

EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT AU SEIN DES POUVOIRS PUBLICS LOCAUX ET RÉGIONAUX BRUXELLOIS

ÉVALUATION DES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES FLOTTES DE VÉHICULES EN 2022



© MERLIN MEURICE

SEPTEMBRE 2023

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

1. INTRODUCTION	3
2. L'ARRETE 'EXEMPLARITE'	3
2.1. Critères pour le choix du véhicule.....	4
2.2. Critères environnementaux lors de l'attribution	4
2.3. Gestion durable de la flotte et des voitures électriques dans le plan de déplacements d'entreprise	4
3. Institutions concernées	5
4. Réponse des institutions concernées	6
5. Caractéristiques du parc automobile global	6
5.1. Catégories de véhicules.....	6
5.2. Âge moyen.....	7
5.3. Achat ou leasing.....	8
5.4. Répartition des normes Euro	9
5.5. Type de carburant.....	10
5.6. Impact de la zone de basses émissions (LEZ - Low Emission Zone)	12
5.7. Performances environnementales du parc automobile global et du parc de véhicules neufs (Écoscore) .	13
5.8. Conformité avec l'arrêté sur l'exemplarité	15
5.9. Utilisation des véhicules.....	18
6. Comparaison des parcs automobiles selon le type de pouvoir public	19
6.1. Catégories de véhicules.....	20
6.2. Performances environnementales des parcs de véhicules	21
6.3. Impact de la zone de basses émissions (LEZ - Low Emission Zone)	22
6.4. Conformité avec l'arrêté sur l'exemplarité	24
6.5. Véhicules zéro émission directe (VZE).....	27
7. Conclusion	29

1. INTRODUCTION

La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est confrontée à des défis majeurs pour améliorer la qualité de l'air. C'est pourquoi, il convient de s'attaquer prioritairement aux concentrations élevées de particules fines et de dioxyde d'azote auxquelles les citoyens sont exposés. On sait que le transport motorisé et en particulier, les nombreux 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 Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a adopté un arrêté¹ 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 2021² et le 18 mai 2022³ des arrêtés de modification ont été adoptés. Ils visent notamment à accélérer l'intégration de véhicules 'zéro émission'⁴ dans les flottes publiques. Vous trouverez plus d'informations concernant 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'Ecoscore 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.

Ce rapport d'évaluation a pour but de faire une analyse des données transmises pour la 9^e année consécutive par les pouvoirs publics bruxellois, en application de l'arrêté. Il s'agit donc de la composition des parcs automobiles au 31 décembre 2022 et des véhicules qui ont été mis en service en 2022. A ce moment-là, l'arrêté était en vigueur depuis huit ans et demi.

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' au sein des pouvoirs publics bruxellois.

2. L'ARRETE 'EXEMPLARITE'

L'Arrêté 'Exemplarité' du 15/05/2014 et les arrêtés de modification 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 MPV⁵, 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) feront partie du champ d'application de l'arrêté à partir de 2023.

¹ [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.](#)

² https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=fr&pub_date=2021-03-25&caller=summary&numac=2021030468

³ https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2022/06/01_2.pdf#Page171

⁴ Sont visés ici les véhicules sans émission au niveau du pot d'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.

⁵ 'Multi-Purpose Vehicle', véhicule à usage mixte, p.ex. de type Renault Kangoo, Citroën Berlingo. Attention : les camionnettes légères de catégorie N1 avec une masse de référence de maximum 1760 kg sont considérées comme des 'MPV' en vertu de l'arrêté de modification du 19/05/2022.



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 2022, la valeur-seuil de l'Ecoscore était de 76 et de 69 pour les MPV. Les valeurs-seuils augmentent généralement d'un point par an. En ce qui concerne les voitures personnelles et les MPV, la valeur seuil pour 2022 reste toutefois exceptionnellement égale à celle de l'année actuelle, ce qui permettra de compenser en partie le cycle de test WLTP⁶ plus strict. L'arrêté de modification du 04/03/2021 énonce en outre qu'à partir du 1^{er} janvier 2025, seules des voitures personnelles et MPV 'zéro émission'⁷ pourraient encore être acquis ou pris en leasing.

En vertu du nouvel arrêté de modification du 19/05/2022, les nouveaux **cyclomoteurs** (catégories L1-L2) doivent être exclusivement de type 'zéro émission' à partir du 1^{er} janvier 2023. Quant aux **motos** (catégories L3-L7), elles seront soumises à cette obligation à partir du 1^{er} janvier 2025, comme les voitures personnelles et les MPV.

Il n'y a pas d'Ecoscore-seuil pour les **camionnettes, les camions et les autobus** mais l'option du 'zéro émission' (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 pour toutes les classes des camionnettes et pour les camions (catégorie N2) de <2610 kg au moins l'Euro 6D ou VI-D ; pour les camions plus lourds (N2 >2610 kg et N3) et les bus/autocars au moins Euro VI-E. Les bus de la STIB ne sont pas soumis aux dispositions de l'arrêté mais directement au COBRACE (Art. 2.4.6), qui prévoit que seuls des bus 'zéro émission' peuvent encore être achetés / mis en service à partir du 01/01/2025.

2.2. CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX LORS DE L'ATTRIBUTION

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 en mode électrique 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 (NOx), d'hydrocarbures ne contenant pas de méthane (NMHC) et de fines particules (PM₁₀).

2.3. GESTION DURABLE DE LA FLOTTE ET DES VOITURES ÉLECTRIQUES DANS LE PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE

L'arrêté Exemplarité prévoit 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), doivent intégrer les actions suivantes dans leur plan d'action :

- une analyse de la composition du parc automobile (notamment les Ecoscore) et de son utilisation (notamment le nombre de kilomètres parcourus) (voitures et MPV);
- les objectifs pour améliorer les performances environnementales de leur parc automobile, réduire les kilomètres parcourus pour les déplacements de service, réduire le parc automobile ou le remplacer partiellement par des vélos (électriques) et/ou des voitures électriques;

⁶ 'WLTP' signifie 'Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure'; il remplace l'ancienne méthode de test 'NEDC' (New European Driving Cycle). 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.

⁷ 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).



- les mesures qui seront mises en œuvre afin d'atteindre ces objectifs.

Ces éléments devaient être fournis pour la première fois à Bruxelles Environnement au plus tard le 31 décembre 2015. Le plan d'action suivant devait être remis pour le 31/01/2018 et ensuite, tous les 3 ans, via un formulaire spécifiquement prévu à cet effet. Le plan suivant devait être introduit pour le 31/01/2022, soit un an plus tard que ce que prévoyait l'Arrêté, étant donné que les délais relatifs aux plans de déplacements d'entreprises – auxquels le plan d'action est lié – ont été reportés d'un an en raison de la pandémie du coronavirus. Étant donné que tous les pouvoirs publics doivent obligatoirement opter pour des véhicules 'zéro émission' à partir de 2025 pour leurs nouvelles voitures et leurs nouveaux MPV, il n'est plus nécessaire de prévoir un plan d'action à partir de 2025.

Dès le 1er janvier 2015, les pouvoirs publics régionaux qui achètent ou prennent 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 sont soumis aux mêmes **quotas** depuis le 1er janvier 2018. Ces véhicules doivent en outre aussi utiliser de l'électricité 100 % verte. L'arrêté de modification du 04/03/2021 prévoit une augmentation de ces quotas pour arriver à 100% en 2025. **A partir de 2021, 65% des nouvelles voitures et des nouveaux MPV des pouvoirs publics régionaux doivent être des véhicules 'zéro émission'; pour les pouvoirs publics locaux, le taux est de 50%.**

3. INSTITUTIONS CONCERNÉES

L'arrêté sur l'exemplarité couvre 82 pouvoirs publics qui disposent d'une flotte de véhicules. Ils sont répartis comme suit :

- la Ville de Bruxelles et les 18 communes de la RBC ;
- 19 CPAS et 9 associations de CPAS ;
- 2 intercommunales ;
- 24 institutions régionales ;
- 8 cabinets ministériels ;
- le parlement de la RBC.

En ce qui concerne les **intercommunales**, seules Sibelga et l'Intercommunale de crémation (Cremabru) sont couvertes par l'arrêté. Vivaqua et Brutélé étant des intercommunales interrégionales, l'arrêté ne leur est pas applicable. À la suite de la fusion d'Hydrobru avec Vivaqua fin 2017, Hydrobru ne fait également plus partie des intercommunales concernées. Il existe par ailleurs deux autres petites intercommunales qui ne disposent toutefois pas d'un parc automobile (Intercommunale d'Inhumation et Brulabo).

Parmi les **institutions régionales** aussi, certaines ne disposent pas d'un parc automobile. Il s'agit notamment du Fonds bruxellois de garantie, de Brupartners, d'Evoliris, du Fonds pour la politique de l'eau, de l'ADT⁸, de l'ERAP⁹, de Homegrade¹⁰ et du Fonds régional bruxellois de refinancement des trésoreries communales. Innoviris ne dispose pas non plus d'un parc automobile et Research in Brussels n'existe plus. Ces institutions n'ont pas été comptabilisées dans les 24 institutions régionales. Ce groupe comprend un nouvel organisme (depuis 2021), à savoir Hydria qui dispose de son propre parc automobile.

Il convient également de noter que le matériel roulant (bus, trams, métros...) utilisé par la STIB dans le cadre du réseau de transports en commun bruxellois ne fait pas partie du parc automobile en question.

Les **associations de CPAS** ont également été incluses dans les analyses. Sur les six associations connues¹¹, deux (asbl Sin-Energie et Ateliers des Tanneurs) ont déclaré ne pas disposer d'un parc automobile. Depuis le rapport sur les flottes de 2018, les hôpitaux bruxellois du réseau Iris (5 au total) sont également inclus dans ce groupe. Renobru est actuellement toujours incluse dans les analyses, mais elle a été dissoute depuis octobre 2022 et sa flotte est 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'un parc automobile.

Parmi toutes ces institutions, 66 % relèvent également des obligations du plan de déplacements d'entreprises.

⁸ Agence de développement territorial

⁹ École régionale d'administration publique

¹⁰ L'asbl Homegrade est née en 2017 de la fusion des asbl Maison de l'Énergie et Centre Urbain.

¹¹ Les Cuisines Bruxelloises – De Brusselse Keukens (Restobru), Renobru (anciennement « Projet X »), Wolu-Facilities, l'ASBL Sin-Energie, Ateliers des Tanneurs, Les Maisons de Quartier – De Buurthuizen



4. RÉPONSE DES INSTITUTIONS CONCERNÉES

Au total, nous avons reçu le rapport annuel sur le parc automobile pour 2022 de l'ensemble des 82 institutions disposant d'une flotte. Sur les 82 institutions, 49 (60 %) ont respecté le délai de soumission du rapport (au plus tard le 31 janvier 2023). Ce chiffre est identique à celui de l'année précédente.

Une fois le délai expiré, plusieurs rappels ont été envoyés, notamment :

- des e-mails le 14/02/2023 ;
- un courrier recommandé le 27/03/2023.

Étant donné que tous les pouvoirs publics concernés n'ont pas soumis leurs rapports chaque année, que plusieurs réformes ont été menées au sein des institutions elles-mêmes (fusions, restructurations) et que de nouvelles institutions sont régulièrement incluses dans l'obligation, l'évolution annuelle doit toujours être évaluée avec prudence. En outre, les informations reçues ne sont pas documentées et sont supposées correctes et complètes.

5. CARACTÉRISTIQUES DU PARC AUTOMOBILE GLOBAL

5.1. CATÉGORIES DE VÉHICULES

Si on tient compte de l'ensemble des parcs automobiles de toutes les institutions concernées, nous avons affaire à un parc connu de 4 253 véhicules au total (à l'exclusion des vélos(-cargos) et des remorques). Pour la première fois depuis 2016, on enregistre une baisse par rapport à l'année précédente, avec 85 véhicules en moins (-2 %) qu'en 2021. Toutefois, les fluctuations annuelles du nombre de véhicules restent relativement faibles et se situent entre -2 % et +7 %. Par ailleurs, les plus fortes augmentations de la flotte par le passé étaient principalement dues à l'inclusion de flottes supplémentaires¹² dans les analyses.

La composition des flottes des pouvoirs publics bruxellois par catégorie de véhicules est reprise à la figure 1. Les voitures personnelles (« voitures ») et les MPV représentent le groupe le plus important, avec 1 620 véhicules « légers ». On compte également 1 320 camionnettes et minibus, 958 véhicules « lourds » (camions, autobus, engins agricoles), 301 véhicules « spécifiques » et, enfin, 54 deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motos). Pour la première fois, ce dernier groupe a été subdivisé entre les motos (catégories L3-L7) et les cyclomoteurs (L1-L2)¹³. La catégorie « véhicules spécifiques » comprend notamment les balayeuses, les ambulances, les corbillards, les dépanneuses, les grues, les ascenseurs, les camions de pompiers, les véhicules industriels, etc. Cette composition ne diffère guère de celle des années précédentes.

En outre, 169 vélos, 49 vélos-cargos et 62 remorques ont été signalés. Toutefois, ces trois catégories de véhicules ne sont pas reprises dans les analyses, car ces véhicules non motorisés¹⁴ ne sont pas tenus de figurer dans le rapport annuel et nous ne disposons que d'informations partielles à ce sujet.

¹² Étant donné que tous les rapports n'ont pas été reçus et que de nouvelles institutions ont en outre été incluses, telles que les hôpitaux IRIS.

¹³ Toutefois, des cyclomoteurs sont encore repris dans le groupe des motos, ce qui, espérons-le, pourra être corrigé l'année prochaine, lorsque les codes de catégorie de véhicules seront également inclus dans le rapport annuel.

¹⁴ Les vélos(-cargos) électriques sont équipés d'un moteur électrique, mais nécessitent toujours une assistance au pédalage, ce qui les différencie des cyclomoteurs.



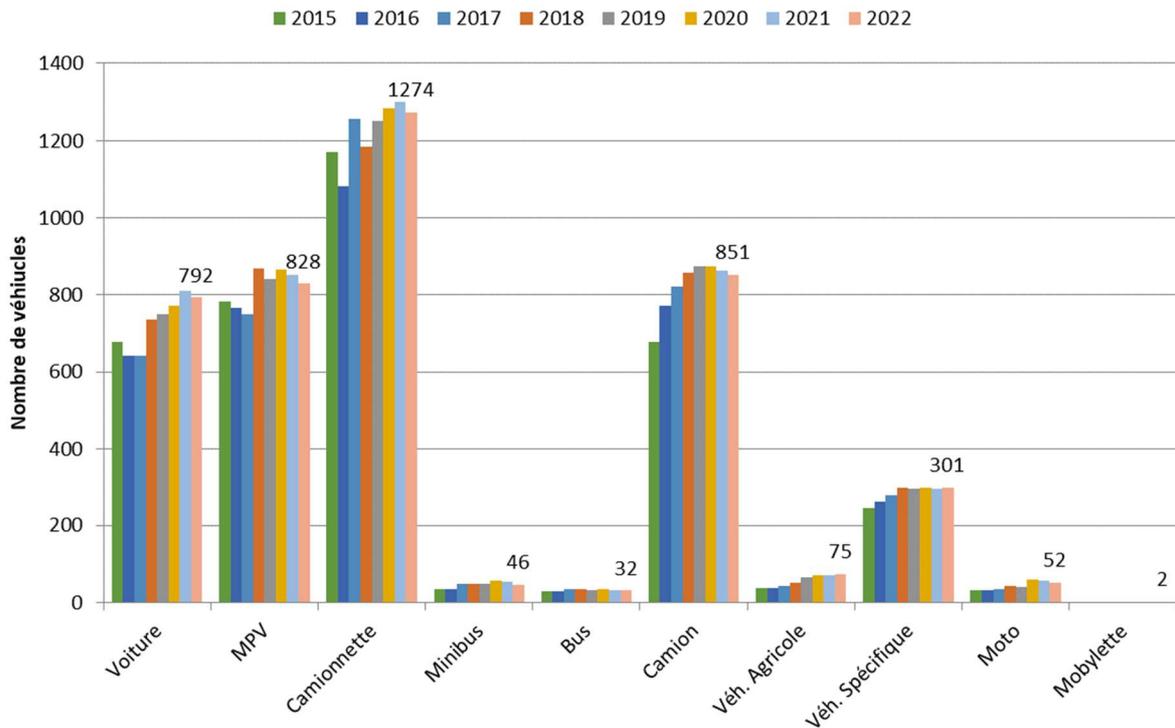


Figure 1 : Nombre de véhicules par catégorie pour les flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2022, par rapport aux années précédentes.

