

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

EVALUATION DES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES FLOTTES EN 2018



© Bruxelles Propreté

AOÛT 2019

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

1. Préambule	3
2. L'arrêté 'Exemplarité'	3
2.1. Critères pour le choix du véhicule.....	3
2.2. Critères environnementaux lors de l'attribution.....	3
2.3. Gestion durable de la flotte et voitures électriques dans le plan de déplacements d'entreprise.....	4
3. Institutions concernées	4
4. Réaction des institutions concernées	5
5. Caractéristiques de la flotte globale	6
5.1. Catégories de véhicules.....	6
5.2. Age moyen.....	6
5.3. Répartition des normes Euro.....	7
5.4. Type de carburant.....	8
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).....	10
5.7. Conformité à l'Arrêté Exemplarité.....	12
5.8. Usage des véhicules.....	14
5.9. Achat versus Leasing.....	15
6. Comparaison des flottes en fonction du type d'institution publique	16
6.1. Catégories de véhicules.....	17
6.2. Performances environnementales des flottes.....	18
6.3. Impact de la Zone de Basses Emissions (LEZ).....	19
6.4. Conformité à l'Arrêté Exemplarité.....	20
6.5. Véhicules électriques à batterie.....	24
7. Conclusion	26



1. PREAMBULE

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 arrêté¹ relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics le 15 mai 2014. L'arrêté impose des critères minimaux de performance environnementale pour l'acquisition de véhicules à tous les pouvoirs publics régionaux et locaux (communes, CPAS et intercommunales) de la Région bruxelloise.

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 5^{ème} fois par les pouvoirs publics bruxellois, en application de l'arrêté. Il s'agit donc, ici, de la composition des parcs automobiles au 31 décembre 2018 et des véhicules qui ont été mis en service en 2018. L'arrêté est déjà en vigueur depuis 4,5 ans et est donc bien connu des pouvoirs publics concernés.

Les données de ce rapport d'évaluation sont 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, tous les pouvoirs publics n'ont pas remis (chaque année) les rapports demandés.

Depuis la mise en place d'une Zone de Basses Emissions (LEZ) au 1^{er} janvier 2018 sur tout le territoire bruxellois, son impact sur les flottes des pouvoirs publics est également évalué chaque année.

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 MPV², 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 faut tenir compte d'un Ecoscore minimum. Pour les voitures acquises en 2018, la valeur-seuil de l'Ecoscore était de 74 et de 67 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 ; c'ad, pour 2018, au moins à Euro 6 pour les camionnettes (classes I, II et III) et à Euro VI pour les camions.

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

¹ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises - 15 mai 2014.

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



véhicules lourds devant effectuer des missions de service publique) 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 (CO₂), d'oxydes d'azote (NOx), d'hydrocarbures ne contenant pas de méthane (NMHC) et de particules fines (PM₁₀).

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

L'arrêté Exemplarité prévoit également que les pouvoirs publics bruxellois qui, en vertu de l'arrêté du 1^{er} juin 2017, sont tenus d'établir un plan de déplacements (c.-à-d. qui emploient plus de 100 travailleurs sur un même site), doivent intégrer les actions suivantes dans leur plan d'action:

- une analyse de la composition du parc automobile (notamment les Ecoscore) et de son utilisation (notamment le nombre de kilomètres parcourus) (voitures et MPV);
- les objectifs pour améliorer les performances environnementales de leur parc automobile, réduire les kilomètres parcourus pour les déplacements de service, réduire le parc automobile ou le remplacer partiellement par des vélos (électriques) et/ou des voitures électriques;
- les mesures qui seront mises en œuvre afin d'atteindre ces objectifs.

Ces éléments devaient être fournis pour la première fois à Bruxelles Environnement au plus tard le 31 décembre 2015. Le plan d'action suivant devait être remis pour le 31/01/2018 (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 1^{er} 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 (après le 1^{er} 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)³ 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 des quotas.

3. INSTITUTIONS CONCERNÉES

L'arrêté Exemplarité porte sur 80 institutions publiques, réparties comme suit:

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

Pour ce qui est des **intercommunales**, seules Sibelga et l'Intercommunale de Crémation (Cremabru) relèvent de l'Arrêté. Vivaqua et Brutélé sont des intercommunales interrégionales, auxquelles l'Arrêté ne s'applique pas. Suite à la fusion d'Hydrobru et de Vivaqua au 31/12/2017, Hydrobru ne fait plus non plus partie des intercommunales concernées. Il y a par ailleurs 2 petites intercommunales qui ne disposent pas de flotte (Intercommunale d'Inhumation et Brulabo).

³ 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



Parmi les **institutions régionales**, certaines ne disposent pas non plus de flotte. Il s'agit du Fonds de Garantie bruxellois, du CESRBC⁴, d'Evoliris, du Fonds de la Politique de l'eau, de l'ADT⁵, de l'ERAP⁶, de Homegrade⁷ et du Fonds de Refinancement des Trésoreries communales. Depuis 2017, Research in Brussels ne dispose plus non plus de parc automobile. Ces institutions ne sont pas comptabilisées avec les 22 institutions régionales. Quelques institutions régionales ont en outre quitté le SPRB en 2017, dont Bruxelles Fiscalité qui est comptabilisée comme une entité distincte. De même, Perspective.brussels a été lancé en 2017 et est considéré comme une nouvelle institution régionale distincte. En 2018 sont venus s'ajouter MSI-SAU, Bruxelles Prévention et Sécurité (BPS) et urban.brussels (Bruxelles Urbanisme et Patrimoine).

Depuis 2018, Atrium, Brussels Invest & Export et Impulse font en outre partie de hub.brussels, l'Agence bruxelloise pour l'Accompagnement de l'Entreprise.

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 connues⁸, deux (l'asbl Sin-Energie et Ateliers des Tanneurs) ont indiqué ne pas avoir de flotte. A partir du présent rapport (Flotte 2018), les hôpitaux bruxellois du réseau Iris sont également repris dans ce groupe.

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

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

4. RÉACTION DES INSTITUTIONS CONCERNÉES

Au total, 77 institutions ayant un parc automobile nous ont transmis le rapport annuel relatif à la flotte de 2018. Nous n'avons toutefois pas reçu de rapport de la part des institutions suivantes:

- Commune d'Etterbeek
- Commune de Berchem-Sainte-Agathe
- Commune d'Ixelles

Sur les 77 institutions, 44 (57%) ont respecté le délai de remise du rapport (avant le 31 janvier 2019). C'est à peu près comme les années précédentes.

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

- Un e-mail le 25/02/2019 et le 06/05/2019;
- Une lettre recommandée le 27/03/2019;
- Une lettre ministérielle le 21/05/2019.

Les analyses du présent rapport d'évaluation portent donc sur 77 institutions:

- 16 communes de la RBC;
- 28 CPAS et associations;
- 2 intercommunales;
- 22 institutions régionales;
- 8 cabinets;
- le Parlement de la RBC.

Nous disposons cependant des données des années précédentes pour les institutions défailtantes et leur flotte peut donc être reprise dans les analyses de ce rapport. Elles ne donnent toutefois aucune indication sur les nouveaux véhicules qui se sont ajoutés la dernière année pour ces 3 communes, ce qui signifie que la flotte globale de véhicules des institutions publiques bruxelloises est toujours (légèrement) sous-estimée.

⁴ Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale

⁵ Agence de Développement territorial

⁶ Ecole régionale d'Administration publique

⁷ L'asbl Homegrade est née en 2017 de la fusion des asbl Centre urbain et Maison de l'énergie

⁸ 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 (connue⁹) de 4127 véhicules. Soit 216 véhicules en plus (ou 6% de ce total) comparé au parc automobile de 2017. Une augmentation similaire avait été observée l'année d'avant, mais elle était due en grande partie à l'intégration de 2 flottes supplémentaires (quelque 100 véhicules). L'augmentation de 2018 est également imputable à une extension à d'autres pouvoirs publics, à savoir les 5 hôpitaux et le CPAS d'Etterbeek, soit 151 véhicules supplémentaires. En dehors de ces ajouts, on note donc une augmentation de 65 véhicules supplémentaires par rapport à la flotte de 2017.

La composition des flottes publiques bruxelloises par catégorie de véhicules est reproduite dans la figure 1. Les voitures personnelles ('Auto') et les MPV constituent le groupe le plus important, avec 1604 véhicules 'légers'. A cela viennent s'ajouter 1232 camionnettes et minibus, 946 véhicules 'lourds' (camions, bus, véhicules agricoles), 301 véhicules 'spécifiques' et enfin, 44 deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motos). La catégorie 'véhicules spécifiques' englobe notamment les balayeuses, les ambulances, les corbillards, les dépanneuses, les grues, les élévateurs, les véhicules de pompiers, les véhicules industriels, etc. 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.

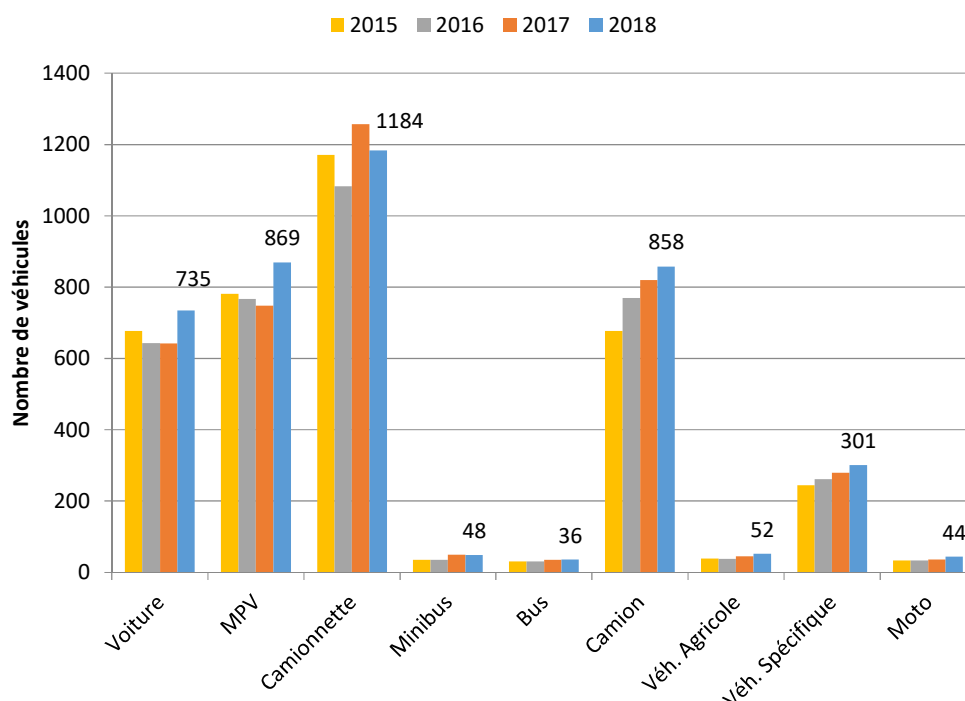


Figure 1: Nombre de véhicules par catégorie pour les flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2018, comparé aux années précédentes.

A titre comparatif: la flotte globale immatriculée en RBC¹⁰ comptait environ 625.000 véhicules en 2018, dont quelque 493.000 véhicules légers, 2000 bus et 74.000 véhicules lourds. Le parc des pouvoirs publics bruxellois représente donc moins de 1% du parc bruxellois immatriculé.

5.2. AGE MOYEN

L'âge moyen de la flotte des pouvoirs publics bruxellois en 2018 est de 7,5 ans et ce chiffre est resté stable depuis 2014. Cela correspond plus ou moins à l'âge moyen des camionnettes, des véhicules spécifiques et des MPV.

⁹ Sur la base des parcs automobiles reçus la dernière année, les institutions défaillantes n'étant pas (totalement) intégrées.

¹⁰ Parc de véhicules à moteur au 01/08/2018 immatriculés en RBC; données provenant du SPF Economie. Les types de véhicules y sont définis et regroupés différemment.



Les véhicules les plus anciens de la flotte sont les véhicules agricoles (12 ans), suivis des minibus, des bus, des camions et des motos. Les voitures sont les plus jeunes, avec une moyenne de 5,9 ans.

On assiste à un rajeunissement, essentiellement au niveau des voitures puisque celles de la flotte de 2014 avaient en moyenne 1,5 an de plus. Ce rajeunissement est dû au recours accru à des formules de leasing pour cette catégorie de véhicules (57% en 2018 contre 31% en 2014).

