

CONSULTATION DES STAKEHOLDERS SUR LA SORTIE DES MOTEURS THERMIQUES AU DIESEL ET À L'ESSENCE

CONCLUSIONS



JUIN 2019

CONCLUSIONS DE LA CONSULTATION DES STAKEHOLDERS SUR LA SORTIE DES MOTEURS THERMIQUES AU DIESEL ET À L'ESSENCE

SOMMAIRE

I. Contexte et méthodologie de la consultation	3
1. Contexte de la consultation.....	3
2. Méthodologie de la consultation	3
3. Les suites de la consultation.....	4
II. Conclusions de la consultation	5
1. Adhésion des stakeholders à l'objectif d'évoluer vers un parc "zéro-émission"	5
2. Dieselban ou neutralité technologique.....	6
3. Réaliser du remote sensing pour suivre les émissions réelles des véhicules.....	6
4. Le rôle transitoire du CNG et de l'hybride rechargeable.....	7
5. La fin de vie des voitures et des batteries	7
6. Le développement de l'infrastructure de recharge	7
7. L'impact économique de la sortie du thermique	8
8. L'impact social de la transition	9
9. Pas de « motor shift » sans « modal shift ».....	9
10. Prévoir un timing de sortie en fonction des technologies disponibles par type ou par usage de véhicule... 9	
11. L'importance d'un message clair et d'une cohérence des mesures entre les différentes entités	10
12. Apprendre des politiques menées dans d'autres villes européennes qui s'engagent dans la sortie des carburants fossiles.....	10
III. Participants à la consultation	12
1. Liste des stakeholders qui ont répondu au questionnaire (phase 1).....	12
2. Liste des stakeholders qui ont participé aux tables rondes	13

1. CONTEXTE DE LA CONSULTATION

Afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du transport et dans l'objectif de donner une perspective à l'évolution de la Zone de Basses Emissions¹ après 2025, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé le 31 mai 2018 de lancer une concertation avec les parties prenantes et les secteurs professionnels concernés, en vue d'atteindre les objectifs suivants :

- L'interdiction des véhicules diesel au plus tard en 2030 ;
- L'interdiction des véhicules essence dans une étape suivante ;
- Le développement à court et moyen terme des technologies alternatives, et notamment celles déjà disponibles comme les véhicules électriques, hybrides et roulant au gaz naturel (CNG/LNG).

En plus de la consultation, le Gouvernement a également décidé de réaliser les études nécessaires pour la mise en œuvre de cette mesure et de mettre en place un comité de suivi, composé des différentes administrations régionales impliquées et des représentants de l'ensemble des membres du Gouvernement.

2. MÉTHODOLOGIE DE LA CONSULTATION

La consultation, pilotée par Bruxelles Environnement, a été menée en deux phases : une phase écrite (septembre - novembre 2018), permettant aux stakeholders de répondre à un questionnaire de manière individuelle, et une phase d'approfondissement (janvier – mars 2019), via des tables rondes et focus groupes pour permettre des échanges autour d'enjeux spécifiques identifiés lors de la première phase.

Concrètement, pour la phase de **consultation écrite**, environ 120 stakeholders de différents secteurs (public, privé, automobile, académique, énergie et associations) ont été invités à remplir le questionnaire et 64 d'entre eux y ont répondu.

Pour la deuxième phase de consultation, **9 tables rondes thématiques** ont été organisées avec les stakeholders et **3 focus groupes**. Durant cette phase, le rapport de la première phase a également été soumis pour avis au Conseil Economique et Social, au Conseil de l'Environnement et à la Commission Régionale de la Mobilité.

Les **tables rondes** portaient sur les infrastructures énergétiques (bornes de recharge et impact sur les infrastructures énergétiques), les évolutions attendues des technologies de véhicules, l'impact économique (de manière générale et sur le secteur de la logistique en particulier), l'impact social, l'impact environnemental (qualité de l'air et fin de vie des véhicules) et l'impact sur la mobilité. Une soixantaine d'organisations différentes ont participé à ces discussions.

Les 3 « **focus groupes** » ont permis d'approfondir et d'échanger sur la problématique avec d'autres acteurs. Il s'agissait :

- D'un atelier avec les « *Mobility – et fleetmanagers* » des grandes entreprises bruxelloises sur leur rôle potentiel dans la mise en œuvre de la sortie du thermique à la fois pour les déplacements domicile-travail mais aussi pour les déplacements professionnels et des visiteurs ;
- D'un workshop « *zero emission cities* » en collaboration avec Polis² et l'ICCT³, qui a réuni une vingtaine de villes et régions européennes autour des politiques de transport à mettre en place pour améliorer la qualité de l'air en milieu urbain ;
- D'un atelier sur le « *remote sensing*⁴ », en collaboration avec l'ICCT, qui a permis de creuser les possibilités offertes par cette technologie pour disposer de données sur les émissions réelles des véhicules et de lutter contre la fraude (AdBlue et filtre à particules).