En comparaison : le parc global immatriculé en RBC¹⁵ comptait environ 632 000 véhicules en 2022, dont environ 489 000 véhicules légers, 2 150 autobus, 35 000 motos et 83 000 véhicules de transport de marchandises (y compris les tracteurs). Le parc des pouvoirs publics bruxellois représente moins de 1 % du parc bruxellois immatriculé.

5.2. ÂGE MOYEN

L'âge moyen du parc automobile global des pouvoirs publics bruxellois en 2022 est de 7,2 ans, soit une hausse de 8 % après plusieurs années de rajeunissement des flottes. Cela peut s'expliquer par le fait que moins de véhicules neufs ont été inclus en 2022 et que le nombre total de véhicules a été réduit. Si l'on considère les voitures personnelles et les MPV, on parle même d'un vieillissement de 15 % depuis l'année dernière. En effet, ce sont surtout les MPV qui sont en moyenne plus âgés (+1,6 an), les autres catégories de véhicules étant restées plus stables. Les véhicules les plus anciens de la flotte sont les engins agricoles (10,5 ans), suivis par les camions, les MPV, les autobus et les véhicules spécifiques. Les véhicules L (motos et cyclomoteurs) et les voitures personnelles sont à nouveau les plus jeunes (environ 5 ans). Toutefois, l'âge des cyclomoteurs donne une image faussée, car seuls deux véhicules (neufs) sont concernés.

Cela ralentit le rajeunissement que nous avons observé pour les voitures personnelles ces dernières années. L'âge moyen de ce type de véhicule était encore de 7,4 ans en 2014, était de 5,2 ans en 2021 et a monté légèrement en 2022 pour atteindre 5,3 ans en moyenne. Cette évolution a été fortement influencée par la popularité croissante des formules de leasing (59 % en 2022 contre 31 % en 2014 - voir plus loin au chapitre 5.3).

¹⁵ Parc automobile immatriculé en RBC au 01/08/2022 ; données provenant du SPF Économie. Ici, cependant, les types de véhicules sont définis et regroupés différemment.



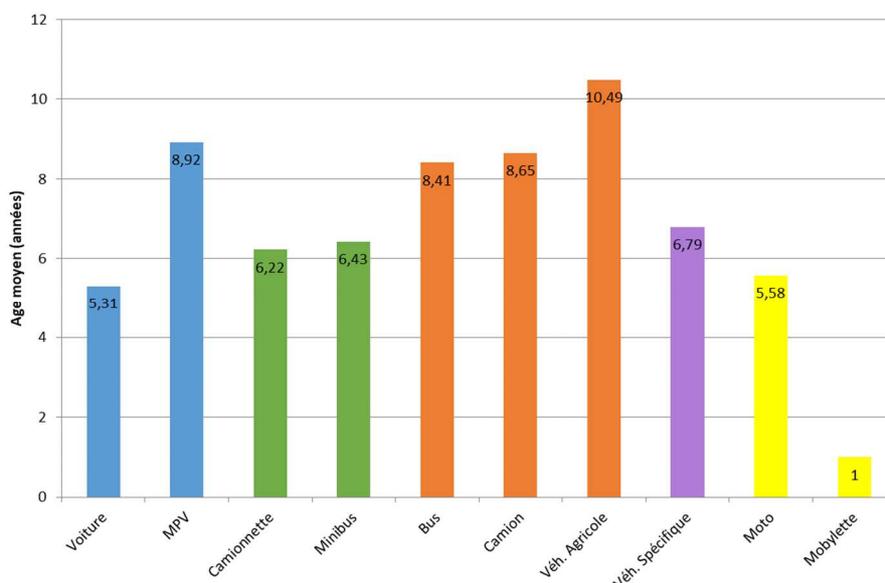


Figure 2 : Âge moyen par catégorie de véhicules des flottes de véhicules des pouvoirs publics bruxellois en 2022.

En comparaison : l'âge moyen du parc total de la RBC (voitures personnelles et MPV immatriculés par les particuliers, les entreprises et le secteur public confondus) en 2022 était de 9,4 ans¹⁶. Les véhicules « légers » des flottes des pouvoirs publics bruxellois sont donc encore bien en deçà, malgré un vieillissement moyen (7,2 ans).

Au total, 288 nouveaux véhicules (dont 84 voitures personnelles, 31 MPV, 92 camionnettes, 48 camions et 24 véhicules spécifiques) ont été mis en circulation dans les flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2022. C'est exactement un tiers de moins qu'en 2021 (-144 véhicules). Cette diminution a été observée dans toutes les catégories de véhicules, à l'exception des camions. Alors qu'il n'y avait « que » 9 % de véhicules neufs en moins mis en circulation en 2021, ce chiffre est passé à 33 % un an plus tard. Cela s'explique sans doute par les retards importants dans la livraison des véhicules neufs, mais peut-être aussi en raison de l'attentisme des pouvoirs publics bruxellois vis-à-vis du calendrier LEZ et de l'obligation « zéro émission » pour les véhicules légers à partir de 2025.

En raison du nombre réduit de véhicules neufs, le taux de renouvellement en 2022 a été le plus bas jamais connu depuis 2014, à savoir 7 %. Les années précédentes, ce chiffre oscillait chaque fois entre 9 et 11 %.

5.3. ACHAT OU LEASING

Il était demandé d'indiquer dans le rapport annuel si le véhicule avait été acheté par le pouvoir public ou pris en leasing. Sur la base des informations complétées, nous constatons que la majorité des véhicules (79 % du parc total) sont achetés, en particulier les véhicules « spécifiques » et « lourds ».

Le leasing est l'option la plus utilisée, et de plus en plus, pour l'acquisition de voitures personnelles, notamment pour 59 % de ce type de véhicules (contre 61 % en 2021 et 31 % en 2014). Les MPV représentent 22 %, les minibus 17 % et les camionnettes 14 %. Les camions comptent pour 4 % du total. Il convient également de noter la part importante de leasing (33 %) parmi les motos, alors qu'avant 2020, elles étaient exclusivement achetées. Pour les autres catégories de véhicules, la part du leasing reste plutôt stable.

¹⁶ Statistiques du parc automobile bruxellois (2008-2022) consultables en ligne via l'outil de visualisation des données à l'adresse <https://ecoscore.be/fiches>.



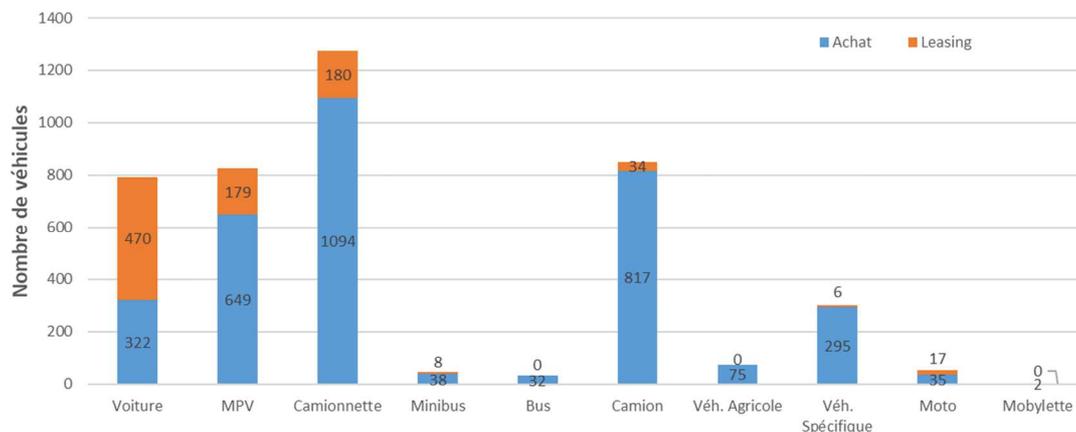


Figure 3 : Nombre de véhicules achetés par rapport au nombre de véhicules en leasing en 2022.

5.4. RÉPARTITION DES NORMES EURO

La norme Euro d'un véhicule fixe les valeurs limites d'émission de certains polluants. Comme la norme Euro évolue au fil du temps et que les véhicules neufs doivent s'y conformer, il existe un lien direct avec l'âge du véhicule.

Le graphique ci-dessous (figure 4) montre la répartition des normes Euro par catégorie de véhicules pour le parc des pouvoirs publics bruxellois¹⁷.

La norme Euro 6¹⁸ constitue la majorité dans toutes les catégories et, à l'exception des autobus, plus de la moitié de tous les véhicules. Cette norme est la plus fortement représentée parmi les minibus et les camionnettes (resp. 65 et 61 %), suivis de près par les voitures personnelles (58 %) et les camions (57 %). Parmi les autobus, les camions, les camionnettes et les MPV, nous constatons également une part importante d'Euro 5, représentant environ un tiers.

Les véhicules électriques, qui n'ont pas d'émissions de gaz d'échappement et donc pas de norme Euro, sont repris dans la catégorie « N.A. ». Comme cette part continue d'augmenter, nous constatons que la part de la norme Euro 6 pour les voitures personnelles diminue légèrement. Toutefois, cette catégorie « N.A. » peut inclure des véhicules non électriques pour lesquels la norme Euro n'est pas connue (par exemple, des véhicules industriels).

Les normes les plus anciennes, Euro 1 et Euro 2, sont aujourd'hui presque inexistantes, avec un total de 8 véhicules Euro 1 (tous des camions) et 16 véhicules Euro 2.

¹⁷ Les engins agricoles, les cyclomoteurs et les motos ne sont pas inclus dans cette analyse car, pour ces catégories, les normes Euro sont souvent incomplètes (ou non applicables) et, par conséquent, une analyse ne serait pas suffisamment représentative.

¹⁸ Les distinctions entre les différentes subdivisions de la norme Euro 6 (A, B, C, D, Dtemp, E) seront ajoutées dans les analyses à partir du rapport sur les flottes de 2023, car ces informations ne sont pas suffisamment complètes à l'heure actuelle.



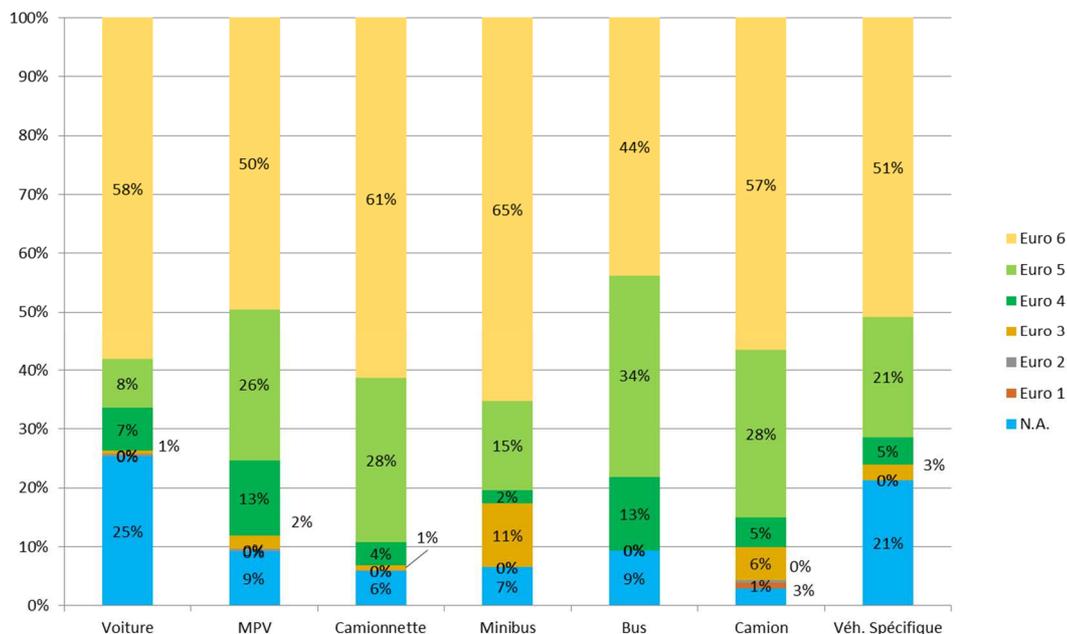


Figure 4 : Part des normes Euro par catégorie de véhicules des flottes de véhicules des pouvoirs publics bruxellois en 2022.

5.5. TYPE DE CARBURANT

Parmi les **voitures personnelles**, l'essence est le principal carburant (60 %) et sa part a également augmenté de 12 % en huit ans (voir figure 5). Par rapport à l'année précédente, nous constatons une baisse notable de cette part - de 64 à 60 % - en faveur d'une augmentation plus rapide des véhicules électriques à batterie.

La part du diesel dans cette catégorie poursuit sa tendance à la baisse, passant de 42 % à 5 % en huit ans, contre 7 % en 2021. Ce groupe comprend également les hybrides diesel, mais cela ne concerne qu'un seul véhicule.

Il est clair que les pouvoirs publics bruxellois optent résolument pour les voitures électriques à batterie, avec une part de 34 % de l'ensemble des voitures personnelles, contre 2 % en 2014 et 29 % en 2021. En chiffres absolus, cela représente un total de 268 voitures personnelles électriques à batterie (237 en 2021). En outre, 38 % des voitures personnelles sont des véhicules hybrides essence (y compris les véhicules hybrides rechargeables) (302 au total)¹⁹. C'est 1 % de plus que l'année dernière et 25 % de plus qu'en 2014. Ces véhicules sont repris dans le groupe des véhicules à essence.

Parmi les **MPV**, la prédominance du diesel est passée de 64 % en 2014 à 14 % en 2022 (voir figure 5). En 2021, ce pourcentage était encore de 17 %. Pour la première fois, la part du diesel est inférieure à celle des véhicules électriques, qui représentent 15 % en 2022 (128 véhicules). Les MPV électriques augmentent chaque année, bien qu'à un rythme plus lent que les voitures personnelles. En 2021, leur part était de 13 %. La part de l'essence a fortement augmenté au cours des premières années, passant de 32 % en 2014 à 60 % en 2018, et a continué à augmenter doucement au cours des dernières années, pour représenter 63 % de tous les MPV d'ici 2022. On compte également 57 MPV fonctionnant au gaz naturel (GNC), soit une part de 7 %, ainsi que 9 véhicules fonctionnant au LPG (1 %), des chiffres inchangés depuis 2020. De plus, pour 4 véhicules, il a été indiqué qu'il s'agissait de MPV hybrides essence (dont 3 hybrides rechargeables - PHEV).