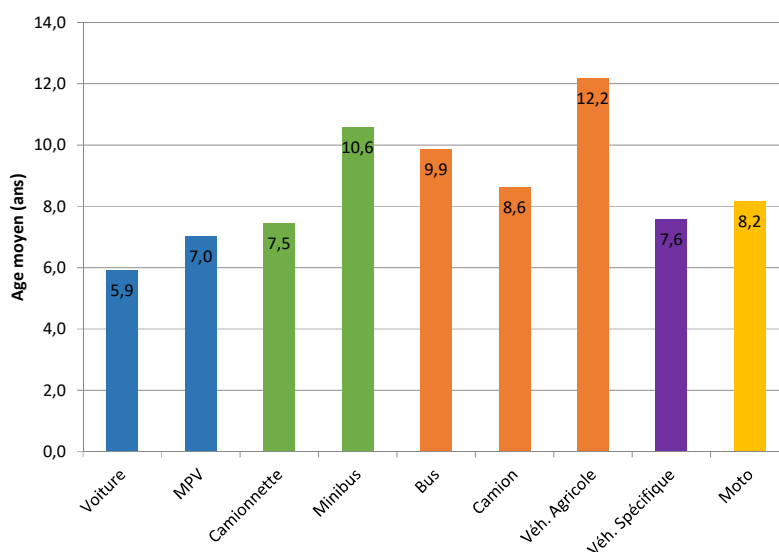


Figure 2 : Age moyen par catégorie de véhicules des flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2018.

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) est de 9 ans en 2018¹¹. Les véhicules 'légers' des flottes publiques bruxelloises sont donc bien en dessous (6,5 ans).

En 2018, 357 nouveaux véhicules au total ont été mis en service dans les flottes des pouvoirs publics bruxellois (dont 93 voitures, 53 MPV, 70 camionnettes, 85 camions et 38 véhicules spécifiques). Globalement, c'est un peu moins que l'année précédente (390 nouveaux véhicules). Il n'y a qu'en 2016 que le renouvellement a été un peu moindre, avec 249 véhicules.

Cela signifie que 9% de la flotte totale a été renouvelée en 2018, ce qui est comparable à 2017 et 2015 (10%) et 2% de plus qu'en 2016. En 2014, le taux de renouvellement était de 8% (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 norme 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 3) indique la répartition des normes Euro par catégorie de véhicules pour la flotte des pouvoirs publics bruxellois¹². On voit que pour la plupart des catégories – plus précisément les MPV, les camionnettes, les bus, les camions et les véhicules spécifiques - environ un tiers des véhicules répondent à la norme Euro 5. La norme Euro 6 est la mieux représentée dans la catégorie des voitures prises isolément, puisque 45% d'entre elles répondent à la norme, soit 31 % de plus que dans le parc automobile de 2015. La norme Euro 6 a également connu une belle progression parmi les MPV, avec une part de 29% et une augmentation de 27% en 3 ans. Dans la catégorie des camions et des véhicules spécifiques, la part d'Euro 6 est passée respectivement de 6 et 9 % à 29 et 23% en 3 ans. Cette augmentation semble un peu plus lente dans les autres catégories. Les bus sont principalement Euro 5 et 4 (respectivement 39 et 28%). Dans la catégorie des camionnettes et des MPV également, la répartition est similaire entre les véhicules Euro 5 et Euro 4. On retrouve les plus anciennes classes Euro 0 (pré-norme Euro) et Euro 1 principalement dans les voitures (5% Euro 0), les minibus (6% Euro 1) et les

¹¹ Indicateurs consultables en ligne via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2019, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2018) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2019.", <http://ecoscore.be/en/fiches>

¹² 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 renseignées, ce qui ne permettait pas une analyse assez représentative.



camions (2% Euro 0 et 3% Euro 1). Il y a par ailleurs aussi des véhicules pour lesquels il n'y a pas de norme Euro, essentiellement les véhicules électriques et les véhicules spécifiques (notamment les véhicules industriels). En ce qui concerne les véhicules spécifiques, ce ne sont pas moins de 23% pour lesquels il n'y a pas de norme Euro applicable ou disponible, contre 7% pour les voitures (essentiellement des véhicules électriques).

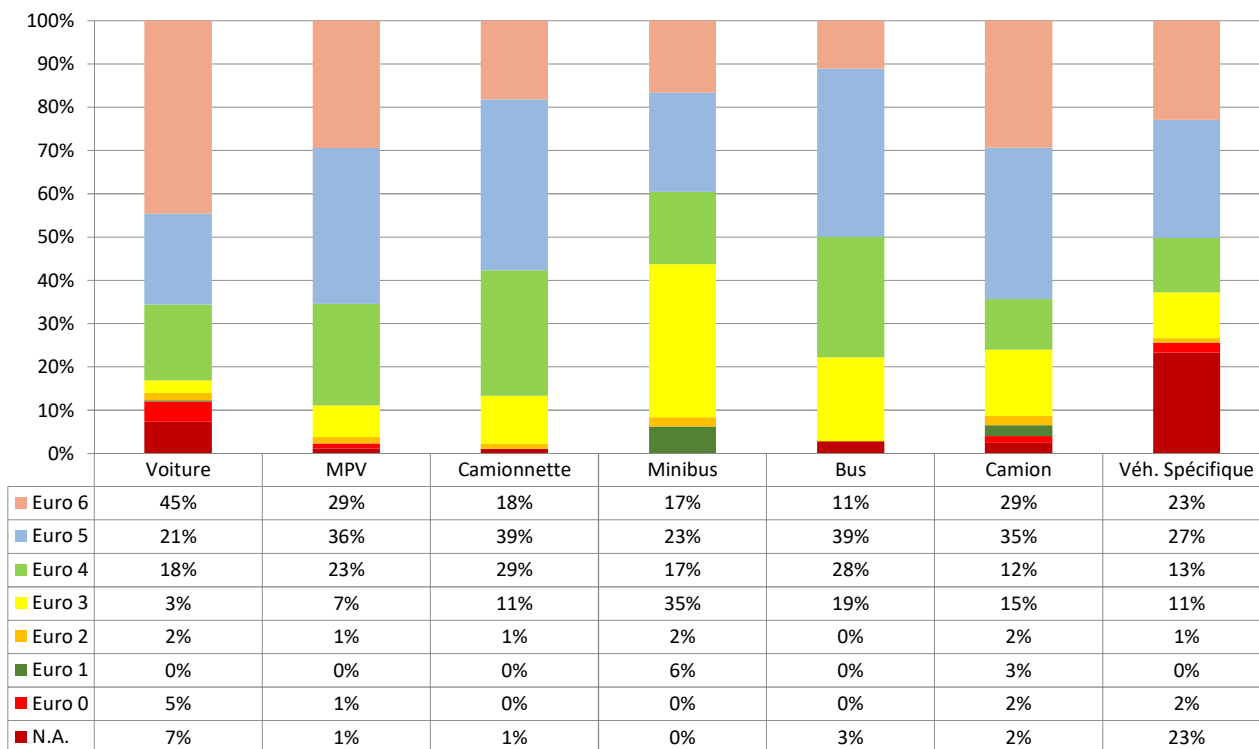


Figure 3 : Part des normes Euro par catégorie de véhicules des flottes des pouvoirs publics bruxellois en 2018.

5.4. TYPE DE CARBURANT

Parmi les **voitures**, l'essence est le principal carburant (61%) et la part a en outre augmenté de 13% en 5 ans (voir figure 4). La part de diesel dans cette catégorie a dès lors baissé de 42 à 21% sur la même période. On remarque clairement que les flottes publiques sont déjà passées aux voitures électriques à batterie, avec une part de 17% des voitures, alors qu'elle n'était encore que de 2% en 2014. En chiffres absolus, on parle de 127 voitures électriques à batterie (101 en 2017). 24% des voitures sont en outre des hybrides à l'essence (180 au total). C'est 2% de plus que l'an passé et 13% de plus qu'en 2014.

Au niveau des **MPV**, la suprématie du diesel a pris fin, passant de 64% en 2014 à 34 % en 2018 (voir figure 4). La part de l'essence est dès lors passée de 32% à 60%. Dans la catégorie des MPV également, on assiste à l'émergence des véhicules électriques, avec une part de 5% (41 véhicules).

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



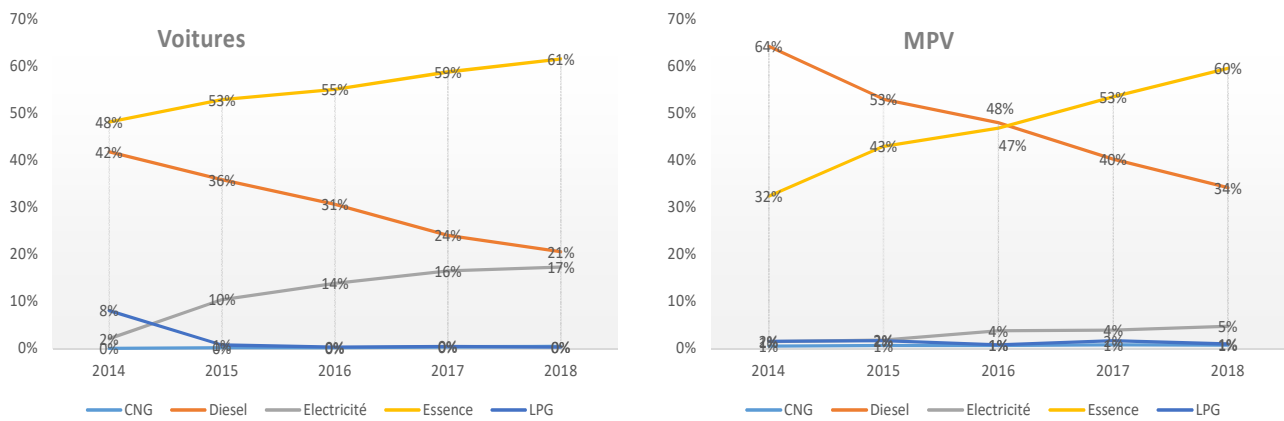


Figure 4: Evolution en pourcentages du type de carburant pour les voitures (à gauche) et les MPV (à droite), entre 2014 et 2018.

A titre comparatif: Les 'véhicules légers' (voitures et MPV confondus) des pouvoirs publics bruxellois comportent une part de 28% de diesel (33% en 2017). En 2018, la part de voitures au diesel sur toute la flotte bruxelloise de véhicules 'légers' était de 53%. Pour les voitures de particuliers en RBC, cette part était de 44% et pas moins de 70% pour les voitures de société¹³.

Les **camionnettes** et les **minibus** roulent en grande partie au diesel, mais 6% des camionnettes et 15% des minibus dans les flottes publiques roulent tout de même à l'essence, induisant une légère augmentation de ces proportions. On compte en outre 16 camionnettes totalement électriques (de type petit utilitaire), soit 1% du total des camionnettes. On note aussi la présence de 3 camionnettes au CNG (dont une nouvelle en 2018).

Les **bus**, **camions** et **véhicules agricoles** roulent presque exclusivement au diesel. Le diesel représente également la majeure partie des **véhicules spécifiques** (88%), même si on compte 33 véhicules électriques (11%), 2 à l'essence et 1 au LPG dans cette catégorie. Dans la catégorie des **motocyclettes**, 57% roulent à l'essence et 43% sont totalement électriques (19 véhicules). On dénombre par ailleurs aussi 1 bus et 2 camions au CNG, ainsi que 6 camions électriques.

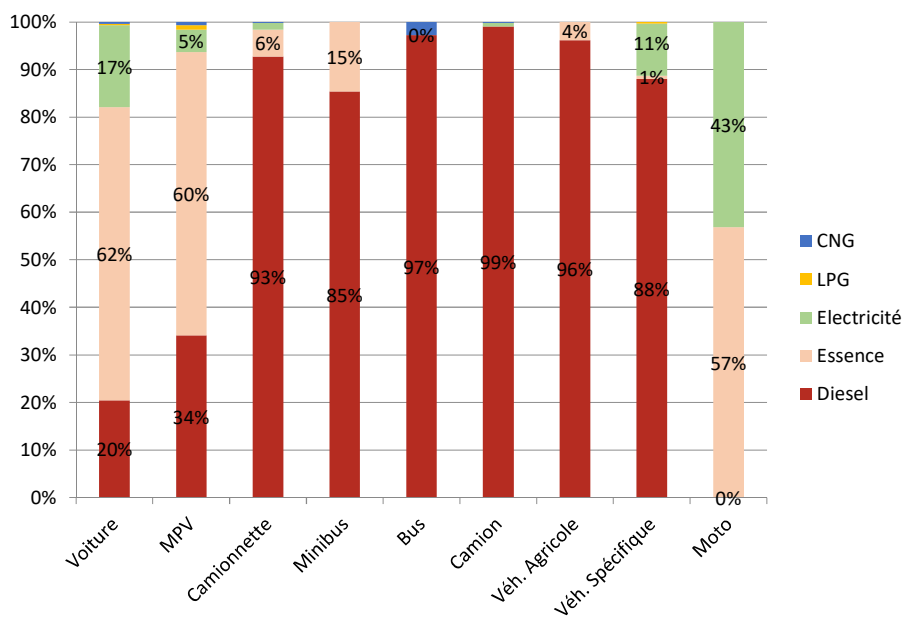


Figure 5 : Répartition en pourcentages des types de carburant par catégorie de véhicules dans les flottes publiques bruxelloises de 2018.

