

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

Evaluation des performances environnementales des flottes en 2021



© Commune d'Ixelles

SEPTEMBRE 2022

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 voitures électriques dans le plan de déplacements d'entreprise.....	4
3. Institutions concernées	5
4. Réaction des institutions concernées	5
5. Caractéristiques de la flotte globale	6
5.1. Catégories de véhicules.....	6
5.2. Âge moyen.....	7
5.3. Répartition des normes Euro	8
5.4. Type de carburant.....	9
5.5. Impact de la Zone de Basses Emissions (LEZ).....	11
5.6. Performances environnementales de la flotte globale et de la nouvelle flotte (Ecoscore).....	12
5.7. Conformité à l'Arrêté Exemplarité	14
5.8. Usage des véhicules	17
5.9. Achat versus Leasing.....	18
6. Comparaison des flottes en fonction du type d'institution publique	19
6.1. Catégories de véhicules.....	19
6.2. Performances environnementales des flottes.....	21
6.3. Impact de la Zone de Basses Emissions (LEZ).....	22
6.4. Conformité à l'Arrêté Exemplarité	24
6.5. Véhicules électriques à batterie	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 8^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 2021 et des véhicules qui ont été mis en service en 2021. A ce moment-là, l'arrêté était en vigueur depuis sept 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 http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=fr&pub_date=2021-03-25&caller=summary&numac=2021030468

³ https://etaamb.openjustice.be/fr/arrete-du-gouvernement-de-la-region-de-bruxellescapit_n2022020917.html

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 2021, 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 1er 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 1er janvier 2023. Quant aux **motocyclettes** (catégories L3-L7), elles seront soumises à cette obligation à partir du 1er 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 les camionnettes au moins l'Euro 6 (classe I) ou Euro 6 D-temp (classes II et III), et l'Euro VI-D pour les camions et les bus. Les bus de la STIB ne sont pas soumis aux dispositions de l'arrêté mais en vertu du COBRACE (Art. 2.4.6), seuls des bus 'zéro émission' peuvent encore être utilisés 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 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 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;
- 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

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).



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 personnelles 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. À 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 Exemplanité concerne 82 institutions publiques disposant d'un parc automobile, réparties comme suit:

- Bruxelles Ville 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.

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, du CESRBC⁸, d'Evoliris, du Fonds de la Politique de l'eau, de l'ADT⁹, de l'ERAP¹⁰, de Homegrade¹¹ 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 24 institutions régionales. Ce groupe compte 1 nouvelle institution, à savoir Hydria, 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** ont également été reprises dans les analyses. Sur les six associations connues¹², 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).

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.

4. RÉACTION DES INSTITUTIONS CONCERNÉES

Au total, 81 institutions ayant un parc automobile nous ont transmis le rapport annuel relatif à la flotte de 2021. Seul le CPAS d'Uccle n'a pas fourni de rapport pour 2021. Les 2 années précédentes, tous les rapports ont chaque fois été transmis. Sur les 82 institutions, 49 (60%) ont respecté le délai de remise du rapport (avant le 31 janvier 2022). C'est presque aussi bien que l'année précédente (68%).

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

⁸ Conseil Economique et social de la Région de Bruxelles-Capitale

⁹ Agence de Développement Territorial

¹⁰ Ecole régionale d'Administration publique

¹¹ L'asbl Homegrade est née en 2017 de la fusion des asbl Centre urbain et Maison de l'énergie

¹² 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



- Des e-mails le 20/01/2022 et le 01/03/2022;
- Une lettre recommandée le 18/05/2022.

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 chaque année, de nouvelles institutions ont été 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.

5. CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE GLOBALE

5.1. CATÉGORIES DE VÉHICULES

Si nous considérons l'ensemble des flottes de toutes les institutions concernées, nous arrivons à une flotte globale connue de de 4338 véhicules au total (à l'exception des vélos et remorques). Cela représente à peine 22 véhicules en plus (+0,5%) que le parc automobile de 2020 et une augmentation plus faible par rapport aux années précédentes (+3% en 2020). Cela semble indiquer que le nombre de véhicules continuera à fluctuer autour de ces chiffres. Les augmentations importantes enregistrées par le passé étaient dès lors dues essentiellement à l'intégration de flottes supplémentaires¹³ dans les analyses.

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 1661 véhicules 'légers'. A cela viennent s'ajouter 1357 camionnettes et minibus, 966 véhicules 'lourds' (camions, bus, véhicules agricoles), 297 véhicules 'spécifiques' et enfin, 57 deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motos). La catégorie 'véhicules spécifiques' englobe notamment les balayeuses, les ambulances, les corbillards, les dépanneuses, les grues, les élévateurs, les véhicules de pompiers, les véhicules industriels, etc. Cette composition diffère à peine par rapport à l'an passé, si ce n'est qu'au niveau des voitures, on constate une augmentation de 5% sur un an.

Il a également été fait état de 161 vélos et 61 remorques. La catégorie 'vélo cargo' a été prévue pour la première fois dans le rapport, pour laquelle 4 véhicules (supplémentaires aux 161 vélos) ont été signalés au total (tous nouveaux). 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.

¹³ Etant donné que tous les rapports n'avaient pas été obtenus et que de nouvelles instances ont en outre été intégrées, comme les hôpitaux IRIS.

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.



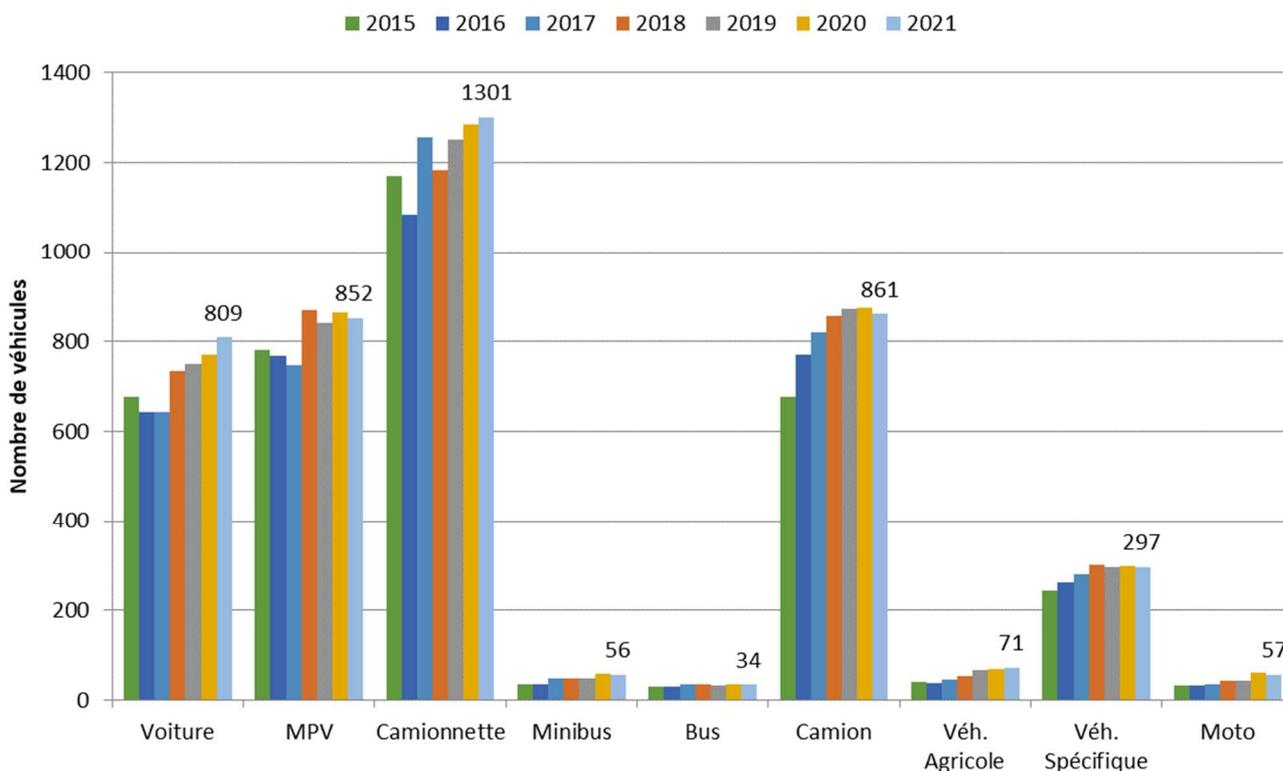


Figure 1: Nombre de véhicules par catégorie pour les flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2021, comparé aux années précédentes.

A titre comparatif : la flotte globale immatriculée en RBC¹⁵ comptait environ 639.000 véhicules en 2021, dont quelque 494.000 véhicules légers, 2100 bus et 85.000 véhicules pour le transport de marchandises (y compris des tracteurs). Le parc des pouvoirs publics bruxellois représente donc moins de 1% du parc bruxellois immatriculé.

5.2. ÂGE MOYEN

L'âge moyen de la flotte des pouvoirs publics bruxellois en 2021 est de 6,7 ans, soit une légère baisse qui se poursuit chaque année. La moyenne correspond essentiellement à l'âge moyen des véhicules spécifiques et des MPV. Les véhicules les plus anciens de la flotte sont les véhicules agricoles (11,4 ans), suivis des camions, des bus et des minibus. Les motos sont à nouveau les plus récentes (4,3 ans), suivies des voitures personnelles (5,2 ans, tout comme en 2020).

La tendance au rajeunissement se poursuit essentiellement au niveau des voitures puisque celles de la flotte de 2019 avaient encore 5,6 ans en moyenne et même 7,4 ans en 2014. Ce rajeunissement est dû au succès croissant des formules de leasing pour cette catégorie de véhicules (61% en 2021 contre 31% en 2014). A noter également la part importante de leasing (39%) parmi les motos alors qu'avant 2020, elles faisaient toutes l'objet d'un achat. La part de leasing reste plutôt stable pour les autres catégories de véhicules.

¹⁵ Parc de véhicules à moteur au 01/08/2021 immatriculés en RBC; données provenant du SPF Economie. Les types de véhicules y sont définis et regroupés différemment.



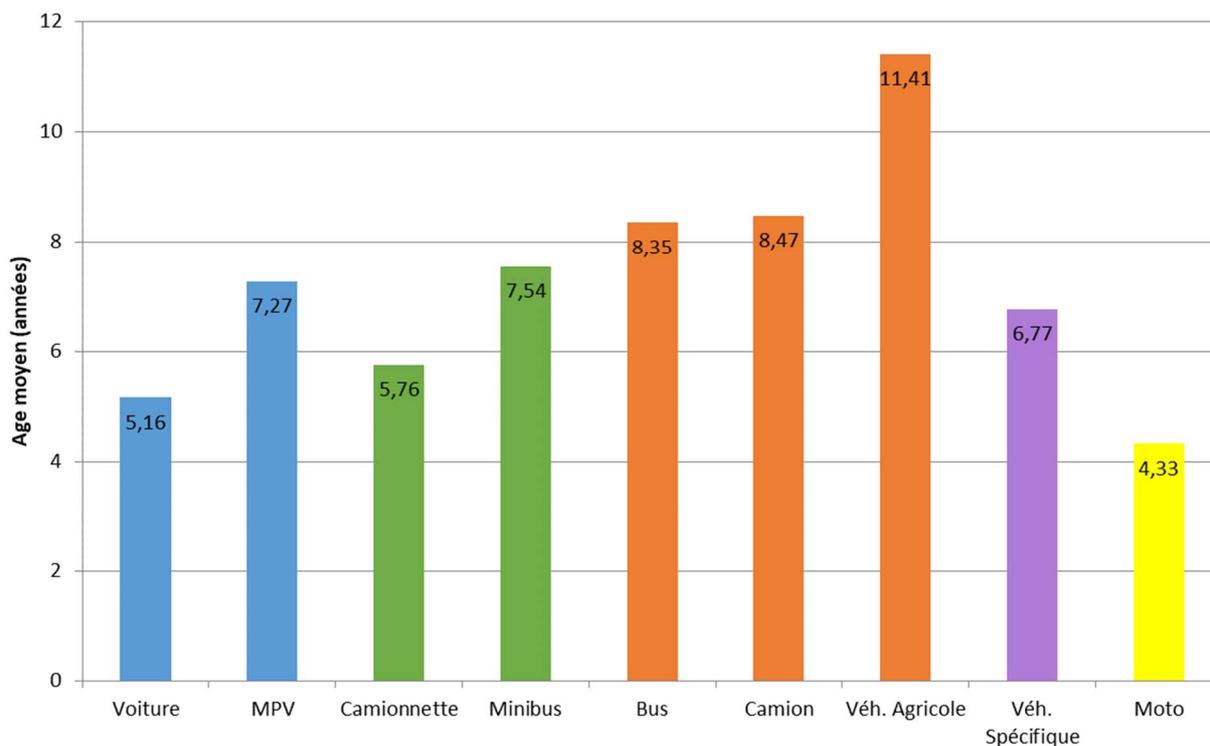


Figure 2: Age moyen par catégorie de véhicules des flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2021.

A titre comparatif: l'âge moyen de la flotte globale de la RBC (voitures et MPV immatriculés par des particuliers, des entreprises et le secteur public) était de 9,2 ans en 2021¹⁶. Les véhicules 'légers' des flottes publiques bruxelloises sont donc largement en dessous (6,2 ans).