Pour ces catégories de véhicules, l'introduction de l'arrêté sur l'exemplarité accélère clairement la tendance à la baisse du nombre de voitures diesel et à la hausse du nombre de véhicules électriques à batterie (BEV).

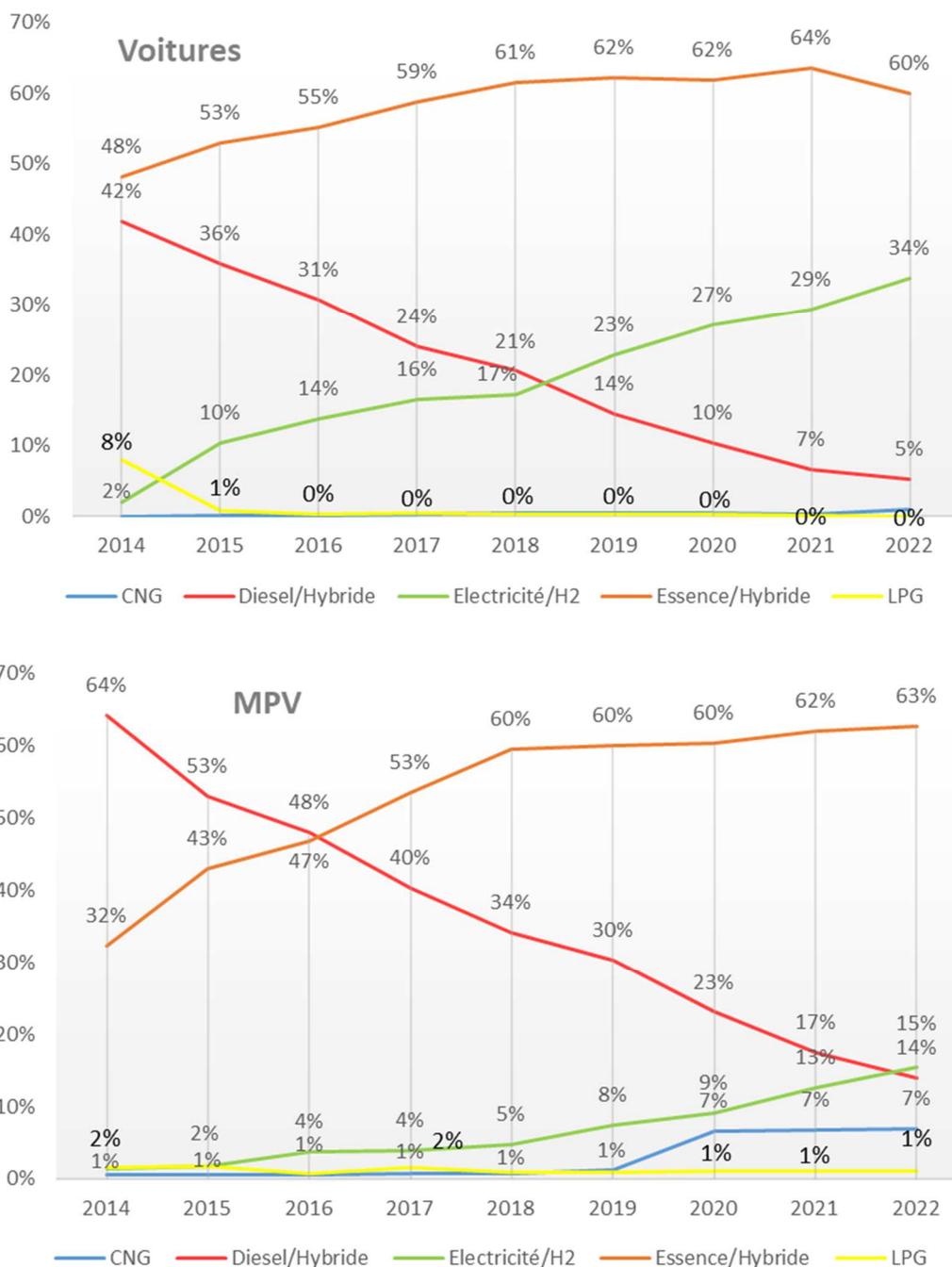


Figure 5 : Évolution en pourcentage du type de carburant des voitures personnelles (en haut) et des MPV (en bas), entre 2014 et 2022.

En comparaison : Parmi les « véhicules légers » (voitures personnelles et MPV confondus) des pouvoirs publics bruxellois, la part des voitures diesel était de 10 % (12 % en 2021). Sur l'ensemble du parc bruxellois de véhicules « légers » en 2022, la part des voitures diesel était de 33 % (38 % en 2021). Pour les voitures personnelles de la RBC, ce pourcentage était de 26 % et pour les voitures de société de 45 %²⁰.

La figure 6 montre que les **camionnettes** et les **minibus** fonctionnent généralement au diesel (resp. 68 % et 87 %), mais 6 % des camionnettes et 7 % des minibus des flottes des pouvoirs publics fonctionnent à l'essence. En outre, il y a 76 camionnettes électriques à batterie, soit 6 % du total des camionnettes (contre 55 véhicules en 2021). Nous continuons également à observer une forte augmentation du nombre de camionnettes fonctionnant au CNG : de 3 en 2018 à 64 en 2019 et jusqu'à 247 dans la flotte actuelle (19 % de cette catégorie de véhicules).

²⁰ Indicateurs consultables en ligne via « Denys, Beckx & Vanhulsel, 2022, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2021) », Final Report, VITO, Étude menée sous l'autorité de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale, juillet 2022. », <http://ecoscore.be/en/fiches>



Les **autobus**, les **camions** et les **engins agricoles** utilisent presque exclusivement du carburant diesel. Parmi les **véhicules spécifiques**, il s'agit également de la majorité (86 %), bien qu'il y ait également 37 véhicules électriques (12 %), 3 véhicules à essence, 1 véhicule au CNG et 1 véhicule au LPG dans cette catégorie de véhicules. Parmi les motos, 29 % fonctionnent à l'essence et 71 % sont entièrement électriques (37 véhicules), ce qui représente le double des motos électriques par rapport à 2019 (19 véhicules). Les 2 cyclomoteurs nouvellement repris sont tous deux entièrement électriques. Par ailleurs, 5 autobus et 32 camions fonctionnant au CNG, ainsi que 6 engins agricoles électriques sont en circulation. Enfin, parmi les autobus, on compte également 24 autobus hybrides diesel (6 % de cette catégorie de véhicules). Il convient également de noter la reprise du premier véhicule à hydrogène (véhicule électrique à pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène), à savoir un nouveau camion à ordures de Bruxelles Propreté.

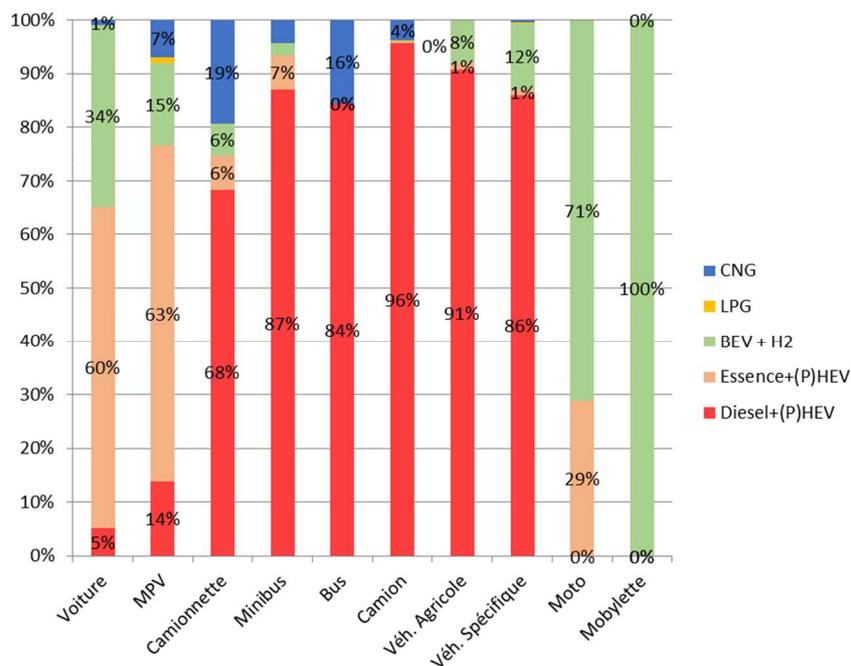


Figure 6 : Répartition en pourcentage des types de carburant par catégorie de véhicules du parc automobile des pouvoirs publics bruxellois en 2022 ((P)HEV = véhicule électrique (plug-in) hybride ; BEV = véhicules électriques à batterie ; H2 = hydrogène).

5.6. IMPACT DE LA ZONE DE BASSES ÉMISSIONS (LEZ - LOW EMISSION ZONE)

Une zone de basses émissions (LEZ) est en vigueur sur l'ensemble de la Région bruxelloise depuis le 1^{er} janvier 2018. Cela signifie qu'à partir de cette date, les voitures personnelles, les MPV, les camionnettes ($\leq 3,5$ tonnes) et les (mini)bus les plus polluants ne peuvent plus circuler à l'intérieur des frontières de la Région. Les critères d'accès ont été fixés en fonction du type de carburant et de la norme Euro du véhicule, les critères les plus stricts étant imposés aux véhicules diesel. Pour les pouvoirs publics bruxellois, sur la base des informations les plus récentes de l'arrêté sur l'exemplarité, 2 972 véhicules sont concernés (voitures personnelles, MPV, camionnettes et (mini)bus). Les camions (+3,5 t), les deux-roues motorisés, les engins agricoles et les véhicules spécifiques n'ont pas été pris en compte, car la LEZ ne leur est aujourd'hui pas applicable. Les véhicules « spécifiques » comprennent les ambulances, les camions de pompiers, les grues mobiles, les véhicules équipés d'élévateurs pour fauteuils roulants, etc. pour lesquels il existe une possibilité d'exemption ou de dérogation à la LEZ. En 2018, seuls les véhicules diesel Euro 0/1 n'avaient plus accès à la LEZ ; depuis 2019, les véhicules diesel Euro 2 et les véhicules essence Euro 0/1 ont été ajoutés ; de même que les véhicules diesel Euro 3 à partir de 2020. Le prochain durcissement est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2022 avec l'ajout des véhicules diesel Euro 4, mais avec une période transitoire de six mois sans amende. Enfin, à partir de 2025, les véhicules diesel Euro 5 et les

²¹ Étant donné que, jusqu'à cette année, tous les cyclomoteurs étaient repris dans la catégorie « motos », la catégorie « motos » comprend toujours une partie de cyclomoteurs. Ce problème sera résolu lorsque nous disposerons également des informations détaillées sur la catégorie de véhicules correcte (L).



véhicules à essence Euro 2 seront également concernés. En outre, à cette date, les poids-lourds et les deux-roues motorisés seront également soumis à la LEZ. Pour plus d'informations sur la LEZ, visitez www.lez.brussels.

Si on considère la composition du parc automobile des pouvoirs publics bruxellois à partir de fin 2022 (sans tenir compte de l'évolution naturelle du renouvellement et des changements de comportement dus à la LEZ), les nombres cumulés de véhicules impactés par la LEZ sont indiqués ci-dessous (critères d'accès de 2018 à 2025).

# Total des véhicules non-admis dans la LEZ des POUVOIRS PUBLICS bruxellois					
	2018	2019	2020	2022	2025
Voiture	0	2	4	7	33
MPV	0	0	0	19	105
Camionnette	0	1	12	56	395
Minibus	0	0	5	6	13
Bus	0	0	0	4	15
Total	0	3	21	92	561
Part du parc	0%	0%	1%	3%	19%

Tableau 1 : Nombre cumulé de véhicules des catégories de véhicules concernées au sein des pouvoirs publics bruxellois non autorisées dans la LEZ de Bruxelles au cours des jalons 2018-2019-2020-2022-2025.

Fin 2022, les flottes des pouvoirs publics bruxellois comprennent un total de 92 véhicules, soit 3 % du total des catégories de véhicules concernées, qui ne seront en principe plus admis dans la LEZ à cette date. L'année précédente, ce chiffre était de 187 véhicules, soit 6 %. La plupart de ces véhicules (71) n'ont été interdits qu'au début de l'année 2022, tous des véhicules diesel Euro 4. En outre, 24 véhicules (0.5 %) n'étaient déjà plus autorisés selon les seuils précédents, mais sont toujours utilisés. Il s'agit de 13 camionnettes, 6 voitures personnelles et 5 minibus.

La majorité de ces véhicules « interdits » dans la flotte 2022 sont des camionnettes (70 %) et des MPV (19 %), suivis par 6 % de voitures personnelles, 3 % d'autobus et 2 % de minibus. Pour ces véhicules, le rapport annuel n'indique pas toujours si une dérogation a été reçue, bien que ce soit probablement le cas (par exemple, véhicules prioritaires ou utilitaires, véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite...). Nous observons généralement une réduction de moitié du nombre de véhicules « interdits » dans la flotte chaque année avant le seuil de 2022 : de 398 véhicules (13 %) en 2020, à 187 (6 %) en 2021 et 92 (3 %) en 2022.

La prochaine phase de la LEZ ne prendra effet qu'à partir de 2025 (interdiction supplémentaire du diesel Euro 5 et de l'essence Euro 2), le nombre de véhicules concernés passant à 561, soit 19 % du total (en 2020 : 33 %). Toutefois, les flottes continueront d'évoluer de manière significative au cours des deux prochaines années, et un taux de remplacement observé à 10 % par an devrait en principe permettre de tenir compte de cette évolution.

Nous constatons donc que les pouvoirs publics sont en train d'adapter leurs flottes de véhicules pour respecter la LEZ de Bruxelles et qu'ils y répondent déjà de manière proactive. En ce qui concerne le nombre limité de véhicules circulant « en infraction », il s'agit essentiellement de véhicules ayant bénéficié d'une dérogation, bien que cette information soit encore partiellement absente des rapports annuels.

Au chapitre 6.3 du présent rapport, nous examinons plus en détail l'impact de la LEZ sur les flottes des pouvoirs publics bruxellois.

5.7. PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DU PARC AUTOMOBILE GLOBAL ET DU PARC DE VÉHICULES NEUFS (ÉCOSCORE)

Les performances environnementales d'un véhicule et d'une flotte sont représentées au mieux à l'aide de l'Écoscore. Sur le site www.ecoscore.be, vous trouverez les Écoscores de toutes les voitures personnelles et de tous les MPV disponibles sur le marché belge (ainsi que de certaines camionnettes). Les valeurs seuils de l'Écoscore pour les voitures et les MPV nouvellement mis en circulation ont été reprises dans l'arrêté sur l'exemplarité.

Les véhicules « légers » (voitures personnelles et MPV confondus) du **parc automobile global des pouvoirs publics bruxellois** ont un Écoscore moyen de 73, en hausse de 1 point par rapport à l'année précédente et de 13 points par rapport à 2014 (voir figure 7). Pour les voitures personnelles, l'Écoscore moyen est passé de 65 en



2014 à 77 en 2022, et pour les MPV de 57 à 69. La hausse moyenne constatée jusqu'en 2020 de +2 points par an s'est depuis ralentie, ce qui s'explique par l'introduction de la procédure d'homologation plus stricte pour les véhicules neufs et la baisse des Écoscores qui en découle (cf. note de bas de page n°6).