¹³ Indicateurs consultables en ligne via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2019, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2018) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2019.", <http://ecoscore.be/en/fiches>



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

Depuis le 1^{er} janvier 2018, une Zone de Basses Emissions (LEZ - Low Emission Zone) est en vigueur sur l'ensemble de la Région bruxelloise. Cela implique qu'à partir de cette date, les voitures, les MPV, les camionnettes ($\leq 3,5$ tonnes) et les (mini)bus les plus polluants ne peuvent plus circuler à l'intérieur de la Région. Les critères d'admission ont été fixés en fonction du type de carburant et de la norme Euro du véhicule, les critères les plus stricts ayant été imposés aux véhicules diesel. Selon les dernières informations dont nous disposons dans le cadre de l'arrêté 'Exemplarité', 2872 véhicules sont concernés pour les pouvoirs publics bruxellois. Les camions (+3,5t), les deux-roues motorisés, les véhicules agricoles et les véhicules spécifiques n'ont pas été comptabilisés, vu que la LEZ ne s'applique pas à ce type de véhicules. Parmi les véhicules 'spécifiques', on retrouve notamment les ambulances, les voitures de pompiers, les grues mobiles, les véhicules équipés d'un élévateur à fauteuil roulant, etc., pour lesquels il est possible de demander une exemption ou une dérogation à la LEZ. En 2018, seuls les véhicules au diesel Euro 0/1 n'ont plus accès à la LEZ; en 2019, ce sera le cas également pour les véhicules au diesel Euro 2 et les véhicules à l'essence Euro 0/1 et à partir de 2020, l'interdiction s'étendra aux véhicules au diesel Euro 3. Pour plus d'infos sur la LEZ, voir www.lez.brussels.

Si on considère la composition du parc automobile des pouvoirs publics bruxellois de fin 2018 (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 est le suivant (critères d'accès de 2018 à 2020):

# Total des véhicules non-admis dans la LEZ des POUVOIRS PUBLICS bruxellois			
	2018	2019	2020
Voiture	0	7	20
MPV	0	3	31
Camionnette	0	12	130
Minibus	2	4	17
Bus	0	0	7
Total	2	26	205
Part du parc	0%	1%	7%

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

Lors de l'instauration de la LEZ en 2018, il s'est avéré que la plupart des flottes s'étaient déjà adaptées puisque seuls 2 minibus des pouvoirs publics bruxellois n'étaient pas autorisés. Une dérogation a peut-être été obtenue pour ces deux véhicules (dispose par exemple d'un lift pour fauteuil roulant). Le rapport précédent indiquait que les flottes contenaient encore au total 8 véhicules interdits fin 2017 et ce chiffre a donc été réduit à 2.

A partir de 2019, les véhicules à essence Euro 1 et pré-Euro (y compris les véhicules au LPG et au CNG) et les véhicules diesel Euro 2 sont également interdits à la circulation. Ce qui porte le nombre total de véhicules interdits à 26 (soit 1% des véhicules concernés), principalement des camionnettes et des voitures. En 2017, ce total était de 52 véhicules.

Ce n'est qu'à partir des restrictions instaurées en 2020 (Euro 3 diesel interdit) que l'impact sera plus important, avec une part totale de 7% des véhicules (205 véhicules au total). Soit 59 unités de moins que pour les flottes de fin 2017. A l'époque, 10% des catégories concernées n'étaient plus autorisées suite aux restrictions de 2020. 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 exemption, comme les véhicules prioritaires.

On constate donc que les pouvoirs publics adaptent leurs flottes pour respecter les critères d'accès de la LEZ. Leurs réactions sont même plutôt pro-actives depuis le début de l'implémentation de cette mesure car la plupart des véhicules qui seront interdits dans les années à venir ont déjà été remplacés, voire supprimés.

5.6. PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DE LA FLOTTE GLOBALE ET DE LA NOUVELLE FLOTTE (ECOSCORE)

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

Les véhicules 'légers' (voitures et MPV confondus) de la **flotte globale des pouvoirs publics bruxellois** ont un Ecoscore moyen de 67, soit une augmentation de 2 points par rapport à l'année précédente et de 7 points par rapport à 2014 (voir figure 6). Pour les voitures, l'Ecoscore moyen est passé de 65 en 2014 à 72 en 2018, et pour



les MPV, de 57 à 63. De manière générale, il semblerait que l'augmentation moyenne de 1 point par an soit suivie, à l'exception de 2015 et de cette dernière année (2018).

Parc global des pouvoirs publics bruxellois

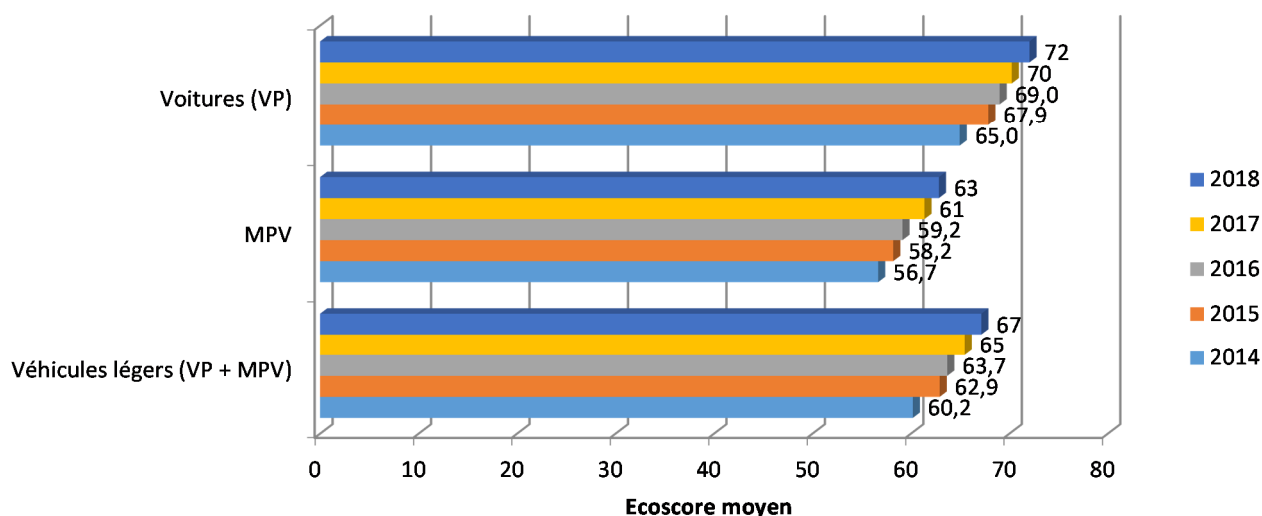


Figure 6: Evolution de l'Ecoscore moyen du parc global de véhicules légers des pouvoirs publics bruxellois (de 2014 à 2018).

À titre comparatif : Si on compare ces scores à la moyenne de toute la flotte bruxelloise (voitures et MPV immatriculés confondus), on observe que le parc automobile des pouvoirs publics bruxellois a une meilleure moyenne, avec 5,5 points de plus (cf. Ecoscore moyen de 61,5 pour toute la Région)¹⁴.

L'Ecoscore moyen des **nouvelles voitures mises en service** dans la flotte de 2018 est évidemment plus élevé que celui du parc global (voir figure 7). Les **nouveaux véhicules 'légers'** ont un Ecoscore moyen de 75. Ce n'est que 1 point de plus par rapport à l'an passé mais 11 points de plus que par rapport aux nouveaux véhicules de 2014.

Les nouvelles voitures prises isolément ont un Ecoscore moyen de 78 (9 points de plus qu'en 2014); les nouveaux MPV ont une moyenne de 71. C'est 10 points de plus qu'en 2014 mais 1 point de moins qu'en 2016.

L'intégration de VEB (qui ont des Ecoscores élevés) dans le parc automobile a un impact important sur l'Ecoscore moyen. Si sur une année, le nombre de VEB qui viennent s'ajouter est moindre, alors l'impact sur l'Ecoscore moyen sera important.

En 2018, on a observé une amélioration des performances environnementales du parc automobile, même si ce ne fut pas une année avec une augmentation exceptionnelle.

À titre comparatif : Les 'véhicules légers' nouvellement immatriculés sur l'ensemble de la Région bruxelloise avaient un Ecoscore de 68,0 en 2018¹⁵. Les pouvoirs publics bruxellois ont donc une avance de 7 points et font donc globalement mieux en moyenne.

¹⁴ Indicateurs consultables en ligne via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2019, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2018) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2019.", <http://ecoscore.be/en/fiches>

¹⁵ Indicateurs consultables en ligne via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2019, « Analysis of the Belgian car new registrations (2008-2018) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2019.", <http://ecoscore.be/en/fiches/new>



Nouveaux véhicules des pouvoirs publics bruxellois

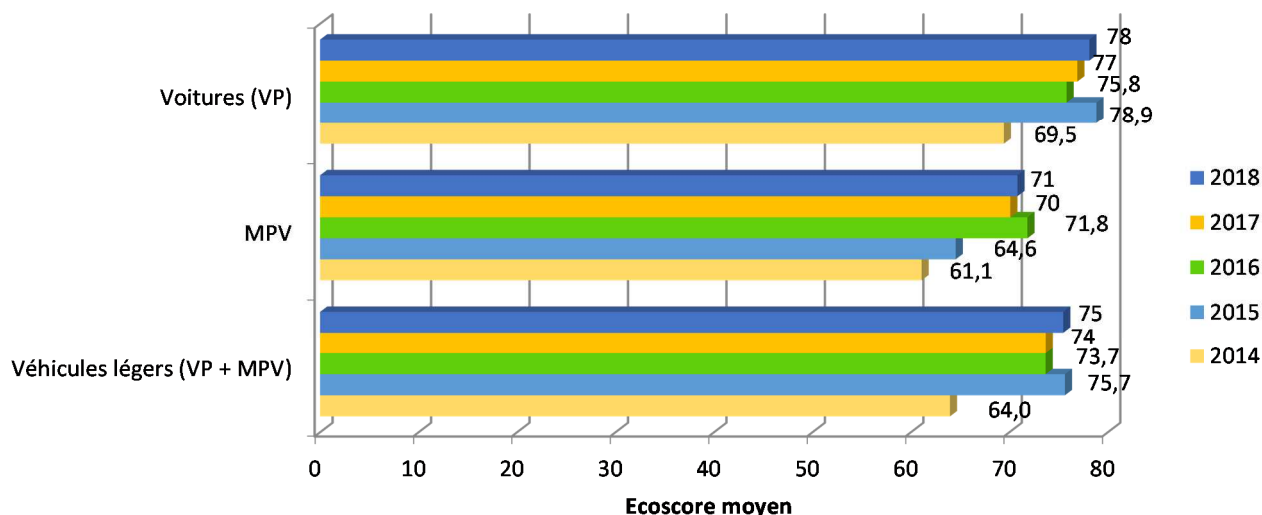


Figure 7: Evolution de l'Ecoscore moyen des nouveaux véhicules mis en service par les pouvoirs publics bruxellois (de 2014 à 2018).

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 2018 doivent avoir au moins un Ecoscore de 74 et les MPV de 67 pour l'année 2018. Elles ne peuvent en outre pas être équipées d'un moteur au diesel (à l'exception des véhicules ministériels, auxquels s'applique aussi une valeur-seuil inférieure).

Nous voyons toutefois que sur les 93 nouvelles **voitures** mises en service pour la première fois en 2018:

- 1 voiture (1%) est équipée d'un moteur au diesel (contre 2 en 2017 et 2016 et 13 en 2015);
- 26% (24 voitures) ont un Ecoscore inférieur à la valeur-seuil (semblable à 2017 (31%), 18% en 2016 et 12% en 2015).

