

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

Evaluation des performances environnementales des flottes en 2015



FÉVRIER 2017

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

1. INTRODUCTION	3
2. L'ARRETE 'EXEMPLARITE'	3
2.1. Critères pour le choix du véhicule.....	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
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. Performances environnementales de la flotte globale et de la nouvelle flotte (Ecoscore).....	9
5.6. Conformité à l'Arrêté Exemplarité	10
5.7. Usage des véhicules.....	11
5.8. Achat versus Leasing.....	12
6. COMPARAISON DES FLOTTES EN FONCTION DU TYPE D'INSTITUTION PUBLIQUE	13
6.1. Catégories de véhicules.....	13
6.2. Performances environnementales des flottes.....	15
6.3. Conformité à l'Arrêté Exemplarité	16
6.4. Véhicules électriques à batterie	17
7. CONCLUSION	18



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 fines particules 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 deuxième fois par les pouvoirs publics bruxellois, en application de l'arrêté. Il s'agit donc de la composition des parcs automobiles au 31 décembre 2015 et des véhicules qui ont été mis en service en 2015. Etant donné que certaines décisions d'achat de véhicules mis en service en 2015, ont été prises par les autorités avant l'entrée en vigueur de l'arrêté (août 2014), 2015 est encore considérée dans une certaine mesure comme une année de transition. A partir de 2016, on considère toutefois que l'arrêté est connu et qu'ils ont eu suffisamment de temps pour l'appliquer. Les données de ce rapport d'évaluation peuvent déjà être comparées à celles du rapport précédent, tout en tenant compte du fait que 2014 fut la première année d'application de l'arrêté et qu'en outre, tous les pouvoirs publics n'ont pas remis les rapports demandés.

Dans le présent rapport, les résultats sont d'abord présentés pour le parc global de tous les pouvoirs publics concernés (Chapitre 5), après quoi ils sont comparés par groupe d'institutions similaires au Chapitre 6. Le Chapitre 7 propose les conclusions.

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 2015, la valeur-seuil de l'Ecoscore était de 71 et de 64 pour les MPV. Les valeurs seuils augmentent d'un point par an.

Il n'y a pas d'Ecoscore-seuil pour les **camionnettes et camions**, mais on demande qu'ils répondent au moins à la norme Euro en vigueur, voire à la norme Euro la plus élevée. Cela signifie au moins Euro 5 pour les camionnettes (Euro 6 en vigueur à partir du 1/9/2014 pour les nouveaux types de véhicules de classe I et à partir du 1/9/2015 pour les classes II et III) et Euro VI pour les camions.

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



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 s, 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 fines particules (PM₁₀).

Etant donné que l'Arrêté 'Exemplarité' a été publié le 22 juillet 2014 pour entrer en vigueur 10 jours plus tard, nous tenons compte du fait que les véhicules dont le cahier des charges et l'attribution sont antérieurs à cette date, ne tombent pas encore sous le coup des dispositions de l'arrêté.

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 :

- une analyse de la composition du parc automobile (notamment les Ecoscores) et de son utilisation (notamment le nombre de kilomètres parcourus) ;
- 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 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.

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.

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 (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 CESRBC³, d'Evoliris, du Fonds de la Politique de l'eau, de l'ADT⁴, de l'ERAP⁵, de l'ABEA⁶ (Centre urbain) et du Fonds de Refinancement des Trésoreries communales. Ces institutions ne sont pas comptabilisées avec les 18 institutions régionales.

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

Contrairement au rapport d'évaluation précédent, les **associations de CPAS** ont aussi été prises en compte. Sur les six associations connues⁷, deux (Wolu-Facilities et Ateliers des Tanneurs) ont indiqué ne pas avoir de flotte.

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

4. RÉACTION DES INSTITUTIONS CONCERNÉES

Au total, 65 institutions nous ont transmis le rapport annuel relatif à la flotte de 2015. Nous n'avons toutefois reçu aucune donnée de la part des 7 institutions suivantes :

- la Ville de Bruxelles ;
- la Commune d'Ixelles (2014 et 2015) ;
- le CPAS de Forest (2014 et 2015) ;
- le CPAS d'Etterbeek (2014 et 2015) ;
- Atrium (2014 et 2015) ;
- ASBL Sin-Energie ;
- Maisons de Quartier.

Sur les 72 institutions, seules 25 ont respecté le délai de remise du rapport (avant le 31 janvier 2016).

