégorie de véhicules

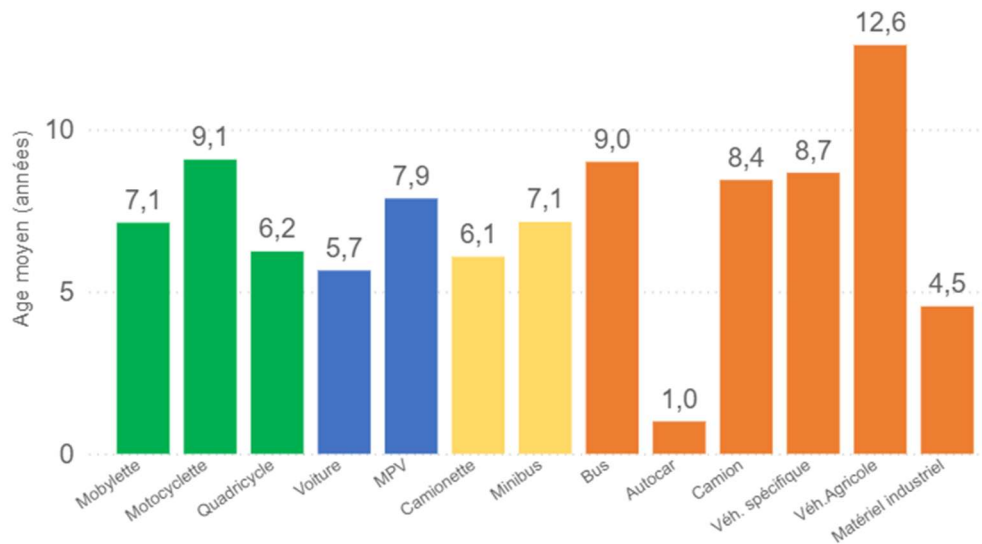


Figure 6 : Age moyen par catégorie de véhicules des flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2024.

- **64% des voitures sont prises en leasing**, soit une hausse de 3% par rapport à 2023. Dans toutes les autres catégories, la majorité des véhicules sont des achats et les parts de leasing sont les suivantes : 23% de MPV, 15% de camionnettes, 17% de minibus, suivis par les autres catégories dont la part de leasing se situe entre 0 et 2% (voir annexe 3). Sur l'ensemble de la flotte, 22% sont en leasing (identiques à 2023). Cela a largement contribué au rajeunissement de la flotte jusqu'en 2021, mais semble avoir stagné entre-temps.
- Pour toutes les catégories de véhicules confondues (y compris les VZE), **75% répondent à la norme Euro 6 ou supérieure**²³. Une analyse détaillée des normes Euro figure à l'annexe 3 ; l'impact de la LEZ sur la flotte (en fonction de la catégorie, du type de carburant et de la norme Euro) est commenté aux chapitres 3.4 et 4.3.
- Un véhicule parcourt en moyenne **7.643 km par an**, soit 3% de plus que la moyenne de 2023. Ce sont les voitures qui parcourent le plus de kilomètres (11.300 km/an), suivies des camions, des bus et des véhicules spécifiques (de 7.600 à 7.900 km/an) (voir annexe 3).

3.4. Impact de la Zone de Basses Emissions (LEZ)

Depuis le 1er janvier 2018, une Zone de basses émissions (LEZ) est en vigueur sur l'ensemble de la Région bruxelloise²⁴. Cela implique qu'à partir de cette date, les voitures, les MPV, les camionnettes ($\leq 3,5$ tonnes) et les (mini)bus les plus polluants ne peuvent plus circuler à l'intérieur de la Région. Les critères d'admission ont été fixés en fonction de la catégorie de véhicules, du type de carburant et de la norme Euro du véhicule, les critères les plus stricts ayant été imposés aux véhicules diesel. Dans les flottes publiques bruxelloises, un total de 3138 véhicules étaient concernés par la LEZ (avec les codes de catégorie M1, N1, M2, M3 - 72% de la flotte motorisée) au 31/12/2024.

En 2018, seuls les véhicules au diesel Euro 0/1 n'avaient plus accès à la LEZ ; depuis 2019, se sont également ajoutés les véhicules au diesel Euro 2 et les véhicules à essence Euro 0/1. Depuis 2020, l'interdiction s'étend aussi aux véhicules au diesel Euro 3. Le renforcement a eu lieu le 01/01/2022, avec l'ajout des véhicules au diesel Euro 4. Enfin, les véhicules au diesel Euro 5 et à essence Euro 2 sont eux aussi concernés par l'interdiction à partir de 2025. En outre, à ce moment-là, les camions (catégories N2-N3) et les deux-roues motorisés (catégories

²³ Ce chiffre est difficile à comparer avec les années précédentes, car ce n'est que depuis le rapport de 2023 que les véhicules à "zéro émission directe" (VZE) peuvent être sélectionnés comme tels pour la norme Euro alors qu'auparavant, ils étaient souvent enregistrés comme "Euro 0", "inconnu" ou "Euro 6".

²⁴ Pour plus d'infos sur la LEZ, le calendrier et les dérogations, voir www.lez.brussels.



L) sont également soumis à la LEZ. Avec la suppression²⁵ du report²⁶ du jalon de 2025 de 2 ans, ce seuil est finalement restauré mais ne sera d'application qu'à partir du 1/1/2026. A cette date, davantage de véhicules seront concernés, soit 4142 véhicules ou 95% de la flotte motorisée des autorités bruxelloises (sur la base des données de la flotte de fin 2024). Une partie de ces véhicules pourrait bénéficier d'une dérogation.

Le tableau 1 montre le nombre cumulé de véhicules impactés par les différents jalons de la LEZ pour les différents codes de catégorie. Les VZE sont automatiquement exemptés de la LEZ et représentent 23% des véhicules concernés²⁷ (933 véhicules).

Les véhicules déjà impactés par les jalons précédents qui sont en principe autorisés à circuler avec une dérogation sont indiqués en rouge²⁸. Pour la flotte de 2024, 51 véhicules (cumulés) restent concernés, soit 1% de la flotte²⁹, principalement des camionnettes, des voitures et des MPV. Un an plus tôt, le nombre était encore de 66 véhicules, soit 2% de la flotte. Au cours des 2 dernières années, ils ont diminué de 1% par an, alors qu'auparavant ils diminuaient de moitié chaque année. La tendance s'est ralentie, dû au fait qu'il s'agit en principe essentiellement de véhicules bénéficiant d'une dérogation qui ne doivent pas être remplacés dans l'immédiat. Sur les 51 véhicules non conformes, seuls 4 n'ont fait l'objet d'aucune dérogation mentionnée dans le rapport annuel ou identifiée via le simulateur LEZ, mais il est possible que ceux-ci y soient néanmoins éligibles.

Les jalons de 2025 et 2028 sont également présentés, mais il est attendu une diminution du nombre de véhicules impactés du fait du renouvellement naturel de la flotte, des changements de comportement induits par la LEZ ainsi que de l'octroi de dérogations pour certains véhicules (voir ci-dessous).

2025 sera une étape importante, puisque de nombreux véhicules supplémentaires seront impactés, avec un total cumulé de 630 véhicules, soit 15% de la flotte. L'année dernière, 822 véhicules étaient encore concernés, soit 20% de la flotte, ce qui représente une augmentation de 5% par rapport à cette année. On observe donc déjà que les pouvoirs publics se préparent au jalon 2025 bien que des camions et des camionnettes devront encore être remplacés ou retirés de la flotte, ou pour lesquels une dérogation devra être demandée (voir ci-dessous). D'ici 2025-2026, nous pouvons donc nous attendre à une diminution plus rapide du nombre de véhicules impactés par la LEZ. Il convient dès lors d'aborder ces données avec prudence.

Catégorie	Code catégorie	VZE	<=2020	2022	2025	2028
Mobylette	L1-L2	5	0	0	0	3
Motocyclette	L3-L5	7	0	0	0	1
Quadricycle	L6-L7	46	0	0	0	0
Voiture	M1	421	12	22	110	199
MPV	N1 classe I	56	1	3	8	12
MPV	N1 classe II	151	2	9	32	71
Camionnette	N1 classe III	146	4	15	199	511
Minibus	M2	0	0	1	1	3
Bus	M3 classe I/II/A	1	0	1	5	5
Autocar	M3 classe III/B	1	0	0	2	2
Camion	N2 <=2610 kg	4	0	0	14	14
Camion	N2 >2610 kg	16	0	0	91	91
Camion	N3	79	0	0	168	168
Total		933	19	51	630	1080
Part		23%	0%	1%	15%	26%

Tableau 1 : Nombre cumulatif de véhicules dans les catégories concernées parmi les pouvoirs publics bruxellois qui ne sont pas autorisés dans la LEZ bruxelloise jusqu'au jalon 2028 inclus. 'VZE' signifie 'Véhicules Zéro émission directe'.

Il est important de rappeler que les flottes continueront à évoluer de manière significative et que le nombre de véhicules effectivement interdits lors des jalons de 2025 et 2028 sera bien moindre. L'année 2025 étant un jalon

²⁵ Arrêt n°115/2025 du 11 septembre 2025 de la Cour constitutionnelle, <https://fr.const-court.be/public/f/2025/2025-115f.pdf>.

²⁶ Décision du parlement bruxellois du 04/10/2024

²⁷ Calculé par rapport au nombre total de véhicules concernés à partir du jalon 2025 (c'est-à-dire y compris les véhicules L et les camions).

²⁸ P.ex., les véhicules prioritaires ou utilitaires, les véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite,...

²⁹ Calculé par rapport au total des véhicules concernés par la LEZ à partir du jalon de 2025, à l'exclusion des catégories C, R, T, S, U, ainsi que des vélos (cargo) et des remorques.



important en raison de l'inclusion des camions et des véhicules L, et de l'interdiction du diesel Euro 5, l'impact sera significatif et le taux de remplacement naturel d'environ 10% par an sera insuffisant.

Toutefois, plusieurs dérogations ont été prévues et peuvent être appliquées par les autorités³⁰, en particulier la dérogation pour les véhicules destinés à l'entretien des infrastructures et des installations d'utilité publique³¹. La figure 7 ci-dessous montre quels véhicules peuvent ou non faire usage de cette dérogation.