On voit par ailleurs que parmi les nouvelles voitures, il y a 28 voitures électriques (30%). La plupart des VE ont été intégrés par Bruxelles Propreté (22 au total). En 2017, c'était le cas pour 27% des nouvelles voitures. L'année 2015 a été exceptionnelle à cet égard, avec 62 véhicules électriques à batterie acquis (39% des nouvelles voitures).

La figure 8 permet de comparer la répartition des Ecoscores entre les nouvelles voitures et la valeur seuil de l'Ecoscore (74 pour 2018). Il est à noter, à cet égard, que sur les 24 voitures qui ne respectent pas la valeur seuil, la plupart obtiennent au moins un Ecoscore de 70 (14 voitures). Seules 10 voitures (soit 11% des nouvelles voitures) ont un Ecoscore inférieur à 70, parmi lesquelles la voiture au diesel.

Nouvelles Voitures

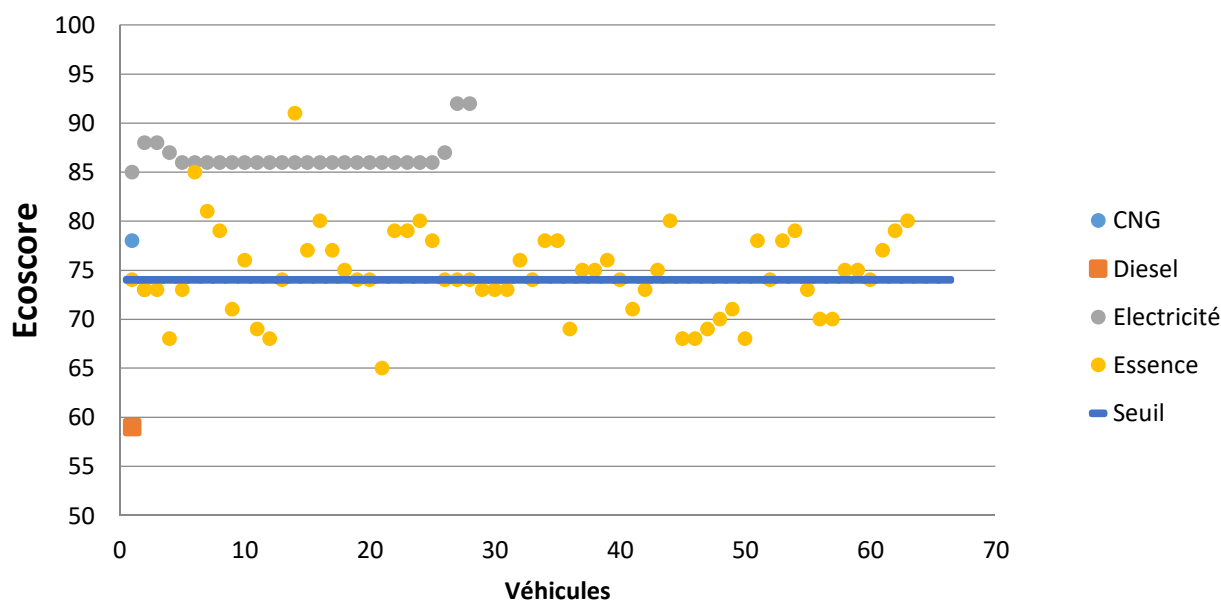


Figure 8 : Ecoscore individuels des nouvelles voitures mises en service en 2018.

Sur les 53 nouveaux **MPV** mis en service en 2018:

- 5 véhicules (9%) sont équipés d'un moteur au diesel (contre 4% en 2017, 0 en 2016 et 25% en 2015)
- 11 véhicules (21%) ne respectent pas la valeur-seuil de l'Ecoscore (contre 6% en 2017, 14% en 2016 et 35% en 2015).

On compte en outre 8 véhicules électriques à batterie parmi les MPV mis pour la première fois en service. Cela représente 15% des nouveaux MPV (contre 6% en 2017). La répartition des Ecoscore de ces nouveaux véhicules est reproduite à la Figure 9.

Nouveaux MPV

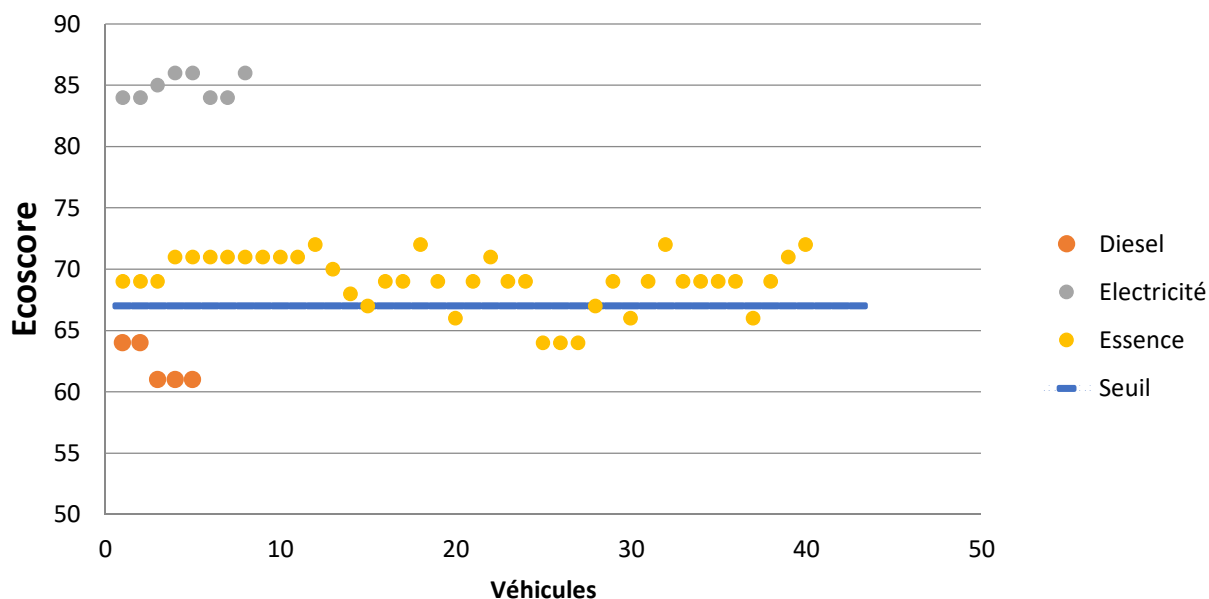


Figure 9 : Ecoscore individuels des nouveaux MPV mis en service en 2018.



La figure 10 ci-dessous illustre l'évolution entre 2015 et 2018 au niveau de la part des nouveaux véhicules ne répondant pas aux critères environnementaux de l'arrêté. Dans la catégorie des voitures, l'absence d'achat de moteurs diesel est de mieux en mieux respectée, mais on observe un recul notable quant au respect du seuil de l'Ecoscore en 2017 et encore en 2018. Cela indique que le durcissement de la valeur seuil pour les voitures a été moins bien suivi. Au niveau des MPV également, la valeur seuil a été moins bien respectée cette dernière année. Il en est de même pour l'interdiction du diesel, même s'il n'en reste plus beaucoup.

Non-conformité des nouveaux véhicules

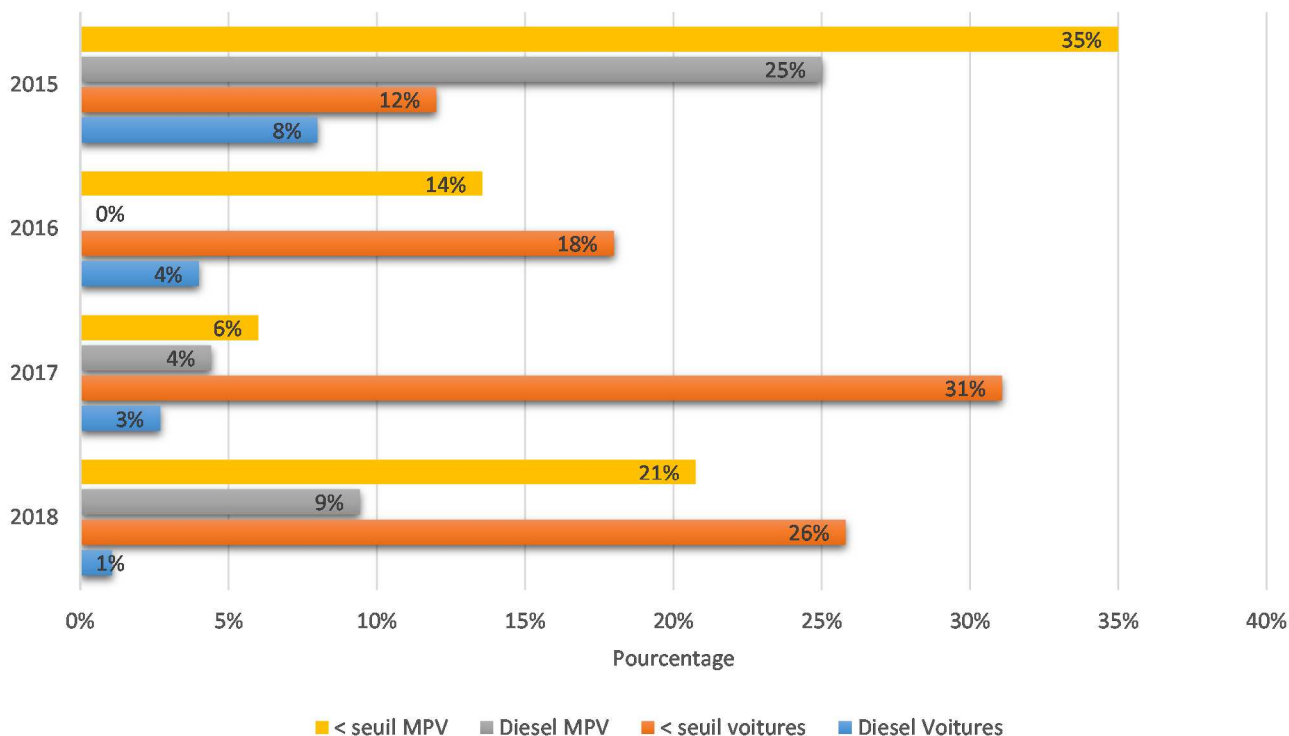


Figure 10: Non-conformité des voitures et MPV entre 2015 et 2018.

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 2018. Cette information manquait encore pour 4% de tous les véhicules (par rapport à 11% en 2017 et 21% en 2015). Le nombre de kilomètres parcourus par an n'a pas toujours été rempli dans le rapport annuel, essentiellement pour les motos (54%), les véhicules agricoles (48%) et les véhicules spécifiques (15%). En ce qui concerne les véhicules agricoles et industriels, ce n'est en outre pas le nombre de kilomètres parcourus qui est mesuré mais le nombre d'heures prestées. Les statistiques sont donc moins pertinentes pour ces catégories. Il convient dès lors d'en tenir compte dans l'interprétation du graphique ci-dessous (figure 11).



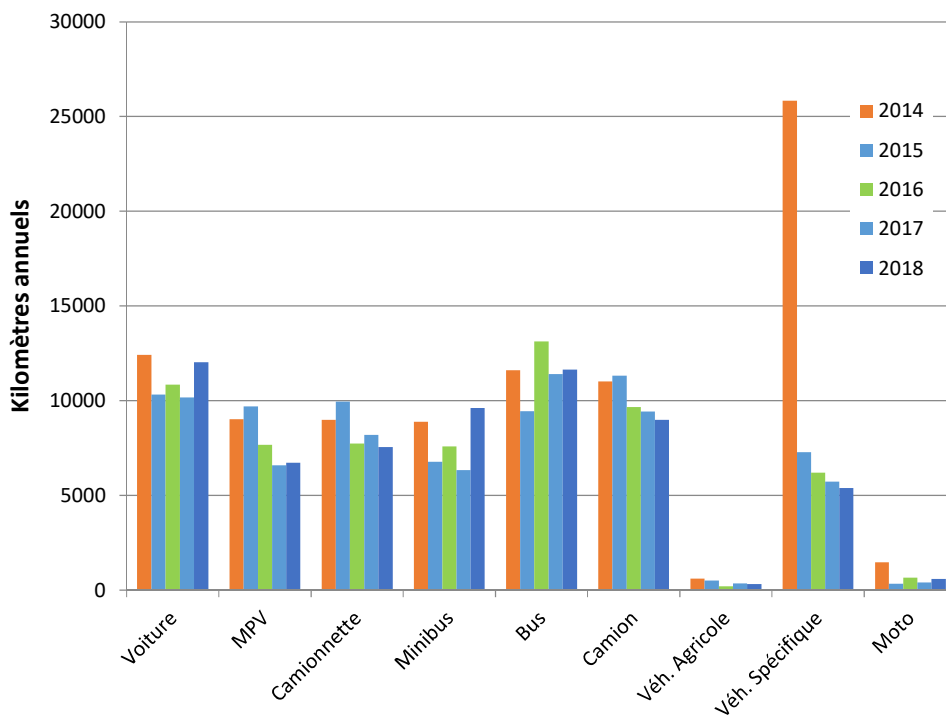


Figure 11: Evolution du nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par catégorie de véhicules pour les pouvoirs publics bruxellois, de 2014 à 2018.