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

- Un e-mail le 29/02/2016 ;
- Une lettre recommandée le 25/03/2016 ;
- Un e-mail le 14/06/2016 ;
- Une lettre ministérielle le 07/10/2016.

Les analyses du présent rapport d'évaluation portent donc sur 65 institutions :

- 17 communes de la RBC ;
- 19 CPAS et associations ;
- 3 intercommunales ;
- 17 institutions régionales ;
- 8 cabinets ;
- le Parlement de la RBC.

Sur les 7 institutions manquantes, nous connaissons toutefois la composition de la flotte de la Ville de Bruxelles pour 2014. 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 (6%), ce qui fait que la flotte globale des pouvoirs publics bruxellois est sous-estimée.

³ Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale

⁴ Agence de Développement territorial

⁵ Ecole régionale d'Administration publique

⁶ Agence bruxelloise de l'Energie

⁷ 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

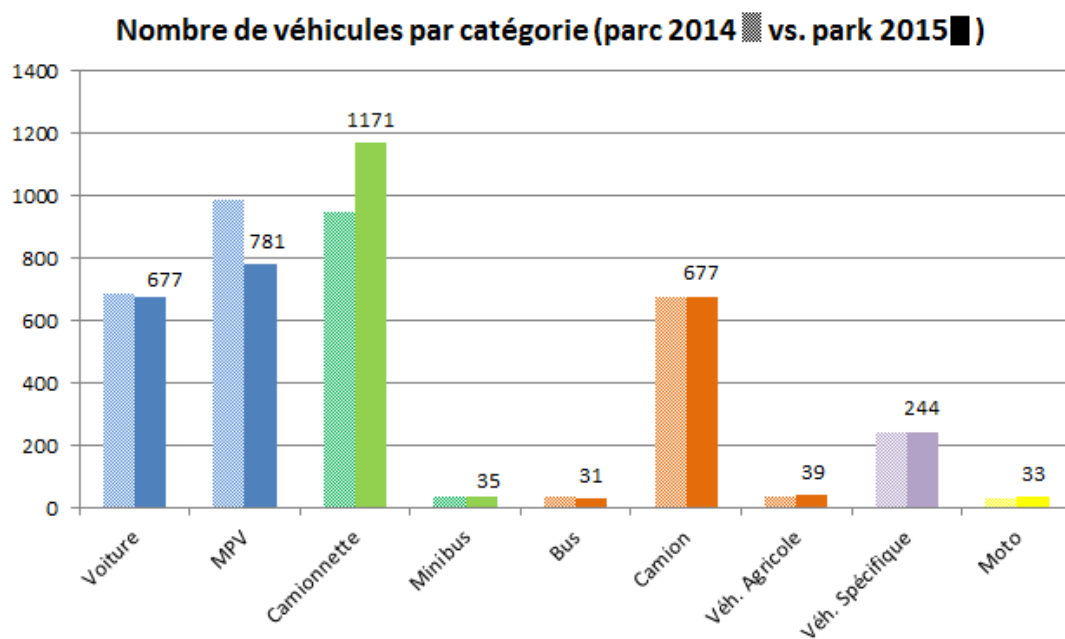
5.1. Catégories de véhicules

Si nous considérons l'ensemble des flottes de toutes les institutions concernées, nous arrivons à une flotte globale (connue) de 3688 véhicules. La composition par catégorie de véhicule est reproduite dans la figure ci-dessous. Les voitures et les MPV constituent le groupe le plus important, avec 1458 véhicules 'légers'. A cela, viennent s'ajouter 1206 camionnettes et minibus, 747 véhicules 'lourds' (camions, bus, véhicules agricoles), 244 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 pas d'informations complètes à leur sujet.

Par rapport à 2014, ce rapport d'évaluation porte sur un nombre similaire mais légèrement inférieur de véhicules (une différence de 43 unités) et on assiste à un glissement de la catégorie MPV vers les camionnettes (environ 200 véhicules).



A titre comparatif : la flotte globale immatriculée en RBC⁸ comptait 600.000 véhicules en 2015 (chiffre arrondi), dont quelque 487.000 véhicules légers, 2.000 bus et 70.000 véhicules lourds. Le parc des pouvoirs publics bruxellois représente donc moins de 1% du parc bruxellois immatriculé.