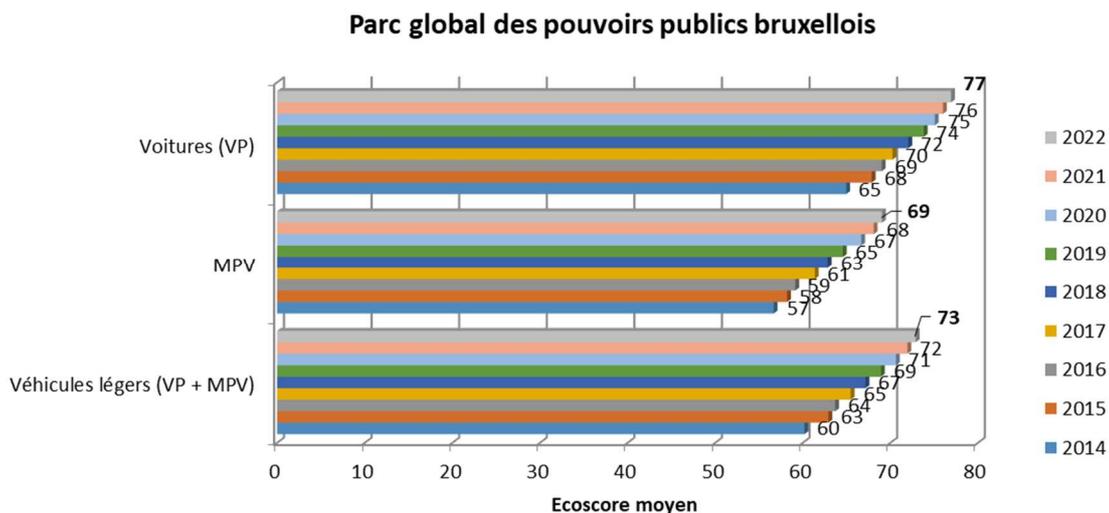


Figure 7 : Évolution de l'Écoscore moyen du parc total de véhicules légers au sein des pouvoirs publics bruxellois (2014 à 2022).

En comparaison : Si on compare ces scores avec l'Écoscore moyen de l'ensemble du parc bruxellois (voitures particulières et MPV immatriculés confondus), on constate que le parc automobile des pouvoirs publics bruxellois est en moyenne plus performant avec son score de 72,9, soit 7 points de plus (cf. Écoscore moyen de 65,6 pour l'ensemble de la région)²².

Pour les **voitures nouvellement mises en circulation** dans la flotte 2022, l'Écoscore moyen est toujours plus élevé que pour le parc global. Les « **véhicules légers** » neufs affichent un Écoscore moyen de 79. Cela revient à 2 points de plus que l'année précédente, et à 15 points de plus pour les véhicules neufs de 2014 (voir figure 8).

Les voitures personnelles neuves affichent un Écoscore moyen de 80 (en hausse de 11 points par rapport à 2014 et de 2 points par rapport à 2021) ; tandis que l'Écoscore moyen des MPV neufs est de 76. Cela équivaut à 1 point de moins qu'il y a un an, mais à 15 points de plus qu'en 2014.

La reprise des BEV (avec des Écoscores élevés) dans le parc automobile a un impact significatif sur l'Écoscore moyen. Si le nombre de BEV augmente au cours d'une année donnée, cela se traduit par une forte augmentation de l'Écoscore moyen de la nouvelle flotte (cf. 2015). La procédure d'homologation plus stricte pour les nouveaux véhicules (WLTP) a également un impact évident sur les Écoscores, ralentissant quelque peu l'augmentation annuelle.

²² Statistiques du parc automobile bruxellois (2008-2022) consultables en ligne via l'outil de visualisation des données à l'adresse <https://ecoscore.be/fiches>.



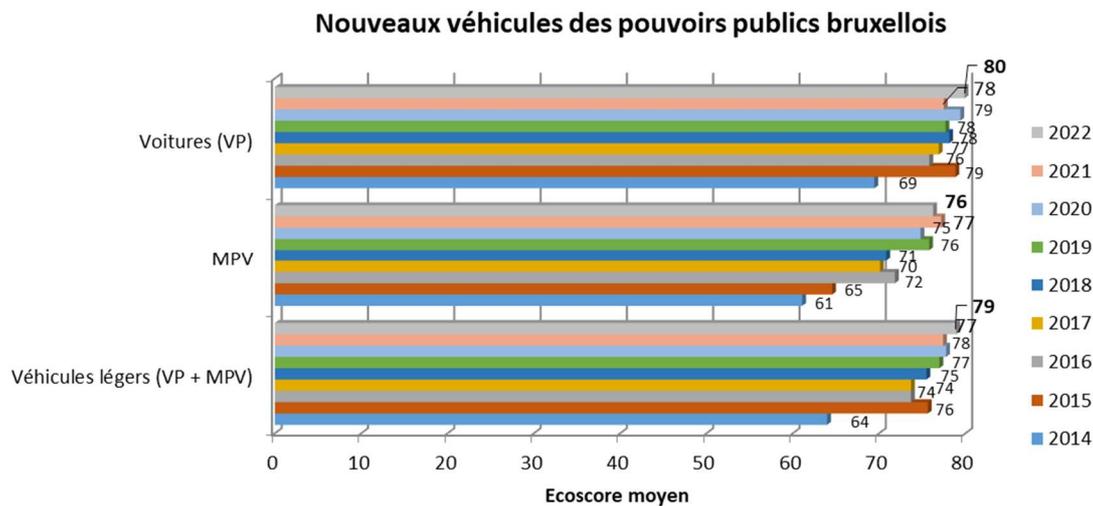


Figure 8 : Évolution de l'Écoscore moyen des véhicules nouvellement mis en circulation au sein des pouvoirs publics bruxellois (2014 à 2022).

En comparaison : Les véhicules « légers » nouvellement immatriculés dans l'ensemble de la Région bruxelloise²³ avaient un Écoscore moyen de 71,0 en 2022. Les pouvoirs publics bruxellois, avec un score de 78,9, se situent 8 points au-dessus et font donc, en moyenne, nettement mieux.

5.8. CONFORMITÉ AVEC L'ARRÊTÉ SUR L'EXEMPLARITÉ

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté en août 2014, les véhicules nouvellement mis en circulation doivent atteindre une valeur seuil minimale de l'Écoscore. Les voitures personnelles mises en circulation en 2022 doivent obtenir un Écoscore d'au moins 76 et les MPV d'au moins 69 (les mêmes valeurs seuils qu'en 2021). En outre, ces véhicules ne peuvent pas être équipés d'un moteur diesel.

Nous voyons ici que, sur les **84 voitures personnelles neuves** qui sont mises en circulation pour la première fois en 2022 :

- 3 voitures sont équipées d'un moteur diesel (comme en 2021), dont un hybride diesel ;
- 18 % (15 voitures) affichent un Écoscore inférieur à la valeur seuil (contre 28 % en 2021).

En outre, nous constatons que parmi les nouvelles voitures personnelles, il y a 45 BEV (54 %), dont la plupart ont été repris par l'Agence Bruxelles Propreté (22 au total). En 2021, il s'agissait d'environ 33 nouvelles voitures électriques, représentant 28 % des voitures personnelles neuves.

Comme en 2021, le nombre de voitures neuves est beaucoup plus faible que les années précédentes (84 en 2022 contre 117 en 2021 et 177 en 2020), ce qui est encore dû aux des retards de production et de livraison des véhicules depuis la pandémie de COVID19, mais peut-être aussi à l'attentisme concernant les obligations de 2025 (LEZ et exemplarité).

La figure 9 compare la répartition des Écoscores pour les voitures personnelles neuves avec la valeur seuil de l'Écoscore (76 pour 2022). Il convient de noter ici que sur les 15 voitures qui ne respectent pas la valeur seuil, la majorité (60 %) atteignent tout de même un Écoscore d'au moins 70 (9 voitures). Sur les 6 véhicules qui obtiennent un score inférieur à 70, on trouve 2 voitures diesel (Écoscore 64-65), 3 voitures à essence (Écoscores 63-67) et un véhicule hybride rechargeable à essence (Écoscore 69). Le seul véhicule hybride diesel ayant un Écoscore de 74, n'atteint donc pas non plus le seuil. La part de véhicules présentant des Écoscores trop faibles s'est à nouveau détériorée par rapport à l'année précédente, où 65 % d'entre eux atteignaient au moins un Écoscore de 70 (contre 60 % en 2022).

²³ Statistiques du parc automobile bruxellois (2008-2022) consultables en ligne via l'outil de visualisation des données à l'adresse <https://ecoscore.be/fiches>.



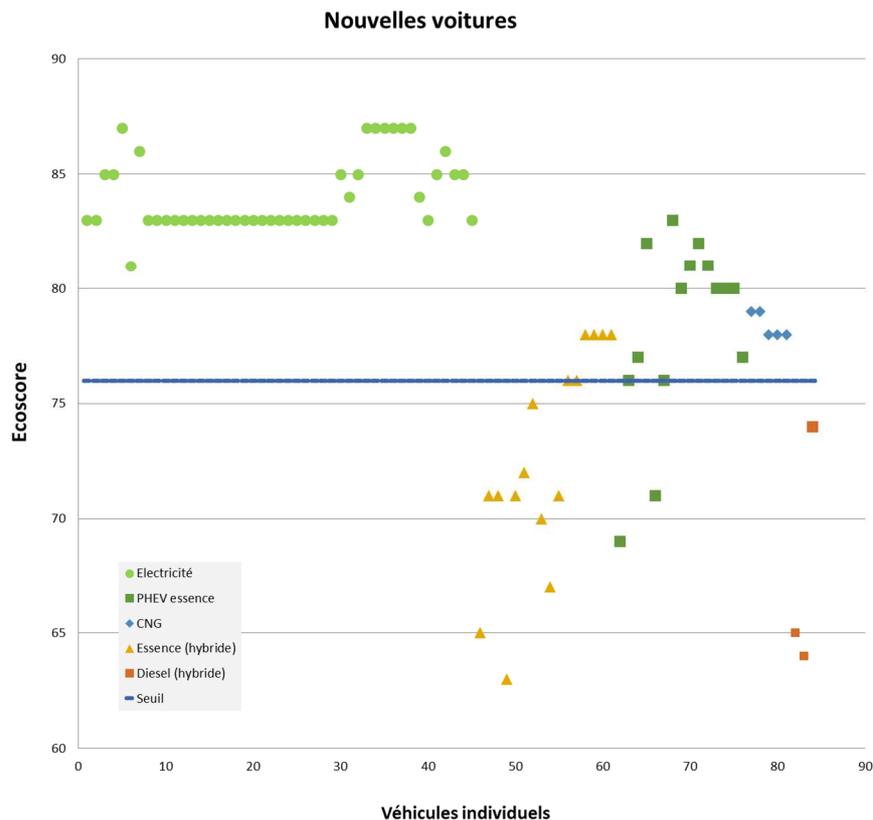


Figure 9 : Écoscores individuels des voitures personnelles nouvellement mises en circulation en 2022 - chaque point représente un véhicule individuel.

En 2022, sur les 31 **MPV** nouvellement mis en circulation :

- 1 véhicule (3 %) est équipé d'un moteur diesel (contre 4 % en 2021) ;
- 12 véhicules (39 %) n'atteignent pas le seuil de l'Écoscore (contre 31 % en 2021).

Les MPV nouvellement mis en circulation comprennent également 17 BEV. Cela représente 55 % des nouveaux MPV. Il s'agit d'une proportion similaire à celle de 2021, où 28 nouveaux BEV ont été déployés (sur un total de 51 nouveaux MPV). Un nouveau MPV fonctionnant au gaz naturel (CNG) a également été repris dans la flotte, avec un Écoscore de 77. La répartition des Écoscores de ces véhicules neufs est présentée à la figure 10. On constate ici que tous les véhicules électriques et les véhicules au CNG sont encore bien au-dessus de la valeur seuil, et que le véhicule diesel est bien en dessous.

Pour les véhicules à essence, il semble être difficile d'atteindre la valeur seuil de l'Écoscore de 69, puisque sur ces 12 véhicules, un seul atteint le seuil (8 %). Les autres véhicules à essence affichent au moins un Écoscore de 66. Le seul MPV neuf à ne pas atteindre le seuil de 65 est le seul véhicule diesel (Écoscores 64).

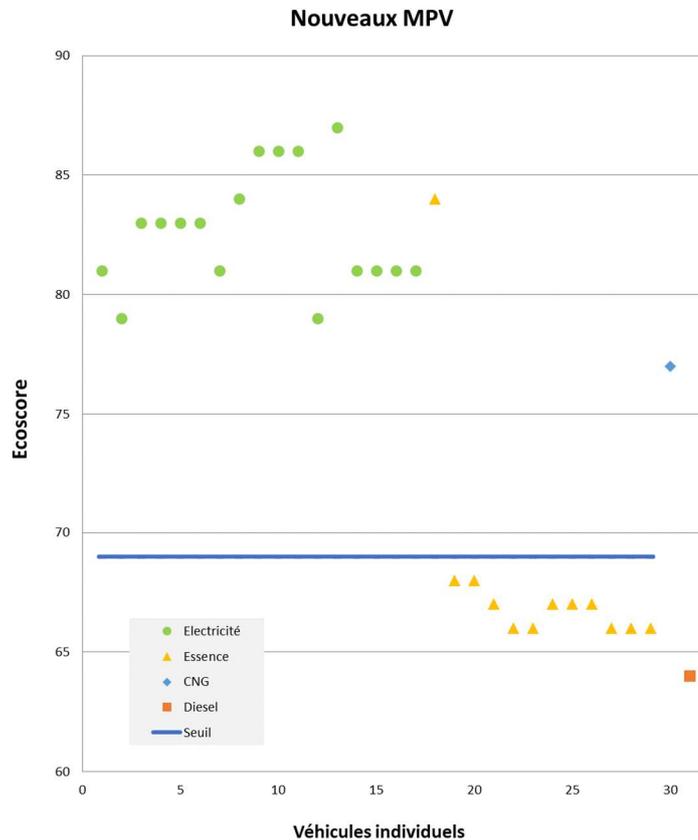


Figure 10 : Écoscores individuels des MPV nouvellement mis en circulation en 2022 - chaque point représente un véhicule individuel.

La figure 11 ci-dessous montre l'évolution entre 2015 et 2022 de la part des véhicules neufs qui ne satisfont pas les critères environnementaux de l'arrêté sur l'exemplarité. Parmi les voitures personnelles et les MPV, le non-achat de véhicules diesel est relativement bien respecté, même si on observe encore d'année en année l'arrivée de nouvelles voitures à moteur diesel. En 2022, il s'agissait de 3 nouvelles voitures diesel, contre 2 en 2021 et aucune en 2020. Parmi les MPV, il y a encore eu quelques véhicules diesel neufs ces dernières années (sauf en 2016 et 2019), avec 1 véhicule neuf ajouté cette année.

La valeur seuil de l'Écoscore s'avère être une obligation plus difficile à respecter. Malgré le retard pris dans le resserrement de la valeur seuil de l'Écoscore (normalement +1 point par an), l'ajustement des Écoscores par la procédure d'homologation WLTP rend cette obligation plus difficile.