L'utilisation moyenne du parc automobile des autorités bruxelloises s'élève à 8201 km par an. Cette valeur est restée assez stable par rapport à l'année précédente (+63 km/an en moyenne), alors qu'elle était plus élevée les années d'avant (10.172 km par an en 2015). Les voitures, bus, minibus et camions parcourent en moyenne plus de kilomètres que la moyenne. Les camionnettes, MPV et véhicules spécifiques, en revanche, sont en dessous de la moyenne.

Par rapport à l'année précédente, ce sont surtout les minibus et les voitures qui sont plus utilisés, même si les MPV et les bus enregistrent une légère augmentation. Dans les autres catégories (camionnettes, camions, véhicules spécifiques), on observe une baisse, due au fait que ces véhicules ont été moins utilisés ou ont parcouru des distances plus courtes qu'auparavant.

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.

5.9. ACHAT VERSUS LEASING

Le rapport annuel demandait également d'indiquer si le véhicule avait été acquis par l'institution publique ou pris en leasing. Les informations communiquées nous permettent de constater que la majorité des véhicules (80% du parc total) sont achetés, en particulier les véhicules 'spécifiques' et 'lourds'.

Le leasing est de plus en plus souvent choisi pour l'acquisition de voitures personnelles, plus précisément pour 57% de ce type de véhicules (contre 47% en 2017 et 31% en 2014). Pour les MPV et les camionnettes/minibus, le taux est respectivement de 24 et 11%. Et c'est le cas aussi pour 5% des camions. Ces parts ont peu changé par rapport aux années précédentes.



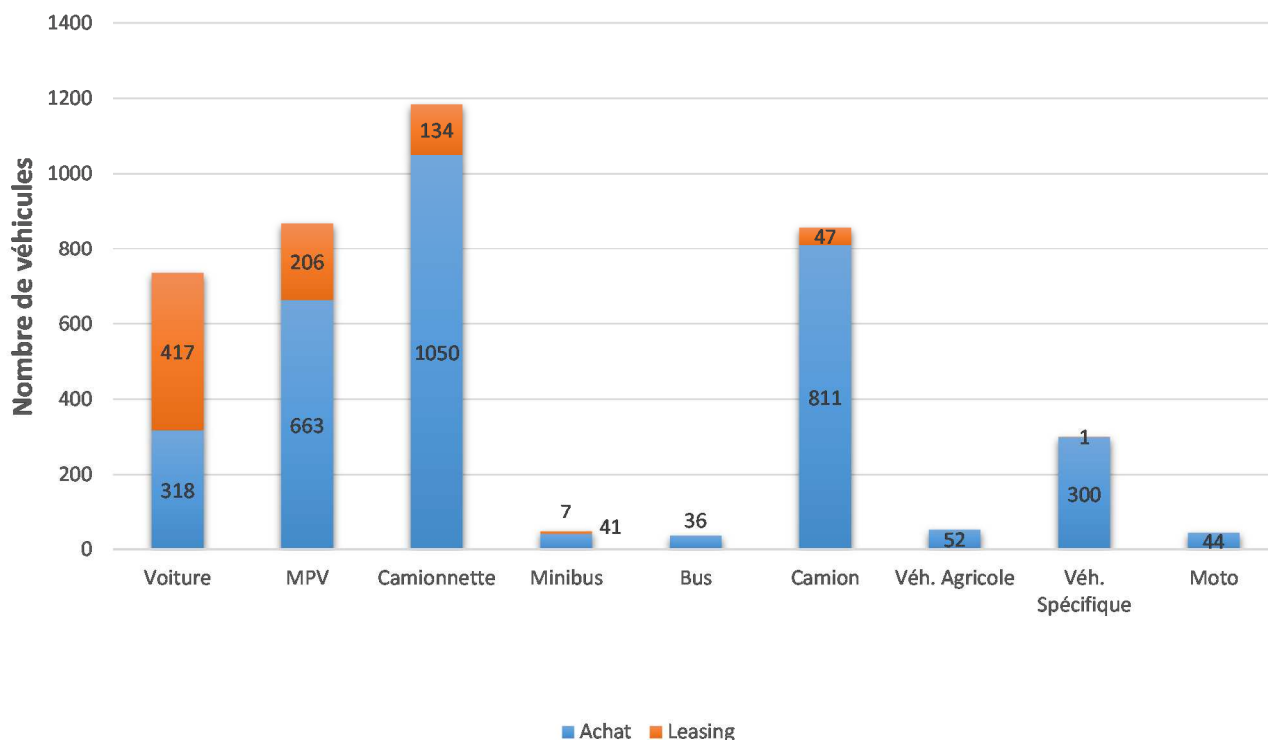


Figure 12: Nombre de véhicules achetés versus pris en leasing en 2018.

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

Les institutions publiques auxquelles s'applique l'Arrêté Exemplarité sont très diverses, et cela se reflète également dans la composition et l'utilisation de leur flotte. En raison de ces caractéristiques spécifiques, les parcs automobiles sont analysés par groupe d'entités ayant une fonction similaire, 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 (366 véhicules actifs). Cremabru a par contre une très petite flotte (3 véhicules seulement). 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, ce qui explique la raison pour laquelle il n'y a pas une seule voiture dans la flotte de Sibelga, et que celle-ci n'est presque exclusivement composée que de véhicules 'utilitaires' et lourds.

Institutions régionales

En Région bruxelloise, 22 institutions régionales disposent d'une flotte. Sur ces 22 institutions, 5 disposent d'une flotte de plus de 100 véhicules, à savoir:

- Agence Bruxelles Propreté (792 véhicules);
- STIB¹⁶ (317 véhicules – hors bus, trams et métros);

¹⁶Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB)



- SIAMU¹⁷ (205 véhicules);
- Bruxelles Environnement (117 véhicules);
- Service Public Régional de Bruxelles (SPRB - 126 véhicules).

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

Ce sont les institutions régionales et les communes qui ont les flottes les plus importantes, lesquelles sont en outre très comparables, avec respectivement 1685 et 1664 véhicules. Les autres groupes sont nettement plus petits, à savoir 373 véhicules pour les intercommunales, 364 pour les CPAS et leurs associations, et 41 pour les cabinets. Ces valeurs sont généralement restées très stables par rapport aux années précédentes, avec une variation entre -2% et +3%. La seule exception vient des CPAS et de leurs associations, avec une augmentation de 65% depuis l'année précédente. Ce phénomène est dû au fait que pour la première fois, les hôpitaux Iris ont été pris en compte ainsi que le CPAS d'Etterbeek (151 véhicules au total).

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. Dans les catégories de véhicules, les voitures, les MPV, les camionnettes, les camions et, dans une moindre mesure, les véhicules spécifiques sont les plus importants en nombre. En nombres beaucoup plus restreints, on retrouve les minibus, les bus, les véhicules agricoles et les motos (voir figure 13 pour les chiffres concrets des différentes catégories de véhicules par groupe).

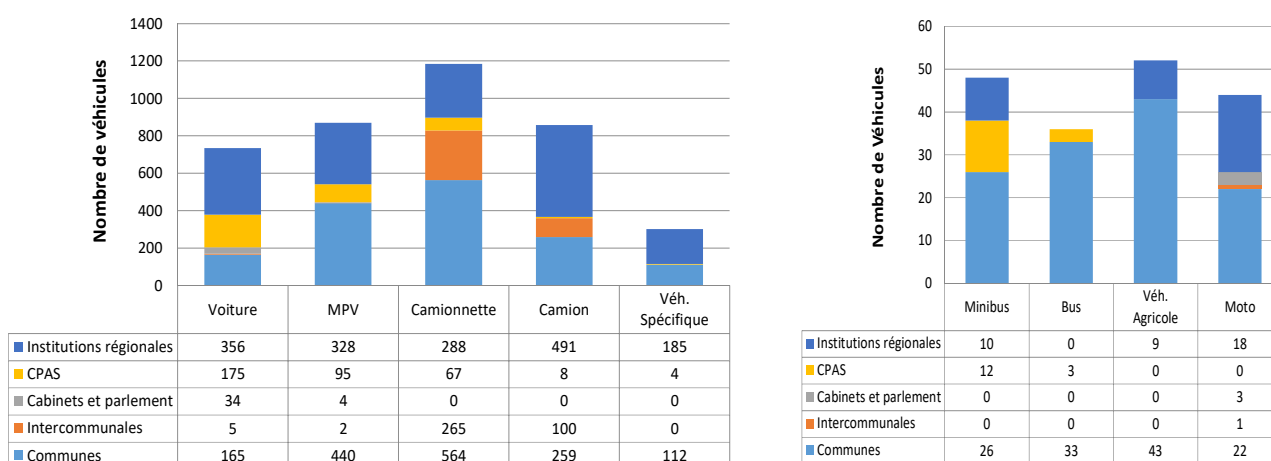


Figure 13: Nombre de véhicules par catégorie de véhicules et type de pouvoirs publics pour la flotte en 2018.

Les figures ci-dessous pointent les 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 71% de camionnettes et de 27% de camions. Dans les CPAS et leurs associations, le parc automobile se compose pratiquement pour moitié de voitures (48%), de 26% de MPV et 19% de camionnettes. Dans les cabinets et au parlement, la flotte est dominée par les voitures (83%). La majorité des institutions régionales ont une flotte qui présente une plus grande diversité au niveau des catégories de véhicules. La plus grosse part est prise par les camions (29%), suivie des voitures, des MPV et des camionnettes, qui représentent chacun quelque 20%. Les véhicules spécifiques représentent aussi une part importante des flottes, avec 11% des véhicules. Citons pour exemple Bruxelles Propreté (collecte des déchets) et les pompiers (SIAMU). Ces proportions sont en outre restées (pratiquement) inchangées au cours des années évaluées (à l'exception à nouveau du groupe des 'CPAS').

¹⁷Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente (SIAMU)



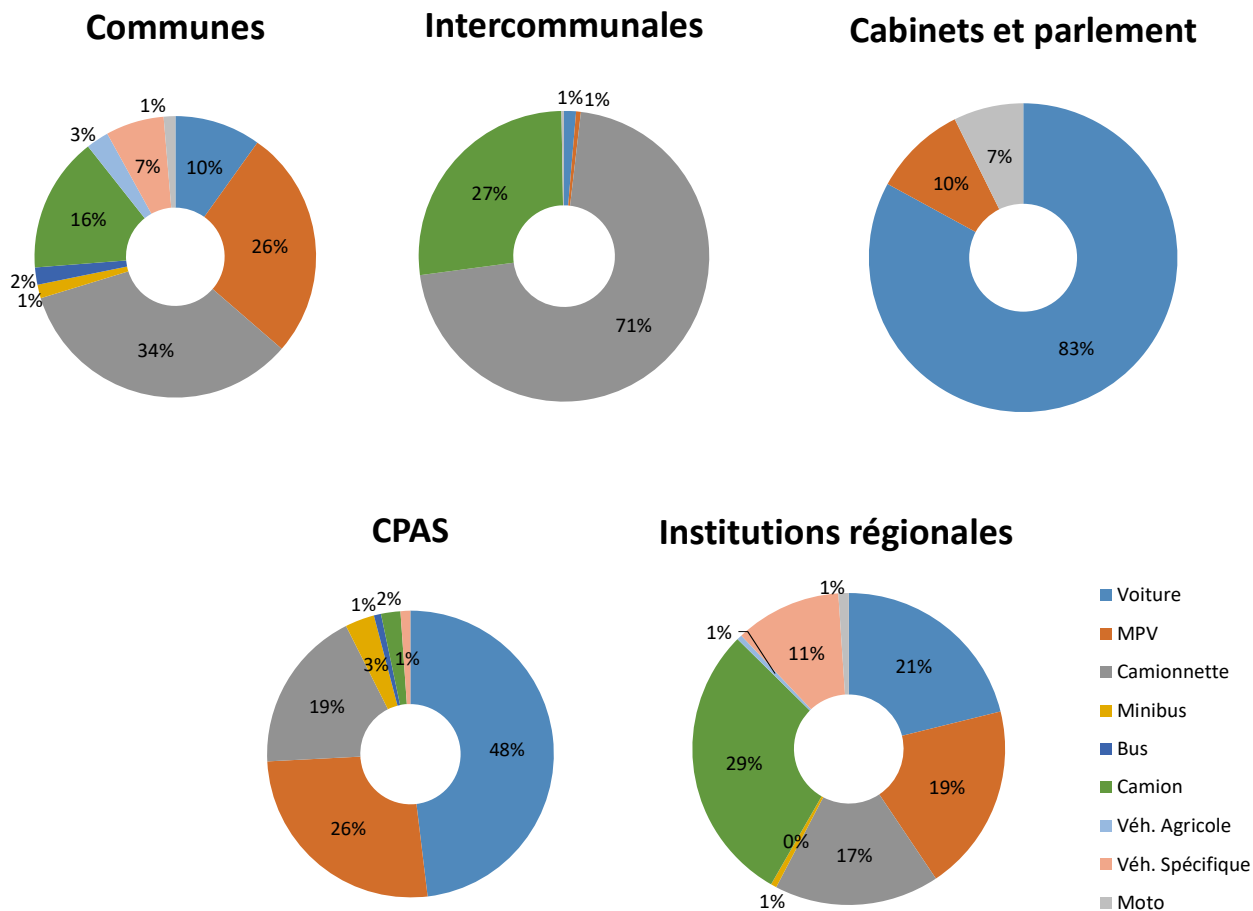


Figure 14: Pourcentages de répartition des catégories de véhicules dans les flottes des différents groupes en 2018.

