

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

### EVALUATION DES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES FLOTTES EN 2016



AOÛT 2017

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

<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
<b>2. L'ARRETE 'EXEMPLARITE'</b> .....	<b>3</b>
2.1. Critères pour le choix du véhicule.....	3
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
<b>3. Institutions concernées</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Réaction des institutions concernées</b> .....	<b>5</b>
<b>5. Caractéristiques de la flotte globale</b> .....	<b>6</b>
5.1. Catégories de véhicules.....	6
5.2. Age 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).....	10
5.6. Performances environnementales de la flotte globale et de la nouvelle flotte (Ecoscore).....	11
5.7. Conformité à l'Arrêté Exemplarité .....	12
5.8. Usage des véhicules.....	13
5.9. Achat versus Leasing.....	13
<b>6. Comparaison des flottes en fonction du type d'institution publique</b> .....	<b>14</b>
6.1. Catégories de véhicules.....	15
6.2. Performances environnementales des flottes.....	16
6.3. Impact de la Zone de Basses Emissions (LEZ).....	17
6.4. Conformité à l'Arrêté Exemplarité .....	18
6.5. Véhicules électriques à batterie .....	20
<b>7. Conclusion</b> .....	<b>21</b>



## 1. INTRODUCTION

La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est confrontée à des défis majeurs pour améliorer la qualité de l'air. 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 arrêté<sup>1</sup> 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.

Chaque année, ces pouvoirs publics doivent en outre envoyer un rapport, pour le 31 janvier au plus tard, à Bruxelles Environnement, au gouvernement bruxellois et au Parlement, lequel se compose de 2 parties:

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;

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.

Ce rapport d'évaluation a pour but de faire une analyse des données transmises pour la troisième fois par les pouvoirs publics bruxellois, en application de l'arrêté. Il s'agit donc de la composition des parcs automobiles au 31 décembre 2016 et des véhicules qui ont été mis en service en 2016. Etant donné qu'à ce moment, l'arrêté était déjà en vigueur depuis 2 ans et demi, on considère qu'il est connu et qu'ils ont eu suffisamment de temps pour intégrer les dispositions de l'arrêté dans les nouvelles procédures d'achat ou de leasing de véhicules par les pouvoirs publics bruxellois.

Les données de ce rapport d'évaluation peuvent déjà être comparées à celles des années précédentes, tout en tenant compte du fait que 2014 fut la première année d'application de l'arrêté (en vigueur depuis août 2014) et qu'en outre, chaque année certains pouvoirs publics n'ont pas remis les rapports demandés.

Au regard des rapports d'évaluation précédents, le présent rapport contient une analyse de l'impact qu'aura la Zone de Basses Emissions bruxelloise (LEZ) – en vigueur depuis le 01/01/2018 - sur les flottes des pouvoirs publics bruxellois.

## 2. L'ARRETE 'EXEMPLARITE'

L'Arrêté 'Exemplarité' du 15/05/2014 comporte diverses dispositions selon qu'il s'agit de la mise en service d'une voiture, d'un MPV<sup>2</sup>, d'une camionnette ou d'un camion.

### 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 il doit répondre d'un Ecoscore minimum. Pour les voitures acquises en 2016, la valeur-seuil de l'Ecoscore était de 72 et de 65 pour les MPV. Les valeurs seuils augmentent généralement d'un point par an.

Il n'y a pas d'Ecoscore-seuil pour les **camionnettes et camions**, mais ceux-ci doivent répondre au moins à la norme Euro en vigueur, voire à la norme Euro la plus élevée ; càd au moins la norme Euro 6 pour les camionnettes de classe I ou Euro 5 pour les classes II et III (Euro 6 en vigueur depuis le 1/9/2016 pour tous les types de véhicules de classe II et III) et au moins la norme Euro VI pour les camions.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 'Multi-Purpose Vehicle', véhicule à usage mixte, p.ex. de type Renault Kangoo, Citroën Berlingo



## 2.2. CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX LORS DE L'ATTRIBUTION

En vue de valoriser les véhicules ayant les meilleures performances environnementales, l'Arrêté énonce en outre 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 publiques) 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. Outre l'Ecoscore, le poids du véhicule et l'équipement éventuel avec un système de récupération d'énergie au freinage (comme dans les véhicules hybrides ou électriques à batterie) doivent aussi faire partie des critères environnementaux.

Dans le cas des **camions et des camionnettes**, les critères environnementaux doivent tenir compte de la norme Euro, et il convient de favoriser les véhicules plus légers et ceux qui peuvent récupérer l'énergie de freinage. 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 (CO<sub>2</sub>), d'oxydes d'azote (NOx), d'hydrocarbures ne contenant pas de méthane (NMHC) et de fines particules (PM<sub>10</sub>).

## 2.3. GESTION DURABLE DE LA FLOTTE ET 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 7 avril 2011, 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'actions:

- 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 doivent être fournis pour la première fois à Bruxelles Environnement au plus tard le 31 décembre 2015. Le plan d'actions suivant doit être remis pour le 31/01/2018 (attention: la date a changé par rapport à l'arrêté 'Exemplarité') et ensuite, tous les 3 ans, via un formulaire spécifiquement prévu à cet effet.

Dès le 1er janvier 2015, les pouvoirs publics régionaux qui achètent ou prennent en leasing de nouvelles voitures, doivent intégrer au moins 25% de voitures électriques dans leur flotte par période de 3 ans, ou 15% pour les pouvoirs publics locaux. Toute voiture que la flotte compte en moins (depuis le 1er janvier 2013) peut toutefois aussi être comptabilisée comme une voiture électrique. Ces voitures doivent en outre aussi utiliser de l'électricité 100% verte.

Le nouvel arrêté 'Plans de déplacements d'entreprises' (01/06/2017)<sup>3</sup> a ajouté qu'à partir du 01/01/2018, les quotas étaient valables non seulement pour les voitures mais aussi pour les nouveaux MPV. Si la flotte de MPV a été réduite, le nombre de MPV que la flotte compte en moins peut aussi être comptabilisé comme des MPV électriques pour le calcul du quota.

## 3. INSTITUTIONS CONCERNÉES

L'arrêté Exemplarité porte sur 72 institutions publiques, réparties comme suit:

- Bruxelles Ville et les 18 communes de la RBC;
- 19 CPAS et 4 associations de CPAS;
- 3 intercommunales;
- 18 institutions régionales;
- 8 cabinets;
- le Parlement de la RBC.

<sup>3</sup> Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises (01/06/2017); [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/change\\_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2017060102&table\\_name=wet](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2017060102&table_name=wet)



Pour ce qui est des **intercommunales**, seules Sibelga, Hydrobru et l'Intercommunale de Crémation (Cremabru) relèvent de l'Arrêté. Vivaqua et Brutélé sont des intercommunales interrégionales, auxquelles l'Arrêté ne s'applique pas. Il y a par ailleurs 2 petites intercommunales qui ne disposent pas de flotte (l'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 CESRBC<sup>4</sup>, d'Evoliris, du Fonds de la Politique de l'eau, de l'ADT<sup>5</sup>, de l'ERAP<sup>6</sup>, de l'ABEA<sup>7</sup> (Centre urbain) et du Fonds de Refinancement des Trésoreries communales. Ces institutions ne sont pas comptabilisées avec les 18 institutions régionales. Il convient de noter à cet égard que le matériel roulant (bus, trams, métros, etc.) qui est 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 connues<sup>8</sup>, deux (Wolu-Facilities et Ateliers des Tanneurs) ont indiqué ne pas avoir de flotte.

La **ville, les communes, les CPAS, le parlement et les cabinets** disposent quant à eux d'une flotte.

60% de toutes ces institutions sont également soumises aux obligations du plan de déplacements d'entreprise.

#### 4. RÉACTION DES INSTITUTIONS CONCERNÉES

Au total, 67 institutions nous ont transmis le rapport annuel relatif à la flotte de 2016. Nous n'avons toutefois reçu aucune donnée de la part des 7 institutions suivantes (avec indication des années pour lesquelles nous n'avons pas reçu de rapport):

- la Commune d'Ixelles (2014, 2015 et 2016);
- le CPAS de Forest (2014, 2015 et 2016);
- le CPAS d'Etterbeek (2014, 2015 et 2016);
- le Cabinet de Rudi Vervoort (2016);
- l'ASBL Sin-Energie (2015 et 2016);

Sur les 72 institutions, 41 (57%) ont respecté le délai de remise du rapport (avant le 31 janvier 2017). Elles n'étaient que 25 l'année précédente.

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

- Un e-mail le 21/02/2017;
- Une lettre recommandée le 27/03/2017;

Les analyses du présent rapport d'évaluation portent donc sur 67 institutions:

- 18 communes de la RBC;
- 20 CPAS et associations;
- 3 intercommunales;
- 18 institutions régionales;
- 7 cabinets;
- le Parlement de la RBC.

Sur les 7 institutions manquantes, nous connaissons toutefois la composition de la flotte du cabinet de Rudi Vervoort pour 2015. Nous avons dès lors pris cette flotte en compte dans les analyses de la flotte globale (mais pas pour les nouveaux véhicules). Nous ne pouvons toutefois pas intégrer dans les analyses les institutions pour lesquelles nous ne disposons d'aucune donnée, ce qui fait que la flotte globale des pouvoirs publics bruxellois est sous-estimée.

---

<sup>4</sup> Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale

<sup>5</sup> Agence de Développement territorial

<sup>6</sup> Ecole régionale d'Administration publique

<sup>7</sup> Agence bruxelloise de l'Energie

<sup>8</sup> Les Cuisines Bruxelloises – De Brusselse Keukens (Restobru), Projet X, Wolu-Facilities, ASBL Sin-Energie, Ateliers des Tanneurs, Les Maisons de Quartier – De Buurthuizen



## 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 3662 véhicules. Ce qui représente 26 véhicules en moins par rapport à la flotte de 2015 (3688 véhicules au total). Ces totaux ne nous permettent toutefois pas de conclure que la flotte totale des pouvoirs publics bruxellois a effectivement diminué étant donné que l'on a reçu des informations pour un nombre moins important de flottes en 2016 qu'en 2015.