Avec la restauration du jalon 2025, le gouvernement a instauré une nouvelle dérogation (temporaire) pour les véhicules qui ne répondent plus aux critères d'accès de la LEZ suite au jalon 2025, mais dont le titulaire a commandé, en 2025, un nouveau véhicule conforme qui sera livré en 2026. La dérogation sera alors valide jusqu'au 30/6/2026.

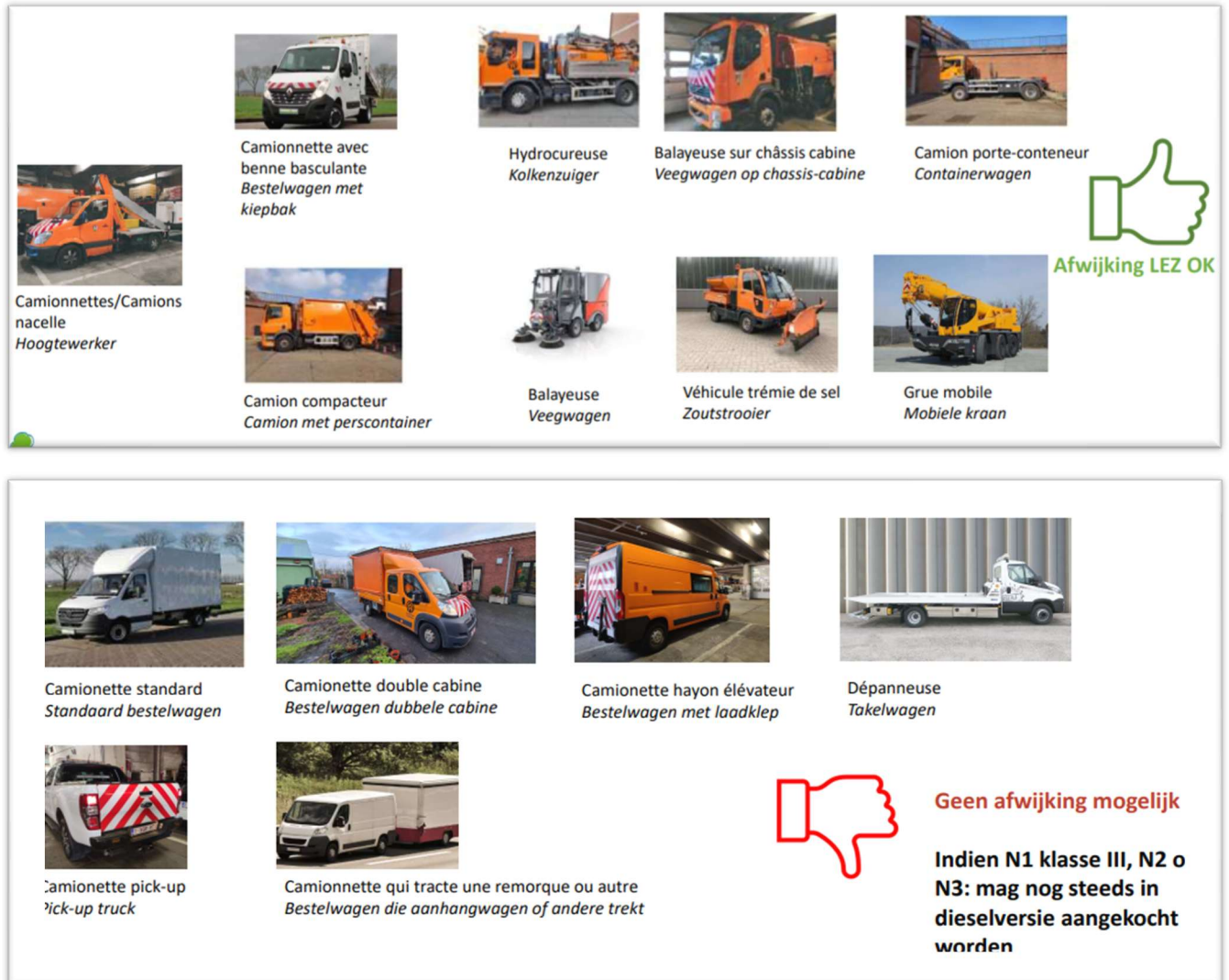


Figure 7 : Exemples de véhicules utilitaires qui bénéficient (figure au-dessus) ou non (figure en dessous) de la dérogation pour les véhicules utilisés pour l'entretien des infrastructures et des installations d'utilité publique (Source : [Présentation de Bruxelles des Environnement pour les pouvoirs publics bruxellois le 22/04/2024](#))

³⁰ P.ex. des véhicules adaptés aux utilisateurs de fauteuils roulants, des véhicules pour le transport scolaire et collectif de personnes handicapées, des grues mobiles, des véhicules d'urgence,... Un relevé est disponible à l'adresse <https://www.lez.brussels/mytax/nl/exemptions>.

³¹ Il s'agit de véhicules spécialement équipés pour l'entretien et le contrôle des infrastructures et installations d'utilité publique. Ces véhicules sont reconnaissables à leur structure, leur équipement ou autre caractéristique permanente. Le moteur et la partie opérationnelle doivent former un seul bloc. Cette catégorie comprend certains véhicules des services publics, des gestionnaires de réseaux de distribution, des exploitants de routes et de leurs sous-traitants, tels que les hydrocureuses, les balayeuses, les véhicules de pose de câbles, les véhicules d'entretien des lignes de tram, etc. Il s'agit de véhicules équipés pour ces tâches spécifiques et qui ont nécessité à ce titre des investissements considérables.



3.5. Performances environnementales de la flotte globale et de la nouvelle flotte (Ecoscore)

La meilleure façon de traduire les performances environnementales d'un véhicule et d'une flotte est l'Ecoscore. Les Ecoscore de toutes les voitures et MPV disponibles sur le marché belge (ainsi que quelques camionnettes) peuvent être retrouvés sur www.ecoscore.be. Des valeurs-seuils de l'Ecoscore figurent dans l'Arrêté « Exemplarité » pour les voitures et MPV nouvellement mis en service.

Dans le parc automobile des pouvoirs publics bruxellois, les voitures ont un Ecoscore moyen de 78 points en 2024, comme l'année précédente. Ce chiffre reste conforme à la tendance d'environ +1 point par an et est supérieur de 11 points à celui de 2015 (voir figure 8). Au niveau des MPV, les Ecoscore sont en moyenne inférieurs de 7 points à ceux des voitures. En 2024, ils atteignent un score moyen de 71, avec une augmentation similaire à celle des voitures et une différence de 12 points par rapport à 2015.

Jusqu'en 2019, l'Ecoscore a progressé un peu plus rapidement (+2 points/an), ce qui peut s'expliquer par l'introduction de la procédure d'homologation plus stricte pour les nouveaux véhicules et les Ecoscore plus faibles qui en découlent (cf. note de bas de page 7).

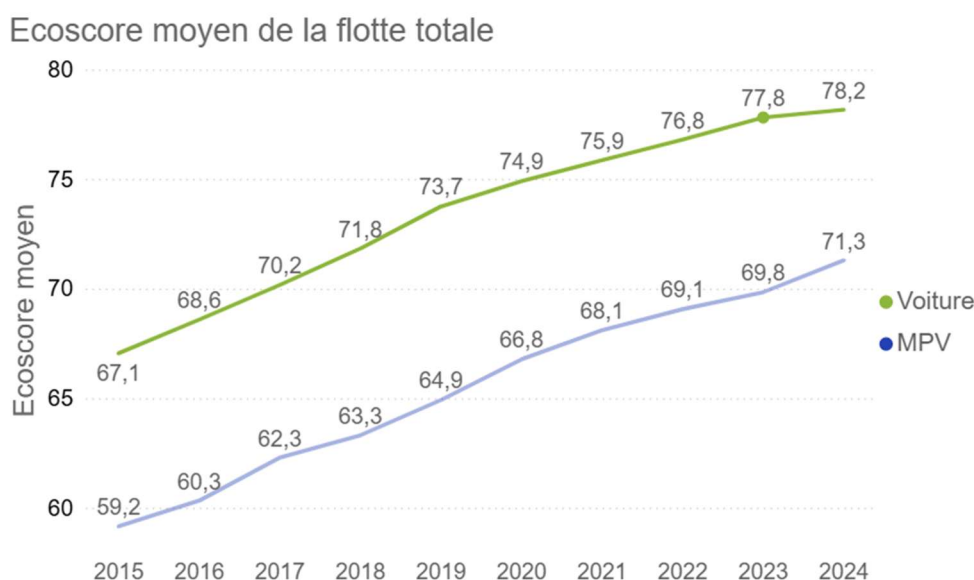


Figure 8 : Evolution de l'Ecoscore moyen de la flotte totale de voitures et de MPV des pouvoirs publics bruxellois (2015 à 2024).

À titre comparatif : Si on compare ces scores à l'Ecoscore moyen de 68 points³² pour toute la flotte bruxelloise de voitures, on voit que le parc automobile des pouvoirs publics bruxellois a une bien meilleure moyenne avec son score moyen de 78 (+10 points).

L'Ecoscore moyen des **voitures nouvellement mises en service** dans la flotte de 2024 est toujours plus élevé que celui du parc global des pouvoirs publics (voir figure 9). Les nouvelles voitures obtiennent un Ecoscore moyen de 79. C'est 2 points de plus que l'année précédente et 1 point de plus qu'en 2015. Pour les voitures neuves, ces moyennes sont donc déjà très élevées et l'augmentation est plus lente que pour l'ensemble du parc automobile. En 2024, cette moyenne est également supérieure de 1 point par rapport à la valeur-seuil fixée pour les voitures neuves (Ecoscore 78).

Les nouveaux MPV ont un score moyen de 78, soit 3 points de plus qu'en 2023 et au même niveau qu'en 2022. En outre, c'est 12 points de plus qu'en 2015, ce qui indique que les nouveaux MPV enregistrent une amélioration

²² Statistiques du parc automobile bruxellois (2008-2024) consultables en ligne via l'outil de visualisation des données à l'adresse <https://ecoscore.be/fiches>.



rapide de leurs performances environnementales. La moyenne est également supérieure de 7 points à la valeur-seuil fixée pour les nouveaux MPV en 2024 (Ecoscore 71).