¹ Le calendrier de la zone de basses émissions a été défini jusqu'en 2025 ; www.lez.brussels.

² Réseau européen de villes et de régions qui coopèrent pour la mise en place de solutions innovantes pour le transport : www.polisnetwork.eu

³ *International Council on Clean Transportation*, ONG actif ayant comme mission d'améliorer les performances environnementales du transport www.theicct.org



Pour chacune de ces phases, un rapport détaillé est disponible⁵. L'objectif de ce document est de présenter les principaux enseignements de la démarche.

3. LES SUITES DE LA CONSULTATION

Les enseignements de la concertation nourriront la suite du processus d'études et de prise de décision sur la mise en place de la sortie des carburants fossiles.

Les études prévues actuellement en 2019 – 2020 porteront sur :

- L'impact de différents scénarios sur les émissions du transport et la qualité de l'air, la comparaison cycle de vie des différentes technologies ;
- L'impact sur la santé ;
- Les impacts sur la mobilité, sur les aspects économiques et sociaux et sur l'énergie ;
- L'impact budgétaire pour les flottes publiques.

L'ensemble de la consultation et des études devront permettre de guider une décision politique et de réaliser une roadmap de mise en œuvre progressive de la sortie des carburants fossiles. Les stakeholders ont montré leur intérêt à pouvoir rester impliqués dans la démarche, mais la manière de poursuivre la concertation avec eux reste encore à définir.

La transition énergétique dans le domaine de la mobilité a des impacts sur des acteurs multiples et nécessite une collaboration entre différents secteurs : l'industrie, l'énergie, la recherche, les pouvoirs publics, les opérateurs de mobilité, etc. Au-delà de l'intérêt de connaître les avis de chacun, la consultation a permis de mieux appréhender les enjeux qui dépassent les secteurs. Comme l'ont notamment demandé le Conseil Economique et Social et le Conseil de l'Environnement, **la démarche de consultation est donc à poursuivre et à étendre**, en faisant attention à atteindre également des acteurs qui n'ont pas ou peu été entendus (notamment les acteurs sociaux, le secteur de la santé, la société civile non organisée).

En plus du comité de suivi constitué par le Gouvernement, qui permet d'impliquer les différentes administrations régionales et de collaborer avec eux, un « **advisory board** » pourrait par exemple être constitué pour le suivi des études rassemblant des stakeholders de différents secteurs privé et publics, du monde académique, des associations, ...

De plus, des collaborations et partenariats devront être mis en place, que ce soit pour des études ou des projets concrets visant à déployer et à accompagner le changement, il est donc utile de poursuivre le dialogue.

⁴ Télédétection qui permet de mesurer en situation réelle les émissions de différents polluants des véhicules.

⁵ <https://environnement.brussels/thematiques/mobilite/sortie-des-vehicules-diesel-et-essence>



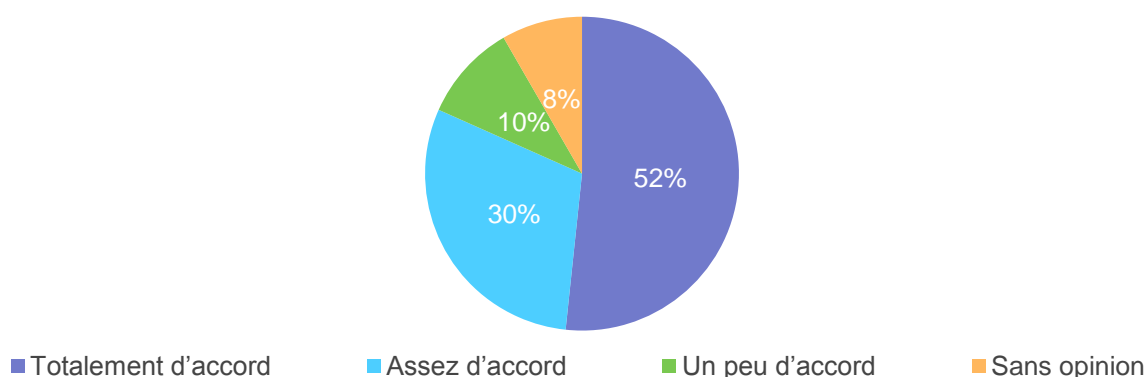
I. CONCLUSIONS DE LA CONSULTATION

Nous mettons ici en avant les principaux enseignements de la consultation. Pour avoir les détails des différentes phases de la consultation, nous renvoyons vers les rapports détaillés de la phase 1 et 2.

1. ADHÉSION DES STAKEHOLDERS À L'OBJECTIF D'ÉVOLUER VERS UN PARC "ZÉRO-ÉMISSION"

L'analyse des réponses au questionnaire (première phase de la consultation) a permis d'observer un large soutien des stakeholders à **la nécessité d'évoluer vers un parc "zéro-émission"** pour améliorer la qualité de l'air et atteindre les objectifs climat. En effet, plus de 80% des stakeholders ont répondu qu'ils sont totalement ou assez d'accord et seuls environ 10% sont un petit peu d'accord (8% n'ont pas répondu). Aucun stakeholder a déclaré ne pas être d'accord avec l'objectif.