La composition par catégorie de véhicules est reproduite dans la figure 1. Les voitures et les MPV constituent le groupe le plus important, avec 1410 véhicules 'légers'. A cela, viennent s'ajouter 1118 camionnettes et minibus, 839 véhicules 'lourds' (camions, bus, véhicules agricoles), 262 véhicules 'spécifiques' et enfin, 33 deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motos). La catégorie 'véhicules spécifiques' regroupe notamment les balayeuses, les ambulances, les corbillards, les dépanneuses, les grues, les élévateurs, les véhicules de pompiers, les véhicules industriels, etc. Les vélos et remorques ne sont pas repris dans les analyses étant donné qu'ils ne doivent pas obligatoirement figurer dans le rapport annuel et que nous ne disposons que d'informations partielles à leur sujet.

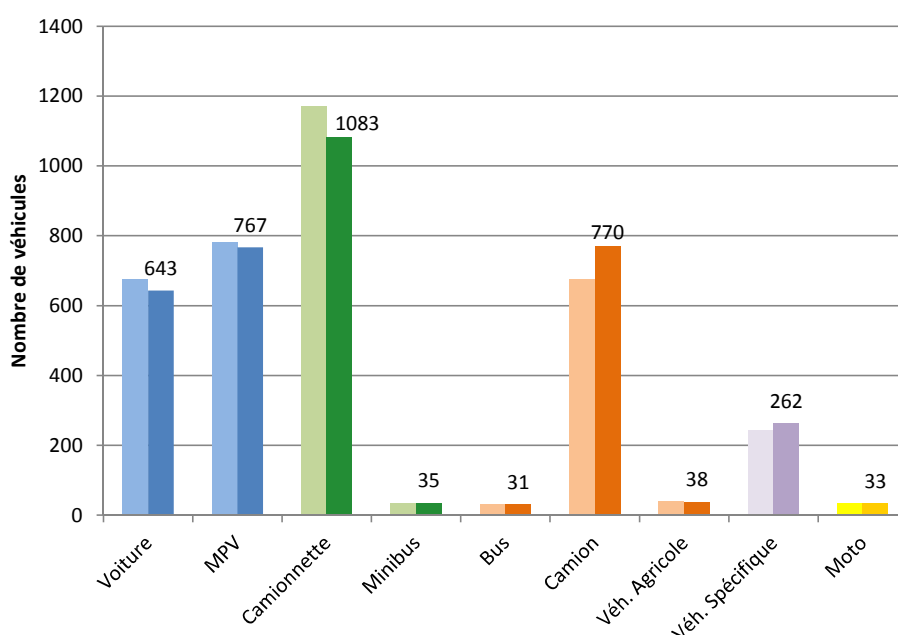


Figure 1: Nombre de véhicules par catégorie pour la flotte de 2016 des pouvoirs publics bruxellois (barres de droite, de couleur foncée), comparé au parc de 2015 (barres de gauche, de couleur claire).

*A titre comparatif: la flotte globale immatriculée en RBC<sup>9</sup> comptait 600.000 véhicules en 2016 (chiffre arrondi), dont quelque 487.000 véhicules légers, 2000 bus et 70.000 véhicules lourds. Le parc des pouvoirs publics bruxellois représente donc moins de 1% du parc bruxellois immatriculé.*

Pour établir si les flottes des pouvoirs publics bruxellois ont plutôt tendance à se réduire ou à s'élargir, cette caractéristique est examinée pour chaque flotte distinctement lorsque les données sont disponibles pour 2015 et 2016. Sur un total de 63 institutions, 20 ont vu leur flotte augmenter, 28 ont gardé une flotte de même taille<sup>10</sup> et 15 l'ont réduite (voir figure 2). Il est évident qu'une légère modification en nombre (plus ou moins un véhicule) a un impact important sur une petite flotte et, proportionnellement, a un impact moindre sur une grosse flotte. C'est Sibelga qui a réduit le plus sa flotte, avec 28 véhicules en moins. Mais comme ils ont une flotte importante, cela représente seulement une diminution de 7%. Les plus grands pourcentages de diminution sont réalisés par le CIRB et Parking Brussels, avec une réduction de 50% pour chacun (le CIRB est passé de 12

<sup>9</sup> Parc de véhicules à moteur au 01/08/2016 immatriculés en RBC; données provenant de l'IBSA et du SPF Economie. Les types de véhicules y sont définis et regroupés différemment.

<sup>10</sup> Nous regardons seulement la taille globale de la flotte. Ces chiffres ne donnent aucune indication sur l'augmentation ou la réduction du nombre de véhicules dans les différentes catégories de véhicules.



véhicules à 6 et Parking Brussels de 2 véhicules à 1). La flotte de la Ville de Bruxelles, en revanche, a été augmentée de 11 véhicules, ce qui représente l'augmentation la plus forte en chiffres absolus. Cette flotte étant relativement importante, cela ne représente toutefois qu'une augmentation de 3%. Cremabu a augmenté sa flotte de 1 véhicule, ce qui représente une hausse de 50% pour eux. C'est là la plus grande augmentation en pourcentage de toutes les données.

Au total, ces changements se traduisent par une réduction du parc automobile des pouvoirs publics bruxellois de 41 unités, soit 1,1%. Donc, même s'il y a de grandes disparités entre les pouvoirs publics bruxellois, la tendance générale est une réduction de la taille de leur flotte.

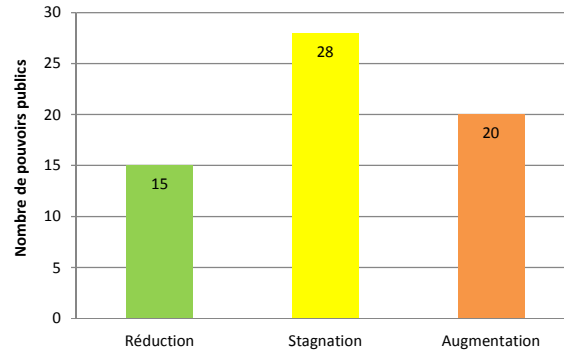


Figure 2: Evolution de la taille du parc de voitures des pouvoirs publics bruxellois en 2016 par rapport à 2015.

## 5.2. AGE MOYEN

L'âge moyen de la flotte des pouvoirs publics bruxellois en 2016 est de 7,7 ans et ce chiffre est resté stable depuis 2014. Cela correspond plus ou moins à l'âge moyen des MPV, des véhicules spécifiques, des camionnettes et des motos. Les véhicules les plus anciens de la flotte sont les véhicules agricoles (13 ans) et les minibus (10 ans). Les camions et les bus restent eux aussi plus longtemps dans la flotte que la moyenne globale, à savoir 9 ans environ. Les voitures sont les plus jeunes, avec une moyenne de 6 ans.

On assiste à un rajeunissement, essentiellement au niveau des voitures puisque celles de la flotte de 2014 avaient en moyenne 1 an de plus. Ce rajeunissement est dû au recours accru à des formules de leasing pour cette catégorie de véhicules (43% en 2016 contre 41 % en 2015 et 31% en 2014).

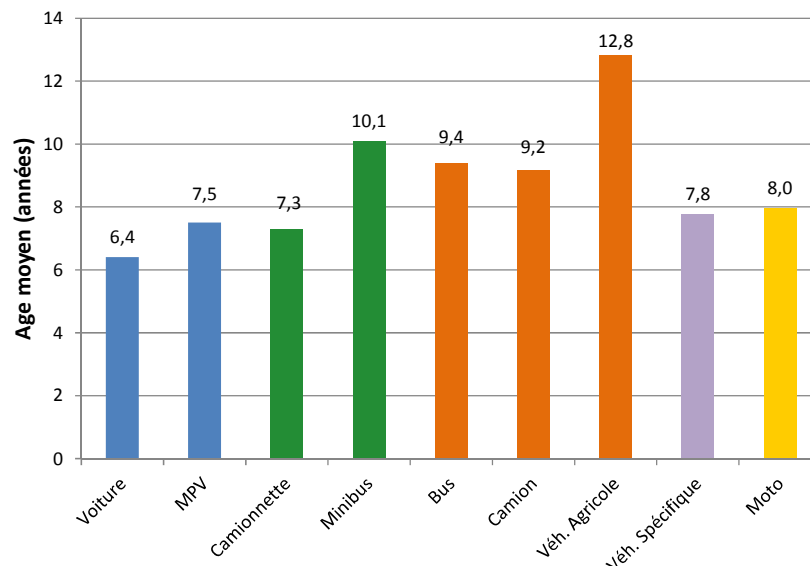


Figure 3 : Age moyen par catégorie de véhicules des flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2016.



*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 9,4 ans en 2016<sup>11</sup>. Les véhicules 'légers' des flottes publiques bruxelloises sont donc en dessous (7,0 ans).*

En 2016, 249 nouveaux véhicules au total ont été mis en service dans les flottes des pouvoirs publics bruxellois (dont 50 voitures, 59 MPV, 67 camionnettes et 54 camions). En 2015, il y a eu singulièrement beaucoup de nouvelles voitures (155) et de camionnettes (106), et pas moins de 366 nouveaux véhicules sont venus renforcer les flottes.

Cela signifie qu'environ 7% de la flotte totale a été renouvelée en 2016, contre 10% en 2015. Il semble qu'en 2015, un nombre exceptionnel de nouveaux véhicules ont été immatriculés. En 2014, le taux de renouvellement était de 8 %, avec un total de 277 nouveaux véhicules.

### 5.3. RÉPARTITION DES NORMES EURO

La norme Euro d'un véhicule indique le niveau maximum que peuvent atteindre 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. Les données des flottes ont dès lors été complétées par la classe Euro, en fonction de l'année de mise en service, lorsque cette information n'avait pas été fournie par l'institution elle-même.

Le graphique ci-dessous (figure 4) indique la répartition des normes Euro par catégorie de véhicules pour la flotte des pouvoirs publics bruxellois<sup>12</sup>. On voit qu'environ un tiers des véhicules répondent à la norme Euro 5, toutes catégories confondues. Parmi les voitures, 24% répondent déjà la norme Euro 6, soit 10 % de plus que pour la flotte de 2015. Dans la catégorie des camions et véhicules spécifiques, la part d'Euro 6 a augmenté respectivement de 6 et 9 % à 13 et 14% en un an. Cette augmentation semble plus lente dans les autres catégories. Les bus sont principalement Euro 4 et 5 (part de 39% pour chacun). En ce qui concerne les camionnettes également, les véhicules Euro 4 et Euro 5 sont pratiquement représentés à part égale (resp. 38 et 39 %).