L'intégration de VEB (avec des Ecoscore élevés) dans le parc automobile a un impact important sur l'Ecoscore moyen. Si durant une année donnée, le nombre de VEB qui viennent s'ajouter est plus élevé, on assiste à une augmentation sensible de l'Ecoscore moyen de la nouvelle flotte (cf. 2015). La procédure d'homologation plus stricte pour les nouveaux véhicules (WLTP) a aussi clairement un impact significatif sur les Ecoscores, ce qui ralentit légèrement l'augmentation annuelle.

Ecoscore moyen des nouveaux véhicules

Catégorie de véhicules ● Auto ● MPV

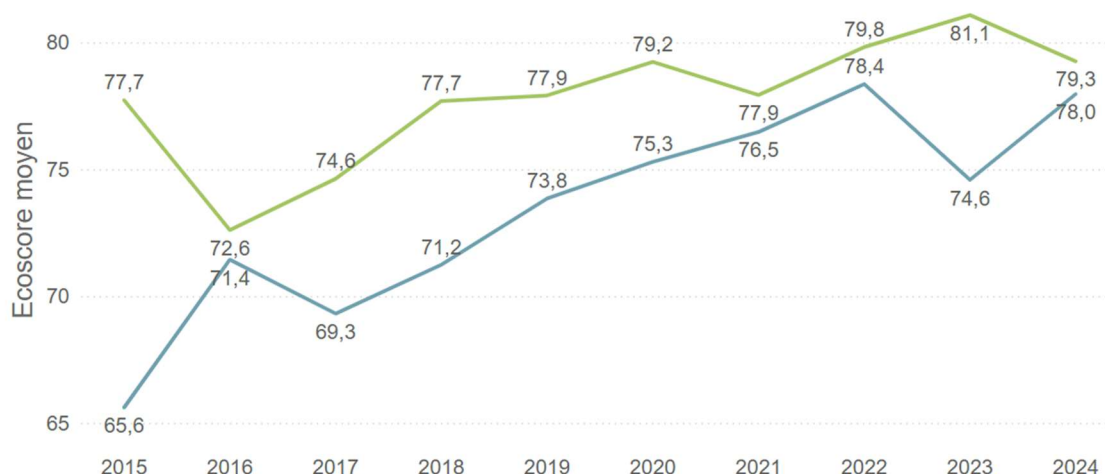


Figure 9 : Évolution de l'Ecoscore moyen des voitures et des MPV neufs des pouvoirs publics bruxellois (2015 à 2024).

À titre comparatif : Les voitures nouvellement immatriculées sur l'ensemble de la Région bruxelloise³³ avaient un Ecoscore moyen de 75 en 2024. Les pouvoirs publics bruxellois, avec un score de 79, ont donc une avance de 4 points et font donc globalement mieux.

3.6. Conformité à l'Arrêté Exemplarité

Depuis l'entrée en vigueur de l'Arrêté en août 2014, les véhicules nouvellement mis en service doivent répondre à une valeur-seuil minimale au niveau de l'Ecoscore. Les voitures mises en service en 2024 doivent avoir au moins un Ecoscore de 78 et les MPV de 71. Ces véhicules ne peuvent en outre pas être équipés d'un moteur diesel. Les Ecoscores des voitures et des MPV individuels neufs de l'année 2024 sont représentés dans la figure 10.

Nous voyons que sur les **105 nouvelles voitures** mises pour la première fois en service en 2024 :

- Malgré l'interdiction du diesel, 1 nouvelle voiture diesel plug-in hybride a été mise en service (contre 0 voiture diesel en 2023) ;
- 34% sont des VEB (36 véhicules), contre 43% en 2023 ;
- 36% sont des VEPH essence (38 véhicules), 15% sont des hybrides essence "standard" (16 véhicules) et 13% sont des voitures à essence (14 véhicules) ;
- 29% de ces voitures n'atteignent pas la valeur-seuil de l'Ecoscore de 78 (30 véhicules), contre 15% en 2023 ;
- 14% (15 véhicules) ont un Ecoscore inférieur à 70, contre 3% en 2023.

La forte baisse du nombre de voitures neuves dans les flottes publiques observée depuis 2021 semble s'être inversée cette année, même si elle reste inférieure à celle des années pré-COVID (ex. 177 véhicules en 2020). Il ne fait aucun doute que le jalon de 2025 pour la LEZ et l'obligation d'électrification à partir de 2025 suscitent encore de l'attentisme, mais celui-ci semble s'atténuer. Par rapport à 2023, la conformité à l'arrêté s'est détériorée,

³³ Statistiques du parc automobile bruxellois (2008-2024) consultables en ligne via l'outil de visualisation des données à l'adresse <https://ecoscore.be/fiches>.



à la fois en raison de l'inclusion d'un véhicule diesel mais aussi au niveau du respect de la valeur seuil de l'Ecoscore.



Figure 10 : Ecoscores individuels des voitures (à gauche) et des MPV (à droite) nouvellement mis en service en 2024. Chaque marquage représente un véhicule individuel.

Sur les 115 nouveaux **MPV** mis en service en 2024 :

- Deux nouveaux véhicules diesel ont été intégrés malgré l'interdiction du diesel (contre aucun en 2023) ;
- 63% des véhicules sont des VEB (72 véhicules), contre 49% en 2023 ;
- Pour la première fois, il y a 2 véhicules au GNC (2%) ;
- Il y a en outre 27% de véhicules à essence et 7% de véhicules VEPH essence (respectivement 31 et 8 véhicules) ;
- 27% n'atteignent pas la valeur-seuil de l'Ecoscore de 71 (31 véhicules), contre 36% en 2023 ;
- 1 véhicule a un Ecoscore inférieur à 65, comme en 2023.

Comme pour les voitures, contrairement à l'année dernière, 2 véhicules diesel ont encore été utilisés malgré l'interdiction prévue par l'arrêté Exemplarité, même s'il s'agit donc d'un tout petit nombre. Parmi les MPV, nous constatons une forte augmentation des VZE, encore plus importante que les années précédentes. Atteindre la valeur seuil de l'Ecoscore reste un défi et se situe à un niveau similaire à celui d'avant, avec environ un tiers qui n'atteignent pas le seuil. Il reste essentiel pour les pouvoirs publics de prendre en compte ce seuil de l'Ecoscore, qui s'applique à l'année de mise en service et continue d'évoluer jusqu'en 2025.

4. COMPARAISON DES FLOTTES EN FONCTION DU TYPE D'INSTITUTION PUBLIQUE

Les institutions publiques auxquelles s'applique l'Arrêté Exemplarité sont très diverses, et cela se reflète également dans la composition et l'utilisation de leur flotte. En raison de ces caractéristiques spécifiques, les parcs automobiles sont analysés par groupe d'entités ayant une fonction similaire. Ces groupes sont définis comme suit :

- Communes et Bruxelles Ville ('Communes');
- CPAS (et leurs associations, dont les hôpitaux IRIS) ;
- Institutions régionales ('Régional');
- Intercommunales ;
- Cabinets et Parlement ('Cabinets').



Dans les groupes 'Communes', 'CPAS' et 'Cabinets', on voit clairement que les différentes institutions sont très similaires en termes de composition et d'utilisation du parc automobile. Au sein des intercommunales³⁴ et des institutions régionales³⁵, les parcs automobiles peuvent varier davantage en termes de taille et de composition.

4.1. Catégories de véhicules

Ce sont les institutions régionales et les communes qui ont les flottes les plus importantes, lesquelles sont en outre très comparables en taille, avec respectivement 1808 et 1652 véhicules. Les autres groupes sont nettement plus petits, à savoir 423 véhicules pour les intercommunales, 417 pour les CPAS et leurs associations, et 38 pour les cabinets. Ces chiffres restent stables par rapport aux années précédentes.

La taille des différentes catégories de véhicules varie considérablement d'un groupe à l'autre. Ceci est lié aux grandes différences au niveau des fonctions attribuées aux groupes et des véhicules utilisés pour remplir ces fonctions (voir figure 11).

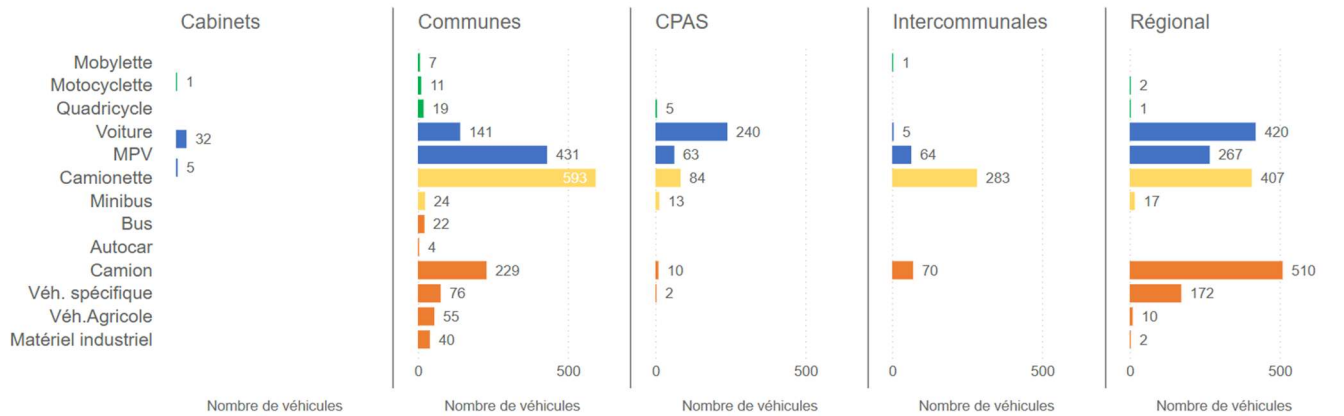


Figure 11 : Nombre de véhicules par catégorie en 2024, ventilé par type d'instance.