Pour les voitures personnelles, la part des véhicules neufs ne franchissant pas le seuil a fluctué autour de 20 à 30 % ces dernières années, la part de 18 % en 2022 restant dans cette tendance, mais étant inférieure à la moyenne. À cet égard, l'année 2020 a été plutôt exceptionnelle, puisque seuls 11 % n'ont pas atteint le seuil fixé. Parmi les MPV neufs, nous observons des variations plus marquées, avec une part de 39 % cette année (comparable à 2015), alors qu'en 2019-2020, elle était de l'ordre de 1 à 2 %. Par conséquent, pour les MPV, atteindre le seuil de l'Écoscore semble être le plus grand défi.

Non-conformité des nouveaux véhicules

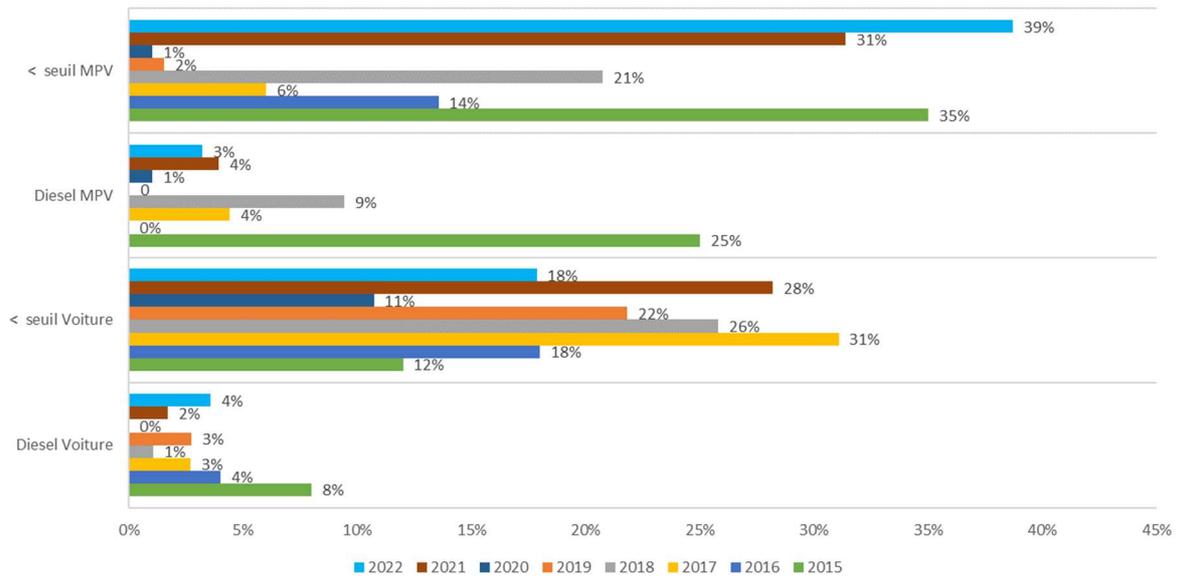


Figure 11 : Non-conformité des voitures personnelles (« voiture ») et des MPV entre 2015 et 2022.

5.9. UTILISATION DES VÉHICULES

Pour avoir une idée de l'utilisation de la flotte de véhicules, il a été demandé de remplir le rapport annuel pour chaque véhicule en indiquant les kilomètres parcourus sur une base annuelle pour 2022. Ces informations étaient encore manquantes pour 3 % de tous les véhicules (comme en 2021). Pour les engins agricoles en particulier (23 %), ce problème se pose toujours car cela est dû essentiellement au fait que l'on tienne compte des heures prestées et non des kilomètres. Par conséquent, pour cette catégorie de véhicules, cette statistique est moins pertinente et n'a dès lors pas été reprise dans le graphique ci-dessous (figure 12). La 'nouvelle' catégorie des cyclomoteurs n'a pas non plus été retenue dans ces analyses, car il ne s'agit que de 2 véhicules neufs, avec une moyenne d'à peine 26 km/an au compteur, ce qui donne actuellement une image faussée.

La distance moyenne parcourue chaque année par un véhicule des flottes publiques bruxelloises est de 7 530 km. Par rapport à l'année précédente, il s'agit d'une forte augmentation de 9 % (+ 594 km/an), alors qu'une augmentation (plus faible) était également observable en 2021. Au cours des années antérieures, cependant, l'utilisation a diminué à chaque fois. Nous constatons que cette baisse d'utilisation a été compensée depuis, peut-être aussi en raison de la réduction du parc automobile et du retard dans le renouvellement du parc, ce qui signifie que les véhicules existants sont davantage utilisés et parcourent donc plus de kilomètres.

Les voitures personnelles, les autobus et les camions parcourent en moyenne plus de kilomètres que la moyenne. Les camionnettes, les MPV, les minibus, les autobus, les véhicules spécifiques et les motos se situent en dessous de cette moyenne.

La forte augmentation moyenne du kilométrage annuel par rapport à 2021 est principalement due à l'augmentation de l'utilisation des autobus (+56 %), des véhicules spécifiques (+60 %), des motos (+37 %), des minibus (+24 %), des voitures personnelles (+21 %) et des camionnettes (+11 %). Pour les camions et les MPV, l'utilisation est restée constante.



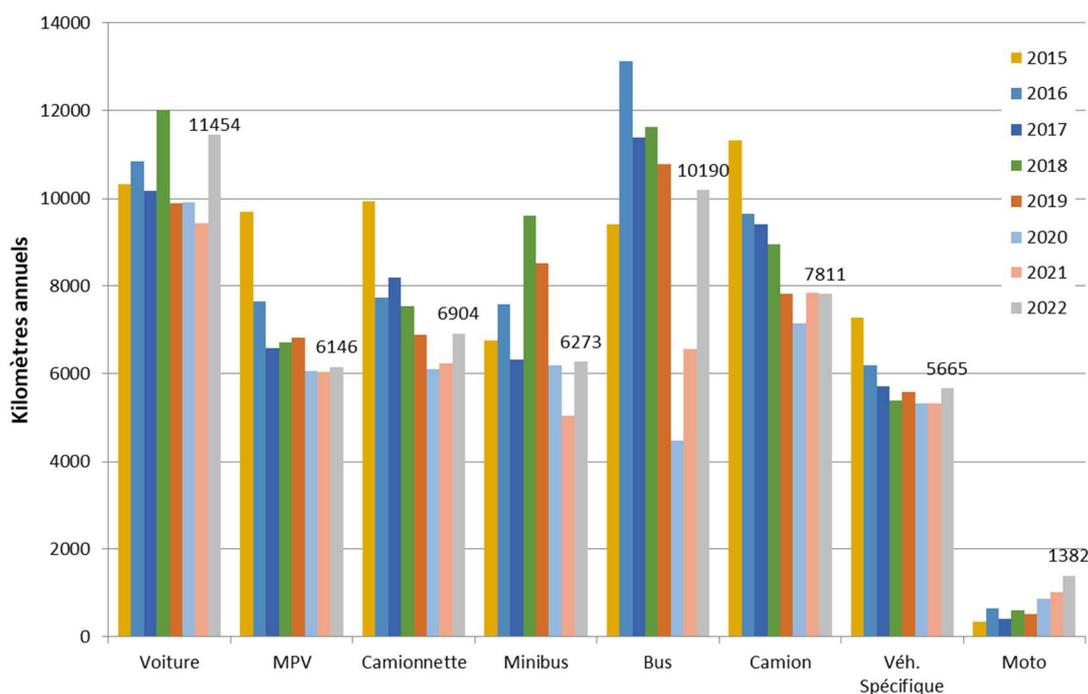


Figure 12 : Évolution du kilométrage annuel moyen par catégorie de véhicule des flottes de véhicules au sein des pouvoirs publics bruxellois, de 2015 à 2022.

6. COMPARAISON DES PARCS AUTOMOBILES SELON LE TYPE DE POUVOIR PUBLIC

Les pouvoirs publics auxquels s'applique l'arrêté sur l'exemplarité sont très divers, ce qui se reflète également dans la composition et l'utilisation de leurs parcs automobiles. En raison de ces spécificités, les parcs automobiles sont dès lors analysés par groupes d'entités ayant des fonctions similaires. Les groupes sont définis comme suit :

- les communes et la ville de Bruxelles (les « Communes ») ;
- les CPAS (et leurs associations, y compris les hôpitaux IRIS) ;
- les institutions régionales (« Régionales ») ;
- les intercommunales ;
- les cabinets et le Parlement (« Cabinets »).

Au sein des groupes « Communes », « CPAS » et « Cabinets », nous pouvons clairement voir que les différents pouvoirs publics sont très similaires en termes de composition et d'utilisation du parc automobile. Au sein des intercommunales et des institutions régionales, les parcs automobiles peuvent toutefois varier considérablement en taille et en composition. Cela est brièvement expliqué ci-dessous.

Intercommunales

Parmi les intercommunales visées par l'arrêté qui disposent d'un parc automobile, Sibelga est de loin la plus importante (371 véhicules motorisés). Cremabru dispose également d'un parc automobile très limité de seulement trois véhicules. Cependant, le parc automobile de Sibelga ne comprend pas de voitures de société, car elles sont enregistrées au nom de « Brussels Network Operations » (BNO), qui ne relève pas de l'arrêté sur l'exemplarité. Cela explique pourquoi la flotte de Sibelga ne compte pas une seule voiture personnelle, mais presque exclusivement des MPV, des camionnettes et des camions.



Institutions régionales

En Région bruxelloise, 24 institutions régionales disposent d'un parc automobile. Sur ces 24 institutions, cinq ont des flottes de plus de 100 véhicules, notamment :

- Agence Bruxelles propreté (786 véhicules) ;
- STIB²⁴ (243 véhicules - hors bus, trams et métros) ;
- SIAMU²⁵ (217 véhicules) ;
- Bruxelles Environnement (122 véhicules)
- Service public régional de Bruxelles (SPRB - 137 véhicules).

Les autres institutions disposent toutes d'une flotte de moins de 30 véhicules, qui se compose donc principalement de voitures personnelles et de quelques MPV et camionnettes.

6.1. CATÉGORIES DE VÉHICULES

Les institutions régionales et les communes possèdent les plus grandes flottes de véhicules, qui sont également de taille très similaire, avec respectivement 1 784 et 1 622 véhicules. Les autres groupes sont beaucoup plus petits, à savoir 423 véhicules dans les intercommunales, 382 dans les CPAS et leurs associations, et 42 dans les cabinets. Ces chiffres sont restés relativement stables cette année, oscillant entre -2 % et +6 % par rapport à 2021. Parmi les intercommunales, on observe une augmentation de +6 %, mais celle-ci est beaucoup plus limitée que les années précédentes (+17 % en 2021), principalement en raison de l'expansion de la flotte chez Sibelga.

La taille des différentes catégories de véhicules au sein des différents groupes varie considérablement. Ceci est lié aux grandes différences de fonctions attribuées aux groupes et aux véhicules qu'ils utilisent à cette fin. Les catégories de véhicules totalisant les plus grands nombres sont, par ordre décroissant, les camionnettes, les camions, les MPV, les voitures personnelles et, dans une moindre mesure, les véhicules spécifiques. Les engins agricoles, les motos, les minibus, les autobus et les cyclomoteurs sont beaucoup moins nombreux (voir la figure 13 pour les chiffres concrets des différentes catégories de véhicules par groupe).

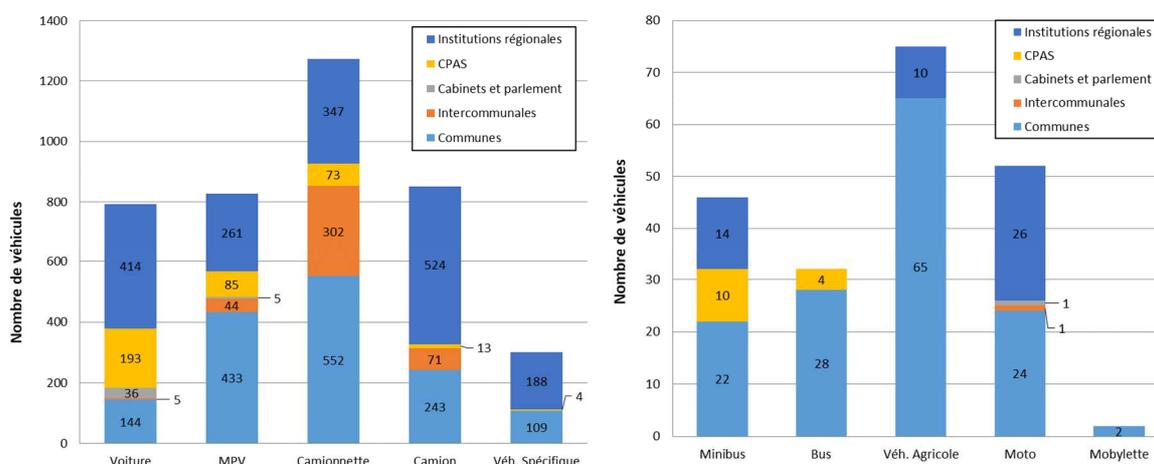


Figure 13 : Nombre de véhicules par catégorie de véhicule et par type de pouvoir public pour le parc automobile en 2022.

Les diagrammes en secteurs de la figure 14 montrent les différences de composition des parcs automobiles pour les différents groupes de pouvoirs publics. Le parc automobile des communes se compose de 1/3 de camionnettes, de 1/4 de MPV, de 1/6 de camions et de 1/10 de voitures personnelles. Les intercommunales ont une part de 71 % de camionnettes, de 17 % de camions et de 11 % de MPV. Au sein des CPAS et de leurs associations, la moitié du parc automobile se compose de voitures personnelles (51 %), 22 % de MPV et 19 % de camionnettes. Auprès des cabinets et du parlement, le parc automobile est toujours dominé par les voitures personnelles (86 %). De plus, ces répartitions restent stables au fil des ans.

²⁴ Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB)

²⁵ Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU)



Les institutions régionales disposent d'une plus grande variété de catégories de véhicules dans leur parc automobile. La part la plus importante revient aux camions (29 %), suivis par les voitures personnelles, les MPV et les camionnettes, qui représentent chacune environ 20 %. Les véhicules spécifiques représentent également une part importante des flottes, avec 11 % des véhicules. Par exemple, Bruxelles Propreté (collecte des déchets) et SIAMU (pompiers) en font partie. Les proportions des catégories de véhicules semblent également rester très constantes au fil des ans.