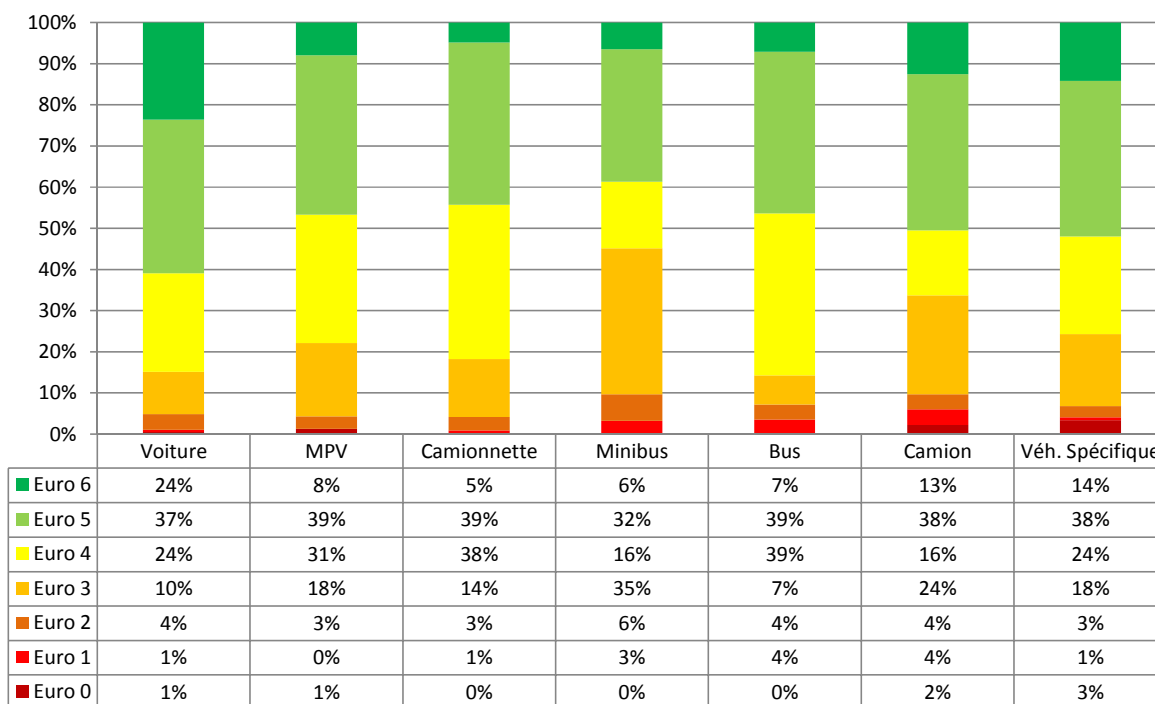


Figure 4 : Part des normes Euro par catégorie de véhicules des flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2016.

<sup>11</sup> Denys, Beckx & Vanhulsel, 2017, « Analysis of the Belgian car fleet 2016 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, May 2017.

<sup>12</sup> Les véhicules agricoles et les motos ne sont pas repris dans cette analyse parce que pour ces catégories, les normes Euro n'étaient pas suffisamment indiquées et que dès lors, une analyse n'aurait pas été assez représentative.





## 5.4. TYPE DE CARBURANT

Parmi les **voitures**, l'essence est le principal carburant (55%) et la part a en outre augmenté de 7% en 2 ans (voir figure 5). La part de diesel dans cette catégorie a dès lors baissé de 42 à 31% (depuis 2014). On remarque clairement que les flottes publiques sont déjà passées aux voitures électriques, avec une part de 14% des voitures (6% à l'électricité verte), alors qu'elle n'était encore que de 2% en 2014 (et de 10% en 2015). En chiffres absolus, on parle de 89 voitures électriques à batterie. 17% des voitures sont en outre des hybrides à l'essence (106 au total). C'est la même part que pour le parc de 2015, mais 6% de plus qu'en 2014.

Au niveau des **MPV**, la suprématie du diesel a pris fin, passant de 64% en 2014 à 48 % en 2016 (voir figure 5). La part de l'essence a dès lors augmenté de 32% à 47%. Dans la catégorie des MPV également, on assiste à l'émergence des véhicules électriques, avec une part de 4% (29 véhicules).

L'instauration de l'arrêté « Exemplarité » a clairement induit une évolution plus rapide dans ces catégories de véhicules vers moins de voitures au diesel et plus de véhicules électriques à batterie (VEB).

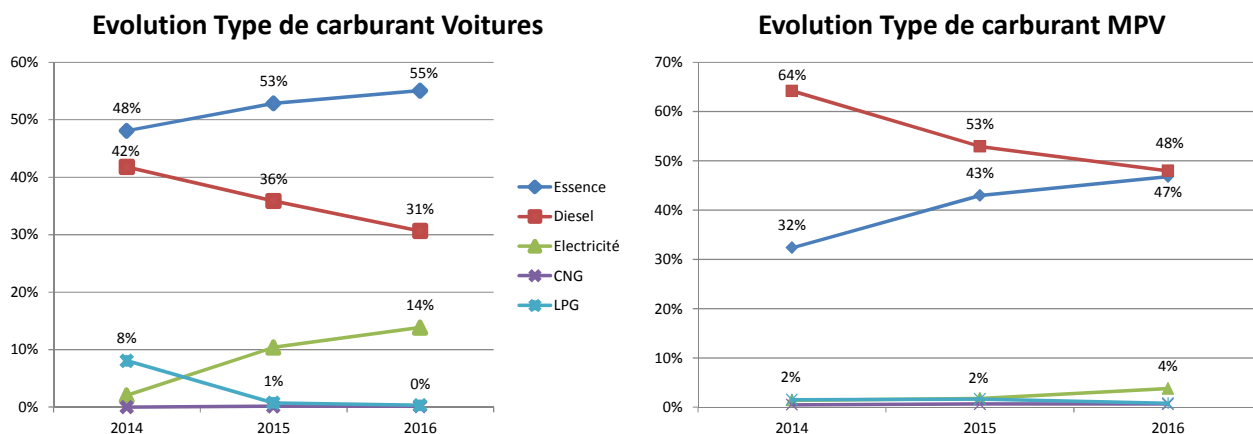


Figure 5: Evolution en pourcentages du type de carburant pour les voitures (à gauche) et les MPV (à droite), entre 2014 et 2016.

*A titre comparatif: Les 'véhicules légers' (voitures et MPV confondus) des pouvoirs publics bruxellois comportent une part de 40% de diesel. En 2016, la part de voitures au diesel sur toute la flotte bruxelloise de véhicules 'légers' était de 58%. Pour les voitures de particuliers en RBC, cette part était de 48% et pas moins de 79% pour les voitures de société<sup>13</sup>.*

Les **camionnettes** et les **minibus** roulent en grande partie au diesel, mais 6% de camionnettes et 17% de minibus dans les flottes publiques roulent tout de même à l'essence, ce qui fait que ces proportions restent assez stables. On compte en outre 10 camionnettes totalement électriques (de type petit utilitaire), soit 1% du total des camionnettes.

Les **bus**, **camions** et **véhicules agricoles** roulent uniquement au diesel. Le diesel représente également la majeure partie des **véhicules spécifiques**, même si l'on compte 17 véhicules électriques (7%), 2 à l'essence et 1 au LPG dans cette catégorie. Dans la catégorie des **motos**, 55 % roulent à l'essence et 42% sont totalement électriques (14 véhicules).

<sup>13</sup> Denys, Beckx & Vanhulsel, 2017, « Analysis of the Belgian car fleet 2016 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, May 2017.



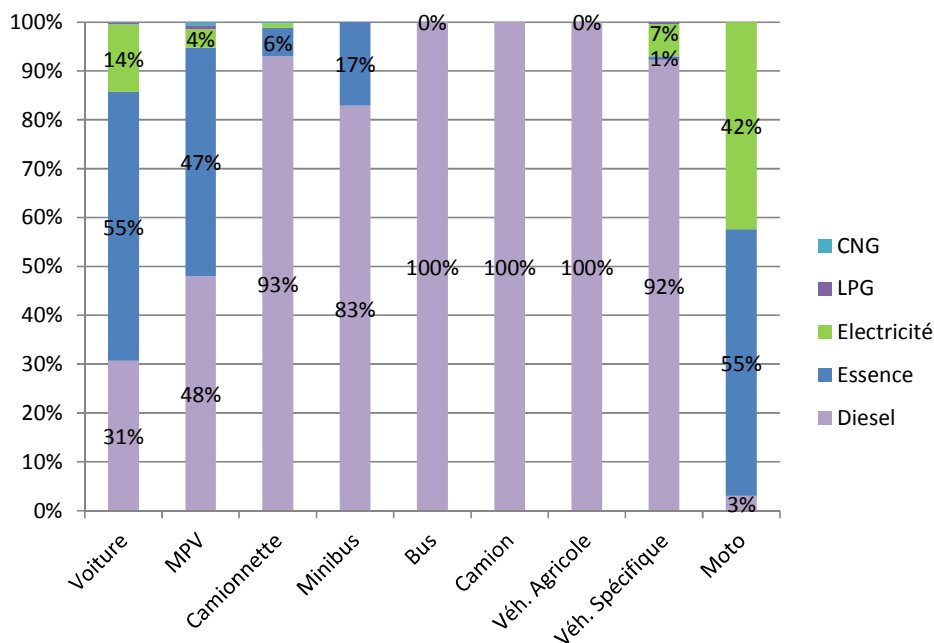


Figure 6 : Répartition en pourcentages des types de carburant par catégorie de véhicules dans les flottes publiques bruxelloises de 2016.

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

Depuis le 1er janvier 2018, une Zone de Basses Emissions (LEZ - Low Emission Zone) est en vigueur sur l'ensemble du territoire 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 strictes ayant été imposés aux véhicules au diesel. Selon les informations dont nous disposons dans le cadre de l'arrêté 'Exemplarité', environ 2565 véhicules sont concernés pour les pouvoirs publics bruxellois. Les camions (+3,5t), les deux-roues motorisés, les véhicules agricoles et les véhicules spéciaux n'ont pas été comptabilisés, vu que la LEZ ne s'applique pas 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 dérogation. Depuis 2018, seuls les véhicules diesel Euro 0/1 n'ont plus accès à la LEZ; dès 2019, ce sera le cas également des véhicules diesel Euro 2 et des véhicules essence Euro 0/1 et à partir de 2020, l'interdiction s'étendra aux véhicules diesel Euro 3. Pour plus d'infos sur la LEZ, voir [www.lez.brussels](http://www.lez.brussels).