6.2. PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES FLOTTES

Par rapport à l'Ecoscore moyen des **voitures** de tous les pouvoirs publics bruxellois (72), seules les voitures des pouvoirs publics régionaux font mieux en moyenne (Ecoscore 75). Cette moyenne regroupe les voitures des cabinets, des CPAS, des communes et des intercommunales (voir figure 15). On note une amélioration de l'Ecoscore moyen pour chaque groupe d'institutions publiques, de 1 à 2 points par an. Suite à l'ajout des hôpitaux Iris dans le groupe des CPAS, l'Ecoscore moyen a fortement augmenté, de 3 points en moyenne sur une année (pour atteindre l'Ecoscore 70). Au niveau des intercommunales, il n'y a pas eu de nouvelle voiture et l'Ecoscore moyen est dès lors resté constant (67).

Ecoscore moyen des voitures

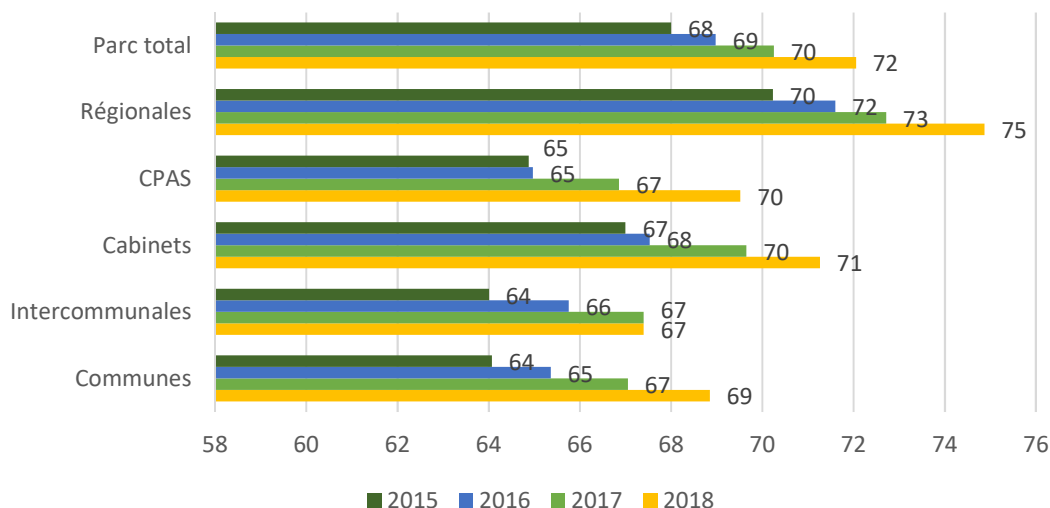


Figure 15: Ecoscore moyen des voitures par groupe de 2015 à 2018.

L'Ecoscore moyen pour les **MPV** est de 63, soit une augmentation de 2 points par rapport à 2017. Les intercommunales font un peu mieux que cette moyenne, avec un Ecoscore moyen de 77, ce qui s'explique par le fait qu'elles ne disposent que de 2 MPV, un véhicule électrique et un à l'essence. De même, les cabinets (66) et les institutions régionales (64) font mieux que la moyenne générale, et les CPAS et les communes se situent juste en dessous (62). De manière générale, l'Ecoscore moyen augmente chaque année de 1 à 3 points (les intercommunales étant une exception). Comparé à 2015, la flotte de MPV a fait une grande progression en termes d'amélioration des performances environnementales (voir figure 16).

Ecoscore moyen des MPV

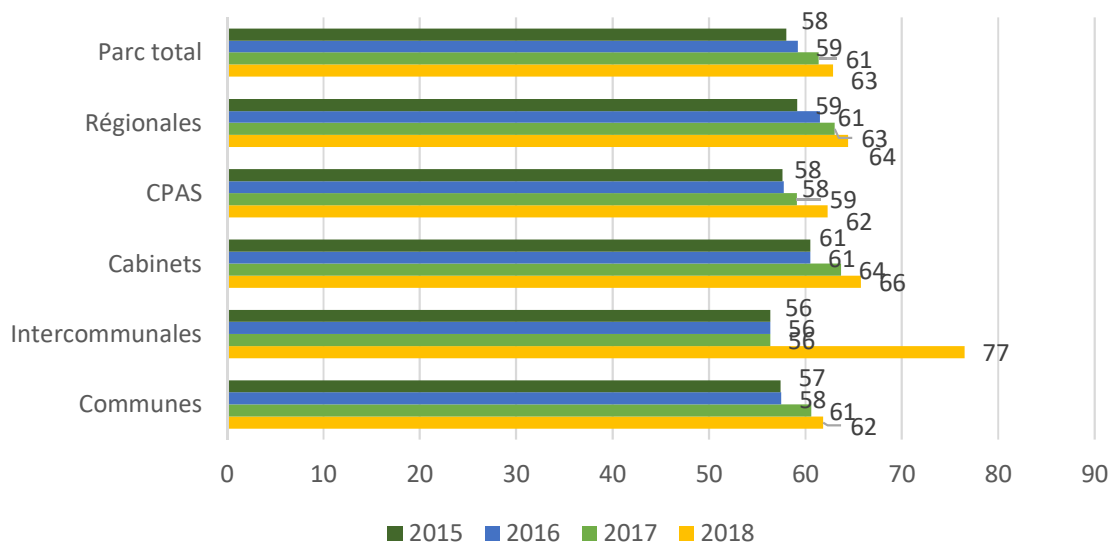


Figure 16: Ecoscore moyen des MPV par groupe de 2015 à 2018.

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

En complément à l'analyse du chapitre 5.5 de ce rapport, il convient d'analyser aussi l'impact de la LEZ bruxelloise sur les différents groupes de flottes publiques. Comme le montre le tableau 2 ci-dessous, ce sont surtout les véhicules des communes qui seront les plus impactés. En 2018, ce sont 2 véhicules au total (2 minibus Euro 1 au diesel, dans une commune et un CPAS) qui n'étaient plus autorisés depuis l'année précédente mais figurent toujours dans les flottes. Depuis 2019 (interdiction des véhicules Euro 2 diesel et Euro 0/1 essence/LPG/CNG),



26 véhicules au total sont impactés, soit 1 % de tous les véhicules concernés pour les pouvoirs publics bruxellois. Parmi ceux-là, 21 véhicules font partie des flottes communales, 2 des CPAS et 3 des pouvoirs publics régionaux. En 2020, ces chiffres vont connaître une augmentation plus importante, avec l'interdiction des véhicules au diesel Euro 3. Au total, 205 véhicules, soit 7% des véhicules concernés, ne pourront plus circuler. Pour les communes, ce sont 121 véhicules, soit 10% de leur flotte, qui seront touchés, pour les institutions régionales, 65 véhicules, soit 7% des flottes et 18 véhicules (5%) pour les CPAS.

Il convient à nouveau de noter que cette analyse est basée sur la composition des flottes publiques fin 2018 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). Il est par ailleurs possible qu'une dérogation ait été obtenue pour certains véhicules 'interdits' mais Bruxelles Environnement ne dispose pas d'informations à ce sujet.

En principe, le 'degré de remplacement naturel' dans les flottes des pouvoirs publics bruxellois (de 7 à 10%) devrait suffire pour compenser le remplacement 'obligatoire' suite à la LEZ durant les premières années.

Comparé aux analyses des flottes de 2017, nous constatons une réduction de moitié des véhicules 'interdits' en 2019, passant de 52 à 26. Pour la phase d'interdiction de 2020, le nombre de véhicules 'interdits' est passé de 264 à 205, soit une baisse de 22%.

Véhicules des pouvoirs publics bruxellois non-admis à la LEZ						
	2018		2019		2020	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Communes	1	0%	21	2%	121	10%
CPAS	1	0%	2	1%	18	5%
Intercommunales	0	0%	0	0%	0	0%
Cabinets	0	0%	0	0%	1	3%
Régionales	0	0%	3	0%	65	7%
Total	2	0%	26	1%	205	7%

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

Dans le tableau 3 ci-dessous, si l'on regarde spécifiquement les flottes des communes bruxelloises, on constate que ce sont surtout les camionnettes et les MPV qui sont les plus impactés par la LEZ.

Nombre total de véhicules non-admis dans la LEZ des COMMUNES bruxelloises			
	2018	2019	2020
Voiture	0	5	7
MPV	0	3	22
Camionnette	0	10	77
Minibus	1	3	8
Bus	0	0	7
Total	1	21	121
Part du parc	0%	2%	10%

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

6.4. CONFORMITÉ À L'ARRÊTÉ EXEMPLARITÉ

En 2018, 93 nouvelles **voitures** ont été mises en service par les pouvoirs publics bruxellois: 7 par les communes, aucune par les intercommunales, 7 par les cabinets, 37 par les CPAS et leurs associations, et 42 par les institutions régionales. Parmi celles-ci, une seule voiture (1%) roule encore au diesel¹⁸. La valeur seuil de l'Ecoscore est en outre respectée pour 74% des voitures (69 voitures). La valeur seuil a été mieux respectée qu'en 2017, année où 69% des nouvelles voitures étaient en ordre sur ce plan, mais moins bien qu'en 2016, où

¹⁸ Achetée par la ville de Bruxelles.



le taux atteignait les 82%. Le durcissement de l'Ecocore a été à nouveau difficile à suivre par les différents groupes de pouvoirs publics, comparé aux premières années de l'obligation.

Sur les 53 nouveaux MPV achetés en 2018, 33 ont été acquis par les communes, 10 par les CPAS et 10 par les institutions régionales (aucun par les intercommunales ou les cabinets). Parmi tous ces véhicules, 5 sont encore équipés d'un moteur au diesel (9%)¹⁹. Au total, 11 véhicules n'atteignent pas le seuil de l'Ecocore, ce qui représente 21% des nouveaux MPV. L'Ecocore est moins bien respecté que les autres années (en 2017, 4 MPV (4%) ne respectaient pas la valeur seuil, contre 14% en 2016) et le nombre de diesels utilisés a à nouveau augmenté (0 en 2016!).