Adhésion des stakeholders à l'objectif d'évolution vers un parc "zéro-émission"



Il ne s'agit cependant pas d'une adhésion sans conditions et on souligne que la décision d'une interdiction des moteurs thermiques ne fait pas l'unanimité parmi les stakeholders.

En effet, la première phase de la consultation a mis en évidence que les stakeholders insistent sur la nécessité de ne pas « se contenter » de changer de type de moteur mais qu'il faut changer la mobilité urbaine (encourager les modes de déplacement partagés et actifs) et la manière de produire de l'énergie (développement des sources d'énergie renouvelable). Ils s'inquiètent également de l'impact sur le réseau électrique et des impacts socio-économiques, et plus particulièrement du risque d'exclusion sociale : les populations les plus fragiles pourraient se voir exclues de la mobilité individuelle motorisée. Certains véhicules spécifiques n'existeraient pas non plus (à court terme) en motorisation alternative.

Les stakeholders demandent également que les choix technologiques tiennent compte du cycle de vie complet pour comparer entre elles les technologies. Une partie des stakeholders (une grande partie du secteur privé et automobile) estiment que les pouvoirs publics doivent adopter un point de vue de *neutralité technologique* en fixant des objectifs de résultat de réduction d'émissions au lieu de bannir une technologie en particulier (les véhicules diesel et ensuite essence).

Ces éléments ont pu être approfondis lors de la deuxième phase de la consultation.



2. DIESELBAN OU NEUTRALITÉ TECHNOLOGIQUE

La différence de point de vue entre les stakeholders par rapport à l'interdiction s'est confirmée lors de la deuxième phase de la consultation. En effet, si on constatait globalement une adhésion à l'objectif de réaliser une transition vers des véhicules zéro-émissions, une partie des stakeholders (notamment le Conseil Economique et Social) n'adhère pas à une interdiction des véhicules diesel et essence. Ces stakeholders, qui plaident pour une « *neutralité technologique* », estiment que le Gouvernement doit définir des objectifs de réduction d'émissions à long terme et qu'il appartiendra aux constructeurs de s'y conformer, quel que soit la technologie ou le carburant utilisé. Pour certains, l'interdiction du moteur diesel risque d'exclure, de manière prématurée, le développement de nouveaux carburants (bio-carburants, carburants synthétiques et e-carburants). Pour d'autres (notamment Conseil de l'Environnement), la consultation a été trop orientée vers la voiture électrique, sans prendre en compte son bilan environnemental complet (analyse cycle de vie). Le Conseil de l'Environnement notamment demande de définir des objectifs pour l'ensemble des polluants et une vision plus générale.

Pour d'autres stakeholders (issus principalement du monde académique et des associations soucieuses de la qualité de l'air), il est **utile et urgent de bannir le diesel de nos villes** pour des raisons de santé publique. Suite au *dieselgate*, leur confiance envers les constructeurs automobiles face au respect des normes d'émission est rompue. Ils estiment que les nouvelles procédures de test n'offrent pas suffisamment de garanties pour limiter les émissions en condition réelle et sur la durée de vie du véhicule. La présentation de l'ICCT⁶ a mis en évidence les limites de ces nouvelles procédures de tests, d'autant plus qu'en Europe les constructeurs ne sont tenus de garantir que les émissions réelles des véhicules correspondent bien à ce qui a été mesuré que pendant une durée très limitée par rapport à la vie du véhicule, contrairement aux règles qui s'appliquent aux Etats-Unis ou en Chine.

En prenant en compte les enjeux climatiques, certains stakeholders (monde académique, certaines associations) plaident pour que les politiques publiques soient clairement tournées vers l'électrification du transport, vu l'efficacité énergétique intrinsèque du moteur électrique. Ils estiment que la nouvelle génération de carburants annoncée par le secteur pétrolier ne permettra pas de répondre aux enjeux climatiques et énergétiques. Certaines villes et pays ont d'ailleurs déjà fait le choix pour l'électrique comme Oslo, Amsterdam ou Paris.

Enfin, il y a également des stakeholders qui se lancent moins dans la discussion technologique, mais qui attirent l'attention sur d'autres aspects : la nécessité de diminuer l'usage des véhicules (kilomètres parcourus), l'évolution vers des voitures moins lourdes et donc moins énergivores, l'envoi à la casse ou l'exportation de façon prématurée de véhicules encore parfaitement en état de fonctionner.

Pour garantir l'adhésion à la transition, il sera dès lors nécessaire de **fixer des objectifs à long terme** (qualité de l'air et climat), **d'apporter plus de données** (études cycle de vie) et d'argumenter les choix en toute transparence. La mesure devra être **proportionnelle, juste** et il conviendra de bien analyser tous les aspects, afin éviter de faire les mauvais choix, comme cela a été le cas il y a quelques années lorsque le diesel a été avantagé fiscalement en Europe.