Si on considère la composition du parc automobile des pouvoirs publics bruxellois de fin 2016 (sans tenir compte de l'évolution naturelle de renouvellement ni des changements de comportement induits par la LEZ), le nombre de véhicules impactés par la LEZ sera le suivant (2018-2020):

# Total des véhicules non-admis dans la LEZ des POUVOIRS PUBLICS bruxellois			
	2018	2019	2020
Voiture	3	11	25
MPV	0	13	84
Camionnette	7	41	175
Minibus	1	3	10
Bus	1	2	4
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>70</b>	<b>298</b>
<b>Part du parc</b>	<b>0%</b>	<b>3%</b>	<b>12%</b>

Étant donné que les pouvoirs publics bruxellois n'ont qu'un nombre très restreint de véhicules de la norme Euro 1 ou Pré-Euro (12 au total), l'introduction de la LEZ en 2018 n'aura guère d'impact sur le fonctionnement des pouvoirs publics bruxellois. En 2019, l'impact sera aussi très limité : 58 véhicules supplémentaires devraient être frappés d'une interdiction de circuler. Ceci correspond à une part totale de près de 3 % des catégories de



véhicules concernées pour les institutions publiques bruxelloises. Ce n'est qu'à partir des restrictions instaurées en 2020 que l'impact sera plus important, avec une part totale de 12 % des véhicules. D'ici là, les pouvoirs publics devront remplacer ou éliminer - parfois anticipativement - les véhicules les plus anciens de leur flotte, à moins qu'il ne s'agisse de véhicules pouvant bénéficier d'une dérogation, comme les véhicules prioritaires.

## 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](http://www.ecoscore.be)) comprend les Ecoscore de toutes les voitures et MPV disponibles sur le marché belge (ainsi que quelques camionnettes). Des Ecoscore-seuils figurent dans l'arrêté « Exemplarité » pour les voitures et MPV nouvellement acquis.

Les véhicules 'légers' (voitures et MPV confondus) de la **flotte globale des pouvoirs publics bruxellois** ont un Ecoscore moyen de 64, soit une augmentation de 1 point par rapport à l'année précédente et de 4 points par rapport à 2014 (voir figure 7). Pour les voitures, l'Ecoscore moyen est passé de 65 en 2014 à 69 en 2016 et pour les MPV, de 57 à 59. Après une augmentation un peu plus marquée en 2015, l'amélioration de l'Ecoscore moyen semble se ralentir en 2016, pour se rapprocher de la moyenne générale de +1 point par an.

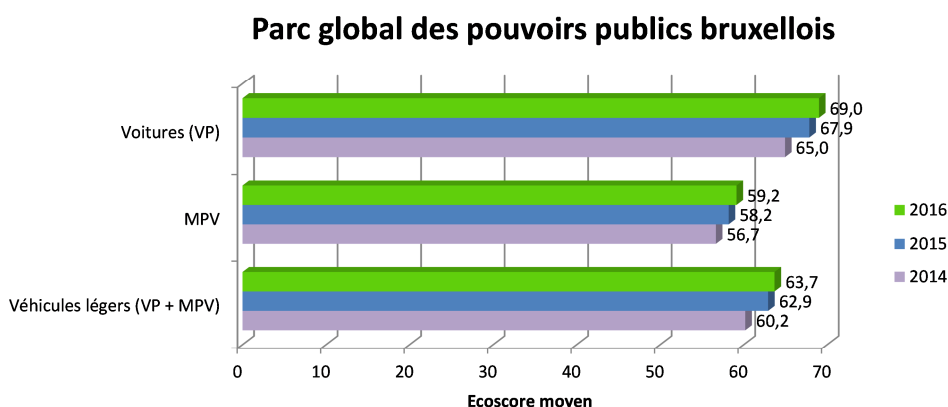


Figure 7: Evolution de l'Ecoscore moyen du parc global de véhicules légers des pouvoirs publics bruxellois (de 2014 à 2016).

*A titre comparatif: Si on compare ces scores à la moyenne de toute la flotte bruxelloise (voitures et MPV immatriculés confondus), on voit que le parc automobile des pouvoirs publics bruxellois a une meilleure moyenne, avec 5 points de plus (cf. Ecoscore moyen de 59 pour toute la Région)<sup>14</sup>.*

L'Ecoscore moyen des **nouvelles voitures mises en service** dans la flotte de 2016 est évidemment plus élevé que celui du parc global (voir figure 8). Les nouveaux véhicules 'légers' ont un Ecoscore moyen de 74. C'est 8 points de plus que pour les nouveaux véhicules de 2014. Cela représente toutefois une baisse de 1 point par rapport à 2015.

Les nouvelles voitures prises isolément ont un Ecoscore moyen de 76 (7 points de plus qu'en 2014); les nouveaux MPV ont une moyenne de 72. C'est 8 points de plus qu'en 2014 et 2015. L'amélioration la plus marquée au niveau de la flotte concerne donc les MPV. Cette tendance est fortement influencée par l'augmentation des véhicules électriques dans cette catégorie.

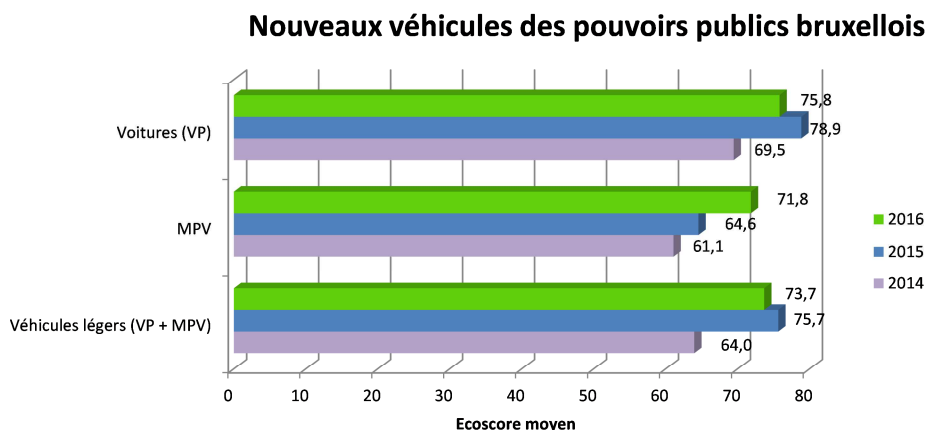
Dans la catégorie des voitures, l'Ecoscore moyen est également élevé pour les nouveaux véhicules mais étant donné qu'il y a eu moins de VEB en plus en 2016 que l'année précédente, cet Ecoscore est moins élevé. 2015 est en effet une année exceptionnelle, avec près de 3 fois plus de nouvelles voitures et 2 fois plus de camionnettes mises en service qu'en 2016. Parmi les nouvelles voitures, pas moins de 62 étaient des VEB en 2015<sup>15</sup>, contre 10 en 2016. Il est dès lors possible que l'Ecoscore moyen des voitures soit moins élevé en 2016 qu'en 2015.

<sup>14</sup> Denys, Beckx & Vanhulsel, 2017, « Analysis of the Belgian car fleet 2016 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, May 2017

<sup>15</sup> En raison notamment de la mise en service de 30 VEB au SPRB, 12 chez Bruxelles Propreté et 9 chez Bruxelles Environnement en 2015.



Ces chiffres indiquent que l'arrêté « Exemplarité » a clairement un impact positif sur l'amélioration des performances environnementales des flottes publiques.



**Figure 8: Evolution de l'Ecoscore moyen des nouveaux véhicules mis en service par les pouvoirs publics bruxellois (de 2014 à 2016).**

*A titre comparatif: Les 'véhicules légers' nouvellement immatriculés sur l'ensemble de la Région bruxelloise avaient un Ecoscore de 67 en 2016<sup>16</sup>. Les pouvoirs publics bruxellois ont donc une avance de 7 points et font donc globalement mieux en moyenne.*

### 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 un Ecoscore-seuil. Les voitures mises en service en 2016 doivent avoir au moins un Ecoscore de 72 et les MPV de 65 pour l'année 2016. Elles ne peuvent en outre pas être équipées d'un moteur diesel (à l'exception des véhicules ministériels<sup>17</sup>, auxquels s'applique aussi une valeur-seuil inférieure).

Nous voyons toutefois que sur les 50 nouvelles **voitures** mises pour la première fois en service en 2016:

- 4% (2 voitures) sont équipées d'un moteur au diesel (contre 8% en 2015 et 45% en 2014);
- 18% (9 voitures) ont un Ecoscore inférieur à la valeur-seuil (contre 12% en 2015 et 53% en 2014).

On voit par ailleurs que parmi les nouvelles voitures, il y a 10 voitures électriques (20%). On observe un contraste important par rapport à 2015, année où un nombre exceptionnellement élevé de véhicules électriques ont été acquis (39% des nouvelles voitures, 62 au total). Il convient de noter à cet égard que l'acquisition de 30 voitures électriques par le SPRB a largement contribué à ces résultats.

Sur les 59 nouveaux **MPV** mis en service en 2016:

- Aucun n'est équipé d'un moteur diesel (contre 25% en 2015 et 51% en 2014);
- 14% (8 véhicules) ne respectent pas la valeur-seuil de l'Ecoscore (contre 35% en 2015 et 54% en 2014).

On compte en outre 13 véhicules électriques à batterie parmi les nouveaux MPV mis en service (par rapport à 2 seulement en 2015). Cela représente 22% des nouveaux MPV. Bruxelles Propreté y a contribué largement, avec l'achat de 10 véhicules.

La figure ci-dessous illustre l'évolution entre 2015 et 2016 au niveau de la part des nouveaux véhicules ne répondant pas aux critères environnementaux de l'arrêté. On observe une nette amélioration dans la tentative de respecter les critères, surtout pour les MPV. Dans la catégorie des voitures, l'absence d'achat de moteurs diesel a été mieux respectée, mais on observe un recul du pourcentage quant au respect du seuil de l'Ecoscore.