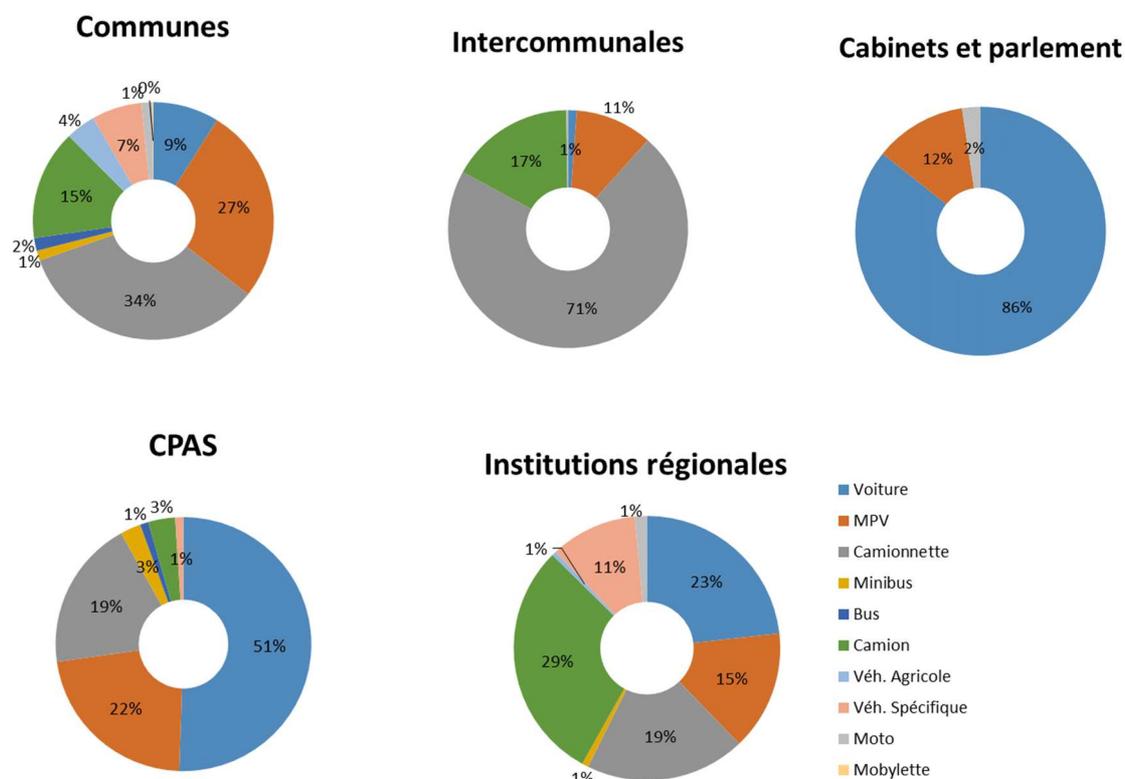


Figure 14 : Répartition en pourcentage des catégories de véhicules dans les parcs automobiles des différents groupes en 2022.

6.2. PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES PARCS DE VÉHICULES

Par rapport à l'Écoscore moyen des **voitures personnelles** de tous les pouvoirs publics bruxellois réunis (77), les voitures des pouvoirs publics régionaux sont en moyenne plus performantes (Écoscore 79) et celles des communes le sont un peu moins (76). Les CPAS (74), les cabinets (73) et les intercommunales (67) se situent encore plus en dessous de cette moyenne (voir figure 15). Une amélioration régulière de l'Écoscore moyen de 1 à 2 points par an peut être observée dans la plupart des groupes des pouvoirs publics. Ce n'est que parmi les intercommunales que l'Écoscore a stagné ces dernières années, mais ce groupe ne comprend que 5 voitures personnelles. Par rapport à 2021, seules les institutions régionales, les communes et les CPAS voient leur nombre augmenter d'un point, tandis que les autres restent inchangés.

Ecoscore moyen des voitures

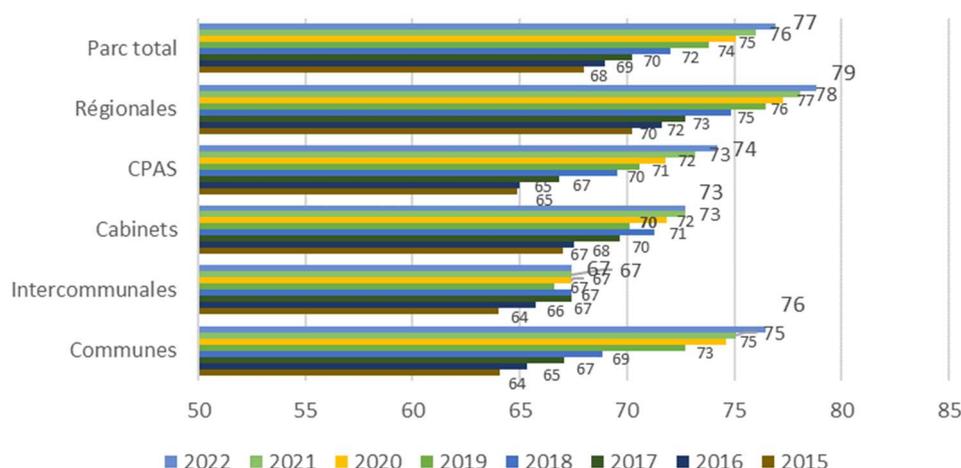


Figure 15 : Écoscore moyen des voitures personnelles par groupe de 2015 à 2022.

Par rapport à 2015, la flotte de MPV a fait un grand pas dans l'amélioration des performances environnementales (voir figure 16). L'Écoscore moyen des **MPV** est de 69, soit une augmentation d'un point par rapport à 2021. Les intercommunales font beaucoup mieux que cette moyenne, avec une moyenne de 78, ce qui s'explique par le fait qu'elles fonctionnent exclusivement au gaz naturel (34 véhicules) ou à l'électricité (10 véhicules). Les institutions régionales font toujours un peu mieux que la moyenne générale (70), les cabinets se situent sur la moyenne, les communes (68) et les CPAS (67) juste en dessous. Dans tous les groupes, l'Écoscore moyen devrait augmenter de 0 à 2 points en 2022.

Ecoscore moyen des MPV

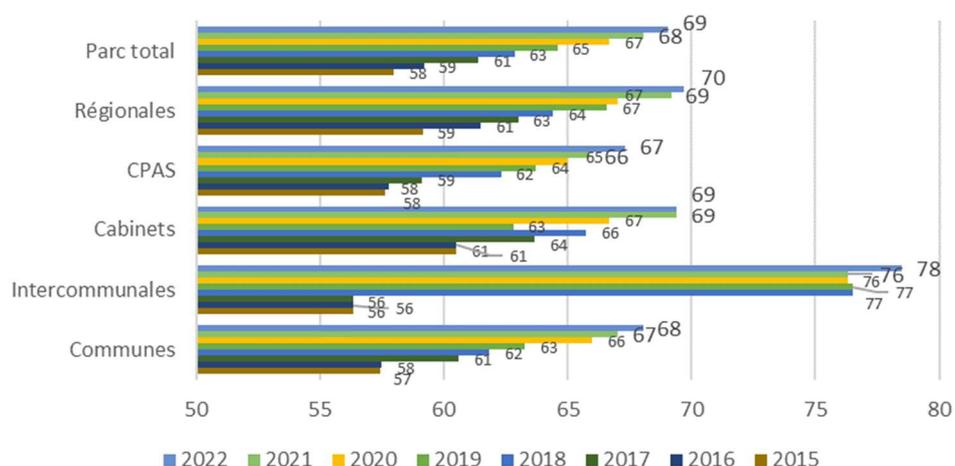


Figure 16 : Écoscore moyen des MPV par groupe de 2015 à 2022.

6.3. IMPACT DE LA ZONE DE BASSES ÉMISSIONS (LEZ - LOW EMISSION ZONE)

Pour compléter l'analyse du chapitre 5.5 du présent rapport, il est utile d'examiner également l'impact de la LEZ bruxelloise sur différents groupes de flottes des pouvoirs publics. Le tableau 2 ci-dessous montre que ce sont principalement les véhicules des communes qui subissent l'impact le plus fort, y compris les années suivantes.

Les flottes comptent encore 3 véhicules qui étaient déjà interdits par les restrictions de 2019 (interdiction du diesel Euro 2 et de l'essence Euro 1 et plus ancien), spécifiquement 2 véhicules dans les institutions régionales et 1 dans les communes. Les 17 véhicules encore en circulation dans les flottes à la fin de 2019 et interdits par les



restrictions de 2019 ont été réduits à 6 en 2020 et 2021, et ont encore été réduits de moitié cette année. Une dérogation pour la LEZ a été signalé pour deux de ces véhicules²⁶, mais il est possible que le troisième véhicule présente également une dérogation qui n'a pas été communiquée dans le rapport annuel²⁷.

Si on considère les restrictions de la LEZ pour 2020, qui interdisent les véhicules diesel Euro 3, on parle d'un total cumulé de 21 véhicules, soit 1 % de toutes les catégories de véhicules concernées. Un an plus tôt, il y en avait 39 (1 % du total). Comme les années antérieures, ce nombre a été pratiquement divisé par deux (retrait de la flotte ou remplacement). Pour ces véhicules également, on peut supposer qu'ils ont bénéficié d'une dérogation, qui est également mentionnée pour 15 des 18 véhicules diesel Euro 3 concernés dans les rapports annuels²⁸.

Un nouveau durcissement a été introduit en janvier 2022, qui vise également les véhicules diesel Euro 4. Selon la composition actuelle des flottes des pouvoirs publics - à la fin de 2022 - un total de 92 de ces véhicules seraient interdits, soit 3 % de la flotte concernée. L'année précédente, il s'agissait encore d'un total de 187 véhicules, soit 6 % des catégories concernées, ce qui représente une nouvelle diminution de moitié par rapport aux années antérieures. Une période de transition a été introduite de janvier à juin 2022 pour les véhicules diesel Euro 4, aucune amende n'étant émise avant la fin du mois de juin 2022. Le contrôle est cependant devenu ensuite effectif. En outre, jusqu'à la fin de 2022, il était également possible d'obtenir une dérogation pour les véhicules devant être remplacés, mais ne pouvant pas encore être livrés. Il ne fait donc aucun doute que le prochain rapport fera état d'une nouvelle réduction importante du nombre de véhicules diesel Euro 4 dans les flottes des pouvoirs publics.

Avec les restrictions de 2025, les véhicules diesel Euro 5 seront également interdits et un durcissement pour les véhicules (hybrides) à essence/LPG/CNG se produit également avec l'inclusion de la norme Euro 2 dans les restrictions. Cette phase se déroule déjà dans deux ans, de sorte que la flotte continuera d'évoluer avant l'entrée en vigueur des nouvelles restrictions. Les 561 véhicules interdits (19 % du total) sont donc encore très susceptibles de changer. Par rapport à l'année dernière, nous constatons déjà une forte baisse, de 33 % en 2020 à 24 % en 2021 (737 véhicules) et 19 % actuellement. En outre, à partir de 2025, le nouveau calendrier prévoit également des catégories de véhicules supplémentaires, à savoir les cyclomoteurs, les motos et les camions. Elles seront également examinées dans le prochain rapport annuel.

Globalement, on constate que pour la période à venir (2023-2025), compte tenu de la composition actuelle de la flotte, les restrictions en 2025 auront le plus d'impact sur les intercommunales (27 % de leur flotte interdite), suivies par les communes (24 %) et les cabinets (17 %), et pour les groupes restants 13 %.

En principe, le « taux de remplacement annuel naturel » des flottes des pouvoirs publics bruxellois (7-10 %) est suffisant pour absorber le remplacement « obligatoire » dû à la LEZ dans les années à venir.

Véhicules des pouvoirs publics bruxellois non-admis à la LEZ - situation 2022										
	2018		2019		2020		2022		2025	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Aantal	%
Communes	0	0%	1	0%	3	0%	35	3%	278	24%
CPAS	0	0%	0	0%	1	0%	21	6%	48	13%
Intercommunales	0	0%	0	0%	0	0%	3	1%	95	27%
Cabinets	0	0%	0	0%	1	2%	3	7%	7	17%
Régionales	0	0%	2	0%	16	2%	30	3%	133	13%
Total	0	0%	3	0%	21	1%	92	3%	561	19%

Tableau 2 : Nombre cumulé de véhicules des catégories de véhicules concernées au sein des pouvoirs publics bruxellois non autorisées dans la LEZ de Bruxelles au cours des phases 2018-2019-2020-2022-2025.

Si l'on examine spécifiquement les flottes des communes bruxelloises dans le tableau 3 ci-dessous, ce sont surtout les camionnettes et les MPV qui sont les plus impactés par la LEZ. Avec les restrictions LEZ de 2020, 3 véhicules (toutes des camionnettes), soit 0 % des catégories concernées des flottes communales, ne sont plus autorisés, alors que l'année dernière, ce chiffre était de 16 véhicules. À partir de 2022, ce chiffre passe à un nombre cumulé de 35 véhicules, soit 3 % de ces catégories (96 véhicules (8 %) l'année dernière). En ce qui concerne les restrictions pour 2025, compte tenu de la composition actuelle de la flotte, cela concernerait 278

²⁶ Il s'agit d'une voiture personnelle ancêtre de la STIB destinée au musée du tramway et d'un véhicule prioritaire au SIAMU.

²⁷ Il s'agit d'une camionnette de la commune de Ganshoren datant de 1999.

²⁸ Aucune dérogation n'a été signalée pour les véhicules diesel Euro 3 dans le cabinet de Laanan (voitures personnelles), la commune de Jette (camionnette) et la commune d'Ixelles (camionnette).



véhicules au total, soit 24 % de la flotte, contre 30 % l'année dernière, même si ce nombre continuera à diminuer fortement dans les années à venir en raison des remplacements nécessaires.

Nombre total de véhicules non-admis dans la LEZ des COMMUNES bruxelloises - situation 2022					
	2018	2019	2020	2022	2025
Voiture	0	0	0	0	8
MPV	0	0	0	10	60
Camionnette	0	1	3	21	191
Minibus	0	0	0	1	7
Bus	0	0	0	3	12
Total	0	1	3	35	278
Part du parc	0%	0%	0%	3%	24%

Tableau 3 : Nombre cumulé de véhicules des catégories concernées au sein des COMMUNES bruxelloises non autorisés dans la LEZ de Bruxelles au cours des phases 2018-2019-2020-2022-2025.

6.4. CONFORMITÉ AVEC L'ARRÊTÉ SUR L'EXEMPLARITÉ

En 2022, un total de 84 **voitures personnelles neuves** ont été mises en service par les pouvoirs publics bruxellois : 5 dans les communes, aucune dans les intercommunales, 2 dans les cabinets, 38 dans les CPAS et leurs associations, et 39 dans les institutions régionales. Trois nouvelles voitures diesel ont été mises en circulation dans le cadre de ce processus. La valeur seuil de l'Écoscore est ainsi respectée pour 82 % des voitures (69 voitures). Cela représente un véhicule diesel de plus qu'en 2021, mais le respect de la valeur seuil de l'Écoscore s'est amélioré (72 % au-dessus du seuil en 2021).

Les véhicules qui n'atteignent pas le seuil se retrouvent presque tous dans les CPAS et leurs associations, où ils concernent 29 % des nouveaux achats (11 véhicules). Parmi les autres groupes de pouvoirs publics, seuls 1 à 2 véhicules n'atteignent pas ce seuil.

Sur les 31 **MPV** neufs en 2022, 16 ont été achetés par des communes, 4 par des CPAS et 11 par des institutions régionales. De tous ces véhicules, un seul était encore équipé d'un moteur diesel. Parmi ces MPV neufs, le seuil est atteint pour 61 % des véhicules (19 véhicules). L'année dernière, deux véhicules diesel ont été inclus et 69 % des MPV neufs ont atteint le seuil de l'Écoscore. Nous constatons donc un recul par rapport à l'année dernière en ce qui concerne la conformité à l'Écoscore, même si le seuil est resté le même.

Le tableau 4 présente un résumé de ces données par groupe de pouvoirs publics.

	Voitures					MPV				
	# nouveau	Diesel		< Ecoscore seuil		# nouveau	Diesel		< Ecoscore seuil	
		#	%	#	%		#	%	#	%
Communes	5	0	0%	2	40%	16	0	0%	1	6%
Intercommunales	0	0	--	--	--	0	0	--	--	--
Cabinets et parlement	2	1	50%	1	50%	0	0	--	--	--
CPAS	38	2	5%	11	29%	4	0	0%	0	0%
Institutions régionales	39	0	0%	1	3%	11	1	9%	11	100%
Parc total	84	3	4%	15	18%	31	1	3%	12	39%

Tableau 4 : Aperçu de la conformité des voitures personnelles et des MPV neufs avec l'interdiction du diesel et la valeur seuil de l'Écoscore pour 2022²⁹.