3. RÉALISER DU REMOTE SENSING POUR SUIVRE LES ÉMISSIONS RÉELLES DES VÉHICULES

Le recours au *remote sensing* paraît utile pour apporter un éclairage sur les émissions réelles des véhicules. Le focus groupe sur le *remote sensing*⁷ a montré l'intérêt de cette technique pour disposer d'informations sur la performance des nouveaux véhicules diesel Euro 6d dans le contexte bruxellois, mais aussi sur l'évolution des prestations des véhicules dans le temps. Cette technologie permettrait également de mieux détecter les fraudes (par les constructeurs ou les utilisateurs de véhicules) aux dispositifs de réduction de la pollution (retirer le filtre à particules ou débrancher le système de réduction catalytique sélective, SCR) et donc améliorer le contrôle sur les émissions des véhicules thermiques tant qu'ils ne sont pas encore touchés par une interdiction.

⁶ International Council on Clean Transportation, <http://www.theicct.org>

⁷ Le *remote sensing* est un système de télédétection qui permet de mesurer en temps réel, pour chaque véhicule qui passe en un lieu donné de la voirie, les émissions des principaux polluants atmosphériques et du CO₂



4. LE RÔLE TRANSITOIRE DU CNG ET DE L'HYBRIDE RECHARGEABLE

Une partie des stakeholders ont questionné l'intérêt de présenter le **gaz naturel** comme une alternative. En effet, il reste un carburant fossile, qui ne permet que des diminutions limitées des émissions de polluants et de gaz à effets de serre. Pour les véhicules légers, le gaz naturel (CNG) ne peut être dès lors qu'un carburant de transition. Dans ce contexte, les stakeholders signalent qu'équiper les stations en CNG ou en LNG représente un coût important, ce qui dissuade les distributeurs de carburant de s'engager dans cette voie et les constructeurs de proposer ce type de véhicule faute d'un réseau de distribution de ce carburant. A cela s'ajoute que, même si aujourd'hui le gaz comme carburant automobile n'est pas frappé d'accises, il n'y a aucune garantie que cette situation perdure, surtout s'il venait à être massivement utilisé à cette fin.

Pour **les poids-lourds et les autocars**, pour lesquels les alternatives électriques à batteries ou à hydrogène ne sont pas encore disponibles à court terme, le gaz (LNG) pourrait toutefois constituer une alternative, même si aujourd'hui les systèmes de dépollution des nouveaux poids-lourds diesel semblent assez performants.

Les **plug-in-hybrides** posent également question : ce type de véhicules est une niche fiscale actuellement, sans contrôle sur l'usage de ces véhicules en mode électrique, ni sur la capacité des batteries. Cette technologie doit être cadrée, car lorsqu'ils sont utilisés en mode uniquement thermique, vu le poids supplémentaire de la batterie et du moteur électrique, leurs émissions sont plus élevées que celles d'une voiture classique.

Pour **l'hydrogène**, la plupart des stakeholders indiquent qu'il y a encore plus d'incertitude par rapport à ce carburant en raison du coût des véhicules et de la production de l'hydrogène, de l'absence d'un réseau de distribution et de l'efficacité énergétique de la filière.

5. LA FIN DE VIE DES VOITURES ET DES BATTERIES

L'impact environnemental lié à l'envoi de manière « prématuré » de véhicules à la casse suite à l'interdiction doit être approfondi selon plusieurs stakeholders dans les études. Le secteur du recyclage automobile (Febelauto) souligne tout de même qu'en Belgique l'obligation de recyclage imposée aux constructeurs est très bien appliquée puisque 97% de véhicule est valorisé : 24% est réutilisé, 69% est recyclé et le reste est valorisé énergétiquement.

Lors de la première phase de la consultation, certains stakeholders indiquaient que la filière du recyclage des batteries de véhicules n'existait pas encore, ce qui constituerait un risque environnemental important. Le secteur est toutefois assez confiant à ce sujet. Les batteries retrouvent aujourd'hui généralement une deuxième vie pour stocker de l'électricité et lorsqu'elles deviendront des déchets, ceux-ci seront valorisés en raison de la grande valeur des matériaux que les batteries contiennent. La technologie et le savoir-faire pour le recyclage est bien présente en Belgique. Par contre, la fabrication de la batterie est très énergivore et nécessite des matériaux dont l'extraction a un impact très important sur l'environnement : il convient donc de prendre en compte cet élément dans l'analyse de l'impact de la mobilité électrique.

6. LE DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

Si Sibelga ne prévoit pas de difficulté par rapport à la production d'électricité au niveau global, le gestionnaire de réseau identifie tout de même deux enjeux majeurs pour les **infrastructures électriques** :

- La problématique de la **saturation** du réseau au moment des pics de consommation ;
- Les **limitations du réseau pour la charge (semi-)rapide**.