<sup>16</sup> Hoftman, 2017, « Indicators for the 2016 new and second-hand car fleet in Belgium and the Regions », Final Report, VUB-MOBI, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, 2017.

<sup>17</sup> Aucune demande de recours à cette dérogation n'a toutefois été introduite pour des véhicules ministériels.



## Non-conformité des nouveaux véhicules

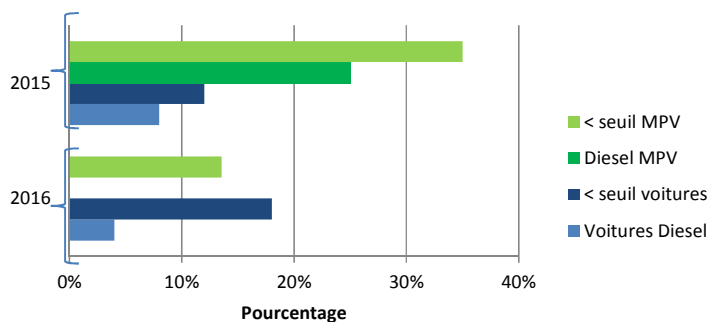


Figure 9: Non-conformité des voitures et MPV en 2015 et 2016.

### 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 2016. Ces informations n'ont toutefois pas été communiquées pour 8% de tous les véhicules (en 2015, on arrivait encore à 21%). Le nombre de kilomètres parcourus par an n'a pas toujours été indiqué dans le rapport annuel, essentiellement pour les véhicules agricoles (73%), les motos et les bus (23%), et les véhicules spécifiques (20%). Il convient dès lors d'en tenir compte dans l'interprétation du graphique ci-dessous (figure 10).

L'utilisation moyenne du parc de véhicules des autorités bruxelloises s'élève à 8.565 km par an. En 2015, on en était encore à 10.172 km par an. Le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par les bus, les voitures et les camions est supérieur à cette moyenne, alors que les MPV, les camionnettes, les véhicules spécifiques et les minibus se situent en dessous de la moyenne. Par rapport aux années précédentes, les camionnettes, MPV, camions et véhicules spécifiques sont moins utilisés ou parcourent des distances plus courtes qu'auparavant. Les bus, surtout, accusent une nette augmentation des kilomètres parcourus.

Le nombre très élevé de kilomètres annuels pour les véhicules spécifiques en 2014 est probablement dû à une confusion entre les kilomètres annuels et le kilométrage total.

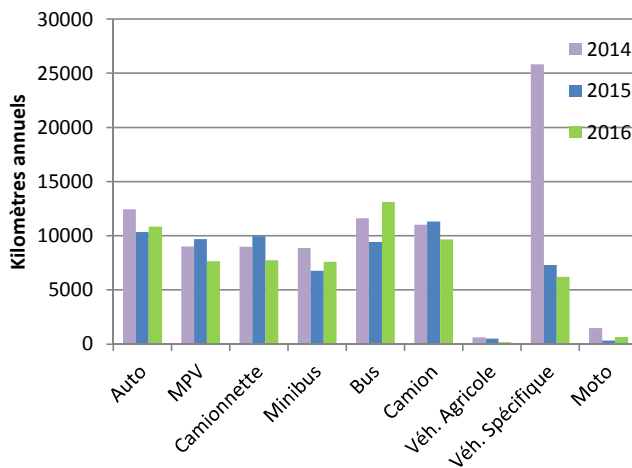


Figure 10: Evolution du nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par catégorie de véhicules pour les pouvoirs publics bruxellois, de 2014 à 2016.

### 5.9. ACHAT VERSUS LEASING

Le rapport annuel demande également d'indiquer si le véhicule a été acquis par l'institution publique ou pris en leasing. Les informations communiquées nous permettent de constater que la majorité des véhicules 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 43% de ce type de véhicules (contre 41% en 2015 et 31% en 2014). Pour les MPV et les camionnettes, le taux est respectivement de 20 et 10%. Pour les camions, le leasing est choisi dans 7% des cas et pour les minibus,



dans 15% (mais cela correspond seulement à 5 véhicules). Ces parts ont peu changé par rapport à la flotte de 2015.

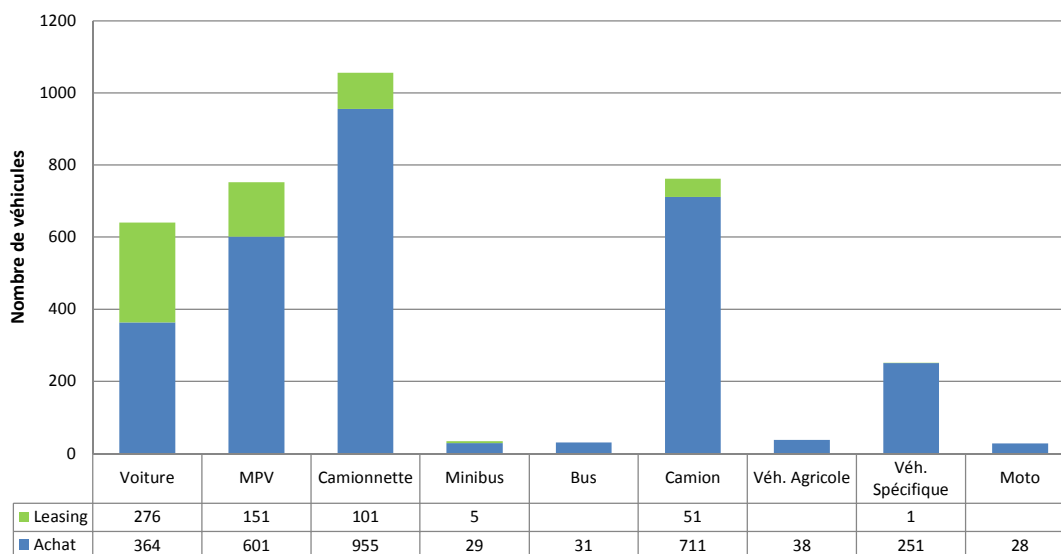


Figure 11: Nombre de véhicules achetés versus pris en leasing en 2016.

## 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 leurs caractéristiques spécifiques, il est dès lors indiqué d'analyser les parcs automobiles par groupe d'entités ayant une fonction similaire, comme suit:

- Communes et Bruxelles Ville ('Communes');
- CPAS (et leurs associations);
- 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 (380 véhicules). Hydrobru et Cremabru ont une très petite flotte, de respectivement 3 véhicules chacune. La flotte de Sibelga ne compte cependant pas de voitures de société puisque celles-ci sont immatriculées au nom de 'Brussels Network Operations' (BNO), qui ne relève pas de l'Arrêté « Exemplarité ». Cela explique dès lors pourquoi il n'y a pas une seule voiture dans la flotte de Sibelga, qui comporte presque exclusivement des véhicules 'utilitaires' et lourds.

### Institutions régionales

En Région bruxelloise, 18 institutions régionales disposent d'une flotte. Sur ces 18 institutions, 5 disposent d'une flotte de plus de 100 véhicules, à savoir:

- Agence Bruxelles Propreté (743 véhicules);
- STIB<sup>18</sup> (293 véhicules – hors bus, trams et métros);
- SIAMU<sup>19</sup> (191 véhicules);
- Bruxelles Environnement (128 véhicules);
- Service Public Régional de Bruxelles (SPRB - 127 véhicules).

<sup>18</sup>Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB)

<sup>19</sup>Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente (SIAMU)



Les autres institutions ont une flotte de 20 véhicules tout au plus, composée principalement de voitures et de quelques véhicules utilitaires légers.

## 6.1. CATÉGORIES DE VÉHICULES

Les institutions régionales constituent le groupe le plus important en termes de taille de flotte avec leurs 1588 véhicules. Les communes disposent toutefois aussi d'une flotte importante de 1455 véhicules<sup>20</sup>. Les autres groupes sont nettement plus petits, à savoir 386 véhicules pour les intercommunales, 190 pour les CPAS et 43 pour les cabinets. Ces nombres sont restés très stables par rapport à l'année précédente. Le principal changement relatif par rapport à 2015 concerne les cabinets. On y enregistre une augmentation de la flotte de 6%. Leur flotte étant relativement petite, l'augmentation a peu d'impact sur la taille globale de la flotte des pouvoirs publics bruxellois. Le changement absolu le plus important par rapport à 2015 concerne les intercommunales. Leur parc automobile a diminué de 4%, ce qui revient à 17 véhicules en moins.

La taille des différentes catégories de véhicules varie considérablement d'un groupe à l'autre. Ceci est dû purement et simplement aux grandes différences au niveau des fonctions attribuées aux groupes et des véhicules dont ils ont besoin. Les nombres les plus élevés dans les catégories de véhicules concernent les voitures (dans la figure 'auto'), les MPV, les camionnettes, les camions et, dans une moindre mesure, les véhicules spécifiques. En nombres beaucoup plus restreints, on retrouve les minibus, les bus, les véhicules agricoles et les motos (voir figure 12 pour les chiffres concrets des différentes catégories de véhicules par groupe).

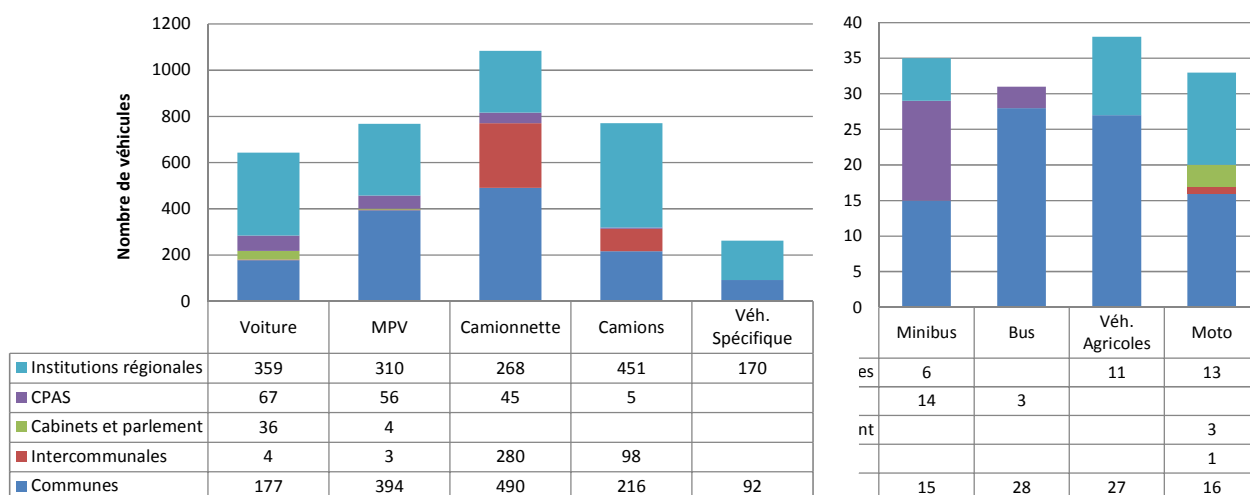


Figure 12: Nombre de véhicules par catégorie de véhicules et type de pouvoirs publics pour la flotte en 2016.