Les diagrammes circulaires de la figure 12 pointent les différences au niveau de la composition des parcs automobiles des divers groupes de pouvoirs publics. La flotte des communes se compose d'un tiers de camionnettes et d'un quart de MPV. Les intercommunales (principalement Sibelga) ont essentiellement des camionnettes (67%). Dans les cabinets et les parlements, le parc automobile est dominé par les voitures (84%), tandis que dans les CPAS et leurs associations, elles représentent plus de la moitié (58%). Les institutions régionales ont une flotte qui présente une plus grande diversité en termes de catégories de véhicules. Les parts les plus importantes sont prises par les camions (28%), suivis des voitures et des camionnettes (23% pour chacune de ces catégories) et des MPV (15%). Les véhicules spécifiques représentent aussi une part importante des flottes, avec 10% des véhicules (p.ex. les véhicules pour la collecte des déchets ou ceux des pompiers). Les proportions des catégories de véhicules restent stables au fil des ans.

³⁴ Seules 2 intercommunales disposant d'une flotte de véhicules sont soumises aux dispositions de l'arrêté : Sibelga et Cremabru. Sibelga dispose d'une flotte de 416 véhicules motorisés, exclusivement des MPV, des camionnettes et des camions. En effet, les voitures de société sont immatriculées au nom de "Brussels Network Operations" (BNO), qui ne relève pas de l'arrêté Exemplarité. A côté de cela, Cremabru a une très petite flotte, de 3 véhicules seulement.

³⁵ En Région bruxelloise, 23 institutions régionales disposent d'un parc automobile, dont 5 ont une flotte de plus de 100 véhicules (hors vélos et remorques) : Agence Bruxelles Propreté (ABP - 824 véhicules) ; Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB - 330 véhicules - à l'exclusion des bus, trams et métros) ; Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU - 230 véhicules) ; Service public régional de Bruxelles (SPRB - 146 véhicules) ; Bruxelles Environnement (136 véhicules). Les autres institutions ont toutes une flotte de 10 véhicules tout au plus, composée principalement de voitures, et de quelques MVP et camionnettes.



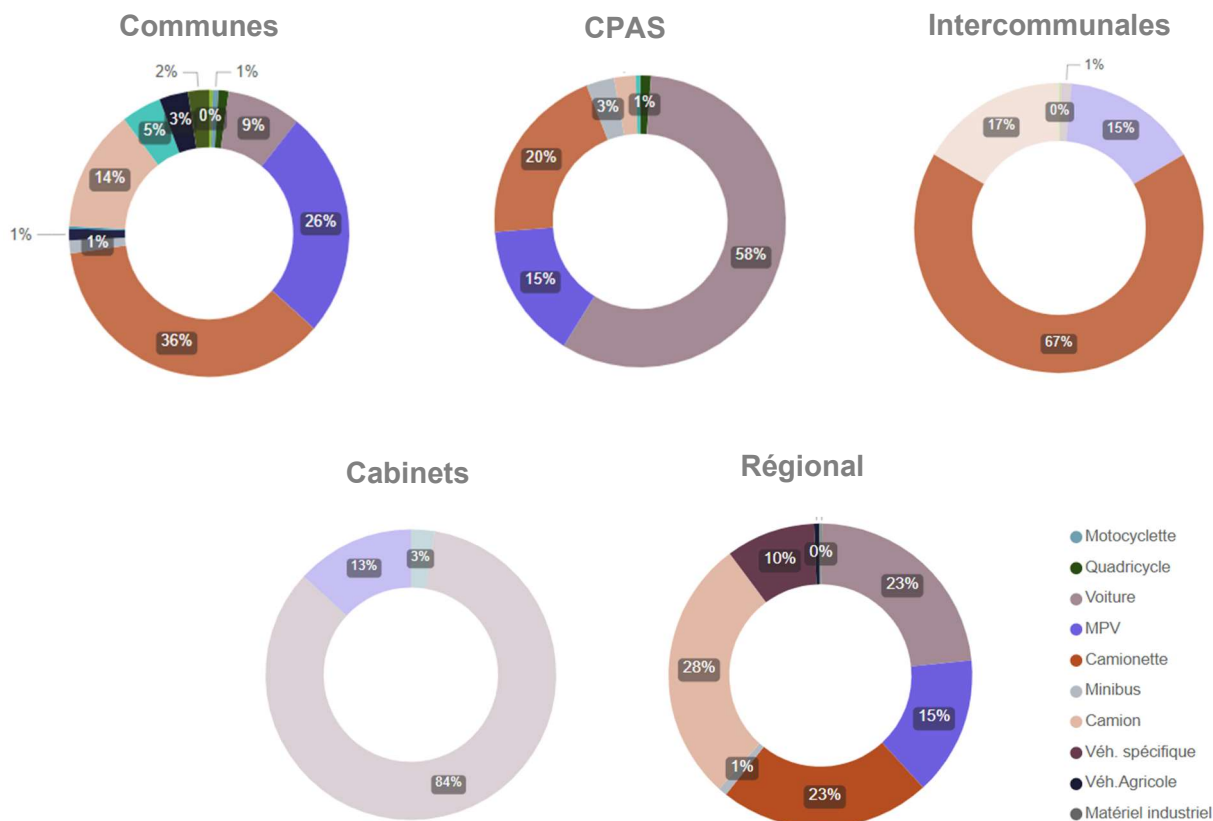


Figure 12 : Répartition en % des catégories de véhicules dans les flottes des différents groupes en 2024.

4.2. Performances environnementales des flottes

Par rapport à l'Ecoscore moyen des **voitures** de tous les pouvoirs publics bruxellois confondus (78), les voitures des pouvoirs publics régionaux ont en moyenne un point de plus (Ecoscore 79), les CPAS suivent la moyenne (78) et les communes font un peu moins bien avec un point en moins (77). Sous cette moyenne, on retrouve ensuite les voitures des cabinets (75) et des intercommunales (67)(voir figure 13). Les Ecoscore des voitures ont varié entre -2 et +2 points depuis 2023.

Comparé à 2015, la flotte de MPV a fait une grande progression en termes d'amélioration des performances environnementales (voir figure 13). L'Ecoscore moyen pour les **MPV** est de 71, soit une augmentation de 1 point par rapport à 2023. Les intercommunales font un peu mieux que cette moyenne, avec un Ecoscore moyen de 81, ce qui s'explique par le fait que la moitié roulent à l'électricité et l'autre moitié au gaz naturel. Les institutions régionales font également un peu mieux que la moyenne générale, avec un point de plus (Ecoscore 72), tandis que les communes, les cabinets et les CPAS se situent juste en dessous (69-70). Dans tous les groupes, l'Ecoscore moyen a augmenté de 0 à 3 points par rapport à 2023.



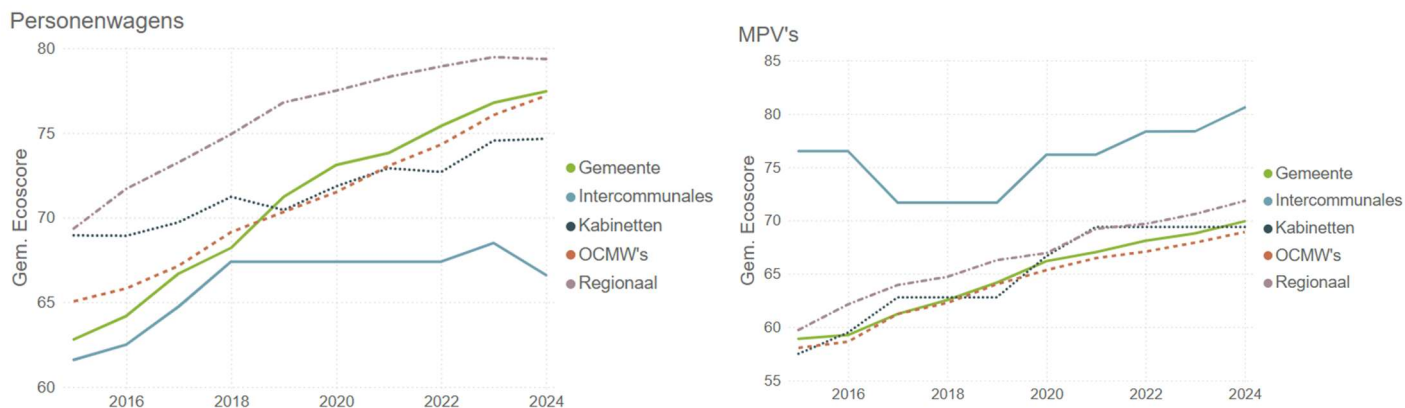


Figure 13 : Évolution de l'Ecoscore moyen des voitures (à gauche) et des MPV (à droite) par type d'instance publique.

4.3. Impact de la Zone de Basses Emissions (LEZ)

En complément à l'analyse du chapitre 3.4 de ce rapport, il convient d'analyser aussi l'impact de la LEZ bruxelloise sur les différents groupes de flottes publiques, tel que représenté au tableau 2.

Type d'instance	ZVE		<=2020		2022		2025		2028	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Communes	356	23%	3	0%	12	1%	268	18%	435	29%
Intercommunales	81	19%	0	0%	0	0%	72	17%	106	25%
Cabinets	17	49%	0	0%	0	0%	1	3%	2	6%
CPAS	71	17%	1	0%	15	4%	38	9%	68	16%
Régionales	408	23%	15	1%	24	1%	251	14%	469	27%
Total	933	23%	19	0%	51	1%	630	15%	1080	26%

Tableau 2 : Nombre cumulé en % de véhicules des pouvoirs publics bruxellois dans les codes de catégories concernés, qui ne sont pas autorisés dans la LEZ bruxelloise jusqu'au jalon 2028 inclus. Les 'VZE' sont des 'véhicules à zéro émission directe' qui ne sont pas soumis à la LEZ.

On constate ici que 23% des catégories de véhicules concernées sont des VZE (933 véhicules) et sont donc exemptées de la LEZ. C'est un avantage surtout pour les institutions régionales et les communes (part de 23% de VZE pour les 2 catégories).

Sur les 51 véhicules encore en circulation dans les flottes de 2024 alors qu'ils étaient déjà interdits dans la LEZ (marqués en rouge dans le tableau 2), il s'agit principalement de véhicules appartenant aux institutions régionales (24 véhicules), aux CPAS (15 véhicules) et aux communes (12 véhicules), essentiellement des camionnettes et des MPV. Il a été fait état d'une dérogation pour 47 véhicules (92%) qui n'étaient déjà plus autorisés dans la LEZ, mais il est possible que les 4 autres véhicules y aient également été éligibles (ou que les informations communiquées n'aient pas été complètes).