5.2. Age moyen

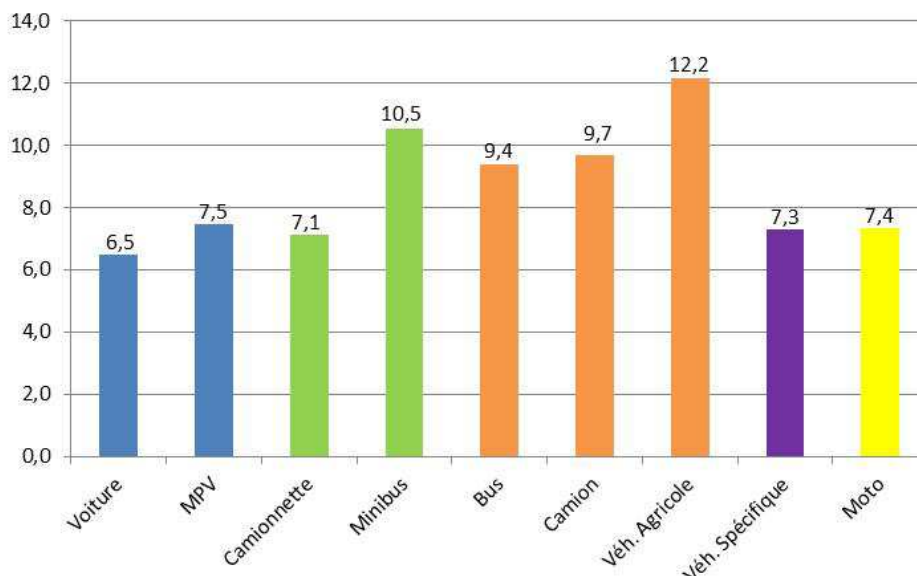
L'âge moyen de la flotte des pouvoirs publics bruxellois en 2015 est de 7,7 ans (0,1 an de moins qu'en 2014). Cela correspond plus ou moins à l'âge moyen des MPV (7,5 ans). Les véhicules les plus anciens de la flotte sont les véhicules agricoles (12,2 ans) et les minibus (10,5 ans). Les camions et les bus restent eux aussi plus longtemps dans la flotte que la moyenne globale, à savoir 9,5 ans environ. Les camionnettes, véhicules spécifiques et MPV ont un âge moyen de 7 ans. Les voitures sont les plus jeunes, avec une moyenne de 6,5 ans.

Dans la flotte de 2014, les voitures avaient en moyenne 1 an de plus. Ce rajeunissement est probablement dû au recours accru à des contrats de leasing pour cette catégorie. Dans les autres catégories de véhicules, il y a peu de différence au niveau de l'âge moyen par rapport à 2014.

⁸ Parc de véhicules à moteur au 01/08/2015 immatriculés en RBC ; données provenant de l'IBSA et du SPF Economie. Les types de véhicules y sont définis et regroupés différemment.



2015 - Age moyen par catégorie (an)



A titre de comparaison : 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 8,9 ans en 2015⁹. Les véhicules 'légers' des flottes publiques bruxelloises sont donc en dessous (7,0 ans).

5.3. Répartition des normes Euro

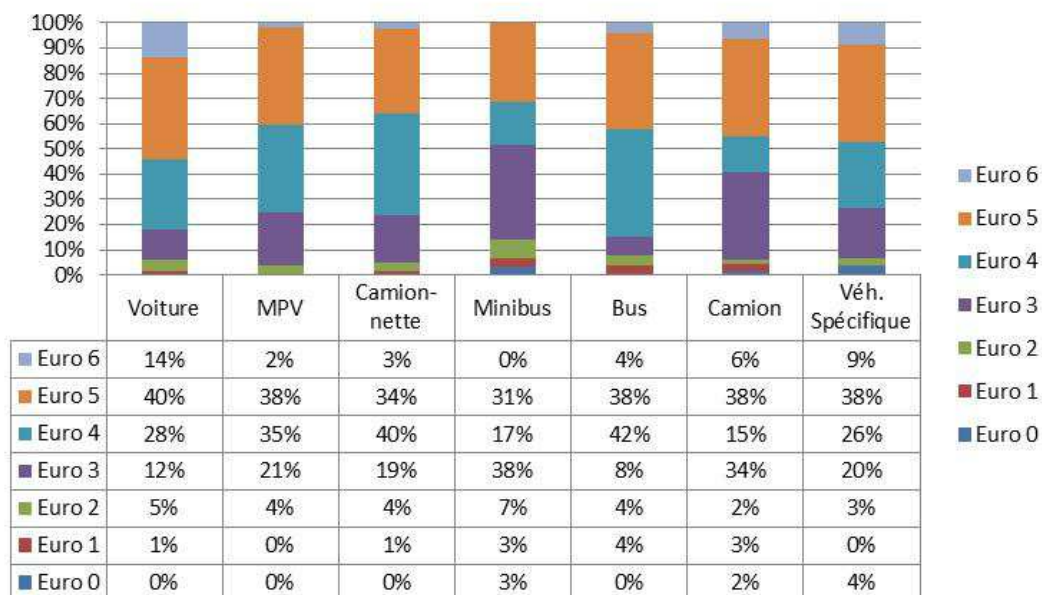
La norme Euro d'un véhicule indique le niveau maximum que peuvent atteindre certains polluants. Etant donné que la norme Euro évolue dans le temps et que les nouveaux véhicules doivent obligatoirement la respecter, il y a un lien direct avec l'âge du véhicule. Les données des flottes ont dès lors été 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 indique la répartition des normes Euro par catégorie de véhicules pour la flotte des pouvoirs publics bruxellois. La majorité des véhicules 'légers' (voitures et MPV), des camions et véhicules spécifiques font déjà partie des véhicules Euro 5 (environ 40%), suivi par les véhicules Euro 4. En 2014, la situation était inversée pour les véhicules légers. En ce qui concerne les camionnettes et les bus, la norme Euro 4 reste la catégorie dominante.