Ces dernières années, l'interdiction des véhicules diesel parmi les voitures personnelles et les MPV a été de plus en plus appliquée et le taux de conformité est très élevé. Les graphiques de la figure 17 illustrent cette évolution pour différents groupes de pouvoirs publics. Toutefois, comme ces graphiques sont exprimés en pourcentage de véhicules neufs, il faut également tenir compte des chiffres spécifiques, ce qui peut donner une image faussée dans le cas des intercommunales et des cabinets qui ne disposent que d'un nombre très limité de véhicules.

²⁹ Le véhicule diesel des cabinets était une solution temporaire en attendant la livraison du nouveau véhicule hybride à essence ; le véhicule diesel a depuis été retiré de la flotte.



Parmi les voitures personnelles neuves, 8 % étaient des véhicules diesel en 2015, ce chiffre tombant à 4 % d'ici à 2022 (et même à 0 % en 2020). Les différents groupes affichent généralement cette tendance positive. Les cabinets constituent une exception en 2022, mais cela ne concerne qu'un seul véhicule. Pour les MPV neufs, la part du diesel est passée de 25 % en 2015 à 3 % en 2022. En 2019 et en 2016, ce taux atteignait même 0 %.

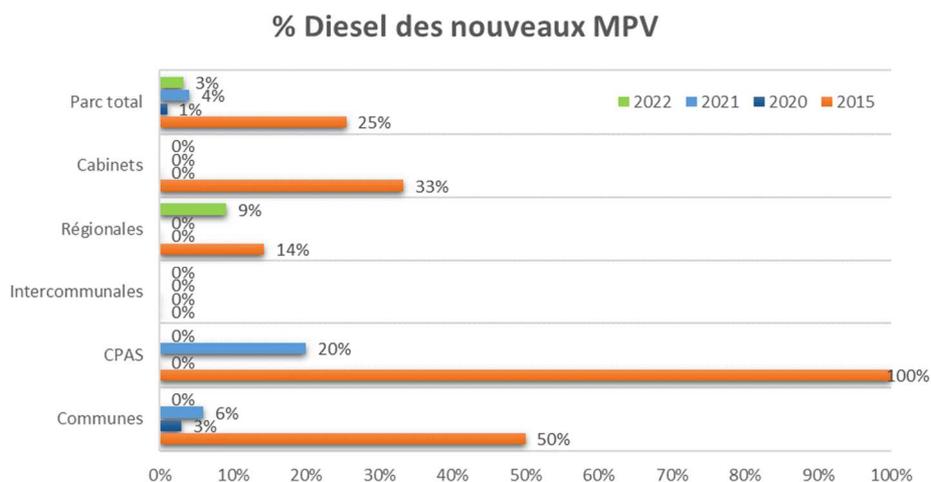
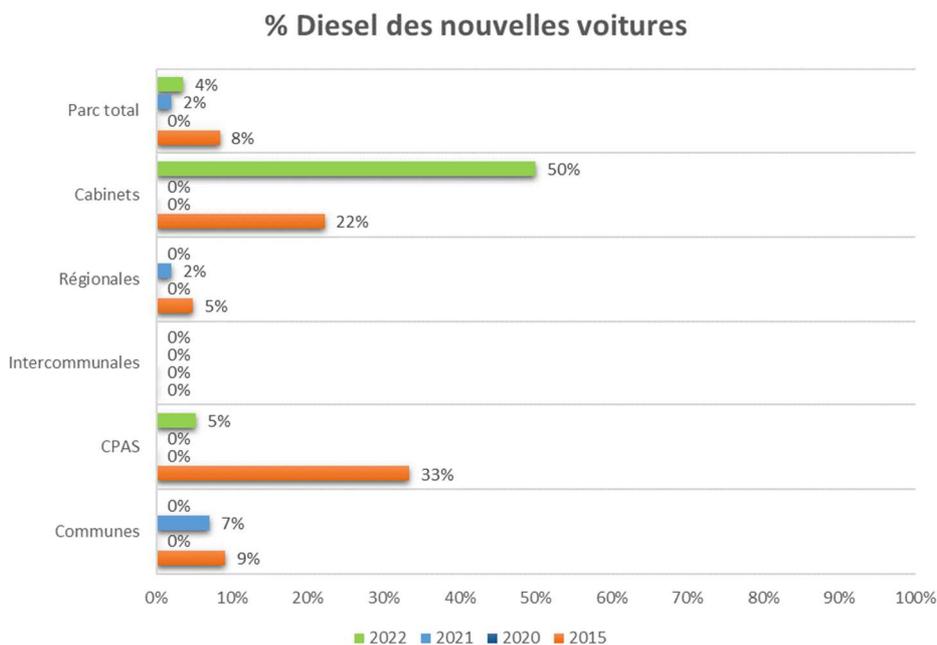


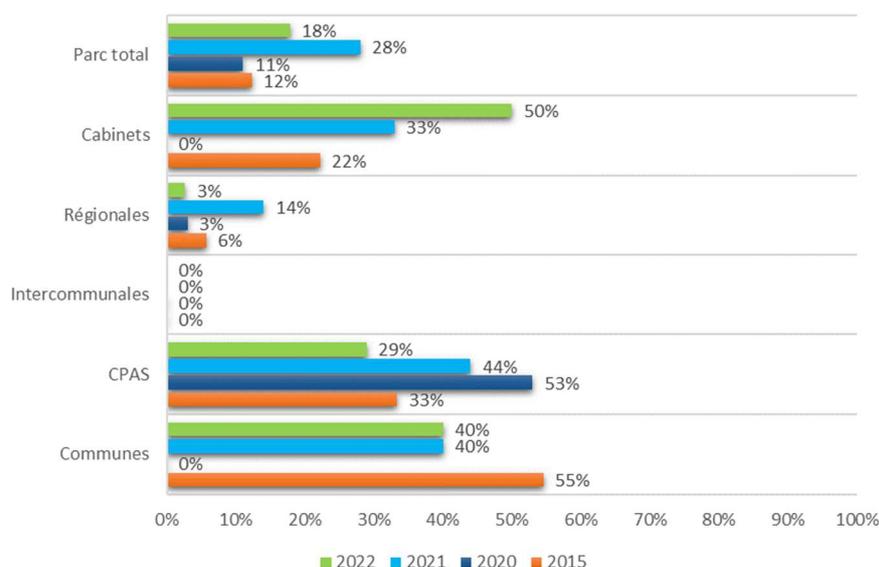
Figure 17 : Évolution de la part des véhicules diesel parmi les voitures personnelles (en haut) et les MPV (en bas) nouvellement mis en circulation pour les années 2015, 2020, 2021 et 2022.

En revanche, le respect de la valeur seuil de l'Écorescore pour les nouveaux achats est un succès plus mitigé. En raison du resserrement (quasi) annuel de cette valeur seuil, il semble moins évident de respecter ce critère de manière égale chaque année. La figure 18 montre que, globalement, 12 % des voitures personnelles neuves n'atteignaient pas le seuil en 2015. En 2017, cette part est passée à 31 %, avant de retomber à 11 % en 2020 et de remonter à 28 % en 2021. En 2022, toutefois, cette part est revenue à 18 %, mais elle reste légèrement moins favorable qu'au cours des premières années de l'obligation. Le fait que la valeur seuil soit restée exceptionnellement similaire à celle de 2021 a certainement contribué à cette amélioration.

Parmi les MPV neufs, cette part est passée de 35 % à 6 % entre 2015 et 2017, mais elle est remontée à 21 % en 2018 avant de redescendre à 1 % en 2020. Toutefois, au cours des deux dernières années, cette proportion a fortement augmenté pour revenir à des niveaux similaires à ceux de 2015, avec une part de 39 % en 2022 qui n'atteint pas le seuil. Cette part est également bien supérieure à celle des voitures personnelles, ce qui indique que cette valeur seuil s'avère particulièrement difficile à atteindre pour les MPV.



% < Ecoscore seuil des nouvelles voitures



% < Ecoscore seuil des nouveaux MPV

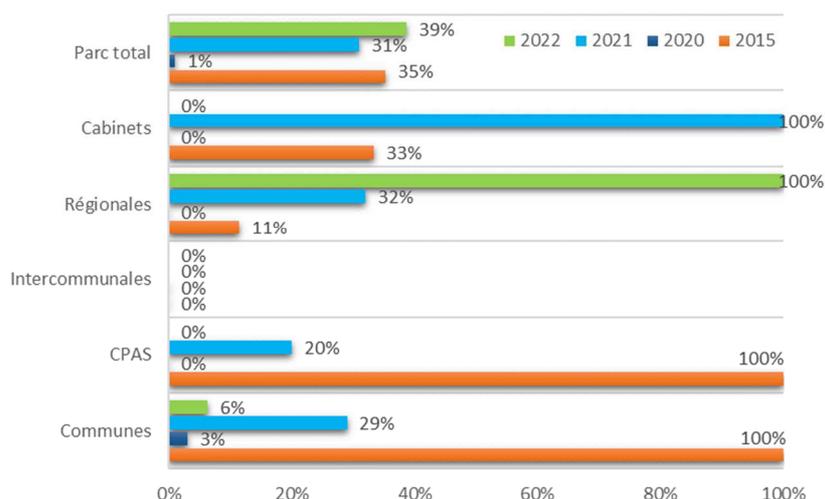


Figure 18 : Évolution entre les années 2015, 2020, 2021 et 2022 de la part de voitures personnelles (en haut) et de MPV (en bas) neufs qui ne respectent pas la valeur seuil de l'Écoscore.

Si nous examinons les chiffres absolus (tableau 5), nous constatons qu'en ce qui concerne les véhicules diesel neufs, la tendance est également clairement à la baisse en chiffres absolus et que l'interdiction est entre-temps bien suivie, tant pour les voitures personnelles que pour les MPV. En ce qui concerne les voitures personnelles qui n'atteignent pas le seuil de l'Écoscore, le nombre de véhicules semble stagner autour de 20 ces dernières années (à l'exception de l'année 2016), mais il augmente jusqu'à 33 en 2021, avant de redescendre à 15 voitures au total en 2022. Les MPV semblent mieux respecter ces seuils les années précédentes, avec les chiffres les plus bas en 2019 et 2020 (1 véhicule), mais ce nombre a de nouveau augmenté avec le nouveau seuil de 2021 (et identique à celui de 2022) pour atteindre 16 véhicules en 2021 et 12 véhicules en 2022.

L'évolution des chiffres absolus de véhicules équipés d'un moteur diesel et de véhicules n'atteignant pas la valeur seuil de l'Écoscore est présentée dans les tableaux ci-dessous.

Voitures	Nombre de Diesel										Nombre < Ecoscore seuil									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
Communes	2	1	0	0	1	0	0	1	0	2	6	3	7	4	5	0	6	1		
CPAS	0	4	0	0	0	--	0	0	2	2	4	0	3	0	0	16	18	11		
Intercommunales	0	0	0	2	0	0	--	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0		
Régionales	15	6	2	0	0	2	0	1	0	15	7	6	9	14	16	3	8	1		
Cabinets	1	2	0	0	0	1	0	0	1	2	2	0	2	5	3	0	1	1		
Parc total	18	13	2	2	1	3	0	2	3	21	19	9	23	24	24	19	33	15		

MPV	Nombre de Diesel										Nombre < Ecoscore seuil									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
Communes	6	6	0	1	0	0	1	1	0	7	12	1	1	3	1	1	5	1		
CPAS	6	1	0	2	0	--	0	2	0	6	1	1	2	0	0	0	1	0		
Intercommunales	11	0	0	0	0	--	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0		
Régionales	16	5	0	0	3	0	0	1	1	17	4	6	1	6	0	0	9	11		
Cabinets	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0		
Parc total	39	13	0	3	5	0	1	4	1	41	18	8	4	11	1	1	16	12		

Tableau 5 : Nombre de voitures personnelles (en haut) et de MPV (en bas) neufs qui ne respectent pas l'interdiction du diesel et la valeur seuil de l'Écoscore pour les flottes entre 2014 et 2022.

6.5. VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION DIRECTE (VZE)

Pour la première fois, des véhicules électriques à pile à combustible, fonctionnant à l'hydrogène, ont été intégrés dans les flottes des pouvoirs publics. Concrètement, il s'agit d'un camion poubelle de Bruxelles Propreté fonctionnant à l'hydrogène. Étant donné que cette technologie ne produit pas non plus d'émissions à l'échappement, on ne parle plus seulement de « véhicules électriques à batterie » (BEV), mais de « véhicules zéro émission directe » (VZE), même si cela concerne encore principalement les BEV (et le restera sans doute). Les véhicules à hydrogène fonctionnent également uniquement à l'électricité, comme les BEV, mais dans ce cas, une pile à combustible convertit l'hydrogène gazeux (ainsi que l'oxygène) en électricité, qui ne provient donc pas d'une batterie comme dans le cas des BEV.

Les pouvoirs publics bruxellois disposent d'un total de 556 véhicules entièrement électriques (à l'exclusion des vélos(-cargos)) en circulation dans l'ensemble de leur parc automobile, soit 13 % du parc. C'est 67 de plus qu'en 2021, où il représentait 11 % du parc. Ces VZE se trouvent principalement parmi les voitures personnelles et les MPV (268 et 128 véhicules respectivement), mais il y a aussi des camionnettes (76), des véhicules spécifiques (37), des motos (37), 6 engins agricoles, 2 cyclomoteurs, 1 minibus et 1 camion (fonctionnant à l'hydrogène) qui sont entièrement électriques.

La figure 19 ci-dessous montre le nombre de BEV parmi les voitures personnelles et les MPV pour les différents groupes de pouvoirs publics (à gauche en chiffres, à droite en pourcentages). Les institutions régionales et les communes en particulier ont un nombre important de BEV dans leur flotte. Pour les institutions régionales, cela signifie que 47 % de leurs voitures personnelles et 14 % de leurs MPV sont électriques. Sur un an, la part des voitures personnelles a augmenté de 7 % (elle a diminué de 1 % pour les MPV). Parmi les voitures personnelles des communes, 39 % sont entièrement électriques et 16 % pour les MPV, respectivement 2 et 3 % de plus que l'année dernière. Sur l'ensemble du parc, 34 % des voitures personnelles et 15 % des MPV sont entièrement électriques, ou resp. 5 et 2 % de plus par rapport à l'année précédente.