En 2021, 432 nouveaux véhicules au total ont été mis en service dans les flottes des pouvoirs publics bruxellois (dont 117 voitures, 51 MPV, 160 camionnettes, 53 camions et 41 véhicules spécifiques). Cela représente au total 42 de moins qu'en 2020. Ce sont surtout des nouvelles camionnettes, de nouveaux camions et des véhicules spécifiques qui ont été mis en service (resp. + 32%, + 56% et + 116%) en 2021, mais dans le même temps, il y a eu moins de nouvelles voitures personnelles, moins de MPV et moins de minibus (resp. - 34%, - 46% et - 57%).

Cela signifie que 10% de la flotte totale a été renouvelée en 2021, ce qui est comparable aux années précédentes (11% en 2020 et 2019; 9% en 2018; 10% en 2017).

5.3. RÉPARTITION DES NORMES EURO

La norme Euro d'un véhicule indique les valeurs limites d'émission de certains polluants. Etant donné que la norme Euro évolue dans le temps et que les nouveaux véhicules doivent obligatoirement la respecter, il y a un lien direct avec l'âge du véhicule.

Le graphique ci-dessous (figure 3) indique la répartition des normes Euro par catégorie de véhicules pour la flotte des pouvoirs publics bruxellois¹⁷.

La norme Euro 6 est devenue majoritaire dans toutes les catégories (pour les bus *ex aequo* avec Euro 5). Cette norme est la mieux représentée parmi les voitures, avec 60% d'entre elles qui y répondent; c'est 46 % de plus que pour la flotte de 2015 et 4% de plus qu'en 2020. De même, parmi les camionnettes (54%), les minibus (52%), les camions (50%), les MPV (47%) et les véhicules spécifiques (45%), l'Euro 6 détient une part d'au-moins 40%. Cette augmentation est plus lente uniquement pour la catégorie des bus (35%). On note encore une partie importante d'Euro 5 parmi les bus, les camions et les camionnettes, qui représente environ un tiers.

¹⁶ Indicateurs consultables en ligne via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2022, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2021) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2022.", <http://ecoscore.be/en/fiches>

¹⁷ Les véhicules agricoles et les motos ne sont pas repris dans cette analyse parce que pour ces catégories, les normes Euro n'étaient souvent pas complétées (ou non applicables) et que dès lors, une analyse n'aurait pas été assez représentative.



On retrouve les plus anciennes classes Euro 0 (pré-norme Euro) et Euro 1 principalement dans les camions (1% Euro 1, soit 12 véhicules et 1% Euro 0, soit 9 véhicules). Il y a par ailleurs 3 voitures et 1 camionnette avec la norme Euro 0, et 1 minibus Euro 1. Il y a au total 376 véhicules¹⁸ sans norme Euro mais bon nombre d'entre eux sont des véhicules électriques ou des véhicules spécifiques qui ne sont pas concernés par la mesure (p.ex. des véhicules industriels).

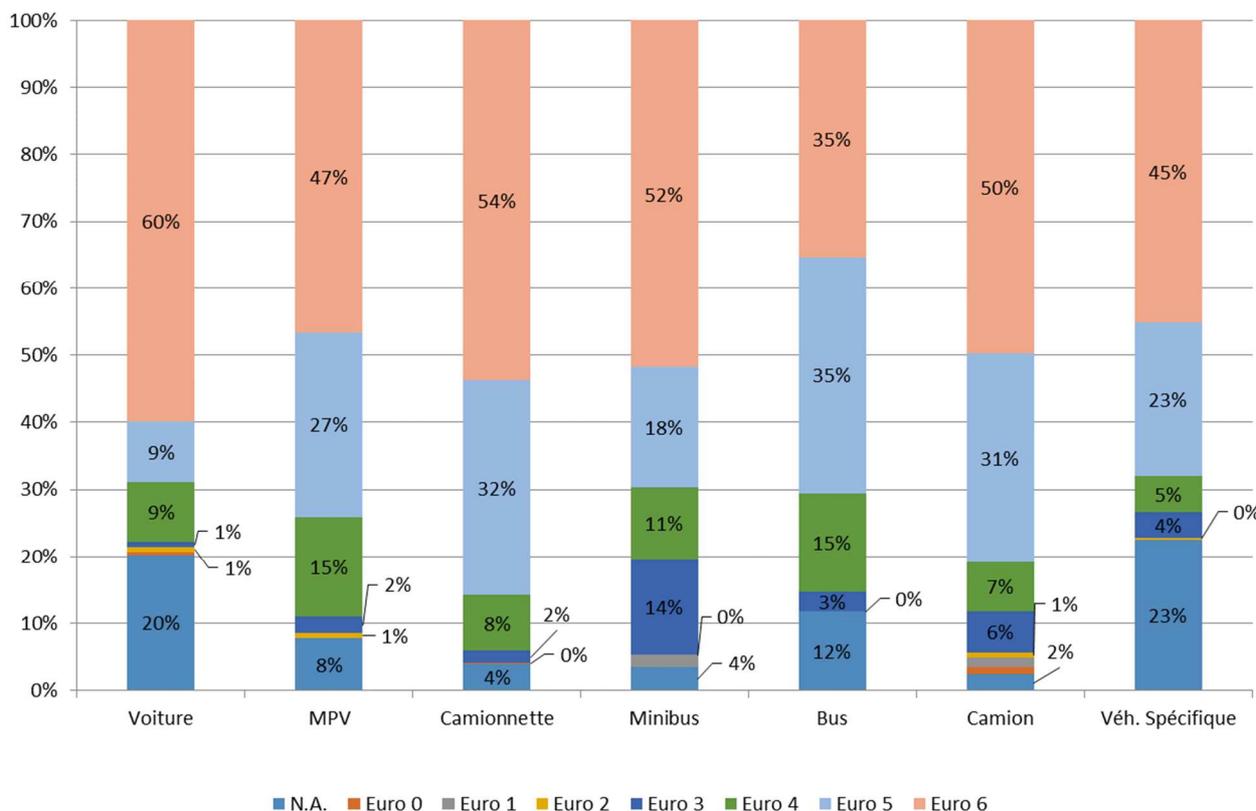


Figure 3: Part des normes Euro par catégorie de véhicules des flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2021.

5.4. TYPE DE CARBURANT

Parmi les **voitures personnelles**, l'essence est le principal carburant (64%) et la part a en outre augmenté de 16% en 8 ans (voir figure 4). Par rapport aux trois années précédentes, on constate à nouveau une certaine augmentation de cette part. La **part de diesel** dans cette catégorie a **baissé de 42 à 7 %** en 8 ans, et elle était encore de 10% en 2020. On remarque clairement que les flottes publiques ont déjà choisi résolument les **voitures électriques à batterie**, avec une **part de 29%** de toutes les voitures personnelles, alors qu'elle n'était encore que de 2% en 2014 et de 27% en 2020. En chiffres absolus, on parle d'un total de 237 voitures électriques à batterie (209 en 2020). 37% des voitures personnelles sont en outre des hybrides à l'essence (y compris plug-in hybrides) (298 au total). C'est 7% de plus que l'an passé et 24% de plus qu'en 2014. Ces véhicules sont repris dans le groupe des véhicules à essence.

Au niveau des **MPV**, la suprématie du diesel a pris fin, passant de 64% en 2014 à 17 % en 2021 (voir figure 4). En 2020, la part était encore de 23%. La part de l'essence est dès lors passée de 32% à 62%. Cela représente également une légère augmentation par rapport aux années précédentes. Dans la catégorie des MPV également, on assiste à l'émergence des **véhicules électriques**, avec une **part de 13%** (108 véhicules). L'année précédente, 9% de cette flotte était électrique. On compte par ailleurs 57 MPV au gaz naturel (CNG), soit une part de 7%, restée inchangée depuis 2020.

L'instauration de l'arrêté « Exemplarité » a clairement donné un coup d'accélérateur à l'évolution dans ces catégories de véhicules vers moins de voitures au diesel et plus de véhicules électriques à batterie (VEB).

¹⁸ Uniquement pour les voitures, les MPV, les camionnettes, les minibus, les bus, les camions et les véhicules spécifiques (à l'exception donc des véhicules agricoles et des motos).



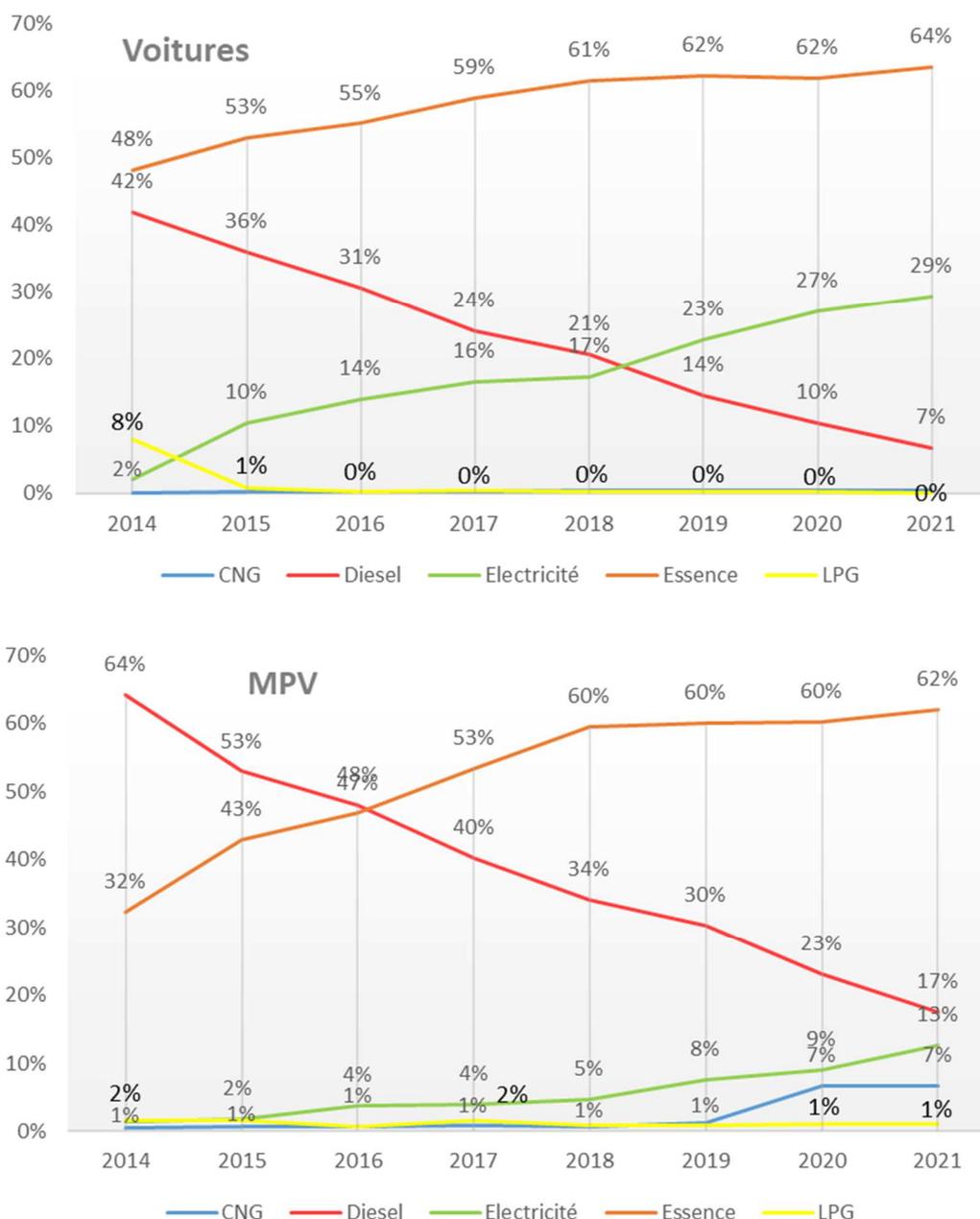


Figure 4 : Evolution en pourcentages du type de carburant pour les voitures personnelles (en haut) et les MPV (en bas), entre 2014 et 2021.

A titre comparatif: Dans les 'véhicules légers' (voitures personnelles et MPV confondus) des pouvoirs publics bruxellois, la part du diesel était de 12% (17% en 2020). En 2021, la part de voitures au diesel sur toute la flotte bruxelloise de véhicules 'légers' était de 38% (44% en 2020). Pour les voitures de particuliers en RBC, cette part était de 30% et de 52% pour les voitures de société¹⁹.

Il ressort de la figure 5 que les **camionnettes** et les **minibus** roulent en généralement au diesel, mais 6% des camionnettes et 5% des minibus des flottes publiques roulent à l'essence. On compte en outre 55 camionnettes électriques à batterie (de type 'petit utilitaire'), soit 4% du total des camionnettes (contre 38 véhicules en 2020).

¹⁹ Indicateurs consultables en ligne via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2022, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2021) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2022.", <http://ecoscore.be/en/fiches>



On observe surtout une forte augmentation du nombre de camionnettes au CNG: de 3 en 2018 à 64 en 2019 et pas moins de 213 dans la flotte actuelle (16% de cette catégorie de véhicules).