⁹ Beckx & Denys, 2016, « Analysis of the Belgian car fleet 2015 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, September 2016.



2015 - % véhicules par catégorie et norme Euro



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 un an. La part de diesel dans cette catégorie a dès lors baissé de 42 à 34%. On remarque clairement à cet égard que les flottes publiques sont déjà passées aux voitures électriques, avec une part de 11% (6% à l'électricité verte) des voitures, alors qu'elle n'était encore que de 2% l'année précédente. En chiffres absolus, on parle de 72 voitures électriques à batterie. 17% des voitures sont en outre des hybrides (essence), soit 6% de plus que l'an passé.

En ce qui concerne les **MPV**, on constate que la majorité roule encore au diesel (52%), même si cette part a déjà bien diminué au profit de l'essence (laquelle est passée de 32 à 44%). Les technologies alternatives sont peu représentées dans cette catégorie (2% LPG, 1% CNG, 2% électrique, 1% hybride).

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 entièrement électriques.

A titre comparatif : Les 'véhicules légers' (voitures et MPV confondus) des pouvoirs publics bruxellois comportent une part de 44% de diesel. En 2015, la part de voitures au diesel sur toute la flotte bruxelloise était de 61%. Pour les voitures de particuliers en RBC, cette part était de 49% et pas moins de 84% pour les voitures de société¹⁰.

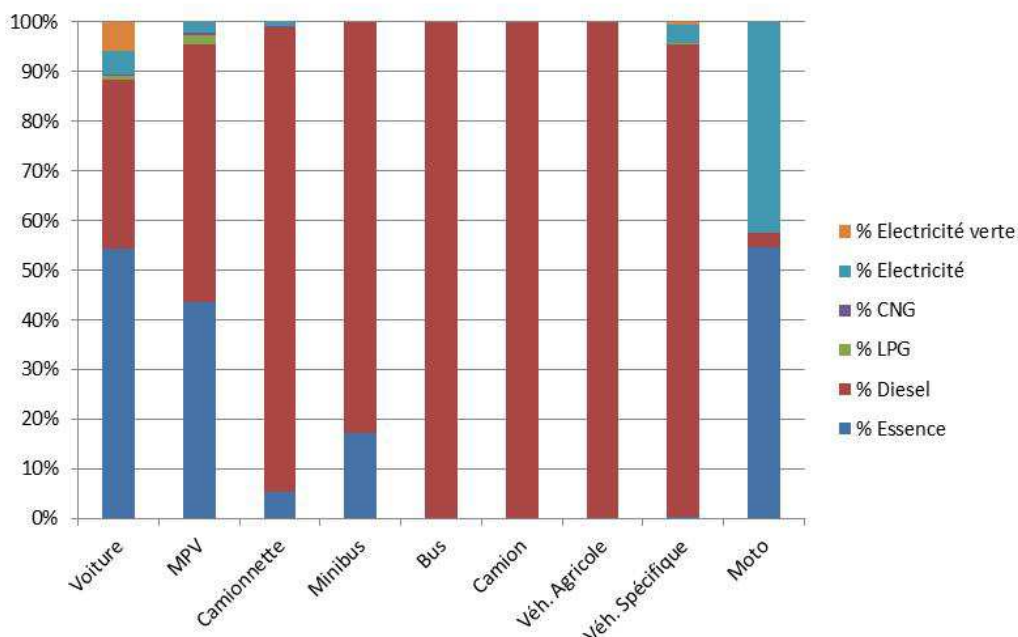
Les **camionnettes** et les **minibus** roulent en grande partie au diesel, mais 5% de camionnettes et 17% de minibus dans les flottes publiques roulent tout de même à l'essence, ce qui fait que ces proportions restent assez stables. On compte en outre 10 camionnettes totalement électriques (de type 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 10 véhicules électriques, 1 à l'essence et 1 au LPG dans cette catégorie. Dans la catégorie des motos, on a un peu plus de véhicules à l'essence que de véhicules électriques.