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

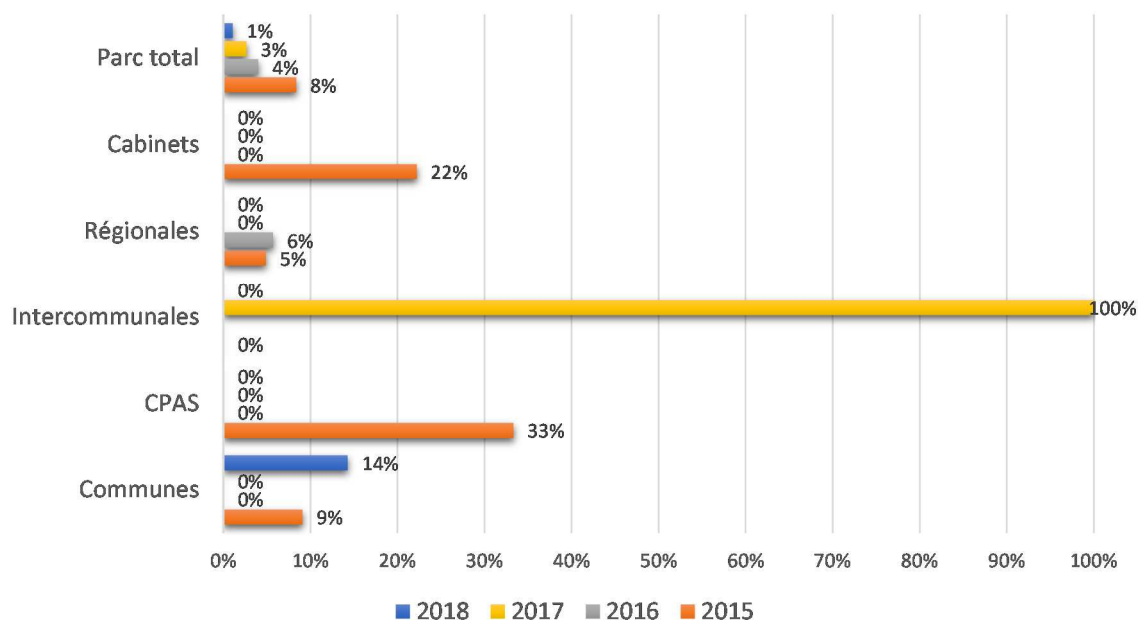
	Voitures					MPV				
	# nouveau	Diesel		< Ecocore seuil		# nouveau	Diesel		< Ecocore seuil	
		#	%	#	%		#	%	#	%
Communes	7	1	14%	4	57%	33	0	0%	3	9%
Intercommunales	0	0	--	--	--	0	0	--	0	--
Cabinets	7	0	0%	1	14%	0	0	--	--	--
CPAS	37	0	0%	14	38%	10	3	30%	6	60%
Régionales	42	0	0%	5	12%	10	2	20%	2	20%
Parc total	93	1	1%	24	26%	53	5	9%	11	21%

Tableau 4: Aperçu de la conformité des nouvelles voitures et MPV par rapport à l'interdiction du diesel et à la valeur seuil de l'Ecocore pour 2018.

Comparé aux années précédentes, l'interdiction des véhicules au diesel pour les voitures et les MPV est de mieux en mieux appliquée. Les figures ci-dessous illustrent cette évolution pour les différents groupes de pouvoirs publics. Etant donné que ces graphiques indiquent les nouveaux véhicules en pourcentages, il faut donc aussi tenir compte des nombres spécifiques.

En 2015, 8% des nouvelles voitures étaient encore équipées d'un moteur au diesel. Ce pourcentage a chuté à 1% en 2018. Les différents groupes suivent généralement cette tendance positive. En ce qui concerne les nouveaux MPV, la part de diesel est passée de 25% en 2015 à 9% en 2018.

% Diesel des nouvelles voitures



¹⁹ 2 à la STIB et 3 chez Restobru (association de CPAS)



% Diesel des nouveaux MPV

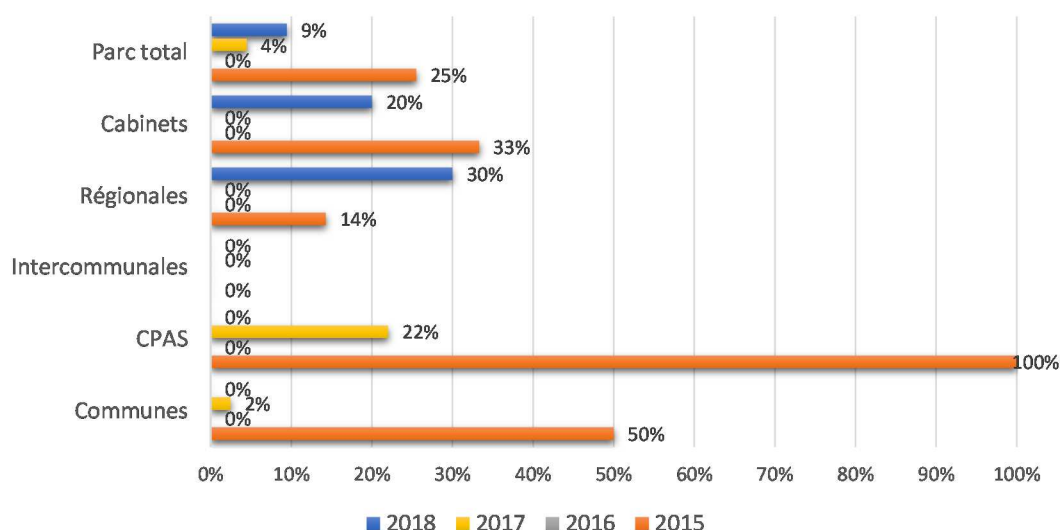
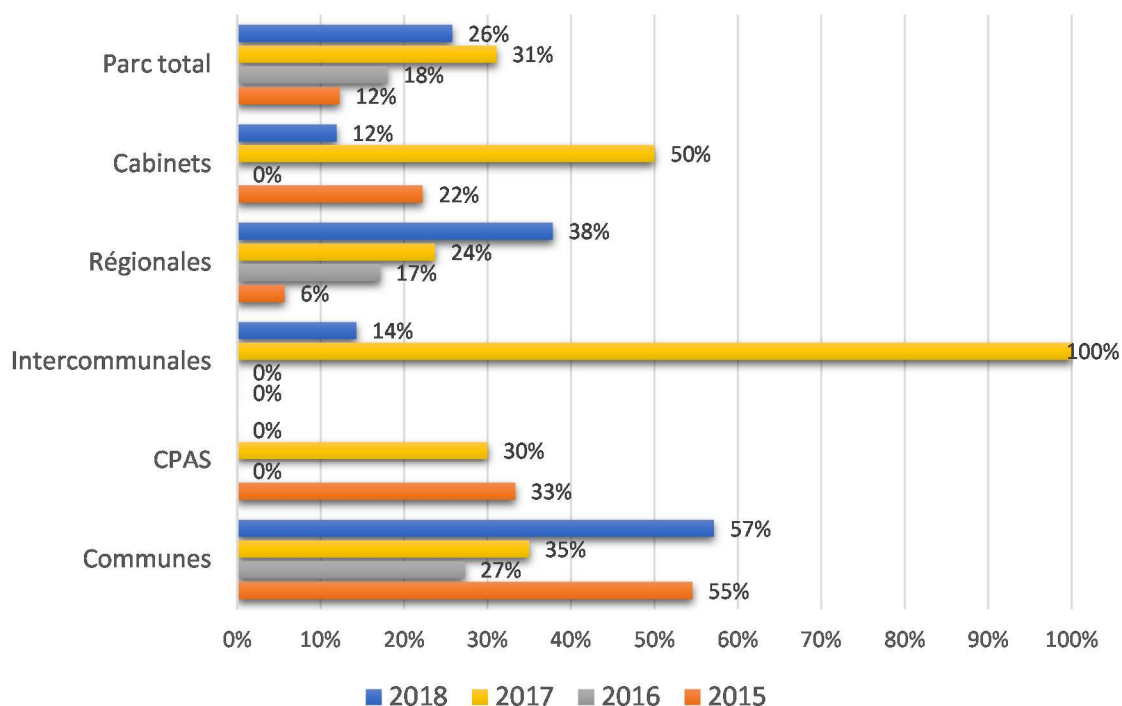


Figure 17: Evolution de la part des véhicules au diesel dans les nouvelles voitures (en haut) et nouveaux MPV (en bas) mis en service entre 2015 et 2018.

En revanche, le taux de respect de la valeur seuil de l'Ecoscore pour les nouvelles acquisitions est plutôt mitigé. Cette valeur seuil étant durcie chaque année, il s'avère moins évident de respecter ce critère aussi bien chaque année. Ainsi, en 2015, 12% des nouvelles voitures n'ont globalement pas atteint le seuil et ce taux est monté à 26% en 2018, même si cela représente déjà une amélioration par rapport à 2017 (31%). Pour ce qui est des nouveaux MPV, la part qui ne respectait pas le seuil est passée de 35 à 6% entre 2015 et 2017, mais elle a connu une nouvelle augmentation la dernière année (21%).

% < Ecoscore-seuil des nouvelles voitures



% < Ecoscore seuil des nouveaux MPV

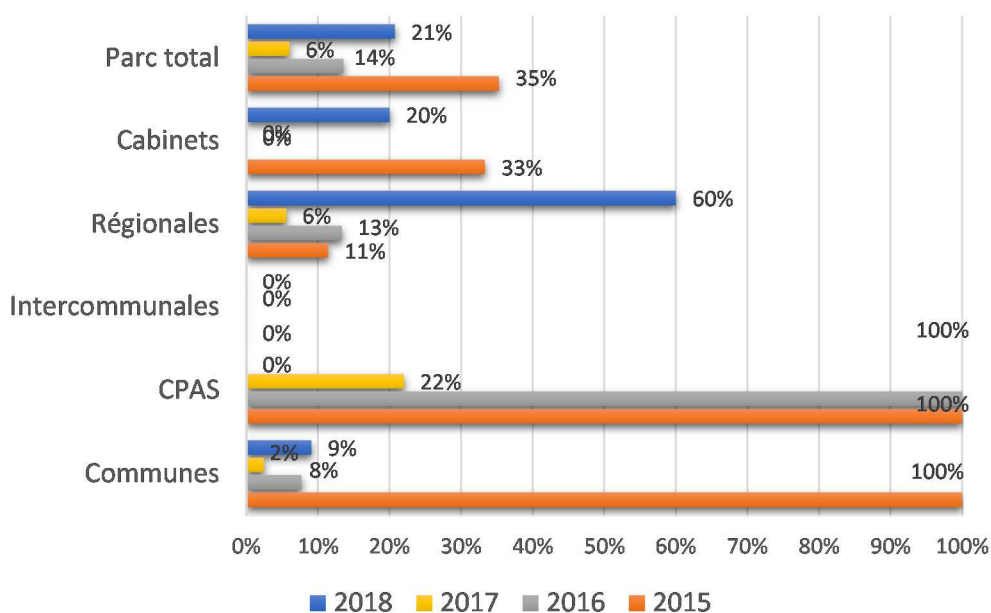


Figure 18: Evolution de 2015 à 2018 de la part des nouvelles voitures (en haut) et des nouveaux MPV (en bas) ne respectant pas la valeur-seuil de l'Ecoscore.

Lorsqu'on examine les chiffres absolus (Tableau 5), on voit qu'en ce qui concerne les nouveaux véhicules au diesel, la tendance est clairement à la baisse et que l'interdiction est assez bien suivie. Parmi les véhicules qui n'atteignent pas le seuil de l'Ecoscore, le nombre de voitures qui ne le respecte pas stagne autour des 20 véhicules (à l'exception de l'année 2016). Les MPV semblent mieux atteindre ces seuils, même s'ils ont fait moins bien en 2018.

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

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

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

Tableau 5: Nombre de nouvelles voitures (au-dessus) et de MPV (en dessous) qui ne respectent pas l'interdiction du diesel ni la valeur seuil de l'Ecoscore pour les flottes entre 2014 et 2018.



6.5. VÉHICULES ÉLECTRIQUES À BATTERIE

Les pouvoirs publics bruxellois comptent dans leur parc automobile au total 242 véhicules entièrement électriques (hors vélos), soit 6% du parc. Ces Véhicules électriques à Batterie (VEB) sont principalement des voitures et des MPV (resp. 127 et 41 véhicules), mais il y a aussi des cyclomoteurs (19), des camionnettes (16) et des véhicules spécifiques (33) entièrement électriques. Il y a au total 51 VEB en plus par rapport à 2017.

La figure 19 ci-dessous indique le nombre de VEB au niveau des voitures et des MPV et ce, pour les différents groupes d'institutions publiques (à gauche en chiffres, à droite en pourcentages). Ce sont surtout les institutions régionales et les communes qui ont une flotte comptant un nombre important de VEB. Au niveau des institutions régionales, 6% des MPV et 25% des voitures sont électriques. Quant aux voitures des communes, 18% d'entre elles sont entièrement électriques, de même que 4% des MPV. Sur l'ensemble du parc, 17% des voitures et 5% des MPV sont entièrement électriques, soit +1% par rapport à l'année précédente pour chacune de ces catégories.