Les bus, camions et véhicules agricoles roulent presque exclusivement au diesel. Parmi les **véhicules spécifiques**, la majorité sont également au diesel (85%), même si on compte aussi 40 véhicules électriques (13%), 2 à l'essence, 1 au CNG et 1 au LPG dans cette catégorie de véhicules. Dans la catégorie des **motos**, 26 % roulent à l'essence et 74 % sont totalement électriques (42 véhicules). On a donc plus que doublé le nombre de motos électriques par rapport à 2019 (19 véhicules). On dénombre par ailleurs aussi 5 bus et 29 camions au CNG, ainsi que 5 camions électriques (camions poubelle). Enfin, parmi les bus, 4 sont hybrides diesel (12% de cette catégorie).

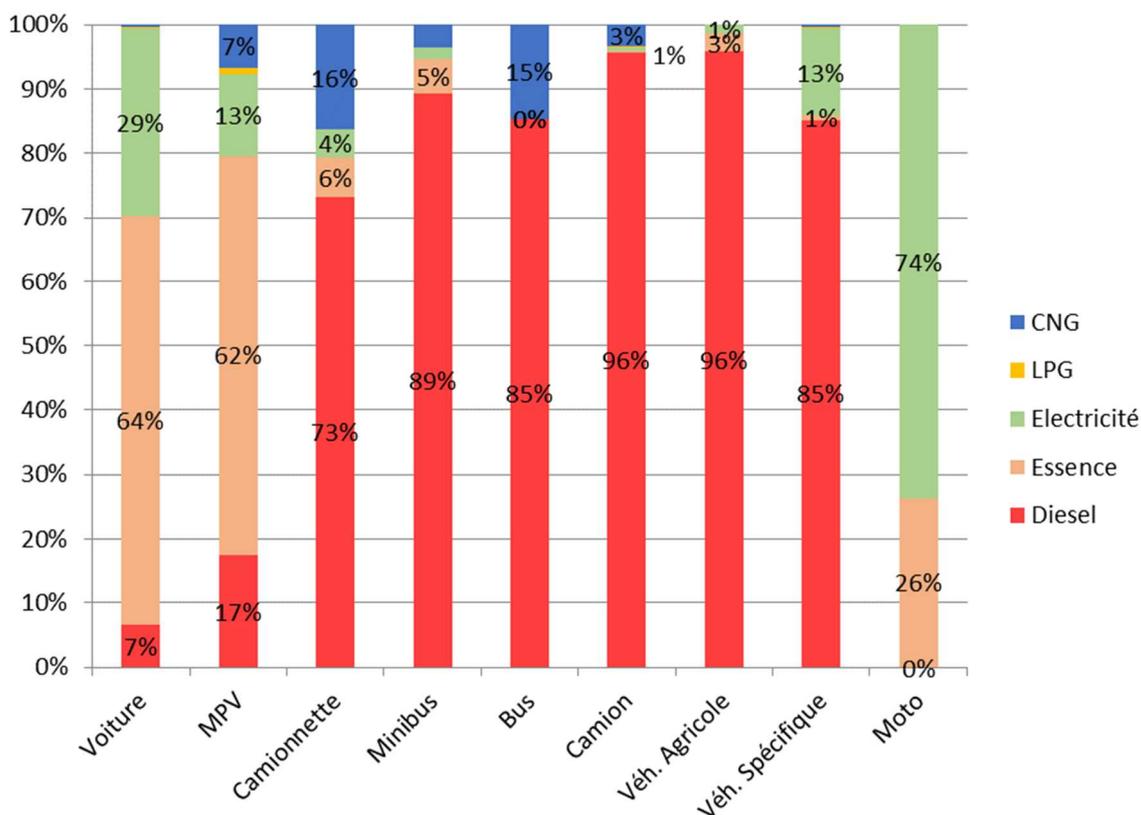


Figure 5: Répartition en pourcentages des types de carburant par catégorie de véhicules dans les flottes publiques bruxelloises de 2021.

5.5. IMPACT DE LA ZONE DE BASSES EMISSIONS (LEZ)

Depuis le 1er janvier 2018, une Zone de Basses Emissions (LEZ) est en vigueur sur l'ensemble de la Région bruxelloise. 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 du type de carburant et de la norme Euro du véhicule, les critères les plus stricts ayant été imposés aux véhicules au diesel. Selon les dernières informations dont nous disposons dans le cadre de l'arrêté 'Exemplarité', 3052 véhicules sont concernés pour les pouvoirs publics bruxellois (voitures personnelles, camionnettes et (mini)bus). Les camions (+3,5t), les deux-roues motorisés, les véhicules agricoles et les véhicules spécifiques n'ont pas été comptabilisés, vu que la LEZ ne s'applique pas aujourd'hui à ce type de véhicules. Parmi les véhicules 'spécifiques', on retrouve notamment les ambulances, les voitures de pompiers, les grues mobiles, les véhicules équipés d'un élévateur à fauteuil roulant, etc., pour lesquels il est possible de demander une exemption ou une dérogation à la LEZ. 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 l'essence Euro 0/1. Depuis 2020, l'interdiction s'étend aussi aux véhicules au diesel Euro 3. Le renforcement suivant a eu lieu le 01/01/2022 avec l'ajout des véhicules au diesel Euro 4, mais une période de transition de 6 mois sans amende a été instaurée. Enfin, à partir de 2025, les véhicules au diesel Euro 5 et à l'essence Euro 2 seront eux aussi concernés par l'interdiction. A ce moment, aussi les poids lourds et les deux-roues motorisés seront concernés par la LEZ. Pour plus d'infos sur la LEZ, voir www.lez.brussels.



Si l'on considère la composition du parc automobile des pouvoirs publics bruxellois de fin 2021 (sans tenir compte de l'évolution naturelle due au renouvellement, ni des changements de comportement induits par la LEZ), le nombre cumulé de véhicules impactés par la LEZ est le suivant (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	12	46
MPV	0	2	3	32	134
Camionnette	0	1	22	122	514
Minibus	0	1	9	15	25
Bus	0	0	1	6	18
Total	0	6	39	187	737
Part du parc	0%	0%	1%	6%	24%

Tableau 1 : Nombre cumulé de véhicules dans les catégories concernées au sein des pouvoirs publics bruxellois qui ne sont pas autorisés dans la LEZ bruxelloise durant les phases 2018- 2019-2020-2022-2025.

Dans les flottes publiques de fin 2020, on dénombrait 64 véhicules qui étaient déjà interdits de circulation début 2020, dont 6 étaient déjà exclus depuis le début de 2019. Un an plus tard, ce nombre est passé à 39 véhicules, incluant toujours ces mêmes 6 véhicules. Il s'agit ici de 33 véhicules au diesel Euro 3 et 3 Euro 2, ainsi que de 3 véhicules à essence Euro 0/1, lesquels représentent ensemble 1% de la flotte des catégories de véhicules concernées (2% en 2020).

La majorité de ces véhicules 'interdits' de la flotte de 2021 concernent des camionnettes (56%) et des minibus (23%). Le rapport annuel n'indiquait pas toujours si une dérogation avait été obtenue pour ces véhicules mais nous supposons que c'est le cas (véhicules prioritaires, adaptés aux personnes en mobilité réduite ou d'utilité publique).

Etant donné qu'aucun nouveau seuil n'a été instauré pour la LEZ en 2021, la réduction de ces véhicules est limitée par rapport aux années précédentes. Depuis les 01/01/2022, les véhicules au diesel Euro 4 sont désormais aussi interdits à la circulation. C'est perceptible au niveau du nombre de véhicules concernés par cette mesure, à savoir 187 au total (6% des catégories concernées), alors qu'on en était encore à 398 l'année précédente (13%). Plus de la moitié ont donc été entre-temps remplacés ou supprimés de la flotte.

La prochaine phase de la LEZ n'entrera en vigueur qu'à partir de 2025 (interdiction supplémentaire pour les diesel Euro 5 et les essence Euro 2), faisant passer le nombre de véhicules concernés à 737, soit 24% du total (en 2020: 33%). Les flottes vont toutefois considérablement évoluer au cours des 3 années à venir et un taux de remplacement constaté de 10% par an devrait pouvoir compenser l'impact de la mesure.

Nous constatons donc que les pouvoirs publics adaptent leurs flottes pour respecter la LEZ bruxelloise et réagissent de manière proactive. En ce qui concerne le nombre restreint de véhicules qui circulent 'en infraction', il s'agit en principe de véhicules bénéficiant d'une dérogation, même si cette information ne figure généralement pas dans les 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.

5.6. 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. La base de données Ecoscore (www.ecoscore.be) comprend les Ecoscore de toutes les voitures et MPV disponibles sur le marché belge (ainsi que quelques camionnettes). Des valeurs-seuils de l'Ecoscore figurent dans l'Arrêté « Exemplarité » pour les voitures et MPV nouvellement mis en service.

Les véhicules 'légers' (voitures et MPV confondus) de la **flotte globale des pouvoirs publics bruxellois** ont un Ecoscore moyen de 72, soit une augmentation de 1 point par rapport à l'année précédente et de 12 points par rapport à 2014 (voir figure 6). Pour les voitures, l'Ecoscore moyen est passé de 65 en 2014 à 76 en 2021, et pour les MPV, de 57 à 68. L'augmentation moyenne de +2 points les années précédentes semble un peu ralentir mais c'est certainement aussi lié à l'introduction de la procédure d'homologation plus stricte pour les nouveaux véhicules et aux Ecoscore plus bas que cela engendre (cf. note de bas de page 6).



Parc global des pouvoirs publics bruxellois

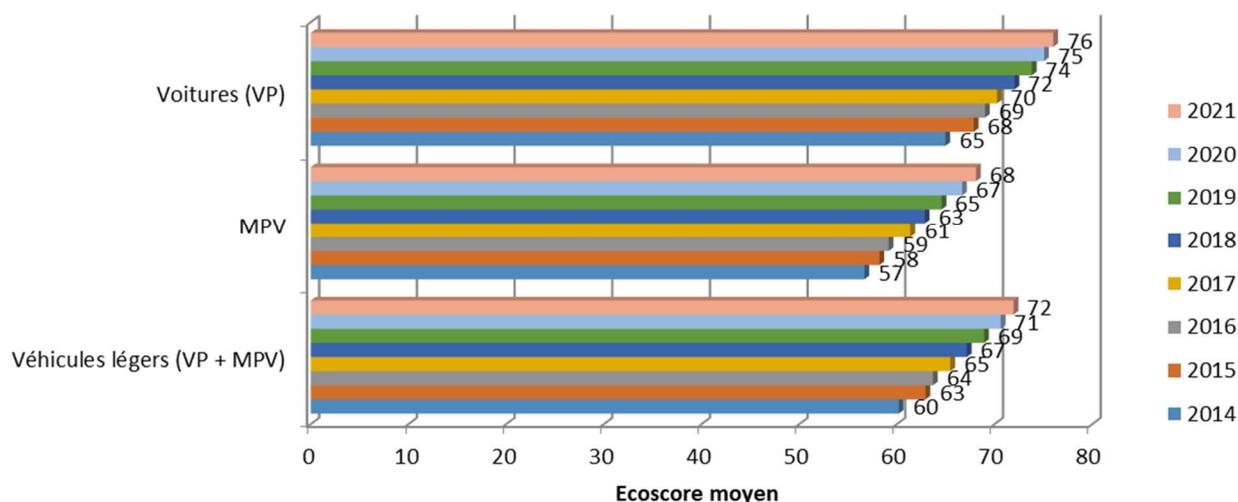


Figure 6 : Evolution de l'Ecoscore moyen du parc global de véhicules légers des pouvoirs publics bruxellois (de 2014 à 2021).

À titre comparatif : Si l'on compare ces scores à la moyenne de toute la flotte bruxelloise (voitures personnelles et MPV immatriculés confondus), on voit que le parc automobile des pouvoirs publics bruxellois a une meilleure moyenne (72,0), avec 8 points de plus (cf. Ecoscore moyen de 63,5 pour toute la Région).²⁰

L'Ecoscore moyen des **voitures mises pour la première fois en service** dans la flotte de 2021 est toujours plus élevé que celui du parc global. Les nouveaux véhicules 'légers' ont un Ecoscore moyen de 77. C'est 1 point de moins que l'an passé mais 13 points de plus que les nouveaux véhicules de 2014 (voir figure 7).

Les nouvelles voitures prises isolément ont un Ecoscore moyen de 78 (9 points de plus qu'en 2014 et 1 point de moins qu'en 2020); les nouveaux MPV ont quant à eux une moyenne de 77. C'est 2 points de plus que l'année précédente et 16 points de plus qu'en 2014.

L'intégration de VEB (aux Ecoscore élevés) dans le parc automobile a un impact important sur l'Ecoscore moyen. Si durant une année donnée, le nombre 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 sur les Ecoscore, ce qui ralentit légèrement l'augmentation annuelle.

À titre comparatif : Les 'véhicules légers' nouvellement immatriculés sur l'ensemble de la Région bruxelloise avaient un Ecoscore de 68,1 en 2021²¹. Les pouvoirs publics bruxellois, avec un score de 77,4, ont donc une avance de 9 points et font donc globalement mieux en moyenne.