Les figures ci-dessous indiquent l'existence de différences dans 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, 1/7 de camions et 1/8 de voitures. Les intercommunales ont une part de camionnettes de pas moins de 70% et de 25% de camions. Dans les CPAS, la répartition est pratiquement identique entre les voitures, les MPV et les camionnettes (87% au total). Dans les cabinets et au parlement, la flotte est dominée par les voitures, à savoir 70%. La majorité des institutions régionales ont une plus grande diversité de catégories de véhicules dans leur flotte. Il s'agit de voitures, de MPV, de camionnettes, de camions et aussi d'une part importante de véhicules spécifiques. Citons pour exemple Bruxelles Propreté (collecte des déchets) et les pompiers (SIAMU), qui en font partie. Ces proportions sont en outre restées (pratiquement) inchangée au fil des années évaluées.

20 Il convient de noter à cet égard que le parc automobile de la commune d'Ixelles n'est pas repris (parce que nous n'avons pas reçu de données).



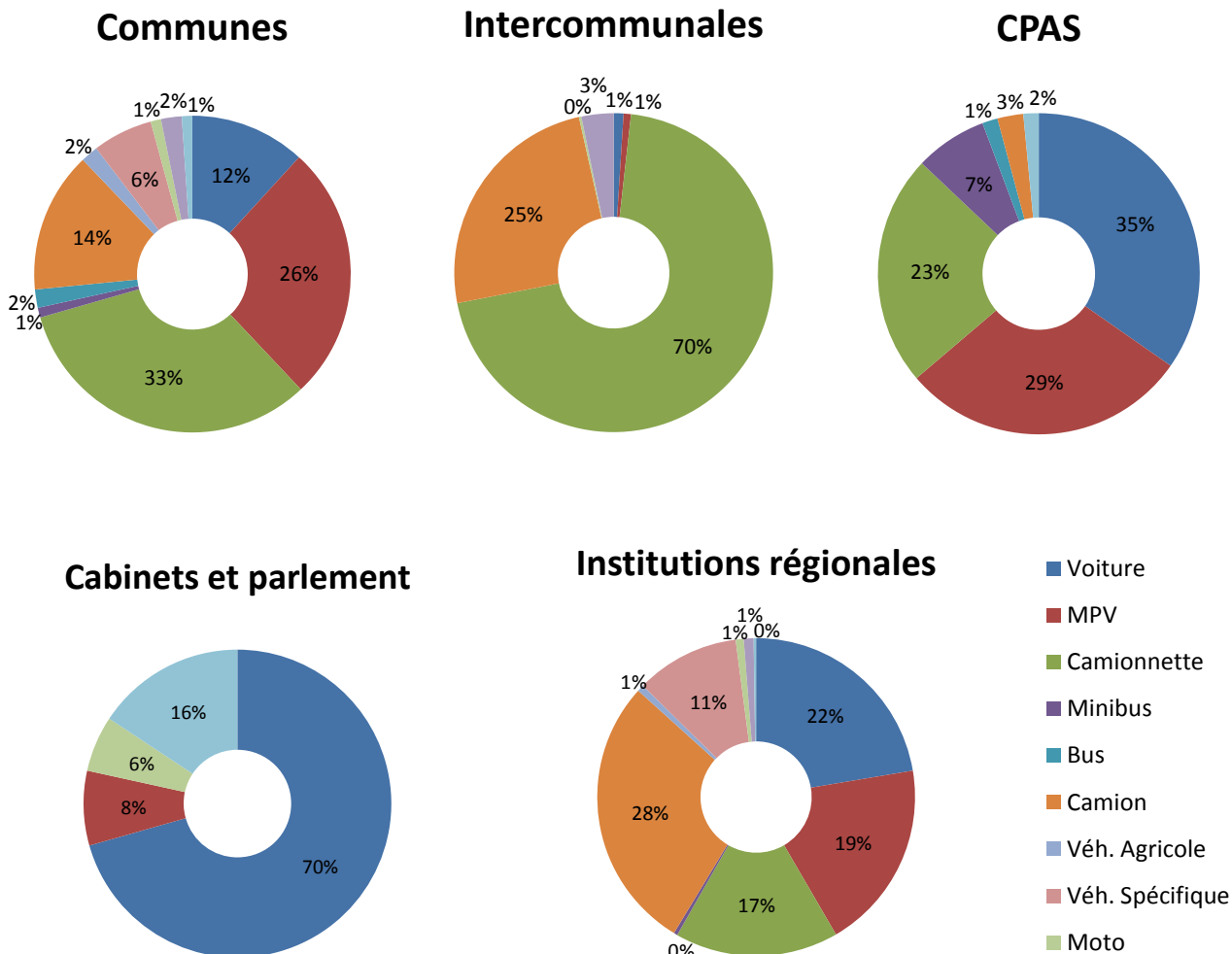


Figure 13: Répartition en pourcentages des catégories de véhicules dans les flottes des différents groupes en 2016.

## 6.2. PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES FLOTTES

Par rapport à l'Ecoscore moyen des **voitures** de tous les pouvoirs publics bruxellois (69), seules les voitures des pouvoirs publics régionaux font mieux (72 en moyenne). Les voitures des cabinets se situent juste sous cette moyenne (68), suivies des intercommunales (66), des communes et des CPAS (65 en moyenne) (voir figure 14).

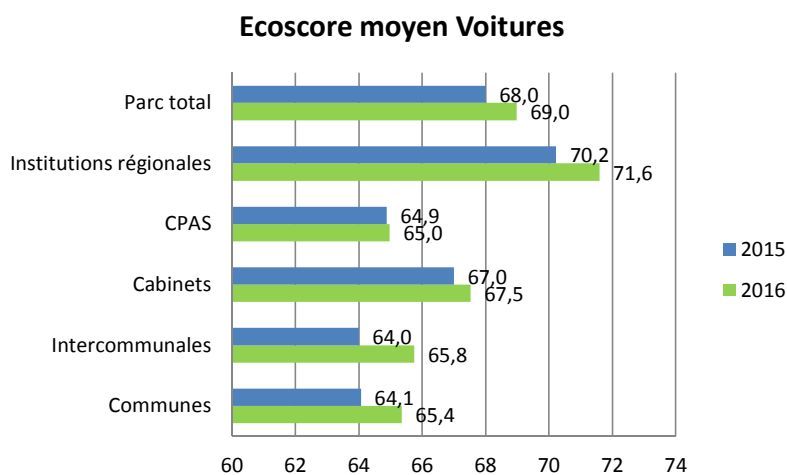


Figure 14: Ecoscore moyen des voitures par groupe pour 2015 et 2016.





Comparé à 2015, l'amélioration la plus marquée de la flotte revient aux intercommunales. Ce phénomène est dû à l'élimination de la flotte des voitures dont l'Ecoscore est particulièrement bas par rapport au reste du parc automobile. Le niveau élevé de l'Ecoscore moyen dans les institutions régionales est fortement influencé par le grand nombre de voitures électriques présentes dans ces flottes et leur amélioration relativement importante de l'Ecoscore s'explique par le fait que c'est le groupe qui compte le plus de nouvelles voitures (qui ont essentiellement un Ecoscore plus élevé que les voitures plus anciennes). On note une amélioration de l'Ecoscore moyen pour chaque groupe d'institutions publiques.

En ce qui concerne les **MPV**, ce sont les institutions régionales qui ont le meilleur Ecoscore moyen (61,5), suivies de près des cabinets (60,5), tous deux faisant mieux que la moyenne globale des pouvoirs publics bruxellois (59). Viennent ensuite les CPAS, les communes et enfin, les intercommunales (avec 56). La meilleure amélioration est observée au niveau des institutions régionales. Pour les MPV également, ils ont beaucoup investi dans de nouveaux véhicules (qui ont en général un meilleur Ecoscore que les véhicules plus anciens). Dans les autres institutions, on note seulement une légère amélioration ou une stagnation des performances environnementales par rapport à la flotte de 2015 (voir figure 15).

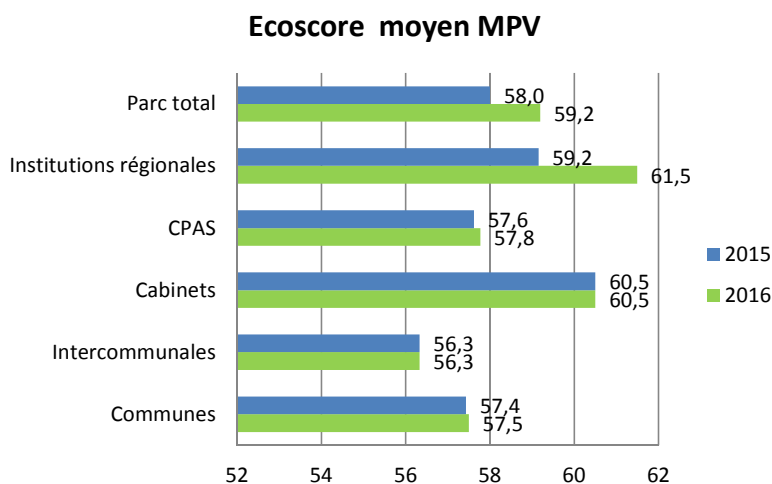


Figure 15: Ecoscore moyen des MPV par groupe pour 2015 et 2016.