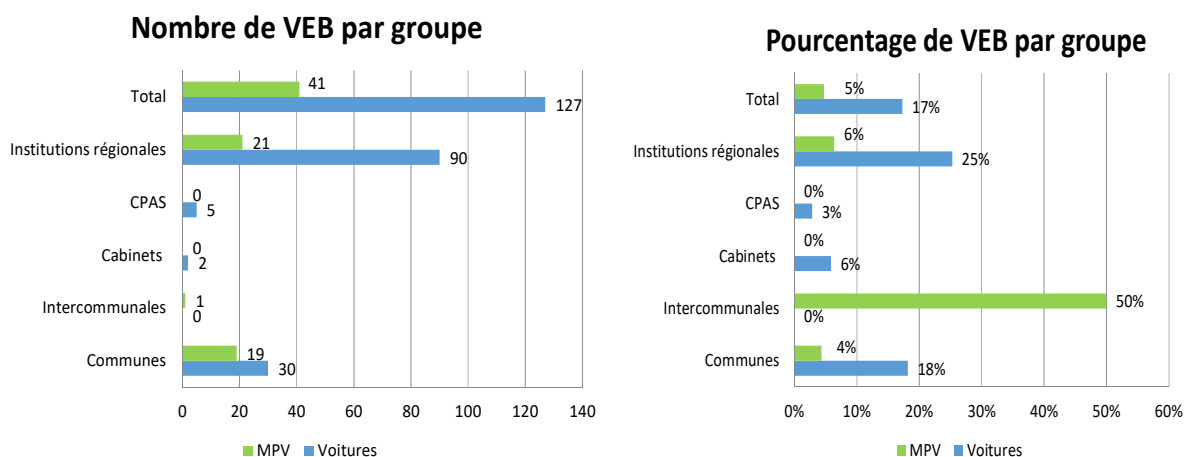


Figure 19: Nombres (gauche) et pourcentages (droite) de Véhicules électriques à Batterie (VEB) par groupe de pouvoirs publics en 2018.

À titre comparatif : La Région bruxelloise comptait fin 2018 un total de 1304 VEB immatriculés (aussi bien des voitures que des MPV), soit 0,3% du parc total. La part des institutions publiques bruxelloises pour ces catégories de véhicules (voitures et MPV confondus) est de 10% en 2018.

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 9x plus important en 2018 (127 au total). Les institutions publiques régionales en ont intégré un grand nombre dans leur flotte en 2015 et en 2018, ce qui explique l'augmentation majeure observée à ces moments-là. Dans la catégorie des MPV, l'augmentation la plus forte a été enregistrée 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 triplé (de 14 à 41 au total).



Evolution du nombre de VEB voitures

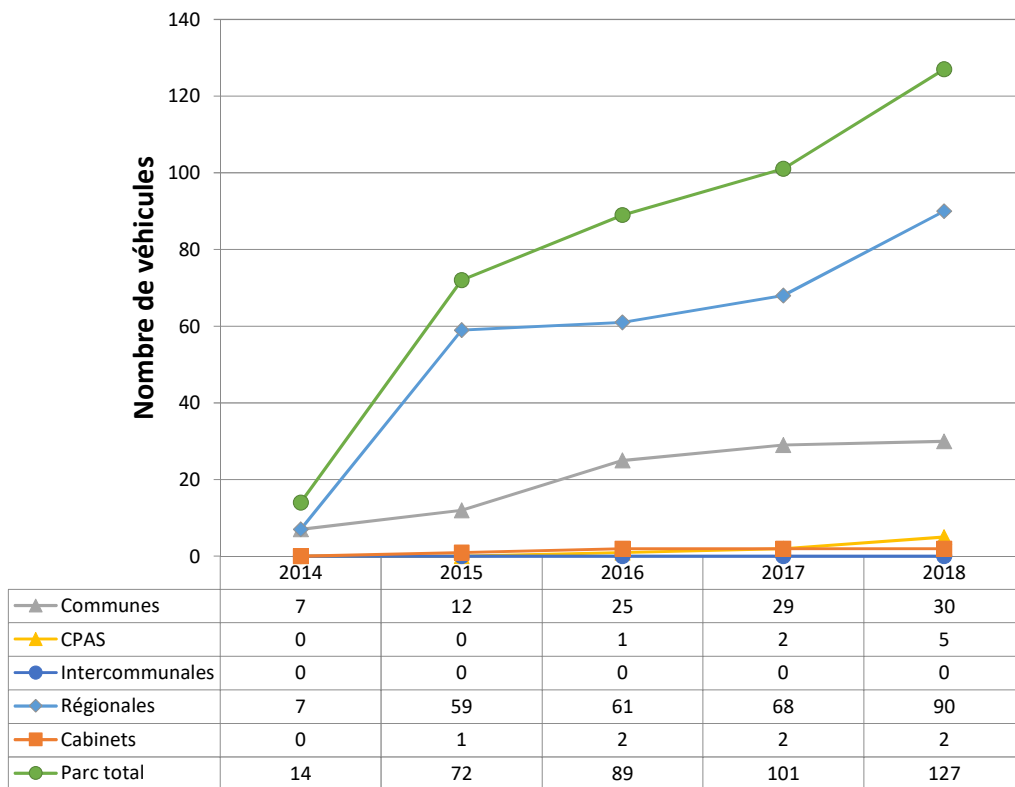


Figure 20 : Evolution du nombre total de Véhicules électriques à batterie (VEB) - voitures personnelles - par groupe de pouvoirs publics entre 2014 et 2018.

Evolution du nombre de VEB MPV

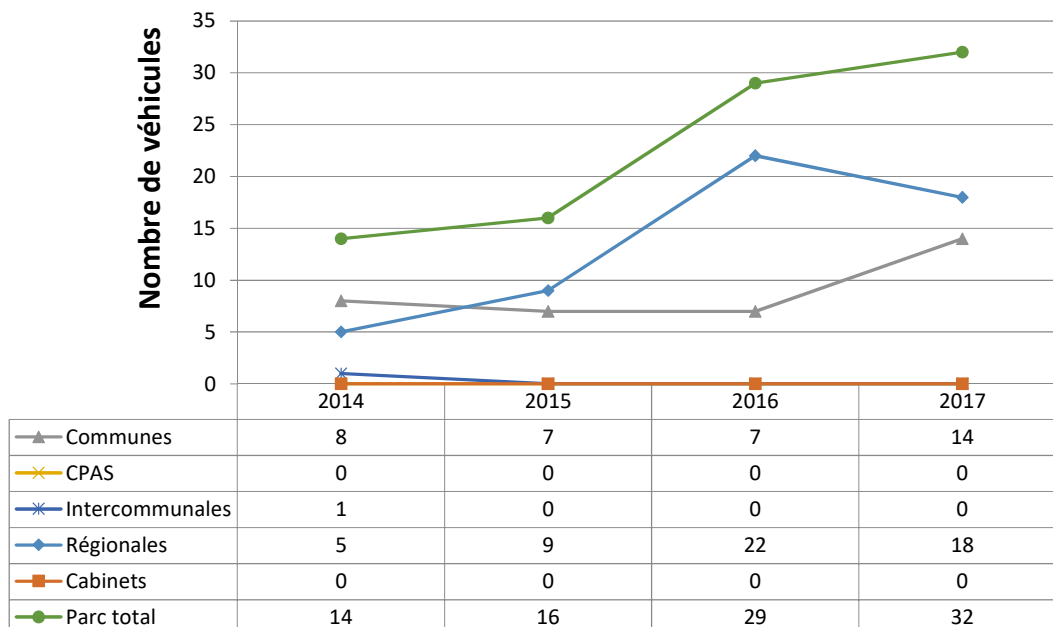
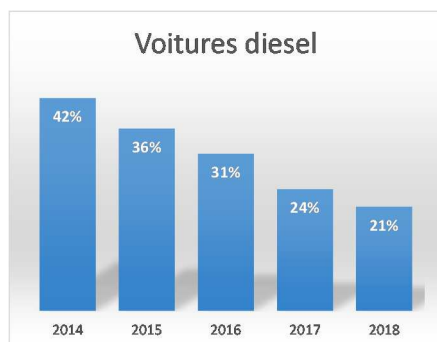


Figure 21: Evolution du nombre total de Véhicules électriques à batterie (VEB) - MPV - par groupe de pouvoirs publics entre 2014 et 2018.



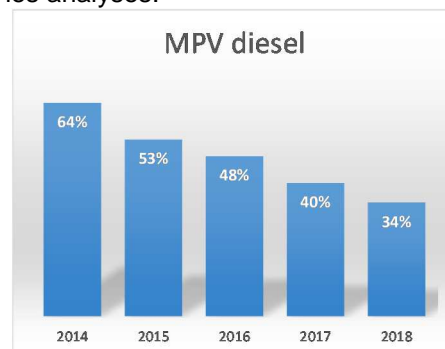
7. CONCLUSION

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 des 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 2018, ainsi qu'une comparaison avec les situations de 2017, 2016, 2015 et 2014. Ces données sont basées sur les rapports que les pouvoirs publics devaient transmettre à Bruxelles Environnement en janvier 2019, dans le cadre de l'exécution de l'Arrêté Exemplarité. Trois communes n'ont pas transmis de nouvelles données et, par ailleurs, les hôpitaux Iris ont été intégrés pour la première fois dans les analyses.

Les institutions publiques bruxelloises, avec 4127 véhicules, représentent moins de 1% du parc automobile bruxellois global. Les 'véhicules légers' (voitures et MPV) ont en moyenne 6,5 ans et se composent à 28% de véhicules au diesel. En Région bruxelloise, l'âge moyen est de 9,6 ans et on compte 53% de véhicules au diesel (voitures et MPV). On observe clairement une évolution vers moins de véhicules au diesel et plus d'essence. Cette tendance est valable aussi bien pour les voitures que pour les MPV.



Ecoscore global en moyen

Voitures: 72

MPV: 63

Les autorités bruxelloises présentent aussi de meilleures performances environnementales, avec un Ecoscore moyen de 67 (contre 62 pour la RBC - voitures et MPV confondus). En ce qui concerne les nouveaux véhicules légers, l'Ecoscore a augmenté de 11 points en moyenne depuis 2014, passant à une moyenne de 75 (contre 68 pour la RBC). Qui plus est, pas moins de 30% des nouvelles voitures et 15% des MPV sont entièrement électriques.

On peut déjà noter un effet clairement positif suite à l'introduction de l'arrêté auprès des autorités bruxelloises. En 2018, sur les 93 nouvelles voitures, seul 1 véhicule roule encore au diesel et 26% (24 véhicules) n'atteignent pas la valeur seuil de l'Ecoscore. Sur les 53 nouveaux MPV, il y a eu 5 voitures au diesel acquises et 21% ne respectent pas la valeur-seuil (11 véhicules). L'interdiction du diesel est bien respectée (mieux au niveau des voitures que des MPV) mais le respect des valeurs seuils de l'Ecoscore s'avère compliqué, comme l'année précédente, même si l'on note une légère amélioration au niveau des voitures.

Véhicules Électriques à Batterie

30% des nouvelles voitures

17% des voitures en totale

Une Zone de Basses Emissions (LEZ) est en vigueur sur le territoire bruxellois depuis le 1^{er} janvier 2018. Fin 2018, 2 véhicules (minibus) non autorisés étaient encore en circulation (probablement grâce à une dérogation). Avec le durcissement des critères d'accès en 2019, 26 véhicules au total (soit 1% des véhicules concernés des pouvoirs publics bruxellois) ne seront plus autorisés, ce qui portera le nombre à 205 véhicules (7 %) en 2020. Le remplacement naturel des flottes des pouvoirs publics pourra compenser provisoirement ce glissement mais il est important que les pouvoirs publics tiennent compte, dans leurs futurs achats de véhicules, des critères d'accès à venir, ainsi que de l'annonce d'une sortie du diesel d'ici 2030 (et de l'essence dans une phase ultérieure).

Bruxelles Environnement propose des formations spécifiques pour accompagner les pouvoirs publics dans ce passage à des véhicules plus écologiques et un 'Roadshow VE' est organisé régulièrement (2015-2016-2017). Cet événement permet aux autorités et aux entreprises bruxelloises de découvrir les différents types de véhicules électriques et les infrastructures de recharge, mais aussi de les tester. Toutes sortes d'informations utiles et d'outils sont aussi disponibles sur le site Internet de Bruxelles Environnement. Bruxelles Environnement a lancé en 2018 une centrale d'achat pour le leasing de véhicules électriques et hybrides 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.



INFO	 bruxelles environnement .brussels	02 775 75 75 WWW.ENVIRONNEMENT.BRUSSELS
-------------	---	--

Rédaction: N. Sergeant

Comité de lecture: E. Vandezande, A. Gerard

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