Les restrictions de 2025 auront l'impact le plus fort sur la flotte des communes et des intercommunales, où respectivement 18 et 17% des catégories de véhicules concernées seront impactés à ce moment-là (mais une partie pourra aussi bénéficier d'une dérogation). Au niveau des communes, cela représente 268 véhicules, principalement des camionnettes (114 véhicules), mais aussi des camions (94 véhicules) et 41 voitures. Ceci est détaillé dans le tableau 3. Dans le cas des intercommunales, 72 véhicules sont concernés, principalement des camions et des grosses camionnettes. Pour ces véhicules, des dérogations pourront être demandées ou un remplacement est à envisager.

Pour ce qui est des institutions régionales, 14% de leur flotte (251 véhicules) seront impactés par le jalon de 2025, contre 9% de la flotte (38 véhicules) pour les CPAS. Des dérogations sont possibles, ce qui permet de postposer un remplacement éventuel. Toutefois, le seuil ne prend effet qu'à partir de 2026, ce qui donne aux pouvoirs publics une année supplémentaire pour remplacer ces véhicules, le cas échéant.



D'autres véhicules seront visés par le jalon de 2028, mais une part importante d'entre eux aura déjà été remplacé ou pourra bénéficier d'une dérogation. Ces chiffres sont donc très indicatifs à l'heure actuelle.

Catégorie	Code catégorie	ZVE	<=2020	2022	2025	2028
Mobylette	L1-L2	5	0	0	0	2
Motocyclette	L3-L5	3	0	0	0	0
Quadricycle	L6-L7	40	0	0	0	0
Voiture	M1	107	1	2	41	59
MPV	N1 classe I	37	0	2	4	8
MPV	N1 classe II	69	0	1	7	10
Camionnette	N1 classe III	78	2	5	114	253
Minibus	M2	0	0	1	1	2
Bus	M3 classe I/II/A	1	0	1	5	5
Autocar	M3 classe III/B	1	0	0	2	2
Camion	N2 <=2610 kg	1	0	0	6	6
Camion	N2 >2610 kg	6	0	0	34	34
Camion	N3	8	0	0	54	54
Total		356	3	12	268	435
Part		23%	0%	1%	18%	29%

Tableau 3 : Nombre cumulatif en % de véhicules des COMMUNES bruxelloises dans les catégories concernées, qui ne sont pas autorisés dans la LEZ bruxelloise jusqu’au jalon 2028 inclus.

4.4. Conformité à l'Arrêté Exemplarité

En 2024, 105 nouvelles voitures ont été mises en service par les pouvoirs publics bruxellois: 11 par les communes, une par les cabinets, 42 par les CPAS et leurs associations, et 51 par les institutions régionales. Une nouvelle voiture diesel (un plug-in hybride diesel) a tout de même été mise en service. La valeur-seuil de l'Ecoscore est en outre respectée pour 71% des voitures.

Pour ce qui est des MPV, un total de 115 nouveaux véhicules ont été intégrés en 2024 : 48 par les communes, 21 par les intercommunales, 2 par les CPAS et leurs associations, et 44 par les institutions régionales. 2 véhicules diesel ont tout de même été mis en service et la valeur-seuil a été respectée pour 73% des véhicules.

Les voitures qui n’atteignent pas le seuil appartiennent quasiment toutes aux pouvoirs publics régionaux et aux CPAS et leurs associations, et représentent respectivement 41% et 19% des nouveaux achats. Pour les MPV, la plupart des véhicules en dessous de la valeur-seuil de l'Ecoscore sont des MPV neufs appartenant aux autorités régionales et aux communes, représentant respectivement 36% et 31% des nouveaux achats.

Le tableau 4 donne un aperçu de ces données par groupe d'institutions publiques.

	Voitures						MPV					
	# nouveau	Diesel		< seuil Ecoscore			# nouveau	Diesel		< seuil Ecoscore		
		#	%	#	%			#	%	#	%	
Communes	11	0	0%	1	9%		48	1	2%	15	31%	
Intercommunales	0	0	--	0	--		21	0	0%	0	0%	
Cabinets et parlement	1	0	0%	0	0%		0	0	--	0	--	
CPAS	42	0	0%	8	19%		2	0	0%	0	0%	
Institutions régionales	51	1	2%	21	41%		44	1	2%	16	36%	
Parc total	105	1	1%	30	29%		115	2	2%	31	27%	

Tableau 4 : Aperçu de la conformité des nouvelles voitures et MPV par rapport à l'interdiction du diesel et à la valeur-seuil de l'Ecoscore pour 2024.



4.5. Véhicules Zéro émission directe (VZE)

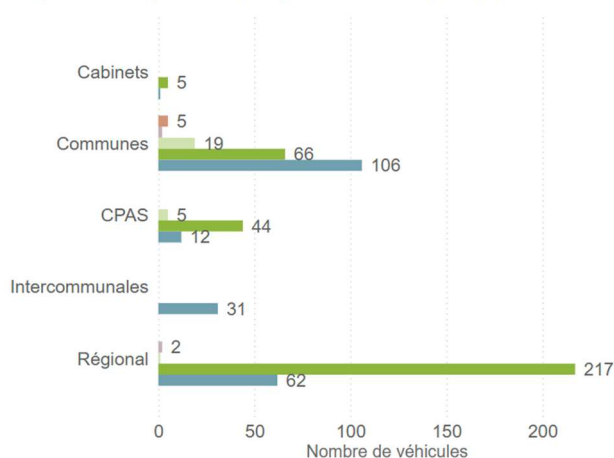
Des véhicules électriques à pile à combustible, fonctionnant à l'hydrogène, sont intégrés dans les flottes des pouvoirs publics depuis 2022. Concrètement, il s'agit d'un camion poubelle de Bruxelles Propreté roulant à l'hydrogène. Étant donné que cette technologie ne produit pas non plus d'émissions d'échappement, nous ne parlons plus seulement de "véhicules électriques à batterie" (VEB), mais de "véhicules zéro émission directe" (VZE), bien qu'il s'agisse encore principalement de VEB. Les véhicules à hydrogène roulent eux aussi uniquement à l'électricité, comme les VEB, mais dans leur cas, une pile à combustible convertit l'hydrogène gazeux (ainsi que l'oxygène) en électricité, laquelle ne provient donc pas d'une batterie comme dans le cas des VEB.

Les pouvoirs publics bruxellois comptent dans leur parc automobile au total 830 véhicules entièrement électriques (hors vélos (cargo)), soit 19% du parc. C'est 170 de plus qu'en 2023, année où ils avaient une part de 15%. Ces VZE se trouvent principalement parmi les voitures (332), les MPV (212) et les camionnettes (200 véhicules), mais il y a également 29 véhicules spécifiques, 25 quadricycles, 5 cyclomoteurs, 4 motos, 9 véhicules industriels, 6 véhicules agricoles, 2 minibus, 1 autocar et 2 camions (dont un à hydrogène) qui sont entièrement électriques. Jusqu'en 2022, de nombreux quadricycles (ex. Renault Twizy) étaient inclus dans les voitures, mais depuis le précédent rapport (2023), ils forment une catégorie distincte, qui doit toutefois être considérée avec les voitures pour le quota d'électrification.

La figure 14 ci-dessous indique le nombre de VZE au niveau des véhicules L, des voitures et des MPV et ce, pour les différents groupes d'institutions publiques (à gauche en chiffres, à droite en pourcentages). Il s'agit de tous les groupes pour lesquels il existe une obligation d'électrification à partir de 2023 (pour les cyclomoteurs) ou 2025 (motos, quadricycles, voitures et MPV). Ce sont surtout les institutions régionales et les communes qui comptent un nombre important de VZE dans leur flotte. Pour les institutions régionales, cela signifie que 52% de leurs voitures et 23% de leurs MPV sont électriques (ainsi que les 2 motos et le quadricycle). Quant aux voitures des communes, 47% d'entre elles sont entièrement électriques, de même que 25% des MPV, soit une augmentation de respectivement 6% par rapport à l'an passé pour chacune des catégories. Les 19 quadricycles sont également électriques. Sur l'ensemble du parc, 40% des voitures et 26% des MPV sont entièrement électriques, soit une progression respectivement de 3 et 8% par rapport à l'année précédente. Tous les quadricycles, 63% des cyclomoteurs et 29% des motos roulent sans émissions.

Nombre de VZE par type d'instance

Catégorie ● Mobylette ● Motocyclette ● Quadricycle ● Voiture ● MPV



Part de VZE par type d'instance

Catégorie ● Mobylette ● Motocycl... ● Quadric... ● Voiture ● MPV

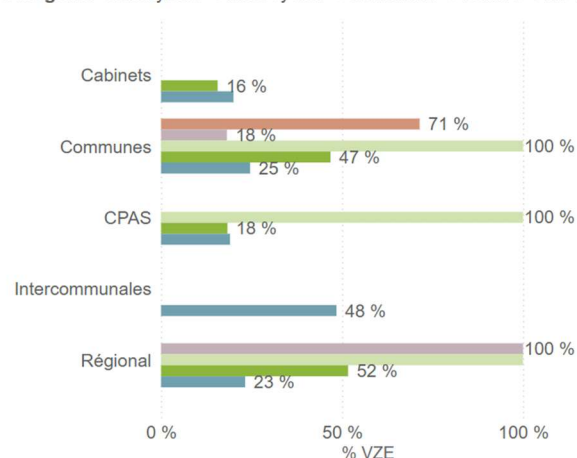


Figure 14 : Nombres (à gauche) et pourcentages (à droite) de véhicules 'zéro émission directe' (VZE) - cyclomoteurs, motos, quadricycles, voitures et MPV - par groupe de pouvoirs publics en 2024.

À titre comparatif : La Région bruxelloise comptait fin 2024 un total de 23.860 VZE immatriculés (voitures électriques à batterie et à l'hydrogène), soit 7,1% du parc total³⁶. Il s'agit d'une augmentation de 51% sur un an. Les pouvoirs publics bruxellois ont une part de 40 % de VZE. Cela signifie que sur l'ensemble des VZE immatriculés à Bruxelles, 1,1 % appartiennent aux pouvoirs publics bruxellois (1,3 % en 2023 et 10 % en 2019), une part qui diminue chaque année en raison de l'augmentation rapide de l'électrification globale et de la part limitée des pouvoirs publics dans le parc total.