²⁰ Indicateurs consultables en ligne via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2022, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2021) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2022.", <http://ecoscore.be/en/fiches>

²¹ Indicateurs consultables en ligne via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2022, « Analysis of the Belgian new car (2008-2021) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2022.", <http://ecoscore.be/en/fiches/new>



Nouveaux véhicules des pouvoirs publics bruxellois

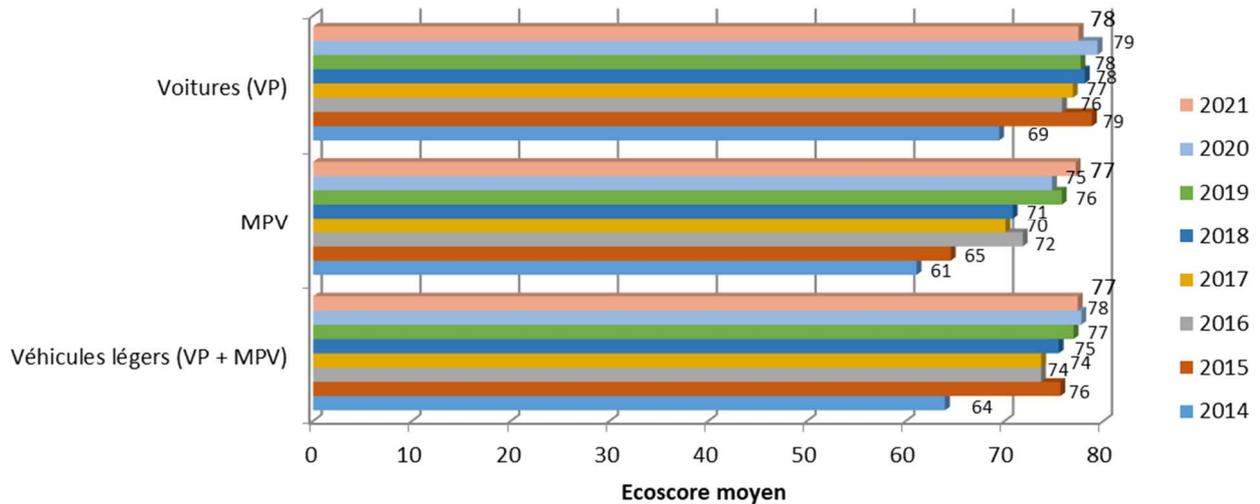


Figure 7: Evolution de l'Ecoscore moyen des nouveaux véhicules mis en service par les pouvoirs publics bruxellois (de 2014 à 2021).

5.7. CONFORMITÉ À L'ARRÊTÉ EXEMPLARITÉ

Depuis l'entrée en vigueur de l'Arrêté en août 2014, les nouveaux véhicules mis en service doivent répondre à une valeur-seuil minimale au niveau de l'Ecoscore. Les voitures mises en service en 2021 doivent avoir au moins un Ecoscore de 76 et les MPV de 69. Ces véhicules ne peuvent en outre pas être équipés d'un moteur diesel.

Nous voyons que sur les **117 nouvelles voitures personnelles** mises pour la première fois en service en 2021:

- 2 voitures sont équipées d'un moteur au diesel (contre 0 en 2020, 3 en 2019 et 13 en 2015) ;
- 28% (33 voitures) ont un Ecoscore inférieur à la valeur-seuil (contre 11% en 2020, 22 % en 2019, 12 % en 2015).

On constate par ailleurs que les nouvelles voitures comptent 33 VEB (28%), dont la plupart ont été acquis par l'Agence Bruxelles Propreté (12 au total). En 2020, on était à 70 véhicules électriques, avec une part de 40% de nouvelles voitures personnelles.

Le nombre inférieur de nouveaux véhicules (117 contre 177 en 2020) et également de VEB parmi ceux-ci, est probablement dû aux retards de production et de livraison de véhicules depuis la pandémie du COVID19.

La figure 8 permet de comparer la répartition des Ecoscore des nouvelles voitures personnelles à la valeur-seuil de l'Ecoscore (76 pour 2021). Il est à noter à cet égard que sur les 33 voitures qui ne respectent pas la valeur-seuil, la majorité (65%) obtiennent au moins un Ecoscore de 70 (22 voitures). Parmi les 11 véhicules dont le score est inférieur à 70, on trouve les 2 voitures au diesel (Ecoscore 61-62) et encore 9 voitures à essence (Ecoscores 65-69). Le nombre de véhicules ayant de faibles Ecoscore est plus élevé que l'an passé. On comptait alors seulement 2 voitures avec un Ecoscore inférieur à 70.



Nouveaux MPV

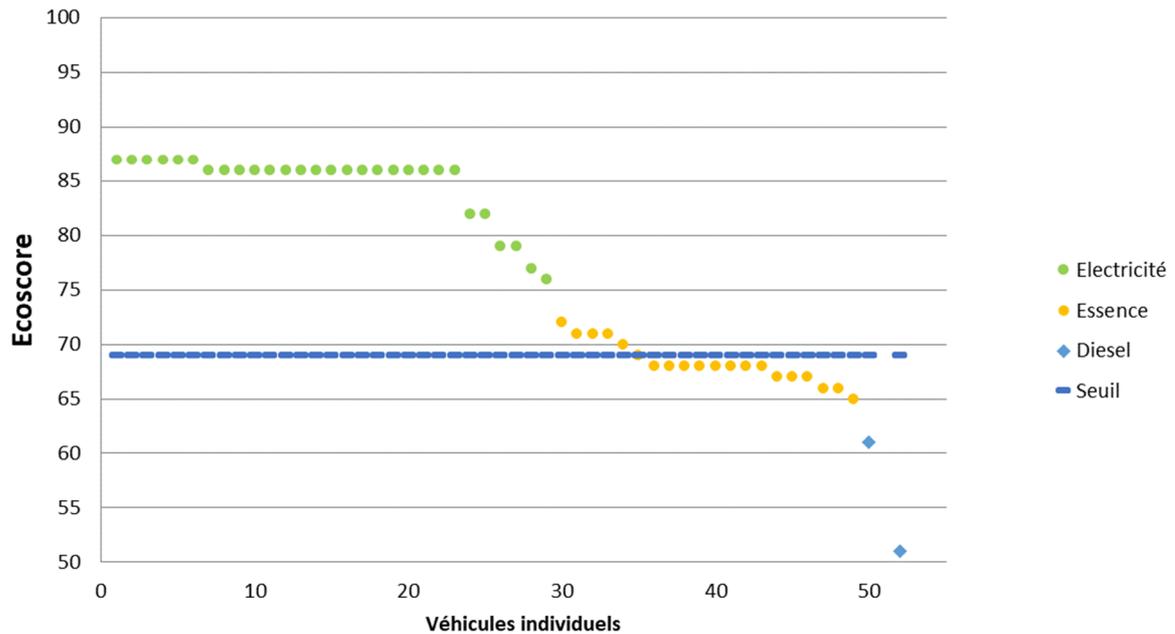


Figure 9: Ecoscore individuels des nouveaux MPV mis en service en 2021 – chaque point représente un véhicule individuel.

La figure 10 ci-dessous illustre l'évolution entre 2015 et 2021 au niveau de la part des nouveaux véhicules ne répondant pas aux critères environnementaux de l'arrêté 'Exemplarité'. En ce qui concerne les voitures personnelles et les MPV, le boycott des véhicules au diesel est assez bien respecté mais on voit que la plupart des années, quelques véhicules au diesel viennent tout de même s'ajouter à certaines flottes. En 2021, il y a 2 nouvelles voitures au diesel alors qu'il n'y en avait pas l'année précédente et qu'il y en avait encore 3 en 2019. Pour ce qui est des MPV, quelques nouveaux véhicules au diesel ont été acquis les années précédentes (sauf en 2016 et 2019) et 2 nouveaux sont venus s'ajouter cette année.

La valeur-seuil de l'Ecoscore s'avère plus difficile à respecter. Malgré le retard dans le renforcement de la valeur-seuil de l'Ecoscore (normalement +1 point par an), l'adaptation des Ecoscore du fait de la procédure d'homologation WLTP rend cette obligation plus ambitieuse.

Parmi les voitures, la part de nouveaux véhicules n'atteignant pas le seuil se situait entre 20 et 30% les dernières années et la tendance semble se confirmer avec une part de 28% pour 2021. 2020 a été une année exceptionnelle à cet égard, avec une part de seulement 11% qui n'atteignaient pas le seuil. On constate des variations plus importantes au niveau des nouveaux MPV avec, cette année, une part de 31% (comparable à l'année 2015), alors qu'elle se situait autour de 1-2% les 2 années précédentes. Il s'avère qu'atteindre le seuil de l'Ecoscore constitue le défi majeur pour les MPV.



Non-conformité des nouveaux véhicules

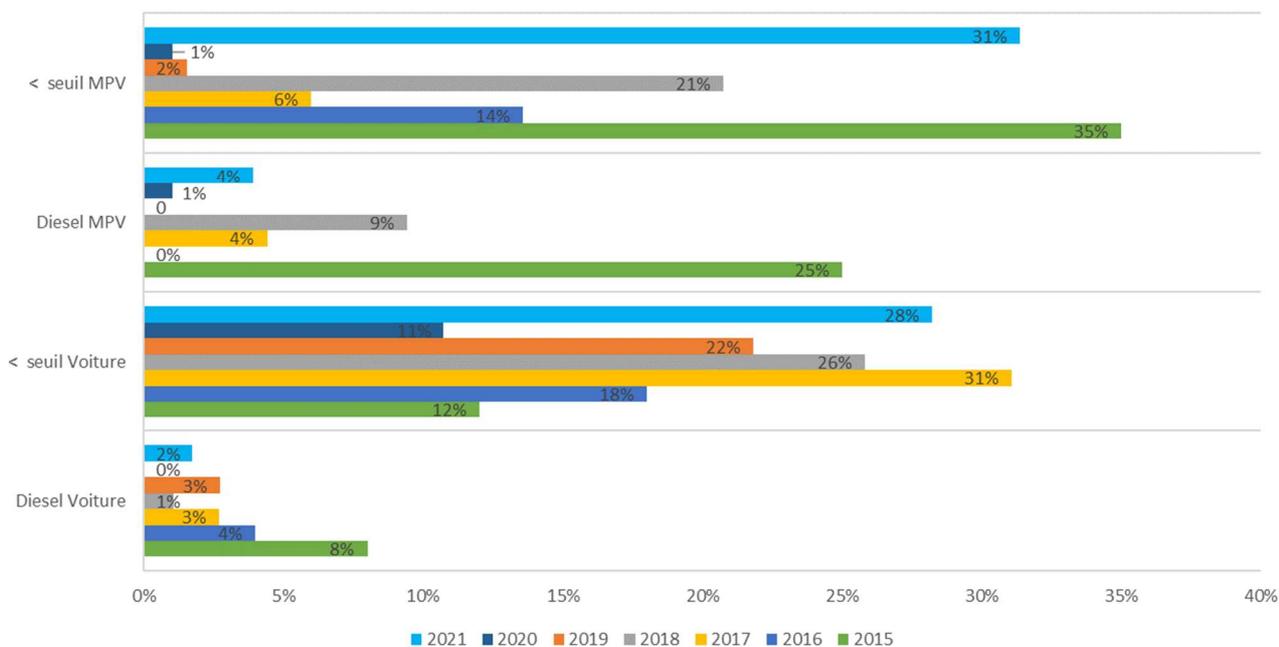


Figure 10 : Non-conformité des voitures ('auto') et MPV entre 2015 et 2021.

5.8. USAGE DES VÉHICULES

Pour avoir une idée de l'utilisation de la flotte, il était demandé, dans le rapport annuel, d'indiquer le nombre de kilomètres parcourus par chaque véhicule sur l'année 2021. Cette information n'était pas indiquée pour 3% de tous les véhicules (contre 21% en 2015). Ce problème se pose encore surtout pour les véhicules agricoles (32%) mais cela est dû au fait que ce sont plutôt les heures prestées qui sont consignées et pas le nombre de kilomètres. Ces statistiques sont donc moins pertinentes pour cette catégorie de véhicules, raison pour laquelle elles n'ont pas été reprises dans le graphique ci-dessous (figure 11).

La distance moyenne parcourue chaque année par un véhicule des flottes publiques bruxelloises est de 6936 km. Cela représente une augmentation de 3% (+178 km/an) par rapport à l'année précédente mais les autres années, il y a eu à chaque fois une baisse. Ainsi, quelque 10.172 km/an avaient été parcourus en moyenne en 2015. Il est probable que la pandémie du COVID19 en 2020 ait réduit davantage l'usage des véhicules et que cela se soit rétabli en partie en 2021.

Les voitures et camions parcourent en moyenne plus de kilomètres que la moyenne. Les camionnettes, MPV, minibus, bus, véhicules spécifiques et motos, en revanche, sont en dessous de la moyenne.

On constate que par rapport à l'année précédente, les voitures, les MPV, les camionnettes, les véhicules spécifiques et agricoles présentent peu de changements en termes de kilomètres parcourus. En ce qui concerne les minibus, on assiste à une forte baisse de -20% (mais seulement 56 véhicules) et à une forte augmentation de +41% pour les bus (mais seulement 34 véhicules). Ces changements dans l'utilisation de ces deux catégories sont toujours largement influencés par la crise sanitaire de 2020 (et 2021) qui a engendré une baisse du transport organisé de personnes. Tant pour les bus que pour les minibus, le kilométrage reste environ 40% inférieur à celui de 2019.