### 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 ci-dessous, ce sont surtout les véhicules des communes qui seront le plus impactés. En 2018, ce sont à peine 7 véhicules qui ne seront plus autorisés à pénétrer dans la Région mais à partir de 2019, ce nombre passe déjà à 54 et en 2020, à 180 véhicules, soit 17% des catégories de véhicules concernées pour les communes. Par ailleurs, les CPAS et les institutions régionales seront également impactées d'ici 2020, avec respectivement 14% et 10% des véhicules concernés qui seront potentiellement visés.

Il convient à nouveau de noter que cette analyse est basée sur la composition des flottes publiques fin 2016 alors qu'un changement naturel va s'opérer vis-à-vis des véhicules les plus anciens et que d'ici 2020, la LEZ aura aussi un impact sur la gestion de la flotte. Cette analyse doit donc davantage être considérée comme un 'worst case scenario' (du point de vue des pouvoirs publics).

En principe, le 'degré de remplacement naturel' dans les flottes des pouvoirs publics bruxellois (de 6 à 10%) devrait suffire pour compenser le remplacement 'obligatoire' en raison de la LEZ (6% par an).



Véhicules non-admis dans la LEZ des pouvoirs publics bruxellois						
	2018		2019		2020	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Communes	7	1%	54	5%	180	17%
CPAS	3	2%	8	4%	26	14%
Intercommunales	0	0%	0	0%	6	2%
Cabinets	0	0%	0	0%	0	0%
Régional	2	0%	8	1%	86	10%
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>0%</b>	<b>70</b>	<b>3%</b>	<b>298</b>	<b>12%</b>

Dans le tableau ci-dessous, si on regarde spécifiquement les flottes des communes bruxelloises, on constate que ce sont surtout les camionnettes et les MPV qui seront les plus impactés par la LEZ.

Nombre total de véhicules non-admis dans la LEZ des COMMUNES bruxelloises			
	2018	2019	2020
Voiture	0	5	9
MPV	0	12	55
Camionnette	5	33	108
Minibus	1	2	4
Bus	1	2	4
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>54</b>	<b>180</b>
<b>Part du parc</b>	<b>1%</b>	<b>5%</b>	<b>17%</b>

#### 6.4. CONFORMITÉ À L'ARRÊTÉ EXEMPLARITÉ

En 2016, 50 nouvelles **voitures** ont été mises en service par les pouvoirs publics bruxellois: 11 par les communes, 1 par les cabinets, 3 par les CPAS et 35 par les institutions régionales. Parmi celles-ci, 2 voitures (4%) roulent encore au diesel; il s'agit de véhicules acquis par les institutions régionales. La valeur-seuil de l'Ecoscore est en outre respectée pour 82% des voitures (32 voitures). Le seuil n'a pas été respecté pour 3 voitures acquises par les communes et pour 6 voitures achetées par les institutions régionales.

Sur les 59 nouveaux **MPV** achetés en 2016, 13 l'ont été par les communes, 1 par un CPAS et 45 par les institutions régionales. Parmi tous ces véhicules, aucun n'est équipé d'un moteur au diesel. Au total, 8 véhicules n'atteignent pas le seuil de l'Ecoscore, ce qui représente 14% des nouveaux MPV. Le nouveau MPV du CPAS, 1 des MPV des communes et 6 des institutions régionales ne respectaient pas le seuil.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de ces données par groupe d'institutions publiques.

	Voitures					MPV				
	# nouveau	Diesel		< Ecoscore seuil		# nouveau	Diesel		< Ecoscore seuil	
		#	%	#	%		#	%	#	%
Communes	11	0	0%	3	27%	13	0	0%	1	8%
Intercommunales	0	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0%
Cabinets	1	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0%
CPAS	3	0	0%	0	0%	1	0	0%	1	100%
Régional	35	2	6%	6	17%	45	0	0%	6	13%
<b>Parc total</b>	<b>50</b>	<b>2</b>	<b>4%</b>	<b>9</b>	<b>18%</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>8</b>	<b>14%</b>

Comparé aux années précédentes, l'interdiction des véhicules au diesel pour les voitures et les MPV est de mieux en mieux respectée. Les figures ci-dessous illustrent cette évolution pour les différents groupes de pouvoirs publics. Ces graphiques sont exprimés en pourcentages des nouveaux véhicules..

En 2014, 45% des nouvelles voitures étaient encore équipées d'un moteur diesel. Ce pourcentage a chuté à 4% en 2016. Les différents groupes suivent tous cette tendance positive. En ce qui concerne les MPV, la part de 51% en 2014 est même retombée à zéro du fait qu'aucun MPV au diesel n'a été mis en service par les pouvoirs publics bruxellois en 2016.



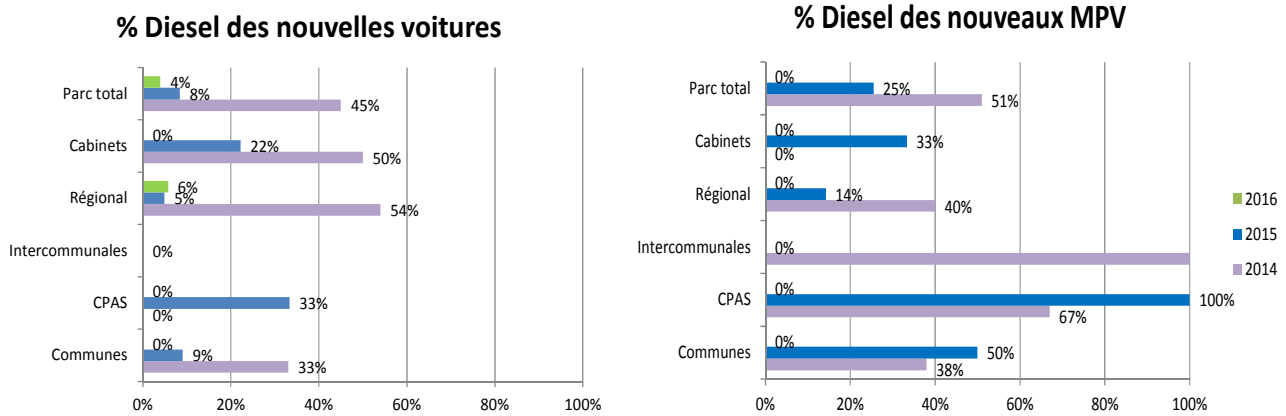


Figure 16: Evolution de la part des véhicules au diesel dans les nouvelles voitures (gauche) et nouveaux MPV (droite) mis en service entre 2014 et 2016.

Le respect de la valeur-seuil de l'Ecoscore par les nouvelles acquisitions suit également une tendance positive entre 2014 et 2016. Dans la catégorie des voitures, 53% des véhicules au total ne respectaient pas la valeur-seuil en 2014, contre 18% en 2016. Cette part est cependant plus élevée qu'en 2015 (12%), en raison d'une augmentation dans les pouvoirs publics régionaux. Toutefois, lorsqu'on examine les chiffres absolus, 9 voitures au total n'atteignaient pas ce seuil en 2016 (sur 50 nouvelles voitures), alors qu'en 2015, c'était le cas de 19 (sur 155 nouvelles voitures).

Dans la catégorie des nouveaux MPV, 54% des véhicules ne respectaient pas la valeur-seuil en 2014, contre 14% en 2016.

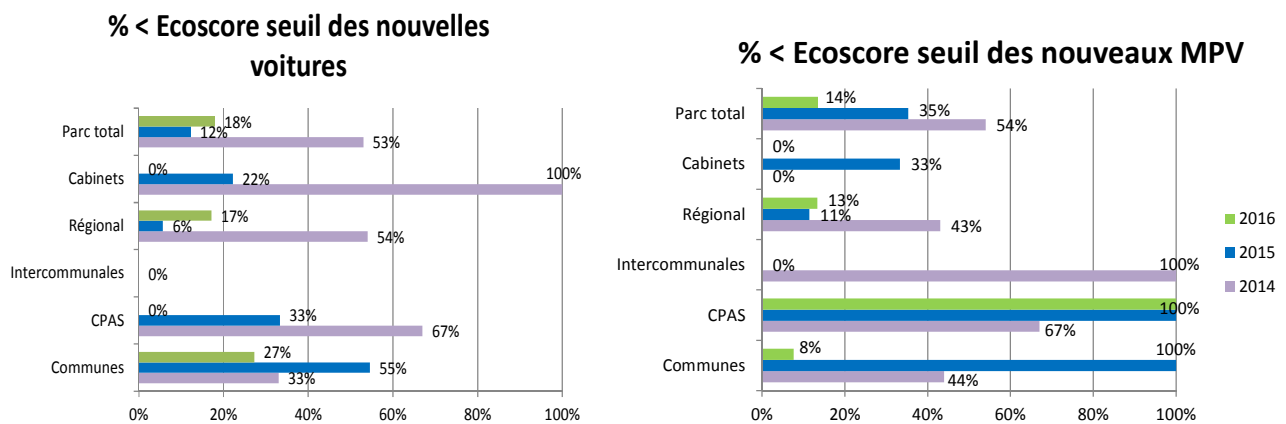


Figure 17: Evolution de 2014 à 2016 de la part des nouvelles voitures (gauche) et des nouveaux MPV (droite) ne respectant pas la valeur-seuil de l'Ecoscore.

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. Ces chiffres diminuent pour tous les groupes de pouvoirs publics et montrent donc également l'évolution positive quant au respect des critères environnementaux de l'arrêté 'Exemplarité'.



Voitures	Nombre de Diesel			Nombre < Ecoscore seuil		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Communes	2	1	0	2	6	3
CPAS	0	4	0	2	4	0
Intercommunales	0	0	0	0	0	0
Régional	15	6	2	15	7	6
Cabinets	1	2	0	2	2	0
<b>Parc total</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>9</b>

MPV	Nombre de Diesel			Nombre < Ecoscore seuil		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Communes	6	6	0	7	12	1
CPAS	6	1	0	6	1	1
Intercommunales	11	0	0	11	0	0
Régional	16	5	0	17	4	6
Cabinets	0	1	0	0	1	0
<b>Parc total</b>	<b>39</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>18</b>	<b>8</b>

## 6.5. VÉHICULES ÉLECTRIQUES À BATTERIE

Les pouvoirs publics bruxellois comptent dans leur parc automobile au total 147 véhicules entièrement électriques (hors vélos), soit 4% du parc. Ces Véhicules électriques à batterie (VEB) concernent principalement les voitures et les MPV (resp. 89 et 29 voitures), mais il y a aussi des cyclomoteurs, des camionnettes et des véhicules spécifiques entièrement électriques.