Concrètement, il s'agira de ne pas aggraver le pic de consommation électrique (autour de 18h) qui surchargerait le réseau et donc de privilégier la charge lente et en dehors des heures de pic de consommation. Des mesures sont donc nécessaires pour piloter la charge, par exemple via des tarifs différenciés, l'installation de doubles compteurs ou la possibilité de faire varier la puissance de la charge en fonction de la demande sur le réseau (*smart charging*).



De plus, le gestionnaire du réseau signale que pour le déploiement de bornes de recharge (semi-)rapide, il faut tenir compte de la faible portion du réseau en 400V (12% du réseau). En effet, 88% du réseau est en 230V, ce qui ne permet que de la charge lente. Bien qu'un plan d'investissement existe pour transformer progressivement des parties du réseau en 400V, ceci prendra du temps et demande des investissements significatifs. S'il fallait accélérer ce processus, cela entraînerait des surcoûts qui *in fine* seraient répercutés sur la facture énergétique des ménages. L'accélération des investissements dans le réseau poserait dès lors un problème de justice sociale. En effet, le prix de l'électricité augmenterait pour l'ensemble des consommateurs bruxellois, y compris pour les ménages à plus faibles revenus, qui pour bon nombre ne disposent pas de véhicule particulier et encore moins électrique.

Il conviendrait dès lors d'étudier les besoins de manière plus précise et de **définir une stratégie sur la recharge (privé, semi-public, public) et le déploiement des bornes** qui tienne compte des limites du réseau. Cette stratégie devra également intégrer la problématique de l'encombrement de l'espace public et les aspects de sécurité (espace publique et PMR, incendie dans les parkings). Certains acteurs du secteur des bornes demandent également de réévaluer le modèle choisi par la Région pour le déploiement des bornes en voirie (l'octroi de la concession à un seul opérateur).

En ce qui concerne le développement du CNG comme carburant automobile en Région bruxelloise, cela n'entraînerait d'après Sibelga **pas d'impact majeur sur le réseau de distribution de gaz**.

7. L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA SORTIE DU THERMIQUE

Si la sortie du diesel et de l'essence constitue une opportunité économique (directe ou indirecte) pour certains secteurs, elle pourrait également avoir une influence négative sur d'autres secteurs. Des mesures seront donc nécessaires pour atténuer ces impacts négatifs.

Les secteurs **impactés positivement** de manière directe identifiés par les stakeholders sont notamment ceux qui sont actifs dans le domaine des énergies alternatives, des véhicules à motorisation alternative, de la mobilité alternative (services de mobilité, le secteur du vélo, les conseillers en mobilité, ...), de la R&D et de l'innovation. De façon indirecte, la mesure pourrait aussi être positive pour l'ensemble de l'emploi en RBC si la qualité de vie s'y améliore. La Région serait alors plus attractive pour les entreprises mais aussi pour le tourisme. Si la sortie a comme effet de favoriser les modes actifs et le transport public, des bénéfices sont également attendus sur le commerce de proximité.

Les secteurs identifiés par les stakeholders qui risquent d'être **impactés négativement** sont ceux actifs dans le domaine des carburants fossiles ainsi que le segment du secteur automobile qui n'a pas encore investi dans la transition et le marché de l'occasion. L'augmentation des coûts liés au renouvellement des véhicules impactera en particulier les indépendants et les entreprises de petite et moyenne taille qui sont plus fragiles. Les stakeholders craignent également une baisse de l'attractivité de la RBC (en raison d'une moindre accessibilité) pour des activités comme le commerce de grande surface qui sont très dépendant des clients motorisés, ainsi que pour les activités culturelles et le tourisme d'un jour. Les restrictions d'accès pourraient également rendre la RBC moins attractive pour y travailler ou y proposer des services.

Les **pistes pour atténuer les impacts négatifs** identifiés par les participants à la table ronde « économie » sont les suivantes :

- Définir un calendrier clair ;
- Communiquer de façon positive sur la mesure qui est de nature à favoriser l'attractivité de la RBC ;
- S'assurer de la cohérence avec les politiques des autres Régions ;
- Mettre en place un accompagnement pour les entreprises afin de les aider dans le changement de leur mobilité, que ce soit pour les activités professionnelles ou les déplacements des travailleurs ou des fournisseurs ;
- Prévoir des formations permettant de requalifier certains métiers (mécaniciens, ...) ;
- Effectuer une évaluation de l'attractivité de la prime LEZ à destination des PME et de la prime Bruxell'Air à destination des ménages ;
- Développer les alternatives à la voiture particulière (modes actifs, le transport public, l'auto-partage, etc.) ;



- Développer des centres de distribution pour faciliter la logistique ;
- Utiliser les marchés publics comme outil pour favoriser les entreprises qui se lancent dans la transition.

8. L'IMPACT SOCIAL DE LA TRANSITION

Les stakeholders ont attiré l'attention sur les risques d'exclusion sociale de la transition dû à l'augmentation du prix de la mobilité en voiture individuelle, voire de l'électricité (voir ci-dessus) et de l'impact négatif possible sur la mobilité des populations plus fragiles dépendantes de la voiture : PMR, seniors, travailleurs en horaire décalé, ...