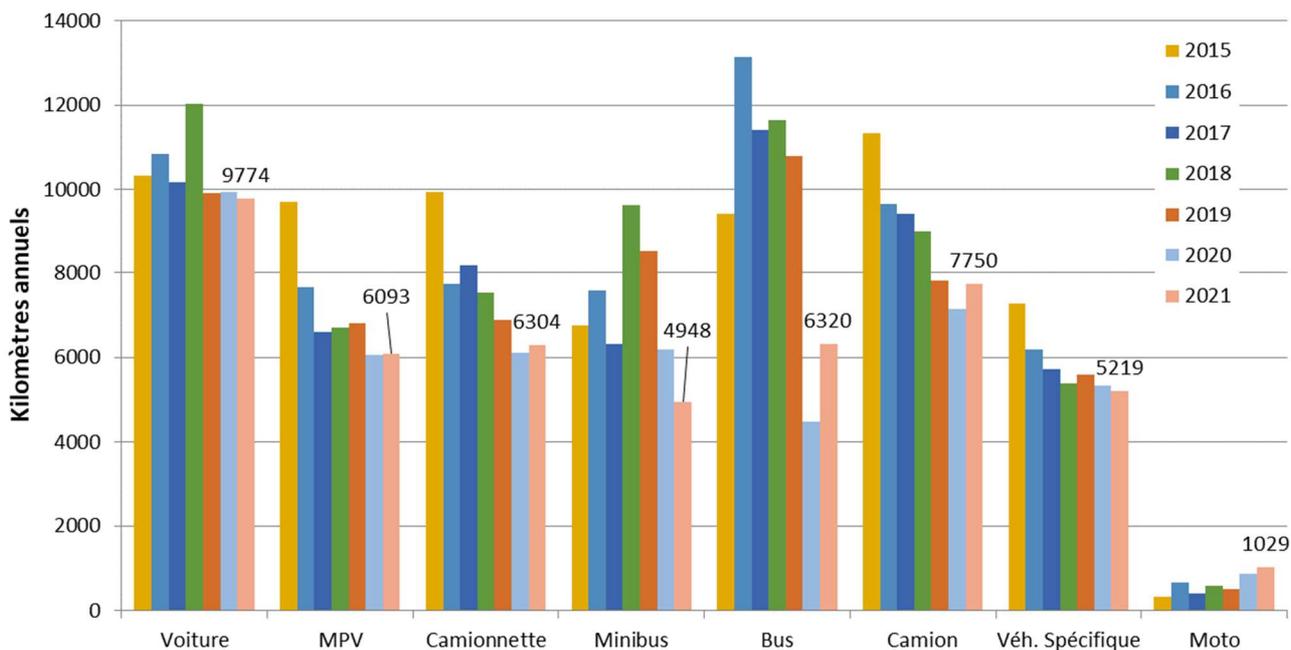


Figure 11 : Evolution du nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par catégorie de véhicules pour les pouvoirs publics bruxellois, de 2015 à 2021.

5.9. ACHAT VERSUS LEASING

Le rapport annuel demandait également d'indiquer si le véhicule avait été acquis par l'institution publique ou pris en leasing. Les informations communiquées nous permettent de constater que la majorité des véhicules (78% du parc total) sont achetés, en particulier les véhicules 'spécifiques' et 'lourds'.

Le leasing est de plus en plus souvent choisi pour l'acquisition de voitures, plus précisément pour 61% véhicules de ce type (contre 60% en 2020 et 31% en 2014). Le taux est de 24% pour les MPV, de 16% pour les minibus et de 13% pour les camionnettes. Et c'est le cas aussi pour 5% des camions. Contrairement aux années précédentes, où il n'y avait pas encore de leasing pour les motos, nous assistons à une explosion en 2021 (39 %, soit 22 véhicules).

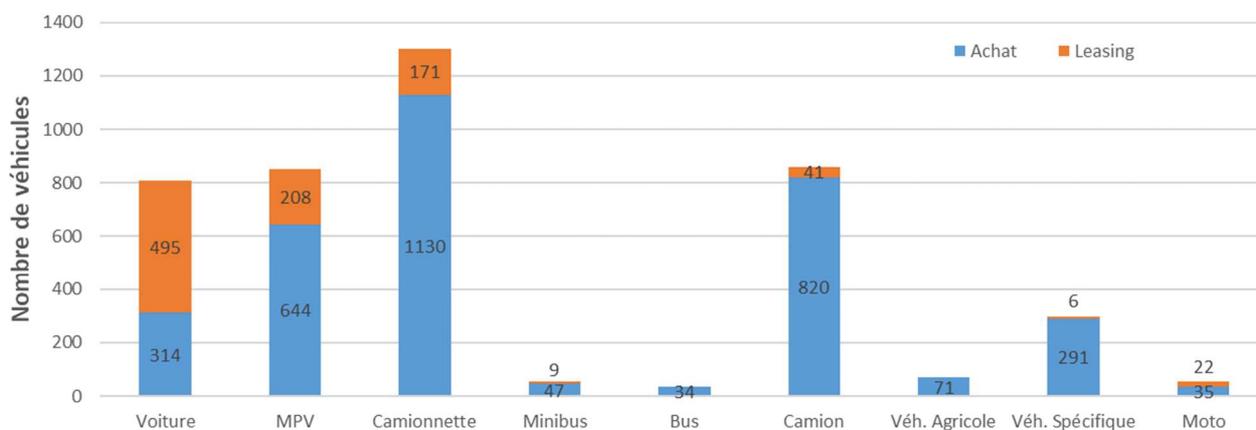


Figure 12 : Nombre de véhicules achetés versus pris en leasing en 2021.



6. 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 le groupe '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 intercommunales et des institutions régionales, les parcs automobiles peuvent toutefois varier fortement en termes de taille et de composition. Ceci est expliqué brièvement ci-dessous.

Intercommunales

Parmi les intercommunales qui relèvent de l'Arrêté et qui disposent d'une flotte, Sibelga est de loin la plus importante (446 véhicules motorisés). A côté de cela, Cremabru a une très petite flotte, de 3 véhicules seulement. La flotte de Sibelga ne compte cependant pas de voiture de société puisque celles-ci sont immatriculées au nom de 'Brussels Network Operations' (BNO), qui ne relève pas de l'Arrêté Exemplarité. Cela explique pourquoi il n'y a pas une seule voiture dans la flotte de Sibelga, qui comporte presque exclusivement des MPV, camionnettes et camions.

Organismes régionaux

En Région bruxelloise, 24 institutions régionales disposent d'un parc automobile. Sur ces 24 institutions, 5 disposent d'une flotte de plus de 100 véhicules, à savoir:

- Agence Bruxelles Propreté (808 véhicules);
- STIB²² (335 véhicules – hors bus, trams et métros);
- SIAMU²³ (208 véhicules);
- Bruxelles Environnement (146 véhicules);
- Service Public Régional de Bruxelles (SPRB - 137 véhicules).

Les autres institutions ont une flotte de moins de 30 véhicules, composée principalement de voitures et de quelques MPV et camionnettes.

6.1. 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 1803 et 1657 véhicules. Les autres groupes sont nettement plus petits, à savoir 449 véhicules pour les intercommunales, 384 pour les CPAS et leurs associations, et 41 pour les cabinets. A l'exception des intercommunales et cabinets, ces nombres sont restés relativement stables par rapport à 2020, variant entre -1% et 5% pour les communes, CPAS et institutions régionales. On constate chez les intercommunales une augmentation de 17% - il y avait déjà eu une augmentation de 12% l'année précédente - suite à l'intégration de 84 nouveaux véhicules chez Sibelga en 2021.

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. Les catégories qui comptent le plus grand nombre de véhicules sont, par ordre décroissant, les camionnettes, les camions, les MPV, les voitures personnelles et, dans une moindre mesure, les véhicules spécifiques. En nombres beaucoup plus restreints, on retrouve les véhicules agricoles, les motos, les minibus et bus (voir figure 13 pour les chiffres concrets des différentes catégories de véhicules par groupe).

²²Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB)

²³Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente (SIAMU)



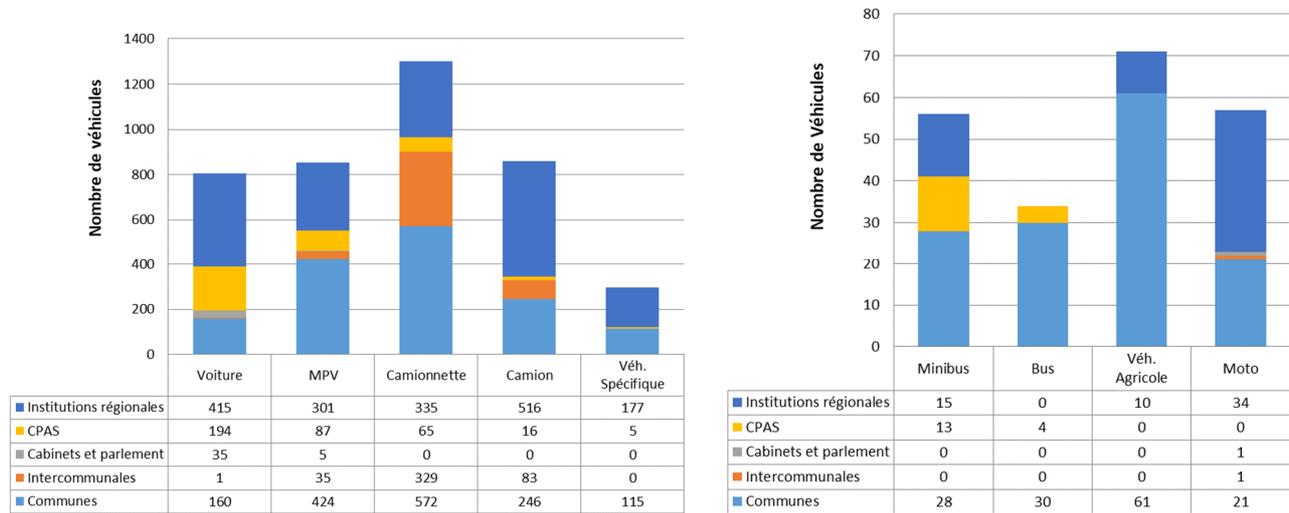


Figure 13 : Nombre de véhicules par catégorie de véhicules et type de pouvoirs publics pour la flotte en 2021.

Les diagrammes circulaires ci-dessous de la figure 14 pointent les différences au niveau de la composition des parcs automobiles des divers groupes de pouvoirs publics. La flotte des communes se compose pour environ 1/3 de camionnettes, 1/4 de MPV, 1/6 de camions et 1/10 de voitures personnelles. Cette répartition reste en outre stable au fil des années. Les intercommunales ont pas moins de 73% de camionnettes, 19% de camions et 8% de MPV. Comparé à l'année passée, les camionnettes se sont attribuées une plus grande part au détriment des camions. Dans les CPAS et leurs associations, le parc automobile se compose pour moitié de voitures (51%), de 23% de MPV et 17% de camionnettes, une répartition assez stable par rapport aux années précédentes. Dans les cabinets et au parlement, la flotte reste dominée par les voitures personnelles, avec 85%.

La majorité des institutions régionales ont une flotte qui présente une plus grande diversité au niveau des catégories de véhicules. La plus grosse part est prise par les camions (29%), suivis des voitures, des MPV et des camionnettes, qui représentent chacun quelque 20%. Les véhicules spécifiques représentent aussi une part importante des flottes (10%). Citons pour exemple Bruxelles Propreté (collecte des déchets) et le SIAMU (pompiers). Les proportions des catégories de véhicules s'avèrent très constantes au fil des ans.



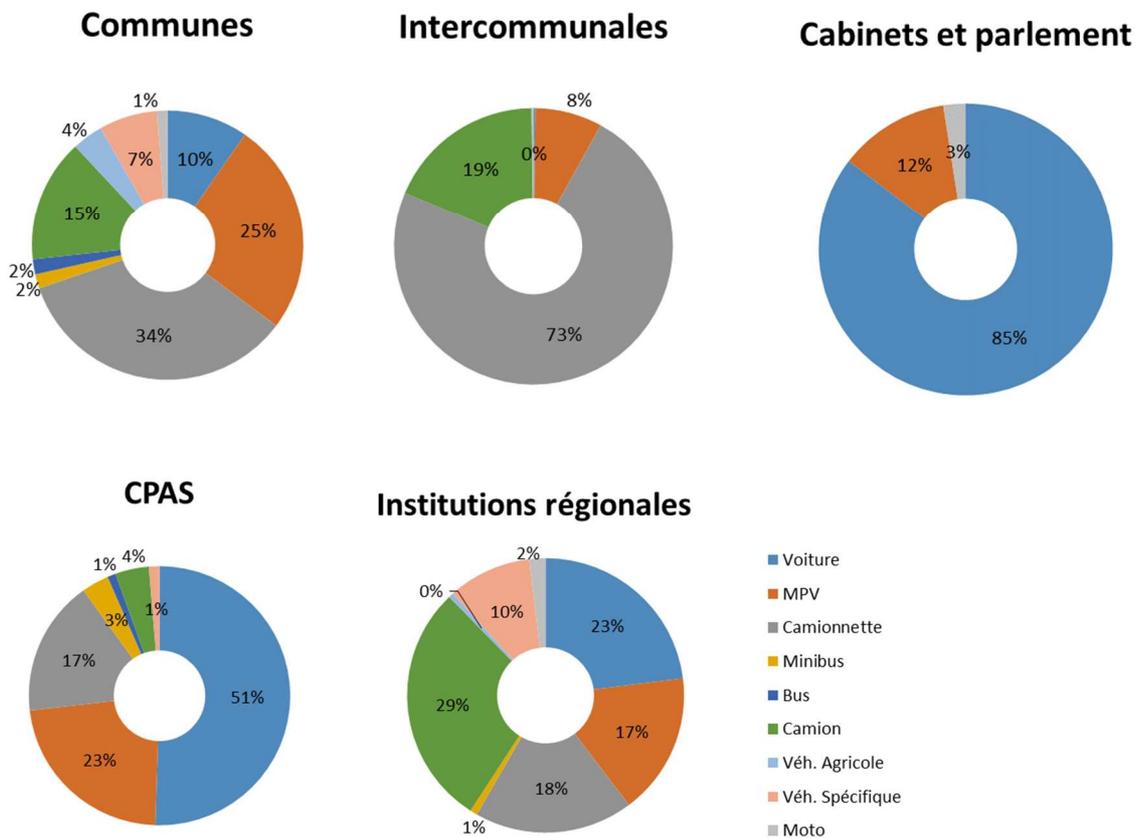


Figure 14 : Pourcentages de répartition des catégories de véhicules dans les flottes des différents groupes en 2021.