³⁶ Statistiques du parc automobile bruxellois (2008-2024) consultables en ligne via l'outil de visualisation des données à l'adresse <https://ecoscore.be/fiches>.



Depuis 2015, le nombre de VZE a fortement augmenté parmi les pouvoirs publics bruxellois (figure 15). Alors qu'à l'époque, on comptait 72 véhicules électriques dans la catégorie des voitures et des quadricycles, ce chiffre est 5x plus élevé en 2024 (357 au total). Parmi les pouvoirs publics régionaux, nous avons constaté une forte électrification et le nombre le plus élevé de VZE depuis 2018. Depuis 2023, les CPAS (et les associations) ont également entamé une forte augmentation. Dans les communes, l'électrification des voitures semble être plus progressive.

Les MPV sont passés de 15 VEB en 2015 à un total de 212 véhicules en 2024, soit au moins 14 fois plus. Les communes connaissent une très forte croissance depuis 2018 et représentent la moitié de tous les MPV électriques des pouvoirs publics. Les pouvoirs publics régionaux et les intercommunales connaissent également une nette croissance³⁷, alors que l'électrification au niveau des CPAS est encore un peu plus balbutiante.

L'électrification se déploie clairement parmi les différents groupes de pouvoirs publics bruxellois, tant pour les véhicules L que pour les véhicules légers et les camionnettes. Pour cette dernière catégorie, il n'y a pas d'obligation ni de quota pour opter pour des VZE à partir de 2025, mais une forte augmentation est néanmoins déjà observée, en particulier au sein des communes et des intercommunales (Sibelga) ces 2 dernières années. 200 camionnettes électriques sont déjà utilisées par les autorités bruxelloises (voir figure 16).

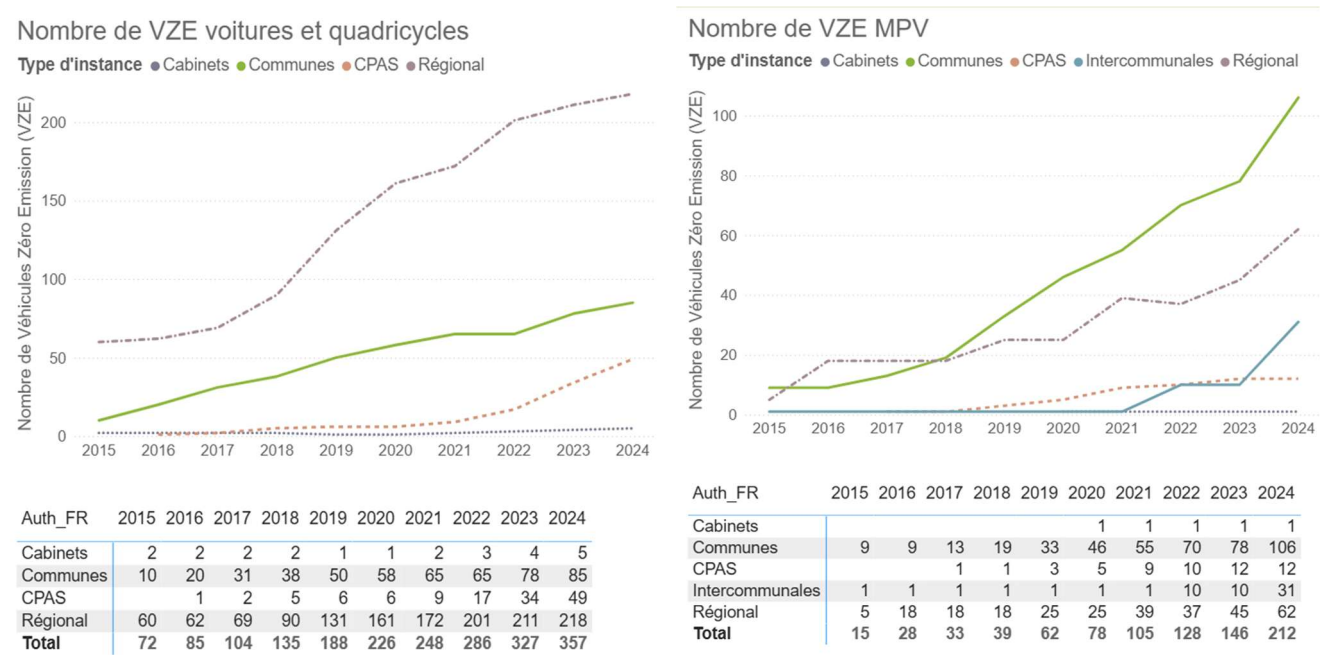


Figure 15 : Évolution du nombre total de véhicules zéro émission directe (VZE) par type de pouvoirs publics entre 2015 et 2024. La figure de gauche montre les voitures et les quadricycles, tandis que la figure de droite montre les MPV.

³⁷ La baisse des chiffres au niveau des pouvoirs publics régionaux observée en 2022 est probablement due davantage aux corrections de la catégorie de véhicules qu'à la suppression de VZE de la flotte.



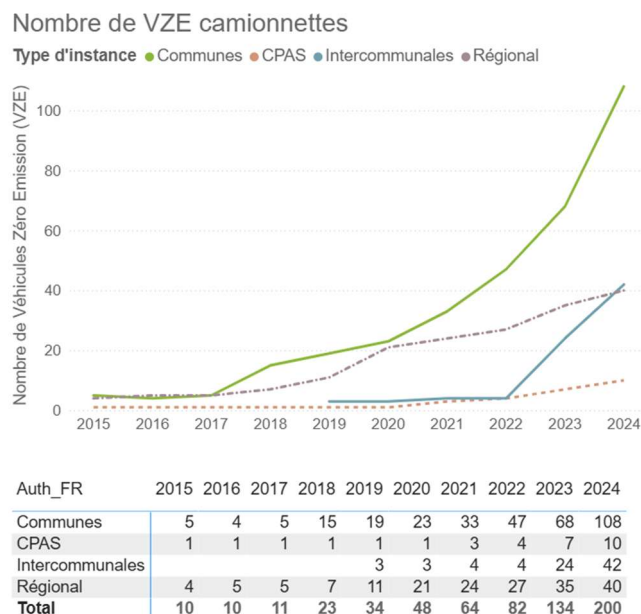


Figure 16: Évolution du nombre total de camionnettes zéro émission directe par type de pouvoirs publics entre 2015 et 2024.

5. MONITORING DU MARCHÉ DES VEB

Plusieurs obstacles subsistent lors du choix d'un véhicule électrique à batterie (VEB), ce qui fait que les pouvoirs publics hésitent parfois à les inclure dans leur flotte. Ces obstacles concernent généralement l'offre du marché, le prix d'achat et l'autonomie, qui évoluent cependant tous considérablement dans le bon sens. Afin que les pouvoirs publics puissent surmonter ces obstacles et pour encourager l'intégration des VEB, y compris pour les camionnettes de plus grande taille, Bruxelles Environnement effectue un ["monitoring du marché des VEB"](#). Ce monitoring est proposé sous forme de fiches par catégorie de véhicules, mises à jour deux fois par an³⁸, appliquées spécifiquement au contexte des pouvoirs publics bruxellois (fiscalité, types de véhicules, utilisation, etc.). Ces fiches comportent les données suivantes sur le marché des véhicules électriques en Belgique, ventilées par catégorie de véhicules :

- Nombre de modèles électriques disponibles, répartition et autonomie moyenne, prix catalogue, capacité de la batterie, capacité de recharge et masse de référence (ces 2 dernières ne concernent pas les voitures) ;
- Répartition de tous les modèles de véhicules électriques disponibles par prix catalogue et par autonomie;
- Comparaison des coûts électrique versus thermique sur toute la durée d'utilisation (approche 'Total Cost of Ownership').

Le tableau 5 et la figure 17 présentent un résumé du monitoring de marché le plus récent (août 2024). L'évolution des principaux indicateurs est également comparée sur les 2 mises à jour des fiches (octobre 2023 et août 2024).

Offre sur le marché belge dd 08/2024	Nombre de modèles		Autonomie moy.		Prix catalogue moy.		Capacité moy. de batterie	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Petites Voitures Electriques y compris Microcars (M1)	31	56	360 km	321 km	33.092 €	27.701 €	52 kWh	42 kWh
MPV Electriques (M1 et N1 classe I et II)	24	27	266 km	267 km	35.046 €	32.840 €	50 kWh	40 kWh
Petites Camionnettes Electriques (N1 classe I et II)	9	15	269 km	318 km	32.300 €	32.928 €	48 kWh	48 kWh
Camionnettes Electriques Moyennes (N1 classe II et III)	23	24	293 km	268 km	42.753 €	40.863 €	62 kWh	59 kWh
Grandes Camionnettes Electriques (N1 classe II et III)	34	39	269 km	339 km	65.191 €	58.781 €	59 kWh	85 kWh

Tableau 5 : Résumé et évolution de l'offre de marché des Véhicules électriques à batterie (Monitoring du marché des VEB août 2024)

³⁸ La dernière mise à jour date toutefois d'août 2024 et sera reprise début 2026, en raison de la fin et de la reprise du marché.