¹⁰ Beckx & Denys, 2016, « Analysis of the Belgian car fleet 2015 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, September 2016.



2015 - Véhicules par catégorie et type de carburant



5.5. Performances environnementales de la flotte globale et de la nouvelle flotte (Ecoscore)

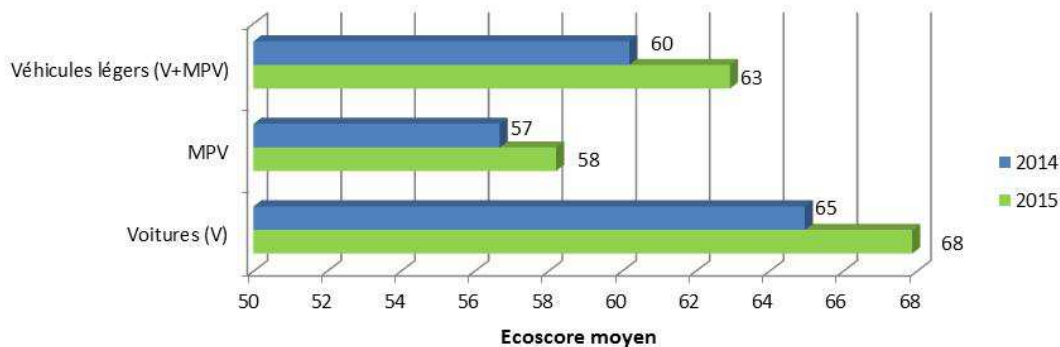
La meilleure façon de traduire les performances environnementales d'un véhicule et d'une flotte est l'Ecoscore. La base de données Ecoscore (www.ecoscore.be) comprend les Ecoscores de (presque) toutes les voitures et MPV disponibles sur le marché belge. Des Ecoscore-seuils figurent dans l'Arrêté Exemplarité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

Les véhicules 'légers' (voitures et MPV pris ensemble) de la **flotte globale des pouvoirs publics bruxellois** ont un Ecoscore moyen de 63, soit une augmentation de 3 points par rapport à l'année précédente. Pour les voitures, l'Ecoscore moyen est passé de 65 à 68 en 2015 et pour les MPV, de 57 à 58. L'introduction de l'arrêté Exemplarité est donc à l'origine d'une amélioration plus rapide des performances environnementales du parc automobile (normalement, 1 point d'amélioration en moyenne par an).

A titre comparatif : Si l'on compare ces scores à la moyenne de toute la flotte bruxelloise (voitures et MPV compris), on voit que le parc automobile des pouvoirs publics bruxellois a une meilleure moyenne, avec 5 points de plus (cf. Ecoscore moyen de 58 pour toute la Région)¹¹.

Le parc global comporte aussi 4% de véhicules hybrides (153 véhicules). Cette technologie se retrouve surtout dans les voitures (17%), les bus (10%) et les motos (39%). Comparé à la flotte de 2014, la part de véhicules hybrides a augmenté de 2% (91 au total).

Parc global des pouvoirs publics bruxellois



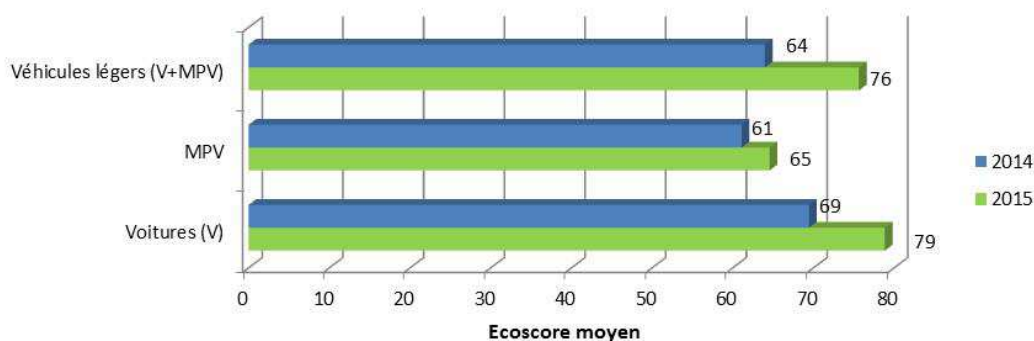
¹¹ Beckx & Denys, 2016, « Analysis of the Belgian car fleet 2015 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, September 2016.