6.2. PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES FLOTTES

Par rapport à l'Ecoscore moyen des **voitures personnelles** de tous les pouvoirs publics bruxellois (76), les voitures des pouvoirs publics régionaux ont de meilleurs résultats en moyenne (Ecoscore 78) et celles des communes font un peu moins bien (75). Sous cette moyenne, on retrouve ensuite les voitures des CPAS (73), des cabinets (73) et des intercommunales (67), voir figure 15. On note une amélioration constante de l'Ecoscore moyen pour la plupart des groupes d'institutions publiques, de 1 à 2 points par an. Les intercommunales sont le seul groupe à voir son Ecoscore stagner mais il ne représente que 10% des flottes publiques. Au niveau des communes, l'Ecoscore moyen par rapport à 2020 est resté stable pour la première fois, après avoir connu une forte hausse par le passé.



Ecoscore moyen des voitures

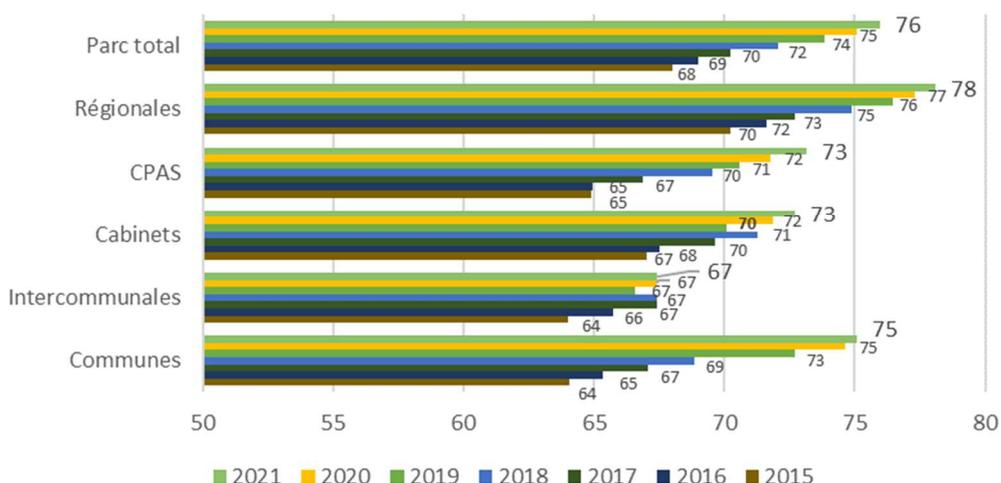


Figure 15 : Ecoscore moyen des voitures par groupe de 2015 à 2021.

Par rapport à 2015, la flotte de MPV a fait une grande progression en termes d'amélioration des performances environnementales (voir figure 16). L'Ecoscore moyen pour les **MPV** est de 68, soit une augmentation de 1 point par rapport à 2020. Les intercommunales font beaucoup mieux que cette moyenne, avec un Ecoscore moyen de 76, ce qui s'explique par le fait qu'elles roulent essentiellement au gaz naturel (34 véhicules), en plus de disposer de 1 véhicule électrique. Les institutions régionales et les cabinets enregistrent un point en plus que la moyenne générale (69), tandis que les communes (67) et les CPAS (66) se situent juste en dessous. Dans tous les groupes, l'Ecoscore moyen a augmenté de 0 à 2 points en 2021..

Ecoscore moyen des MPV

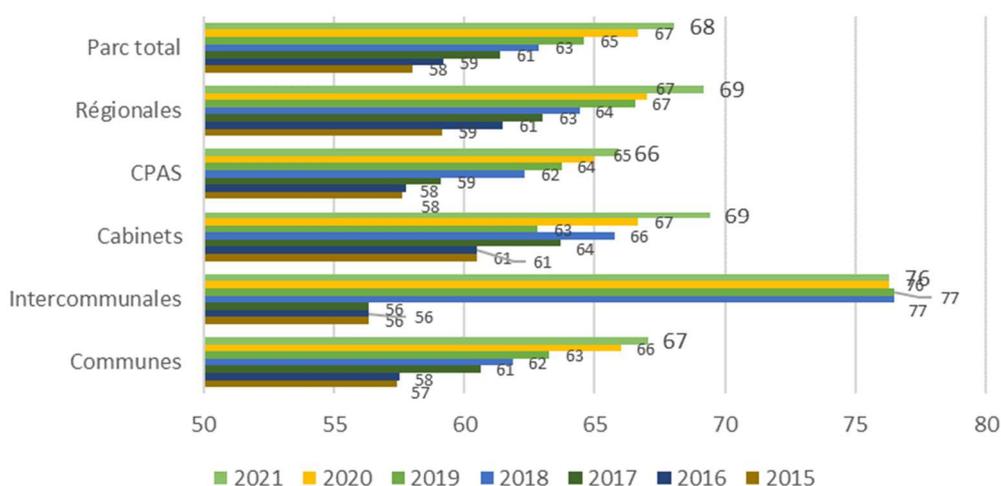


Figure 16 : Ecoscore moyen des MPV par groupe de 2015 à 2021.

6.3. IMPACT DE LA ZONE DE BASSES EMISSIONS (LEZ)

En complément à l'analyse du chapitre 5.5 de ce rapport, il convient d'analyser aussi l'impact de la LEZ bruxelloise sur les différents groupes de flottes publiques. Comme le montre le tableau 2 ci-dessous, ce sont surtout les véhicules des communes qui sont les plus impactés, y compris pour les années à venir.

On compte encore 6 véhicules dans les flottes qui étaient déjà interdits avec les restrictions de 2019 (interdiction du diesel Euro 2 et de l'essence Euro 1 ou plus anciens), plus précisément 4 véhicules au sein des communes et 2 au sein des pouvoirs régionaux. Les 17 véhicules qui faisaient encore partie des flottes fin 2019 alors qu'ils étaient interdits suite aux restrictions de 2019, ont donc été ramenés à 6 un an plus tard, ceux-ci figurant toujours



parmi les flottes en 2021. Ils ont probablement bénéficié d'une dérogation mais cela n'a été précisé que pour un seul de ces véhicules dans le rapport annuel²⁴.

Lorsque l'on regarde les restrictions de 2020 de la LEZ, en vertu desquelles les diesel Euro 3 sont également interdits, on arrive à un total cumulé de 39 véhicules, soit 1% des catégories de véhicules concernées. Un an auparavant, on en était encore à 64, soit 2% du total. Tout comme l'année précédente, ce nombre a donc été pratiquement réduit de moitié suite à des remplacements ou des suppressions. On peut également supposer que la plupart de ces véhicules ont bénéficié d'une dérogation. Cela a d'ailleurs été précisé dans les rapports annuels pour 21 véhicules au diesel Euro 3.

Un nouveau renforcement est entré en vigueur depuis janvier 2022, lequel vise également les véhicules au diesel Euro 4. Avec la composition actuelle des flottes publiques – fin 2021 – 187 véhicules au total ne pourraient plus rouler, soit 6% de la flotte concernée. L'année précédente, le total était encore de 398 véhicules, soit 13% des catégories concernées, ce qui représente une réduction de moitié en un an. Une période de transition a été instaurée de janvier à juin 2022 pour les véhicules au diesel Euro 4 et aucune amende n'a donc été infligée jusque fin juin 2022, après quoi, toutefois, le contrôle est devenu effectif. Par ailleurs, il est aussi possible de demander une dérogation pour les véhicules qui devaient être remplacés mais n'ont pas encore été livrés. Il devrait donc y avoir un fort taux de remplacement ou de suppression de ces véhicules dans le courant de 2022.

Avec les restrictions de 2025, les véhicules au diesel Euro 5 seront également interdits et il y aura un nouveau renforcement pour l'essence/LPG/CNG suite à la reprise de la norme Euro 2 dans les restrictions. Cette phase n'interviendra toutefois que dans 3 ans et d'ici-là, la flotte aura beaucoup évolué. Le nombre de 737 véhicules interdits (24 % du total) est donc encore susceptible de changer. Par rapport à l'an dernier, on observe ici aussi une forte baisse, de 33% à 24% du total (1002 véhicules). A partir de 2025, le nouveau calendrier prévoit aussi des catégories de véhicules supplémentaires, à savoir les cyclomoteurs et motos, et les camions. Ces catégories seront aussi évaluées dans le prochain rapport annuel.

De manière générale, nous pouvons constater qu'avec les nouvelles restrictions (2022-2025), dans l'état actuel des flottes, l'impact en 2025 sera plus important pour les intercommunales (34% de leur flotte sera interdite), suivies des communes (30%), les autres groupes se situant autour des 17%.

En principe, le 'taux de remplacement annuel naturel' dans les flottes des pouvoirs publics bruxellois (de 7 à 10%) suffira pour compenser dans les années à venir le remplacement 'obligatoire' induit par la LEZ.

Véhicules des pouvoirs publics bruxellois non-admis à la LEZ - situation 2021										
	2018		2019		2020		2022		2025	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Aantal	%
Communes	0	0%	4	0%	16	1%	96	8%	363	30%
CPAS	0	0%	0	0%	1	0%	24	7%	61	17%
Intercommunales	0	0%	0	0%	0	0%	22	6%	126	34%
Cabinets	0	0%	0	0%	1	3%	3	8%	7	18%
Régionales	0	0%	2	0%	21	2%	42	4%	180	17%
Total	0	0%	6	0%	39	1%	187	6%	737	24%

Tableau 2 : Nombre cumulé de véhicules dans les catégories concernées au sein des pouvoirs publics bruxellois qui ne sont pas autorisés dans la LEZ bruxelloise durant les phases 2018-2019-2020-2022-2025.

Dans le tableau 3 ci-dessous, si l'on regarde spécifiquement les flottes des communes bruxelloises, on constate que ce sont surtout les camionnettes et les MPV qui sont les plus impactés par la LEZ. Avec les restrictions 2020 de la LEZ, 16 véhicules (1%) des catégories concernées composant les flottes communales ne sont plus autorisés, alors qu'on en était à 3% l'an passé. A partir de 2022, ce nombre cumulé passera à 96 véhicules, soit 8% de ces catégories (12% l'année précédente). Toujours au niveau des prévisions suite aux restrictions de 2025, dans l'état actuel des flottes, 363 véhicules seraient concernés au total, soit 30% de la flotte (contre 35% l'an passé), mais ce chiffre va sensiblement baisser au cours des années à venir suite aux remplacements nécessaires.

²⁴ Véhicule de la STIB pour le musée du tram (Renault 2CV).



Nombre total de véhicules non-admis dans la LEZ des COMMUNES bruxelloises - situation 2021					
	2018	2019	2020	2022	2025
Voiture	0	0	0	3	16
MPV	0	2	3	19	69
Camionnette	0	1	8	60	247
Minibus	0	1	4	9	16
Bus	0	0	1	5	15
Total	0	4	16	96	363
Part du parc	0%	0%	1%	8%	30%

Tableau 3 : Nombre cumulé de véhicules dans les catégories concernées des COMMUNES bruxelloises qui ne sont pas autorisés dans la LEZ bruxelloise durant les phases 2018-2019-2020-2022-2025.

6.4. CONFORMITÉ À L'ARRÊTÉ EXEMPLARITÉ

En 2021, 117 nouvelles **voitures** ont été mises en service par les pouvoirs publics bruxellois: 15 par les communes, aucune par les intercommunales, 3 par les cabinets, 41 par les CPAS et leurs associations, et 58 par les institutions régionales. 2 nouvelles voitures au diesel ont été mises en service : 1 à la commune de Woluwe-St-Lambert et 1 chez Perspective.brussels. La valeur-seuil de l'Ecoscore est en outre respectée pour 72% des voitures (84 voitures). Les scores sont donc moins bons que l'an passé pour les deux critères puisque cette année-là, il n'y avait pas eu d'achat de diesel et que 89% atteignaient le seuil.

Les véhicules qui n'atteignent pas le seuil appartiennent quasiment tous aux CPAS et à leurs associations, et cela représente près de la moitié des nouveaux achats (18 véhicules). C'est par ailleurs aussi le cas pour 40% des nouvelles voitures des communes et 14% des pouvoirs publics régionaux, ainsi que pour 1 véhicule des cabinets.