Comparaison TCO VEB vs modèle thermique

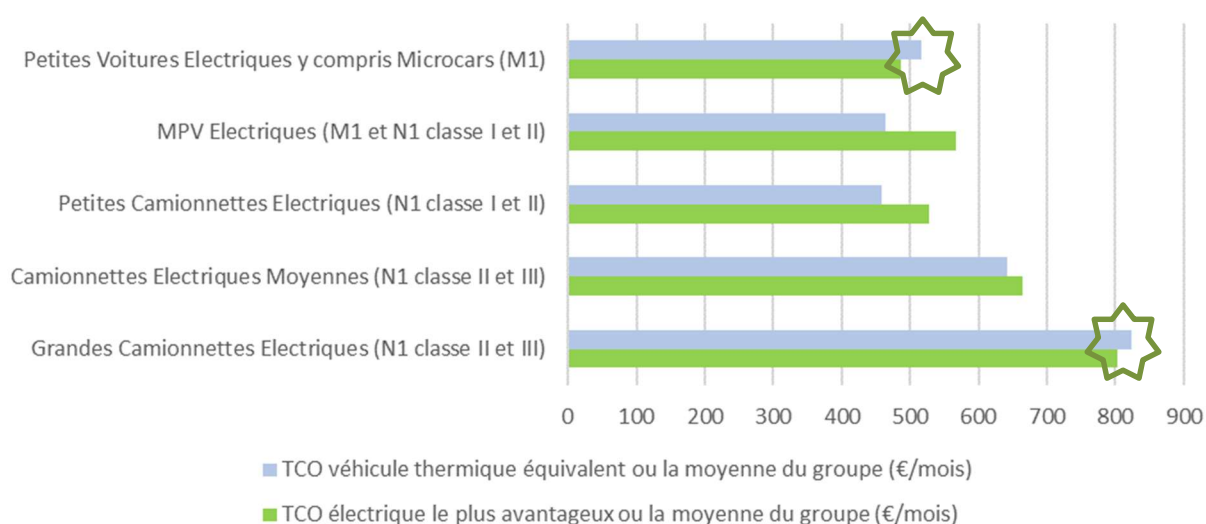


Figure 17: Comparaison du Total Cost of Ownership (TCO) entre un VEB et ses équivalents thermiques. Si le TCO d'une catégorie de véhicules donnée est plus favorable au VEB, il est comparé à son équivalent thermique correspondant (essence ou diesel) et signalé par une étoile. Dans le cas contraire, le TCO moyen du groupe de véhicules est indiqué (Monitoring du marché des VEB, août 2024).

Ce monitoring montre qu'il existe déjà une large gamme de VEB, allant de la petite voiture à la grande camionnette, avec une autonomie certainement suffisante pour le type d'utilisation des pouvoirs publics bruxellois. Toutefois, de nombreuses institutions ont également besoin de véhicules dotés d'un équipement spécifique ou d'une capacité de remorquage supplémentaire, pour lesquels le marché doit encore se développer. Les VEB sont plus chers à l'achat que leur équivalent thermique, mais en raison du faible prix de l'énergie et de leur efficacité en termes de consommation, ils sont beaucoup moins chers à l'utilisation et à l'entretien. Cependant, malgré le peu de kilomètres parcourus en moyenne par les véhicules des pouvoirs publics³⁹, le TCO s'avère plus avantageux pour les VEB dans le cas des voitures et des grosses camionnettes. En revanche, parmi les modèles étudiés, le TCO est toujours plus élevé pour les MPV, les petites et moyennes camionnettes électriques.

Les fiches de monitoring sont actualisées régulièrement, ce qui permet de suivre de près les tendances du marché et l'évolution du TCO.

6. CONCLUSION

Les institutions publiques bruxelloises, avec 4338 véhicules motorisés, représentent moins de 1% du parc automobile bruxellois global. 9,5% de la flotte a été renouvelée au cours de l'année écoulée. Ce chiffre est à nouveau similaire à celui des années précédentes, après une baisse en 2023. Cela pourrait indiquer que l'attitude attentiste de l'année dernière est abandonnée et que les mesures nécessaires sont prises en vue de l'électrification obligatoire des nouveaux véhicules légers (2025) et du respect du nouveau jalon de la LEZ (2025).

L'électrification est bien engagée à tous égards : 40% de toutes les voitures et 26% de tous les MPV sont actuellement des VZE. Parmi les nouveaux MPV, on observe même un véritable *boom* de l'électrification au cours de l'année écoulée, puisque pas moins de 63% d'entre eux sont entièrement électriques. Par ailleurs, même tous les quadricycles sont à zéro émission directe, de même que 63% des cyclomoteurs et un tiers des motos. Les VZE sont également de plus en plus souvent inclus dans les autres catégories de véhicules. Pour ce qui est des camionnettes, le CNG connaît une forte croissance, avec une part de 40% de la flotte totale, mais il y a aussi 15% de VZE.

Parmi les voitures, il n'y a pratiquement plus de voitures diesel (3%) et, parmi les voitures à essence (avec une part de 56%), la majorité sont des (plug-in) hybrides. Dans cette catégorie, il y a aussi une forte utilisation de la formule de leasing (64%), qui accélère le rajeunissement. Parmi les MPV également, les véhicules diesel disparaissent (8%) au profit des véhicules à essence (58%) et des véhicules électriques à batterie (26%).

³⁹ Le monitoring du marché des VEB ayant servi d'hypothèse : 11.000 km/an pour les voitures et 7.500 km/an pour les camionnettes. Toutes les hypothèses et la méthodologie se trouvent dans l'introduction des fiches.



Avec un Ecoscore moyen de 78, les pouvoirs publics font jusqu'à 10 points de mieux que la moyenne des voitures du parc bruxellois.

Pour les MPV, la moyenne est de 70. Les flottes publiques sont donc plus performantes que la flotte bruxelloise globale à tous points de vue, et montrent clairement l'exemple. La politique menée en matière d'exemplarité porte donc manifestement ses fruits.

Malgré l'interdiction prévue par l'arrêté Exemplarité et contrairement à l'an passé, quelques nouveaux véhicules diesel ont tout de même été mis en service en 2024 (1 voiture et 2 MPV). La valeur-seuil de l'Ecoscore a été atteint pour 71% des voitures et 73% des MPV, ce qui représente une amélioration par rapport à l'année précédente uniquement pour les MPV, mais reste un point d'attention pour tous les futurs achats ou contrats de leasing.

Une Zone de Basses Emissions (LEZ) est en vigueur sur le territoire bruxellois depuis le 1er janvier 2018. Sur la base de la composition des flottes publiques à la fin de 2024, 51 véhicules (1 % de la flotte) étaient déjà impactés par les restrictions en 2022 ou avant, mais sont en principe autorisés à circuler avec une dérogation. Avec le jalon de 2025 (qui sera appliqué en 2026), lorsque les camions et les véhicules L seront également inclus dans la LEZ, un total de 630 véhicules (15% de la flotte) sera impacté. Il s'agit principalement de camionnettes et de camions. C'est déjà 5% de moins que l'an passé et la diminution se poursuivra encore à l'approche de la date butoir. Il existe toutefois plusieurs dérogations que les autorités publiques peuvent invoquer, notamment pour les véhicules affectés à l'entretien des infrastructures et des installations d'utilité publique. Ces dérogations pourront retarder certains remplacements, mais il est néanmoins important que les pouvoirs publics prennent leurs précautions à temps par rapport aux prochains jalons de la LEZ.

Bruxelles Environnement propose un soutien spécifique pour accompagner les pouvoirs publics dans cette transition vers des véhicules plus écologiques. Le « Facilitateur Mobility & Fleet » peut accompagner les pouvoirs publics et les entreprises bruxelloises dans la transition vers une mobilité durable et l'électrification du parc automobile. Par ailleurs, le « Facilitateur Infrastructure de recharge » est disponible pour toutes les questions relatives à la réglementation, à la sécurité, à la connexion au réseau et à des accompagnements sur mesure. La centrale d'achat pour le leasing opérationnel que Bruxelles Environnement a renouvelée en 2023 a encore davantage diversifié les types de véhicules électriques (minibus et véhicules utilitaires). Sibelga dispose également d'une centrale similaire ("MobiClick") pour l'achat d'utilitaires électriques et de bornes de recharge. Sibelga apporte également son soutien aux pouvoirs publics pour l'analyse technique et le suivi lors de l'installation de l'infrastructure de recharge. L'échange de bonnes pratiques et d'expériences est un élément nécessaire que Bruxelles Environnement entend développer, notamment via les facilitateurs « Mobility & Fleet » et « Infrastructure de recharge », et la newsletter « Flottes publiques »⁴⁰. Vous trouverez plus d'informations sur les différentes mesures d'aide pour les pouvoirs publics et sur l'arrêté 'Exemplarité' sur le [site Internet](#) de Bruxelles Environnement.

⁴⁰ Vous pouvez vous inscrire à cette newsletter en envoyant un mail à : pdebvp@environnement.brussels.



ANNEXE 1 : Réaction des institutions concernées

L'arrêté Exemplarité concerne 80 institutions publiques disposant d'un parc automobile. Elles sont réparties comme suit :

- Bruxelles Ville et les 18 communes de la RBC;
- 19 CPAS et 8 associations de CPAS;
- 2 intercommunales;
- 23 institutions régionales;
- 8 cabinets ministériels;
- le Parlement de la RBC.

Pour ce qui est des **intercommunales**, seules Sibelga et l'Intercommunale de Crémation (Cremabru) relèvent de l'Arrêté. Vivaqua et Brutélé sont des intercommunales interrégionales, auxquelles l'Arrêté ne s'applique pas. Suite à la fusion d'Hydrobru et de Vivaqua fin 2017, Hydrobru ne fait plus non plus partie des intercommunales concernées. Il y a par ailleurs 2 petites intercommunales qui ne disposent pas de flotte (Intercommunale d'Inhumation et Brulabo).

Parmi les **institutions régionales**, certaines ne disposent pas non plus de flotte. Il s'agit du Fonds de Garantie bruxellois, de Brupartners, d'Evoliris, du Fonds de la Politique de l'eau, de l'ADT⁴¹, de l'ERAP⁴², de Homegrade⁴³ et du Fonds de Refinancement des Trésoreries communales. Innoviris n'a plus non plus de parc automobile et Research in Brussels n'existe plus. Ces institutions ne sont pas comptabilisées avec les 23 institutions régionales. Ce groupe compte 1 nouvelle institution (depuis 2024), le Fonds du Logement, qui dispose de son propre parc automobile.

Il convient de noter à cet égard que le matériel roulant (bus, trams, métros, etc.) utilisé par la STIB comme élément du réseau de transport public bruxellois, ne fait pas partie de la flotte concernée.

Les **associations de CPAS** sont également reprises dans les analyses. Sur les six associations connues⁴⁴, deux (l'asbl Sin-Energie et Ateliers des Tanneurs) ont indiqué ne pas avoir de flotte. Depuis le rapport sur les flottes de 2018, les hôpitaux bruxellois du réseau Iris sont également repris dans ce groupe (5 au total). Renobru n'est plus repris dans les analyses car il a été dissous depuis octobre 2022 et sa flotte intégrée à celle du CPAS de la Ville de Bruxelles.