La figure 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 beaucoup de VEB dans leur flotte. Au niveau des institutions régionales, 7% des MPV et 17% des voitures sont électriques. Quant aux voitures des communes, 14% d'entre elles sont entièrement électriques, de même que 2% des MPV. Au total, 14% des voitures et 4% des MPV sont entièrement électriques.

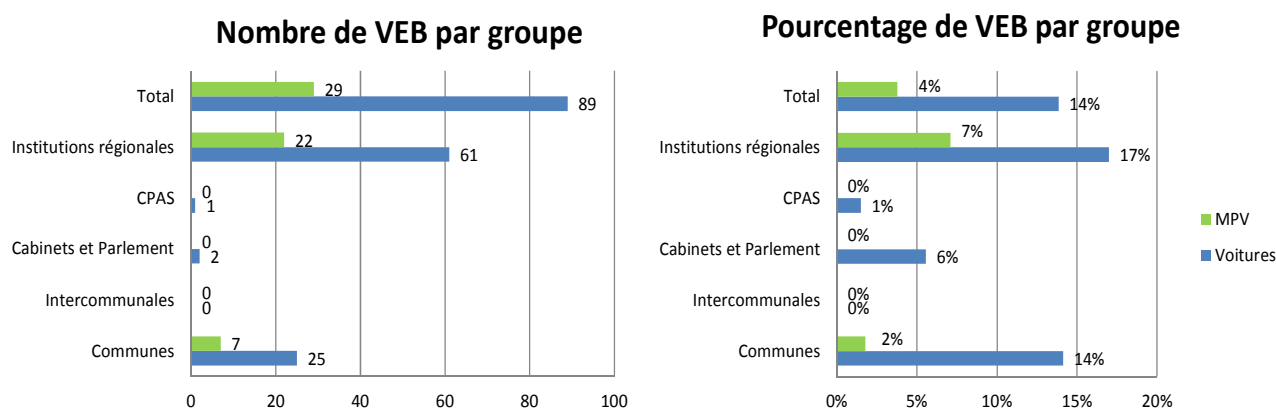


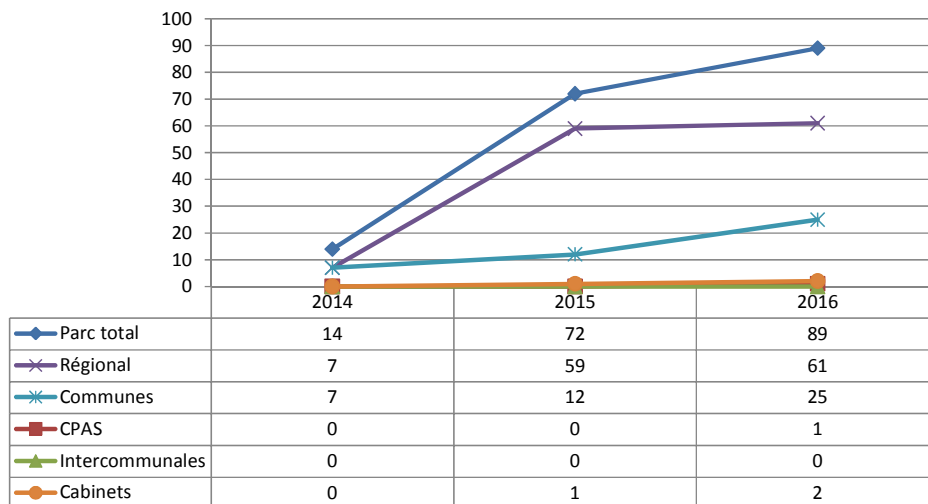
Figure 18: Nombres (gauche) et pourcentages (droite) de Véhicules électriques à batterie (VEB) par groupe de pouvoirs publics en 2016.

*A titre comparatif: La Région bruxelloise comptait fin 2016 un total de 709 VEB immatriculés (aussi bien des voitures que des MPV), soit 0,1% du parc total. Les institutions publiques bruxelloises ont une part de 8% en 2016 pour ces catégories de véhicules (voitures et MPV confondus).*

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 6x plus important en 2016 (89 au total). Les institutions publiques régionales en ont intégré un grand nombre dans leur flotte en 2015, ce qui explique l'augmentation majeure observée cette année-là. Dans la catégorie des MPV, l'augmentation est la plus forte en 2016. Celle-ci s'explique à nouveau par une intégration importante de véhicules électriques au niveau des autorités régionales. Depuis 2014, le nombre de MPV électriques a doublé (de 14 à 29 au total).



## Evolution du nombre de VEB Voitures



## Evolution du nombre de VEB MPV

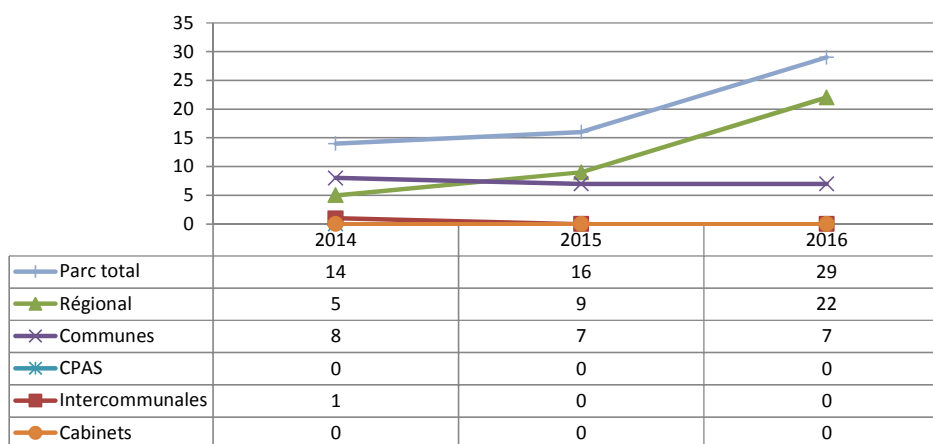


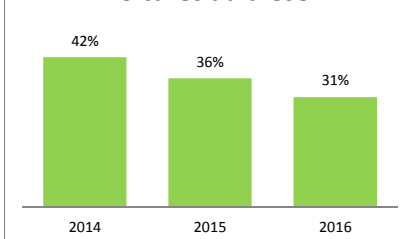
Figure 19: Evolution du nombre de Véhicules électriques à batterie (VEB) par groupe de pouvoirs publics entre 2014 et 2016.

## 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 en matière de transport.

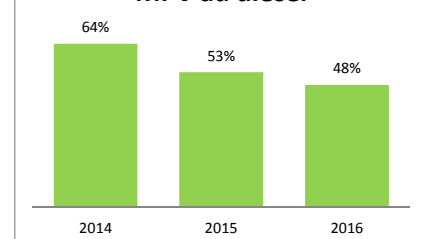
Le présent rapport donne un aperçu des caractéristiques des flottes des pouvoirs publics bruxellois et des véhicules qu'ils ont mis en service en 2016, ainsi qu'une comparaison avec la situation de 2014 et 2015. Ces données sont basées sur les rapports que les pouvoirs publics devaient transmettre à Bruxelles Environnement en janvier 2017, dans le cadre de l'exécution de l'Arrêté Exemplarité. Nous n'avons toutefois reçu aucune donnée de 5 institutions qui n'ont donc pu être intégrées dans ce rapport d'évaluation.

### Voitures au diesel



Les institutions publiques bruxelloises, avec un peu moins de 4000 véhicules, représentent moins de 1% du parc automobile bruxellois global. Les 'véhicules légers' (voitures et MPV) ont en moyenne 7 ans et se composent à 40% de voitures au diesel. En Région bruxelloise, l'âge moyen est de 9 ans et on compte 58% de voitures au diesel. On

### MPV au diesel



observe clairement une évolution vers moins de voitures au diesel et plus d'essence. Cette tendance est valable aussi bien pour les voitures que pour les MPV.

**Ecoscore moy.**

**Voitures: 69**

**MPV: 59**

**8% VEB**

**Véhicules légers**

Les autorités bruxelloises présentent aussi de meilleures performances environnementales, avec un Ecoscore moyen de 64 (contre 59 pour la RBC). En ce qui concerne les nouveaux véhicules légers, l'Ecoscore a augmenté de 10 points en moyenne depuis 2014, passant à une moyenne de 74 (contre 67 pour la RBC). Qui plus est, pas moins de 20% des nouvelles voitures et 22% des MPV sont entièrement électriques.

On peut toutefois déjà noter un effet clairement positif suite à l'introduction de l'arrêté auprès des autorités bruxelloises. En 2016, sur les 50 nouvelles voitures, seules 4% roulent au diesel (2 véhicules) et 18% n'atteignent pas la valeur-seuil de l'Ecoscore (9 véhicules). Sur les 59 nouveaux MPV, aucun véhicule n'est équipé d'un moteur diesel et 14% ne respectent pas la valeur-seuil (8 véhicules). Cela signifie que 83% des nouvelles voitures et des MPV confondus sont déjà conformes aux dispositions de l'arrêté.

Bruxelles Environnement propose des formations spécifiques pour accompagner les pouvoirs publics dans ce passage à des voitures plus écologiques et un 'Roadshow VE' est organisé régulièrement. Cet événement permet aux autorités et aux entreprises bruxelloises de découvrir les différents types de véhicules électriques et les infrastructures de recharge, ainsi que de les tester. Toutes sortes d'informations utiles et d'outils sont aussi disponibles sur le site Internet de Bruxelles Environnement. Bruxelles Environnement prépare aussi une centrale d'achat pour le leasing de véhicules électriques afin de faciliter l'intégration de ces véhicules dans les flottes des pouvoirs publics bruxellois. L'échange de bonnes pratiques et d'expériences est un élément nécessaire que Bruxelles Environnement entend développer.

**83%**  
**a respecté les**  
**dispositions légales lors**  
**de l'achat des nouveaux**  
**véhicules**  
**(contre 69% en**  
**2015)**





INFO



02 775 75 75  
WWW.ENVIRONNEMENT.BRUSSELS

Rédaction : N. Sergeant, E. Vandezande

Comité de lecture: E. Vandezande, A. Gerard

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