Ils insistent sur l'importance de prévoir des mesures d'accompagnement pour favoriser cette transition en tenant compte des spécificités des différents publics concernés : particuliers, familles nombreuses, indépendants, (petites) entreprises, etc. En particulier, ils soulignent l'importance de développer l'accès aux alternatives (transport public, taxis, accessibilité universelle de l'espace publique, ...) pour les PMR.

9. PAS DE « MOTOR SHIFT » SANS « MODAL SHIFT »

Les stakeholders ont indiqué l'importance d'inscrire la sortie du thermique (diesel et essence) **dans une politique de mobilité** qui vise à diminuer le trafic automobile. En effet, ils craignent que la transition vers les véhicules électriques donne la fausse impression de résoudre l'ensemble des nuisances que porte le système de mobilité actuel par la seule électrification des véhicules. Les participants aux tables rondes estiment que la sortie des moteurs thermiques doit s'inscrire dans une politique de mobilité qui vise à développer et encourager les alternatives à la voiture individuelle (modes actifs, transport public et véhicules partagés). Ils mettent en avant notamment les mesures suivantes :

- La création, par les pouvoirs publics, d'une plateforme de *MaaS* (« Mobility as a service ») ;
- La révision de la fiscalité automobile qui doit viser à réduire l'usage de la voiture, ainsi qu'à diminuer la possession de voitures particulières en faveur du partage et orienter les achats vers des véhicules adaptés à un contexte urbain (léger, moins puissant et moins polluant sur le cycle de vie complet du véhicule) ;
- Une révision de la politique de stationnement ;
- Un accompagnement de la population et des entreprises par exemple via des *mobility coaches* ou des maisons de la mobilité sur le modèle des maisons de l'énergie.

Les stakeholders estiment que le projet de nouveau plan de mobilité de la Région *Good Move* offre ce cadre et qu'il y a lieu de le mettre en œuvre.

10. PRÉVOIR UN TIMING DE SORTIE EN FONCTION DES TECHNOLOGIES DISPONIBLES PAR TYPE OU PAR USAGE DE VÉHICULE

La consultation a mis en évidence l'intérêt de prévoir une sortie du thermique différenciée par type de véhicule et d'usage, permettant de tenir compte des évolutions du marché (disponibilité et prix des véhicules), du développement du réseau énergétique, de la durée d'amortissement de certains véhicules, de leurs impacts sur la qualité de l'air ainsi que du rôle d'exemplarité de certains acteurs (principalement les pouvoirs publics).

Ainsi, pour les **voitures et les utilitaires légers** : l'hybridation et le 100% électrique sont d'ores et déjà disponibles sur le marché. Le secteur estime d'ailleurs que la technologie électrique sera très largement accessible à partir de 2022 et à parité de prix avec les véhicules thermiques dans les quelques années suivantes.

Pour certaines flottes qui roulent beaucoup dans un contexte urbain, il est souhaitable et réaliste **d'opérer plus vite la transition** : les voitures de société, les taxis, les flottes des pouvoirs publics et du carsharing, la distribution urbaine, les bus des transports publics et les véhicules pour le ramassage des déchets.



Pour d'autres types de véhicules, comme les **poids-lourds ou les autocars**, l'interdiction du diesel semble moins réaliste à brève échéance et le gaz naturel ne peut être rien d'autre qu'une technologie de transition.

Pour des **véhicules à usage spécifique** (SIAMU, engin de chantier, etc.), les alternatives sont aujourd'hui trop limitées et l'avenir encore trop incertain.

Notons enfin que dans le secteur de la **distribution urbaine**, de nombreux projets ont déjà été menés pour tester la mobilité non thermique pour le last-mile. Ce secteur d'activité pourrait avancer plus vite dans la transition et mettre en œuvre la distribution urbaine « sans émission directe ». Le secteur de la distribution plaide également pour des incitants : plutôt que de suggérer des primes, il pourrait s'avérer plus utile encore d'élargir les plages de livraison aux véhicules plus respectueux de l'environnement et plus silencieux.

11. L'IMPORTANCE D'UN MESSAGE CLAIR ET D'UNE COHÉRENCE DES MESURES ENTRE LES DIFFÉRENTES ENTITÉS

Les stakeholders, et en particulier les acteurs économiques, ont soulevé l'importance et l'urgence d'avoir un **calendrier clair et que la mesure soit bien expliquée** (l'objectif visé, la justification des moyens choisis, le type de véhicules concernés, etc.). En effet, les investissements réalisés aujourd'hui ont une durée d'amortissement qui peut aller au-delà de l'horizon 2030. L'incertitude influence négativement l'activité économique et l'attractivité de la Région.

Les stakeholders insistent aussi sur la nécessité de **cohérence** avec les mesures prises au niveau des **autres Régions et du fédéral** (LEZ, fiscalité, ...). Certains voudraient d'ailleurs que la mesure soit similaire dans toutes les Régions du pays (voire au niveau européen). Ceci faciliterait le travail des professionnels du transport et la compréhension pour les conducteurs et limiterait le désavantage économique entre les Régions.