La **ville de Bruxelles, les communes bruxelloises, les CPAS, le parlement et les cabinets** disposent tous d'une flotte.

66% de toutes ces institutions sont également soumises aux obligations du plan de déplacements d'entreprise.

Au total, les 80 institutions ayant un parc automobile nous ont transmis le rapport annuel relatif à la flotte de 2024. Parmi elles, 55 (69%) ont respecté la date limite de soumission du rapport (au plus tard le 31 janvier 2025), soit 8% de plus que les années précédentes.

A l'échéance du délai, plusieurs rappels ont été envoyés, à savoir:

- Des e-mails le 14/01/2025 et le 21/02/2025;
- Une lettre recommandée le 03/04/2025.

Etant donné que nous n'avons pas reçu les rapports de tous les pouvoirs publics concernés chaque année, qu'il y a eu plusieurs réformes au sein des institutions proprement dites (fusions, restructurations) et que de nouvelles institutions s'ajoutent régulièrement à la liste de celles soumises à l'obligation, il convient de faire preuve de circonspection dans l'évaluation de l'évolution annuelle. En outre, les informations reçues ne sont pas étayées par des documents, et sont supposées correctes et complètes.

⁴¹ Agence de Développement Territorial

⁴² Ecole régionale d'Administration publique

⁴³ L'asbl Homegrade est née en 2017 de la fusion des asbl Centre urbain et Maison de l'énergie

⁴⁴ Les Cuisines Bruxelloises – De Brusselse Keukens (Restobru), Renobru (anciennement 'Projet X'), Wolu-Facilities, ASBL Sin-Energie, Ateliers des Tanneurs, Les Maisons de Quartier – De Buurthuizen



ANNEXE 2 : Aperçu des codes de catégories

- M1 : voitures comportant 8+1 places assises au maximum
- M2 : minibus comportant plus de 8+1 places assises et ayant une masse maximale de 5000 kg
- M3 Classe I/II/A : autobus de >5000 kg, construits pour le transport de passagers debout ou assis et debout (type autobus urbain)
- M3 Classe III/B : autobus de >5.000 kg construits exclusivement pour le transport de passagers assis (type autocar de tourisme)
- N1 : véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3500 kg
- N2 : camions et tracteurs dont la masse maximale dépasse 3.500 kg sans dépasser 12.000 kg
- N3 : camions et tracteurs de > 12.000 kg
- L1 : véhicules à deux roues d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et d'une vitesse maximale n'excédant pas 45 km/h
- L2 : véhicules à trois roues d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et d'une vitesse maximale n'excédant pas 45 km/h
- L3 : véhicules à deux roues d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ ou d'une vitesse maximale supérieure à 45 km/h
- L4 : véhicules à trois roues asymétriques (SIDE CAR) d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ ou d'une vitesse maximale supérieure à 45 km/h
- L5 : véhicules à trois roues symétriques (TRICYCLE) d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ ou d'une vitesse maximale supérieure à 45 km/h
- L6 : véhicules légers à quatre roues dont la masse à vide ne dépasse pas 350 kg, dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h et dont la puissance maximale nette ne dépasse pas 4 kW
- L7 : véhicules légers à quatre roues dont la masse à vide ne dépasse pas 400 kg, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ ou dont la vitesse maximale est supérieure à 45 km/h, et dont la puissance maximale nette ne dépasse pas 15 kW
- O : remorques (y compris les semi-remorques)
- T : tracteurs agricoles ou forestiers à roues
- C : tracteurs agricoles et forestiers à chenilles
- R : remorques agricoles et forestières
- S : machines tractées interchangeables
- U : machine mobile



ANNEXE 3 : Explication des caractéristiques du véhicule

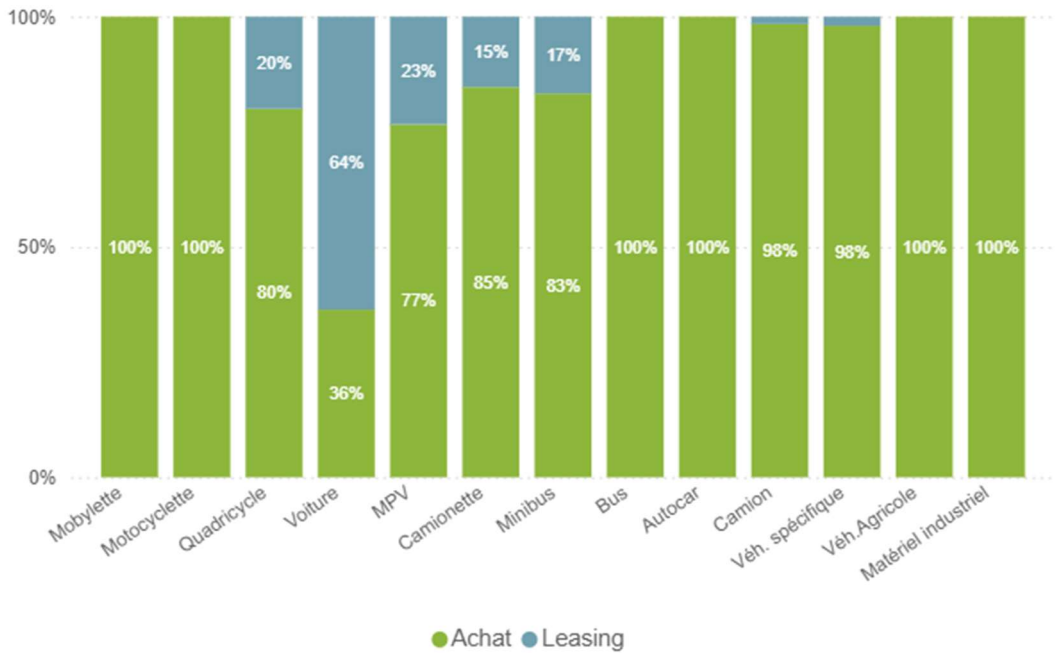


Figure 18: Part de l'achat et du leasing en 2024 par catégorie de véhicules des pouvoirs publics bruxellois.

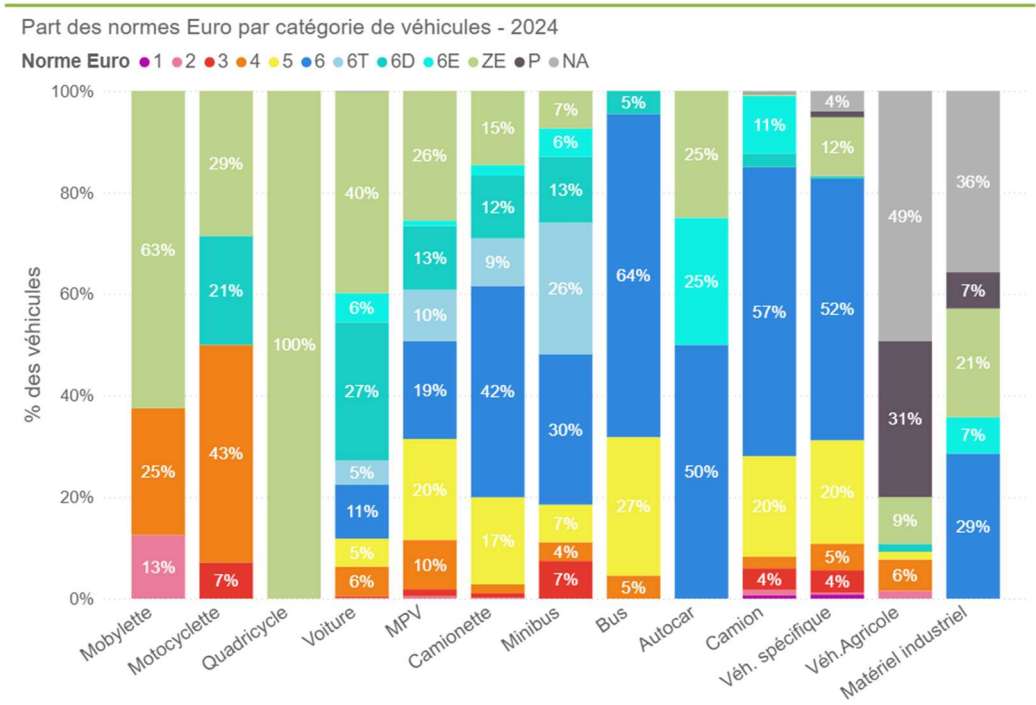


Figure 19: Répartition des normes Euro et des véhicules "zéro émission" (ZE) par catégorie de véhicules des pouvoirs publics bruxellois en 2024 (P = phase ; NA = norme Euro non connue ; 6T = Euro 6Dtemp).



Utilisation annuelle en moyenne - 2024

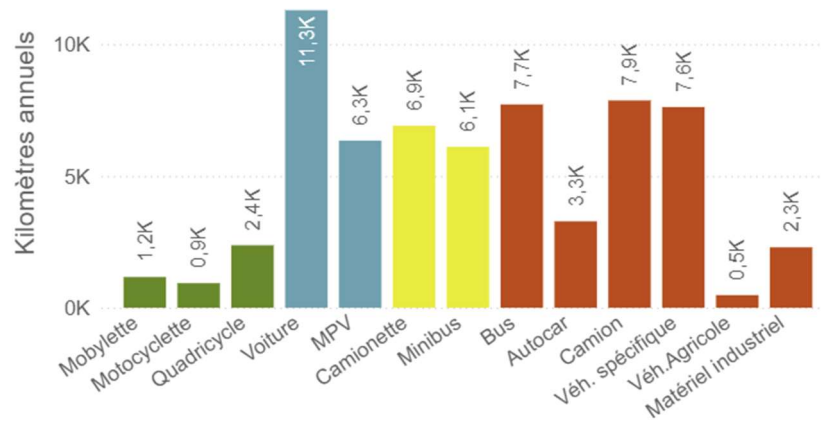


Figure 20: Kilométrage annuel moyen parcouru en 2024 par catégorie de véhicules des pouvoirs publics



02 775 75 75
WWW.LEEFMILIEU.BRUSSELS

Rédaction : N. Sergent

Comité de lecture: A. Gérard

Editeurs responsables: B. Dewulf & B. Willocx, Avenue du Port 86C/3000 - 1000 Bruxelles