Sur les 51 nouveaux **MPV** de 2021, 17 achats ont été effectués par les communes, 5 par les CPAS, 1 par les cabinets et 28 par les institutions régionales. Parmi tous ces véhicules, 2 sont encore équipés d'un moteur au diesel²⁵. Parmi ces nouveaux MPV, 69% atteignent la valeur-seuil (35 véhicules). L'an passé, un seul véhicule au diesel avait été intégré et c'était aussi le seul à ne pas atteindre le seuil de l'Ecoscore.

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

	Voitures					MPV				
	# nouveau	Diesel		< Ecoscore seuil		# nouveau	Diesel		< Ecoscore seuil	
		#	%	#	%		#	%	#	%
Communes	15	1	7%	6	40%	17	1	6%	5	29%
CPAS	0	--	--	--	--	0	0	--	0	--
Intercommunales	3	0	0%	1	33%	1	0	0%	1	100%
Régionales	41	0	0%	18	44%	5	1	20%	1	20%
Cabinets	58	1	2%	8	14%	28	0	0%	9	32%
Parc total	117	2	2%	33	28%	51	2	4%	16	31%

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 2021.

Comparé aux années précédentes, l'interdiction des véhicules au diesel pour les voitures personnelles et les MPV est de mieux en mieux respectée, et le taux de conformité est très élevé. Les graphiques de la figure 17 illustrent cette évolution pour les différents groupes de pouvoirs publics. Etant donné que ces graphiques indiquent les nouveaux véhicules en pourcentages, il faut donc aussi tenir compte des nombres spécifiques, pour ne pas donner une image faussée des intercommunales et des cabinets qui ne disposent que de quelques véhicules.

En 2015, 8% des nouvelles voitures étaient encore équipées d'un moteur au diesel. Ce pourcentage est tombé à 2% en 2021 (et même à 0% en 2020). Les différents groupes suivent généralement cette tendance positive. En

²⁵ 1 nouveau MPV au diesel pour la commune de Woluwe-Saint-Lambert et 1 pour le CPAS de Molenbeek.



ce qui concerne les nouveaux MPV, la part de diesel est passée de 25% en 2015 à 4% en 2021. En 2019 et 2016, elle était même de 0%.

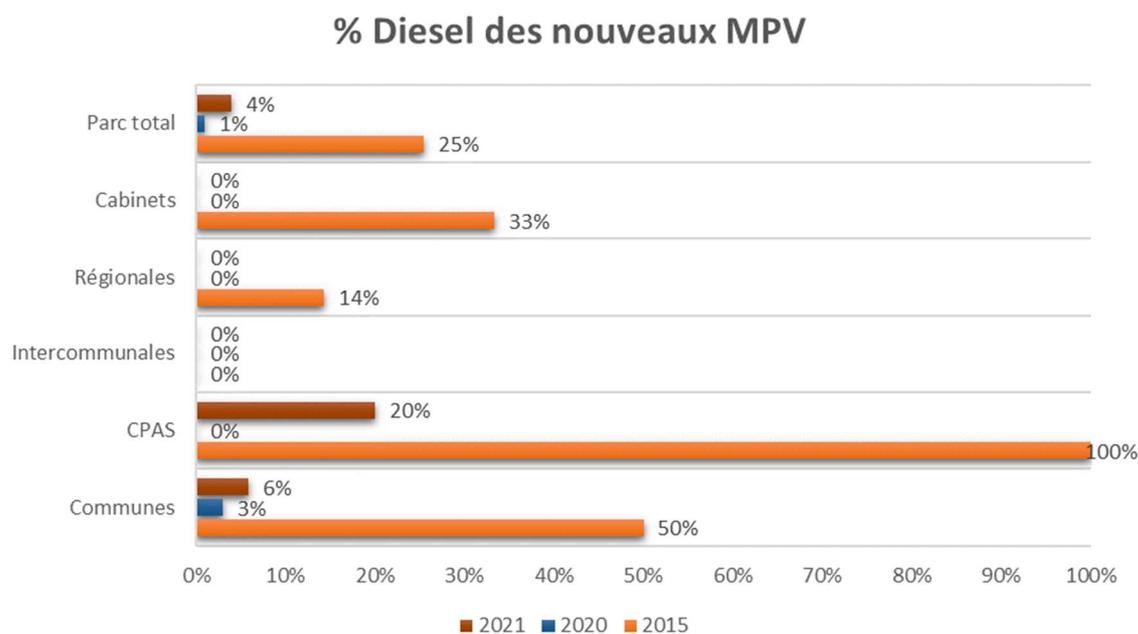
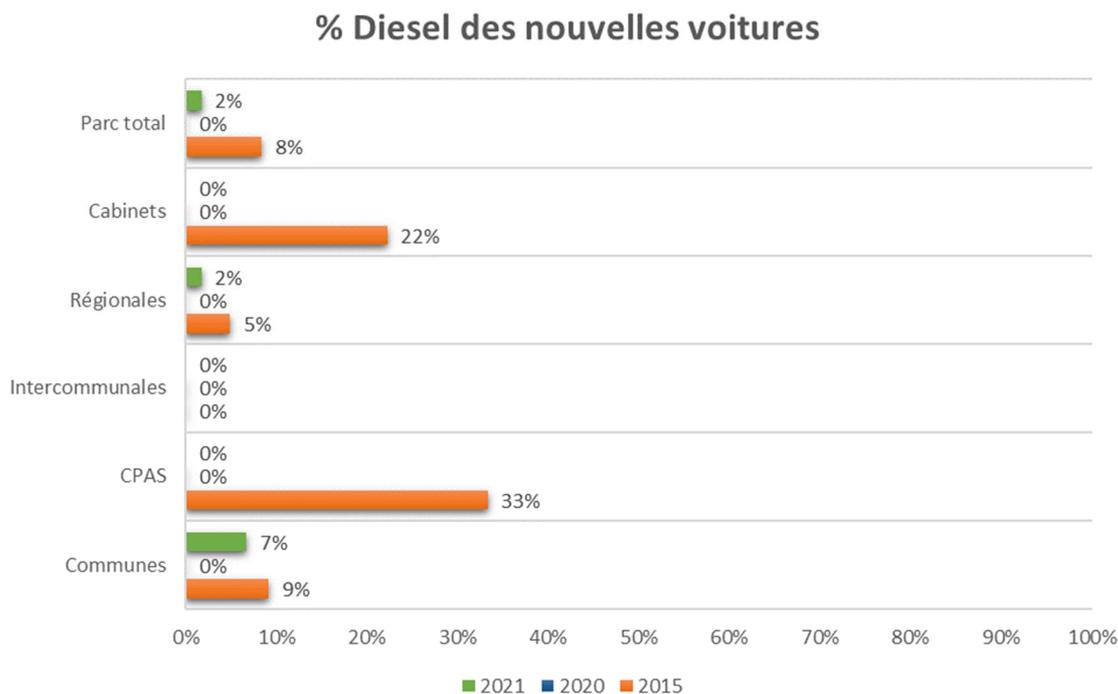
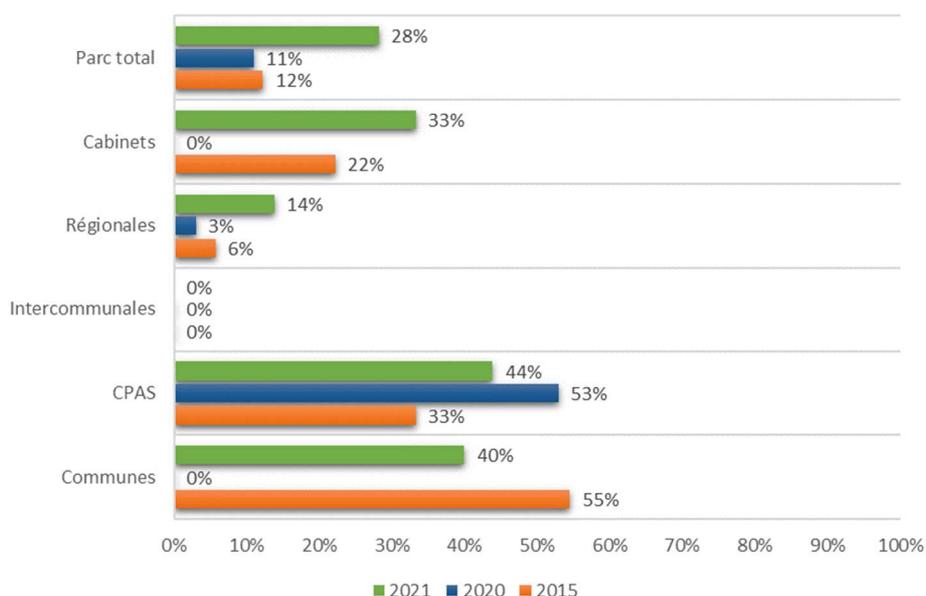


Figure 17 : Evolution de la part des véhicules au diesel dans les nouvelles voitures (en haut) et nouveaux MPV (en bas) mis en service pour les années 2015, 2020 et 2021.

En revanche, le taux de respect de la valeur-seuil de l'Ecoscore pour les nouvelles acquisitions est plutôt mitigé. Cette valeur-seuil étant renforcée annuellement, il s'avère moins évident de respecter ce critère aussi bien chaque année. Ainsi, la figure 18 montre qu'en 2015, 12% des nouvelles voitures personnelles n'atteignaient pas le seuil, globalement. En 2017, ce taux a atteint les 31 % pour ensuite redescendre à 11% en 2020 et remonter à 28% en 2021. En ce qui concerne les nouveaux MPV, la part n'atteignant pas le seuil est passée de 35 à 6% entre 2015 et 2017, pour ensuite remonter à 21% en 2018 et redescendre à 1% en 2020. En 2021, nous sommes toutefois revenus au niveau de 2015, ce qui est comparable au résultat pour les voitures personnelles. Le rehaussement de la valeur-seuil cette année rend manifestement un peu plus difficile l'obtention de cette valeur.



% < Ecoscore seuil des nouvelles voitures



% < Ecoscore seuil des nouveaux MPV

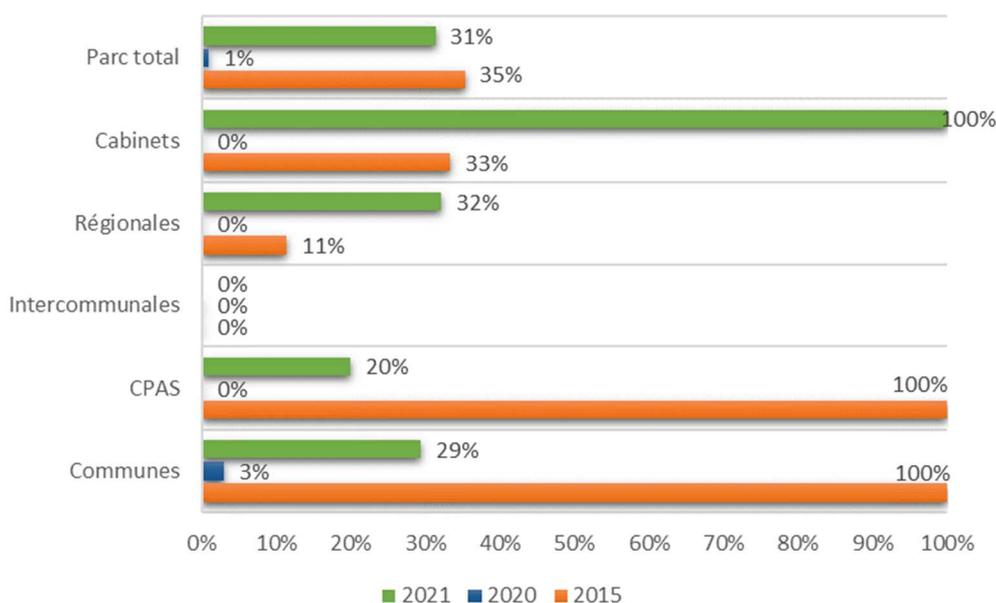


Figure 18 : Evolution entre les années 2015, 2020 et 2021 de la part des nouvelles voitures (en haut) et des nouveaux MPV (en bas) ne respectant pas la valeur-seuil de l'Ecoscore.

Lorsqu'on examine les chiffres absolus (Tableau 5), on voit qu'en ce qui concerne les nouveaux véhicules au diesel, la tendance est clairement à la baisse et que l'interdiction est maintenant bien suivie, tant pour les voitures que pour les MPV. Parmi les voitures qui n'atteignent pas le seuil de l'Ecoscore, il semble que ces dernières années ce nombre stagne autour des 20 véhicules (à l'exception de l'année 2016). Ce chiffre a toutefois atteint un total de 33 voitures cette année, le seuil semble donc plus difficile à respecter. Les MPV semblaient mieux atteindre ces seuils les années précédentes, les nombres les plus bas ayant été obtenus en 2019 et 2020 (1 véhicule), mais la tendance est à nouveau à la hausse, avec un nombre de 16 cette année.



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

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

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

Tableau 5 : Nombre de nouvelles voitures (au-dessus) et de MPV (en dessous) qui ne respectent pas l'interdiction du diesel ni la valeur-seuil de l'Ecoscore pour les flottes entre 2014 et 2021.

6.5. VÉHICULES ÉLECTRIQUES À BATTERIE

Les pouvoirs publics bruxellois comptent dans leur parc automobile au total 489 véhicules entièrement électriques (hors vélos), soit 11% du parc. C'est 73 de plus qu'en 2020, année où ils représentaient 10% du parc. Ces véhicules électriques à batterie (VEB) sont principalement des voitures personnelles et des MPV (resp. 237 et 108), mais il y a aussi des motos (42), des camionnettes (55), des véhicules spécifiques (40), des camions (poubelle) (5) et 1 véhicule agricole entièrement électriques.