Les conseillers mobilité des entreprises en particulier ont insisté sur l'importance de mettre à disposition de **l'information** fiable et un **accompagnement** pour soutenir la transition et le basculement vers les véhicules électriques (notamment pour les véhicules de société).

L'impact de la **publicité**, qui fait l'apologie de véhicules toujours plus lourds, plus puissants et donc plus énergivores et dangereux et s'oppose donc à la vision de la mobilité urbaine des pouvoirs publics, est soulevé comme un frein au développement de politiques de mobilité durable et comme facteur de manque de cohérence.

12. APPRENDRE DES POLITIQUES MENÉES DANS D'AUTRES VILLES EUROPÉENNES QUI S'ENGAGENT DANS LA SORTIE DES CARBURANTS FOSSILES

Même si les moyens d'action divergent, de nombreuses villes européennes, comme Paris, Londres, Madrid, Amsterdam ou Oslo, s'engagent à améliorer la qualité de l'air et à diminuer drastiquement les émissions de CO₂ du transport par des restrictions d'accès. Il convient de s'en inspirer et d'apprendre de leur exemple. Lors du workshop avec les villes européennes, on constatait notamment les éléments suivants :

- Les villes se fixent des objectifs ambitieux⁸, permettant de coordonner les politiques et les actions ;
- Les politiques « zéro-émission » cadrent dans une politique de mobilité visant à améliorer les alternatives à la voiture individuelle, tout en mettant en place également des mesures limitant l'usage de la voiture (mesures « carotte » et « bâton »), comme des péages urbains, des zones de basses émissions payantes ou le durcissement des règles de stationnement dans les centres urbains⁹ ;

⁸ Oslo a fixé comme objectif de réduire les émissions de CO₂ de -50% en 2020 et de -95% en 2030. Londres a comme objectif en 2050 d'être une ville zéro carbone et d'avoir la meilleure qualité de l'air de toutes les villes importantes au niveau mondial.

⁹ Madrid a adopté un plan « air » qui se décline en différents axes : diminution de l'espace pour les voitures, instauration d'une zone de basses émissions, interdiction le trafic de transit et le stationnement en voirie des véhicules thermiques dans le centre, renforcement de l'offre de transport public, présence de 5 sociétés d'auto-partage 100% électrique, etc. Londres et Oslo ont mis en place des péages urbains et une LEZ.



- L'identification de flottes urbaines très émettrices de polluants atmosphériques comme les taxis, les bus et les véhicules de livraisons et la mise en place de mesures spécifiques pour ces flottes afin de diminuer ces émissions¹⁰ ;
- Les restrictions d'accès les plus ambitieuses – les zones zéro-émission – sont instaurées sur des territoires restreints (centre-ville), qui au fil du temps peuvent s'élargir¹¹ ;
- Depuis que le marché de la voiture électrique est attractif (de nombreux modèles disponibles), les cas d'Oslo montre que les ventes de ces voitures décollent quand on met en place les mesures favorisant ces véhicules :
 - Des primes et une fiscalité qui permet aux véhicules électriques d'être au même niveau de prix que les véhicules thermiques ;
 - Avantages stationnement, gratuité dans les taxes à l'usage, ...
 - Des infrastructures de recharge (gratuites) ;
 - Autoriser l'accès aux bandes réservées aux bus.

Une fois ce le marché lancé, le défi est de pouvoir suivre au niveau des infrastructures de recharge et de réévaluer les avantages « mobilité » accordés afin de s'assurer qu'ils n'ont pas d'impact négatif sur la politique de mobilité¹².

¹⁰ Londres s'est engagé à remplacer rapidement ses flottes de taxi et de bus par des véhicules moins polluants. Madrid fait de même avec les taxis.

¹¹ Londres a établi une première zone de basses émissions payante, combinée à une « congestion charge ». Aujourd'hui, Londres va instaurer une « ultra low emission zone » d'abord dans l'hyper centre, ensuite la zone s'étendra et concernera de plus en plus de véhicules.

¹² *En Norvège la fiscalité permet que la voiture électrique soit au même prix qu'une voiture thermique. Oslo octroie également d'autres avantages (stationnement et rechargement gratuit, utilisation des bandes de circulation réservées au bus, etc.). Aujourd'hui, Oslo doit innover dans le déploiement des facilités de recharge afin de pouvoir suivre l'évolution. En même temps, le centre-ville sera rendu interdit aux véhicules, y compris électriques.*



II. PARTICIPANTS A LA CONSULTATION

1. LISTE DES STAKEHOLDERS QUI ONT RÉPONDU AU QUESTIONNAIRE (PHASE 1)

Le tableau ci-dessous reprend les organisations qui ont répondu au questionnaire¹³. Pour faciliter l'analyse des réponses, les stakeholders ont été regroupés en 6 catégories en fonction de leur secteur d'activité.