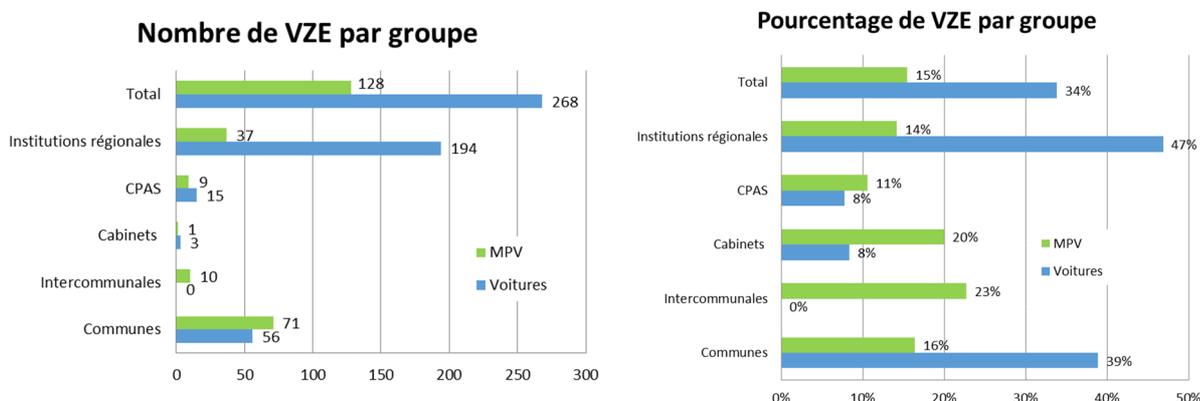


Figure 19 : Nombres (à gauche) et pourcentage (à droite) de véhicules zéro émission directe (VZE) par groupe de pouvoirs publics en 2022.



En comparaison : La Région bruxelloise comptait un total de 9 482 VZE immatriculés (ce qui inclut les voitures personnelles et les MPV, les véhicules électriques à batterie et à hydrogène), soit 2,0 % du parc total³⁰ à la fin 2022. Un an plus tard, ce nombre a augmenté de 80 %, mais reste faible par rapport au total. Les pouvoirs publics bruxellois atteignent une part de 24 % pour ces catégories de véhicules en 2022 (pour les catégories de voitures personnelles et de MPV réunies - 396 véhicules). 4 % des 9 482 ZVE bruxellois appartient aux pouvoirs publics bruxellois. En 2019, cette part était encore de 10 %, mais l'augmentation rapide du nombre de véhicules dans l'ensemble de la flotte bruxelloise affaiblit cette part proportionnellement.

Depuis 2014, le nombre de BEV au sein des pouvoirs publics bruxellois a fortement augmenté. Parmi les voitures personnelles, il n'y avait que 14 véhicules électriques en 2014 ; d'ici 2022, ce nombre sera 19 fois plus élevé (268 au total). Pour les pouvoirs publics régionaux, nous constatons de fortes hausses surtout en 2015 et à partir de 2018, tandis que pour les communes, cela s'est produit principalement en 2016 et 2019.

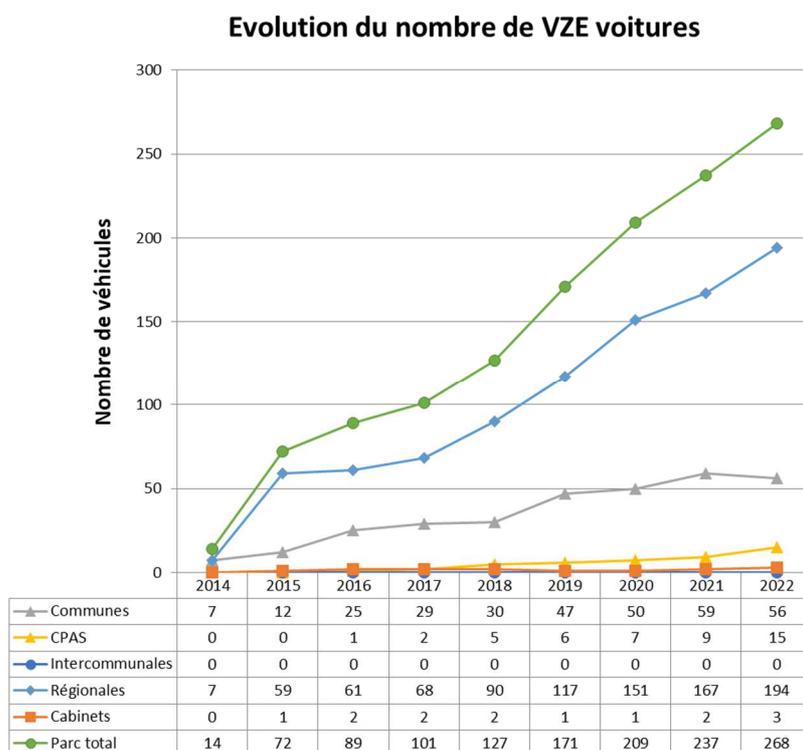


Figure 20 : Évolution du nombre total de véhicules zéro émission directe (ZVE) - voitures personnelles - par groupe de pouvoirs publics entre 2014 et 2022.

Le nombre de BEV parmi les MPV est passé de 14 à 128 véhicules entre 2014 et 2022, soit une multiplication par plus de neuf en huit ans. C'est dans les communes et les pouvoirs publics régionaux que l'on en trouve le plus grand nombre ; la reprise a fortement augmenté à partir de 2019 surtout dans les communes. La baisse du nombre de véhicules au sein des pouvoirs publics régionaux en 2017-2018 et en 2022 est plus susceptible d'être due à des corrections de catégories de véhicules qu'à la disparition des BEV de la flotte.

³⁰ Indicateurs consultables en ligne dans l'outil de visualisation des données, « Statistics of the Belgian vehicle fleet (2008-2022) – Data provided under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region », mars 2023, VITO, <https://ecoscore.be/fiches>



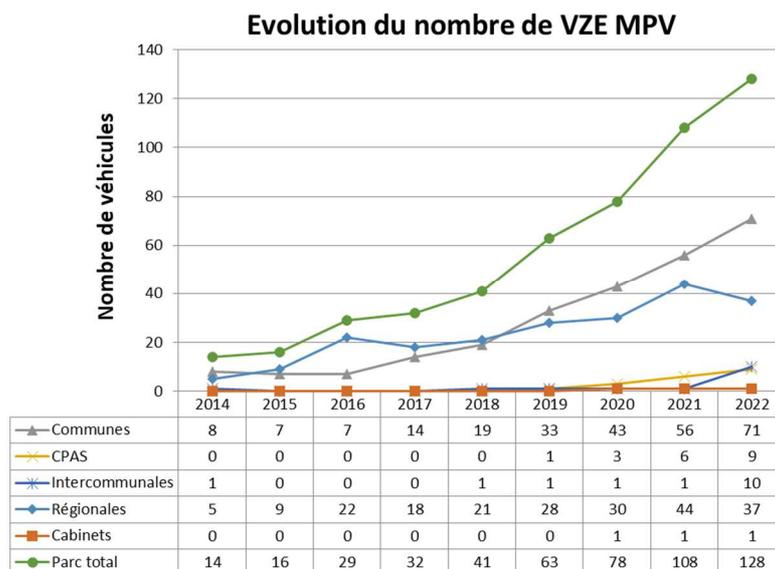


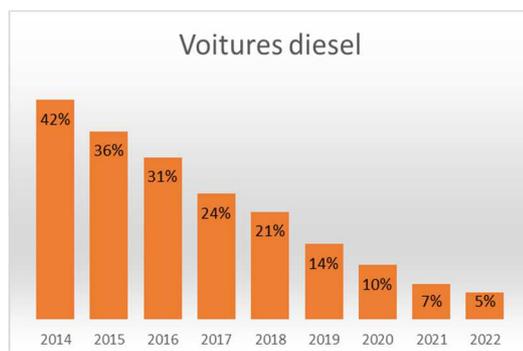
Figure 21 : Évolution du nombre total de véhicules électriques à batterie (BEV) - MPV - par groupe de pouvoirs publics entre 2014 et 2022.

7. CONCLUSION

Afin d'améliorer la qualité de l'air, la Région souhaite que les pouvoirs publics bruxellois montrent l'exemple en matière de transport, notamment en fixant des normes élevées pour les performances environnementales des véhicules qu'elles mettent en circulation. Cela a été fixé légalement dans l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15/05/2014 sur l'exemplarité en matière de transport au sein des pouvoirs publics. Les arrêtés modificatifs du 04/03/2021 et du 19/05/2022 ont notamment ajouté que les véhicules légers neufs (voitures personnelles et MPV) et les motos neuves devront être à « zéro émission directe » (batterie ou pile à combustible - hydrogène - électrique) à partir de 2025, ce qui est déjà le cas pour les cyclomoteurs à partir de 2023.

Ce rapport donne un aperçu des caractéristiques des flottes de véhicules des pouvoirs publics bruxellois et des véhicules nouvellement mis en circulation par ces derniers en 2022, ainsi qu'une comparaison avec la situation depuis 2014. Ces données sont basées sur les rapports que les pouvoirs publics devaient remettre à Bruxelles Environnement en janvier 2023, dans le cadre de la mise en œuvre de l'arrêté sur l'exemplarité. Tous les rapports des 82 pouvoirs publics concernés qui possèdent une flotte ont été reçus cette année.

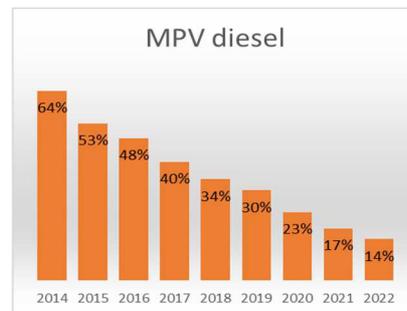
Les pouvoirs publics bruxellois représentent avec 4 253 véhicules motorisés moins de 1 % du parc de véhicules total de Bruxelles. Les « véhicules légers » (voitures personnelles et MPV réunis) ont un âge moyen de 7,2 ans, contre 9,4 ans dans l'ensemble de la région. Toutefois, le rajeunissement de ces dernières années (principalement dû à une évolution vers le leasing) a été ralenti en 2022 par un taux de renouvellement plus faible (7 % contre ± 10 % les années précédentes) du parc automobile. Cela a été constaté pour toutes les catégories de véhicules (à l'exception des camions) : après une réduction de 9 % du nouveau parc en 2021, nous nous dirigeons maintenant vers une réduction de pas moins de 33 % en 2022. Cela peut s'expliquer par les retards importants dans la livraison des véhicules neufs depuis la crise du COVID, mais peut-être aussi en raison de l'attentisme en ce qui concerne le calendrier LEZ et l'exigence de « zéro émission directe » pour les véhicules légers à partir de 2025.



La conversion du parc automobile du diesel à l'essence et aux véhicules électriques se poursuit. Parmi les voitures personnelles, seules 5 % fonctionnent encore au diesel, tandis que 60 % des véhicules fonctionnent à l'essence et 34 % à l'électricité. Parmi les MPV, il y a toujours un peu plus de diesels en circulation (14 %), mais on observe également une forte tendance à l'augmentation des véhicules à essence (63 %) et des véhicules électriques (15 %). Ce chiffre comprend 7 % de véhicules fonctionnant au gaz naturel. Par rapport au parc bruxellois de véhicules légers (voitures personnelles et MPV réunis), dont un tiers fonctionne encore au diesel, les pouvoirs publics bruxellois font beaucoup mieux avec 10 % de diesel.



En outre, les pouvoirs publics bruxellois affichent également de meilleures performances environnementales, avec un Écoscore moyen de 73 (contre 66 pour la RBC - voitures personnelles et MPV réunis). Parmi les véhicules légers neufs, l'Écoscore a augmenté de 15 points en moyenne depuis 2014 pour atteindre une moyenne de 79 (contre 71 pour la RBC). En outre, pas moins de 54 % de voitures personnelles neuves et 55 % de MPV neufs sont entièrement électriques. Sur l'ensemble des véhicules « zéro émission directe » (VZE) légers bruxellois immatriculés, 4 % appartiennent aux pouvoirs publics bruxellois. En 2019, cette part était encore de 10 %, mais l'augmentation rapide du nombre de véhicules dans l'ensemble de la flotte bruxelloise affaiblit cette part proportionnellement.



L'introduction de l'arrêté a déjà eu un impact positif évident auprès des pouvoirs publics bruxellois. Sur les 84 voitures personnelles neuves et les 31 MPV neufs en 2022, 3 et 1 respectivement roulent au diesel. L'interdiction du diesel est assez bien suivie depuis plusieurs années. En revanche, il est plus difficile de respecter les valeurs

Ecoscore global en moyen
Voitures: 77
MPV: 69

seuils de l'Écoscore, d'autant plus qu'une augmentation d'un point a été introduite en 2021 et que le nouveau cycle d'essai WLTP constitue un défi supplémentaire. Parmi les voitures personnelles neuves, 18 % n'ont pas atteint le seuil cette année, tandis que parmi les MPV, ce chiffre est de 39 %, ce qui est en recul par rapport aux années précédentes.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, une zone de basses émissions (LEZ) est en vigueur sur le territoire bruxellois. Sur la base de la composition des flottes des pouvoirs publics à la fin de 2022, il semble qu'il y ait encore 3% des véhicules en circulation qui ne répondent pas aux critères de la LEZ : il s'agit de 24 véhicules interdits depuis 2019 ou 2020 et 92 véhicules depuis le 1/01/2022. Actuellement, sur la base des critères d'accès de 2025, un total cumulé de 561 véhicules (19 %) ne serait plus autorisé à circuler. Le taux de remplacement naturel d'environ 10 % par an peut compenser cette évolution, mais il est important que les pouvoirs publics veillent à prendre en compte les futurs critères d'accès, ainsi que le nouveau calendrier proposé à partir de 2025, lors des prochains achats et remplacements de véhicules.

Véhicules Électriques à Batterie
52% des nouvelles voitures
34% des voitures en totale

Pour aider les pouvoirs publics à passer à des véhicules plus respectueux de l'environnement, Bruxelles Environnement offre un soutien spécifique. Depuis 2021, le « Facilitateur Mobility & Fleet » se tient prêt à soutenir les entreprises et les pouvoirs publics bruxellois dans la transition vers une mobilité durable et l'électrification du parc automobile. Un accompagnement personnalisé peut être demandé, mais un helpdesk est également disponible pour des questions spécifiques et des formations supplémentaires ainsi que des moments d'échange sont organisés. En juin 2022 a été organisée le « Brussels Mobility Day », une journée consacrée à la mobilité de demain pour les entreprises et les pouvoirs publics bruxellois. En plus d'un colloque, cela a également permis de découvrir et de tester différents types de véhicules électriques. Un « Facilitateur Infrastructure de recharge » a également été mis à disposition, offrant une assistance en matière de réglementation, de sécurité, de connexion au réseau et des conseils sur mesure pour l'installation de bornes de recharge. La centrale des marchés pour le leasing opérationnel lancée par Bruxelles Environnement en 2018 a été renouvelée en 2023 et inclut désormais encore plus de types de véhicules électriques (minibus et véhicules utilitaires). Sibelga a également lancé une centrale similaire (« MobiClick ») en 2020 pour l'achat de véhicules utilitaires au CNG ou à propulsion électrique, ainsi que pour des bornes de recharge. Sibelga offre également un accompagnement technique pour l'installation des infrastructures de recharge. L'échange de *bonnes pratiques* et d'expériences est un élément nécessaire que Bruxelles Environnement continue à développer, notamment par l'intermédiaire des Facilitateurs « Mobility & Fleet » et « Infrastructure de recharge » et de l'news « Flottes publiques »³¹. De plus amples informations sur les différentes mesures de soutien aux pouvoirs publics et sur l'arrêté sur l'exemplarité sont disponibles sur le [site web](#) de Bruxelles Environnement.

³¹ Vous pouvez toujours vous abonner à cette newsletter en envoyant un courriel à : pdebvp@leefmilieu.brussels.





INFO



02 775 75 75
WWW.LEEFMILIEU.BRUSSELS

Rédaction : N. Sergeant

Comité de lecture : A. Gerard

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