La figure 19 ci-dessous indique le nombre de VEB au niveau des voitures et des MPV et ce, pour les différents groupes d'institutions publiques (à gauche en chiffres, à droite en pourcentages). Ce sont surtout les institutions régionales et les communes qui comptent un nombre important de VEB dans leur flotte. Au niveau des institutions régionales, 15% des MPV et 40% des voitures sont électriques. Sur une année, ces taux ont augmenté respectivement de 5 et 1%. Quant aux voitures personnelles des communes, 37% d'entre elles sont entièrement électriques, de même que 13% des MPV, soit une augmentation de respectivement 5 et 3% par rapport à l'an passé. Sur l'ensemble du parc, 29% des voitures et 13% des MPV sont entièrement électriques, soit une progression respectivement de 2 et 4% par rapport à l'année précédente. Cela indique une accélération dans l'intégration des VEB pour ce qui est des MPV.

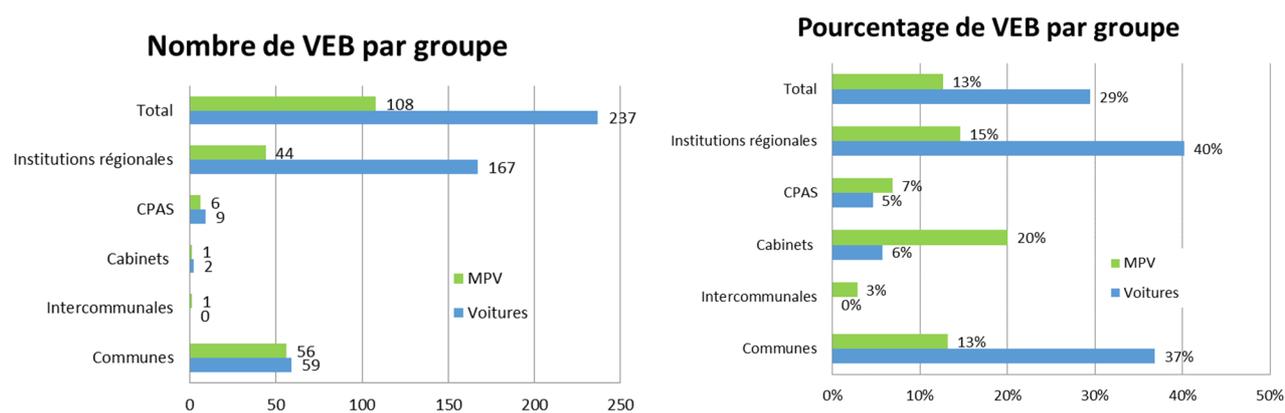


Figure 19 : Nombres (gauche) et pourcentages (droite) de véhicules électriques à batterie (VEB) par groupe de pouvoirs publics en 2021.



À titre comparatif : La Région bruxelloise comptait fin 2021 un total de 5281 VEB immatriculés (aussi bien des voitures que des MPV), soit 1,1% du parc total²⁶. Ce nombre a crû de 46% en un an mais proportionnellement au total, il reste assez limité. Les institutions publiques bruxelloises atteignent un taux de 21% en 2021 pour ces catégories de véhicules (voitures et MPV confondus). Parmi les 5281 VEB bruxellois immatriculés, pas moins de 7% appartiennent aux pouvoirs publics bruxellois! Cette part était encore de 10% en 2019 mais les nombres croissants au sein de la flotte bruxelloise réduisent la part en proportion.

Depuis 2014, le nombre de VEB a fortement augmenté dans les pouvoirs publics bruxellois. Alors qu'en 2014, on ne comptait que 14 véhicules électriques dans la catégorie des voitures, ce chiffre est 17x plus important en 2021 (237 au total). Au niveau des pouvoirs publics régionaux, on observe des sauts importants surtout en 2015 et à partir de 2018, alors que dans les communes, ils se sont produits essentiellement en 2016 et 2019.

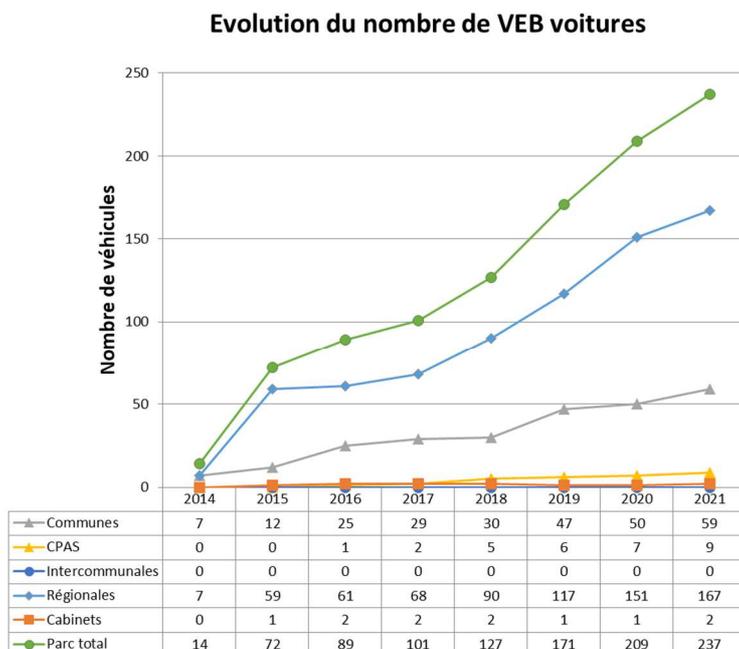


Figure 20 : Evolution du nombre total de véhicules électriques à batterie (VEB) - voitures personnelles - par groupe de pouvoirs publics entre 2014 et 2021.

Les VEB sont passés de 14 à 108 véhicules dans la catégorie des MPV entre 2014 et 2021, soit plus d'un septuplement en 7 ans. Ce sont les communes et les pouvoirs régionaux qui ont les chiffres les plus élevés. Au niveau des communes surtout, ce type de véhicules a connu une progression importante à partir de 2019. La baisse des chiffres au niveau des pouvoirs publics régionaux observée en 2017-2018 est probablement due davantage aux corrections de la catégorie de véhicules qu'à la suppression de VEB de la flotte. Nous observons aussi une augmentation plus forte pour ce groupe en 2021 (+50%).



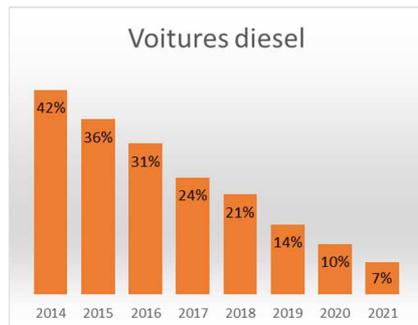
Evolution du nombre de VEB MPV



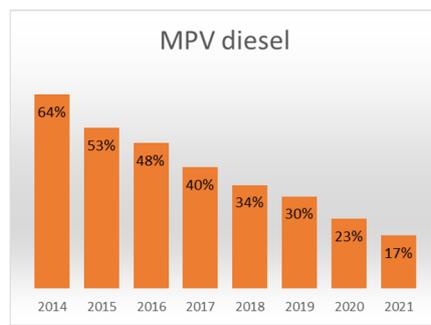
Figure 21 : Evolution du nombre total de véhicules électriques à batterie (VEB) - MPV - par groupe de pouvoirs publics entre 2014 et 2021.

7. CONCLUSION

En vue d'améliorer la qualité de l'air, la Région souhaite que les pouvoirs publics bruxellois remplissent un rôle d'exemplarité au niveau des transports, en imposant notamment des critères stricts en termes de performances environnementales aux véhicules qu'ils utilisent. Ce souhait a été établi légalement dans l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15/05/2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport. Les arrêtés de modification du 04/03/2021 et du 19/05/2022 ont notamment ajouté que les nouveaux véhicules légers (voitures personnelles et MPV), ainsi que les motos, devraient être 'zéro émission' dès 2025. Cette mesure est valable dès 2023 pour les cyclomoteurs.



Le présent rapport donne un aperçu des caractéristiques des flottes des pouvoirs publics bruxellois et des véhicules qu'ils ont mis en service en 2021, ainsi qu'une comparaison avec la situation depuis 2014. Ces données sont basées sur les rapports que les pouvoirs publics devaient transmettre à Bruxelles Environnement en janvier 2022, dans le cadre de l'exécution de l'Arrêté



Exemplarité. A une exception près, nous avons reçu les données de toutes les institutions publiques concernées disposant d'un parc automobile (82 au total).

Les institutions publiques bruxelloises, avec 4338 véhicules motorisés, représentent moins de 1% du parc automobile bruxellois global. Les 'véhicules légers' (voitures et MPV) ont en moyenne 6,2 ans et se composent à 12% de voitures au diesel. En Région bruxelloise, l'âge moyen est de 9,2 ans et on compte 38% de voitures au diesel. La nette évolution vers moins de diesel et plus d'essence se poursuit donc. Cette tendance est valable aussi bien pour les voitures que pour les MPV.

Ecoscore global en moyen

Voitures: 76
MPV: 68

Les autorités bruxelloises réalisent aussi de meilleures performances environnementales, avec un Ecoscore moyen de 72 (contre 64 pour la RBC - voitures et MPV confondus). En ce qui concerne les nouveaux véhicules légers, l'Ecoscore a augmenté de 13 points en moyenne depuis 2014, passant à une moyenne de 77 (contre 68 pour la RBC). Qui plus

est, pas moins de 28% des nouvelles voitures et 55% des MPV sont entièrement électriques. Parmi tous les VEB bruxellois immatriculés (véhicules légers), pas moins de 7% appartiennent aux pouvoirs publics bruxellois.



On peut déjà noter un effet clairement positif suite à l'introduction de l'arrêté auprès des autorités bruxelloises. Sur les 117 nouvelles voitures et les 51 nouveaux MPV de 2021, 2 roulent encore au diesel dans chaque catégorie. L'interdiction du diesel est donc relativement bien suivie. Il s'est toutefois avéré plus difficile d'atteindre les valeurs-seuil de l'Ecoscore, d'autant plus qu'il y a eu une augmentation de 1 point en 2021 et que le nouveau cycle de test WLTP représente un défi supplémentaire. Parmi les nouvelles voitures, 28 % n'ont pas atteint le seuil cette année et pour les MPV, le taux est de 31%, ce qui est beaucoup moins bien que les années précédentes.

Une Zone de Basses Emissions (LEZ) est en vigueur sur le territoire bruxellois depuis le 1er janvier 2018. Selon la composition des flottes publiques fin 2021, il s'avère que 6 véhicules continuent à circuler alors qu'ils étaient interdits depuis le début de 2019 (correspondant à quasi 0% des catégories de véhicules concernées au sein des pouvoirs publics). Le renforcement entré en vigueur en janvier 2020 impactera 39 véhicules au total (1%) et d'ici 2022, ce sont 187 véhicules, soit 6% des catégories concernées, qui seront impactés. Le taux de remplacement naturel des flottes publiques d'environ 10 % par an pourra compenser ce glissement mais il est important que les pouvoirs publics tiennent compte, dans leurs futurs achats et remplacements de véhicules, des critères d'accès à venir, ainsi que du nouveau calendrier proposé après 2025.

Bruxelles Environnement propose un soutien spécifique pour accompagner les pouvoirs publics dans cette transition vers des véhicules plus écologiques. Début 2021, un 'Mobility & Fleet Facilitator' a été mis sur pied pour accompagner les pouvoirs publics et les entreprises bruxelloises dans la transition vers une mobilité durable et l'électrification du parc automobile. Il est possible de demander un accompagnement sur mesure mais un helpdesk est aussi disponible pour des questions spécifiques, et des formations et séances d'échange supplémentaires sont également organisées. En juin 2022 a eu lieu le '[Brussels Mobility Day](#)', une journée sous le signe de la mobilité de demain pour les entreprises et les pouvoirs publics bruxelloises. En plus d'un colloque, il était possible de découvrir et de tester plusieurs types de véhicules électriques. Au cours de cet événement, le nouveau 'Facilitateur Infrastructures de recharge' a également été présenté. Il fournit un soutien en matière de réglementation, de sécurité, de connexion au réseau et des conseils sur mesure. Bruxelles Environnement a en outre lancé en 2018 une centrale de marché pour le leasing de véhicules électriques et hybrides afin de faciliter l'intégration de ces véhicules auprès des pouvoirs publics bruxelloises. Cette centrale sera en outre renouvelée à partir de 2023, et elle sera étendue aux minibus et camionnettes électriques. Sibelga a également initié une centrale similaire ('MobiClick') en 2020 pour l'achat de véhicules utilitaires au CNG ou électriques. L'échange de bonnes pratiques et d'expériences est un élément nécessaire que Bruxelles Environnement entend développer, notamment via les facilitateurs 'Mobility & Fleet' et 'Infrastructures de recharge' et la newsletter 'Flottes publiques'²⁷. 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.



²⁷ Vous pouvez vous inscrire à cette newsletter en envoyant un mail à : pdebvp@environnement.brussels.





Rédaction: N. Sergeant

Comité de lecture: S. Hollevoet, A. Gerard

Ed. resp.: B. Dewulf & B. Willocx - avenue du Port 86C/3000, 1000 Bruxelles