Associations environnementales et autres	Service public	Secteur privé (autre que automobile ou énergie)	Secteur automobile	Secteur de l'énergie	Monde académique
ARAU - Atelier de recherche et d'actions urbaines	Commune d'Auderghem	Agoria Brussel	Ass. for emission control by catalyst	Brugel	VUB - Cosmopolis
BBL - Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen	Commune d'Etterbeek*	BECI	AVERE (Eur. Ass. for Electromobility)*	ELIA	VUB - MOBI
BRAL - Brusselse Raad voor Leefmilieu	Commune de Schaerbeek	Colruyt Group	Cambio	ENGIE Electrabel	ULB - Service ATM
Bruxsel'AIR	Commune d'Uccle	Executive Agency for SMEs	D'leteren	Fluxys Belgium	
Clean Air Lovers & Lobbyists	Commune de Woluwé-St.-L.	UCM	DriveNow	Gas.be	
EUCG - European Union Cycling Group	Agence Bruxelles-Propreté	UNIZO	FBAA - Fédération belge de l'autobus et de l'autocar	Infor GazElec	
IEW - Fédération Inter-Environnement Wallonie	Bruxelles Economie et Emploi	Voka Metropolitan	Febelauto	Sibelga	
GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens	Bruxelles Fiscalité		Febetra		
Greenpeace	Bruxelles Mobilité		FEBIAC		
Test Achats	INAMI		Fédération Pétrolière Belge		
	CPAS Berchem-Saint-Agathe		Institut pour l'autoCar et l'autoBus		
	perspective. brussels		PitPoint.BE		
	SIAMU		Tesla		
	SPF Mobilité et Transport		Total		
	STIB		Touring		
	TEC BW		Toyota		
	Cocom*		TRAXIO		
	Port de Bruxelles		Volvo		

¹³ Les répondants notés avec une astérisque (*) n'ont pas répondu à l'entièreté du questionnaire mais ont remis un avis - général ou détaillé - par écrit.



2. LISTE DES STAKEHOLDERS QUI ONT PARTICIPÉ AUX TABLES RONDES

2.1. Les infrastructures énergétiques

Table ronde sur les infrastructures énergétiques (18/02)
Agoria
BRAFCO
BRUGEL
Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
Bruxelles Propreté
Engie
Fluxys
Greenpeace
Inter-Environnement Bruxelles
PitPoint
Sibelga
Transport and Environment
VUB Mobi

Table ronde sur les bornes de recharge (18/02)
Agoria
AVERE
BECI
Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
Cambio
DriveNow
EV Box
EV Point
Fastned
FEBIAC
Inter-Environnement Bruxelles
PitPoint
Port de Bruxelles
STIB
Transport & Environment
VUB Mobi

2.2. La disponibilité des technologies des véhicules

Table ronde sur les technologies des véhicules (18/02)
AVERE
Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
Bruxelles Propreté
D'leteren
FBAA
FEBIAC
Inter-Environnement Bruxelles
VUB Mobi
SIAMU
Touring/VAB
Toyota
UPTR
Volvo



2.3. L'impact environnemental

Table ronde sur la qualité de l'air et le climat (21/02)
Agence Bruxelles Propreté
BECI
Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
Bruxel'air
Clean Air Lovers & Lobbyists
Greenpeace
Sciensano
SPF Mobilité et Transports
SPF Santé publique
ULB
VUB Cosmopolis
VUB Mobi

Table ronde sur la fin de vie des véhicules (21/02)
AGORIA
BECI
Bruxelles Environnement
Clean Air Lovers & Lobbyists
COBEREC
FEBELAUTO
SPF Mobilité et Transports

2.4. L'impact économique

Table ronde sur l'impact sur l'activité économique de la RBC, y compris la zone métropolitaine (13/03)
Agoria
Bruxelles Environnement
BECI
Bruxelles Economie et Emploi
Bruxelles Fiscalité
Bruxelles Mobilité
BRAL
CSC
FEBIAC
UCM

Table ronde sur la logistique (13/03)
Abattoirs Anderlecht
Artepub
Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
Bpost
Bruxelles Propreté
Coca Cola
FEBETRA
Heidelberg Cement
Pharma Belgium
Port de Bruxelles
SUMY
TLV
UPS
UPTR



2.5. L'impact social

Table ronde sur l'impact social et les mesures d'accompagnement (22/03)
Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
BRAL
CSC
FGTB-ABVV
Greenpeace

2.6. La mobilité

Table ronde sur la mobilité alternative (22/03)
AGORIA
Bond Beter Leefmilieu
Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
BRAL
Cambio
Clean Air Lovers & Lobbyists
GRACQ
Greenpeace
Inter-Environnement Bruxelles
SPF Mobilité et Transports
Taxistop
Tier



02 775 75 75
WWW.ENVIRONNEMENT.BRUSSELS

Rédaction : Sarah HOLLANDER

Comité de lecture : Damien SURY, Alice GERARD

Ed. Resp. : F. FONTAINE et B. DEWULF – Avenue du Port 86C/3000 – 1000 Bruxelles