L'Ecoscore moyen des **voitures mises pour la première fois en service** dans la flotte de 2015 est évidemment plus élevé que celui du parc global. Les nouveaux 'véhicules légers' ont un Ecoscore moyen de 76, soit une augmentation de pas moins de 12 points sur un an. Cette augmentation est la plus forte au niveau des voitures nouvellement mises en service (en moyenne 79, soit 10 points de plus que l'année précédente), grâce au grand nombre de voitures électriques à batterie (37% des voitures s). Au niveau des **MPV**, la moyenne est aussi passée de 61 à 65 en 2015. Ces chiffres indiquent que l'arrêté Exemplarité a clairement un impact positif sur l'amélioration des performances environnementales des flottes publiques.

A titre comparatif : Les 'véhicules légers' nouvellement immatriculés sur l'ensemble de la Région bruxelloise avaient un Ecoscore de 66 en 2015¹². Les pouvoirs publics bruxellois ont donc une avance de 10 points environ et font donc globalement mieux en moyenne.

Nouveaux véhicules des pouvoirs publics bruxellois



5.6. Conformité à l'Arrêté Exemplarité

Depuis l'entrée en vigueur de l'Arrêté en août 2014, les véhicules nouvellement mis en service doivent répondre à un Ecoscore-seuil. Les voitures doivent avoir au moins 71 et les MPV 64 pour l'année 2015. Elles ne peuvent en outre pas être équipées d'un moteur au diesel (à l'exception des véhicules ministériels, auxquels s'appliquent aussi une valeur-seuil inférieure).

Nous voyons toutefois que sur les 155 nouvelles voitures mises pour la première fois en service en 2015 :

- 8% (13 voitures) sont équipés d'un moteur au diesel (soit 37% de moins qu'en 2014) ;
- 12% (19 voitures) ont un Ecoscore inférieur à la valeur-seuil (soit 41% de moins qu'en 2014).

On voit par ailleurs que parmi les nouvelles voitures, il y a 58 voitures électriques, ce qui signifie que pas moins de 37% des voitures nouvellement acquises en 2015 étaient entièrement électriques. Il convient de noter à cet égard que l'achat de 30 voitures électriques par le SPRB a largement contribué à ces résultats.

Sur les 51 MPV mis pour la première fois en service en 2015, la part non conforme à l'arrêté est encore légèrement supérieure :

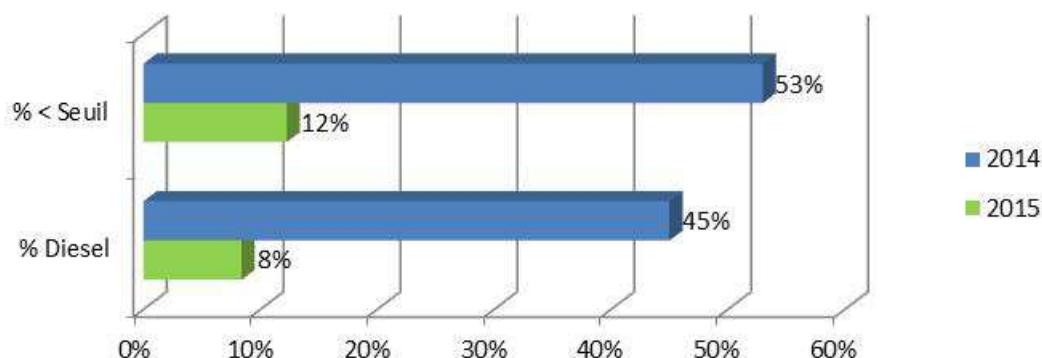
- 25% (13 véhicules) sont équipés d'un moteur au diesel (soit 26% de moins qu'en 2014) ;
- 35% (18 véhicules) ne respectent pas la valeur-seuil (soit 19% de moins qu'en 2014).

On compte en outre 2 véhicules électriques à batterie parmi les MPV mis pour la première fois en service.

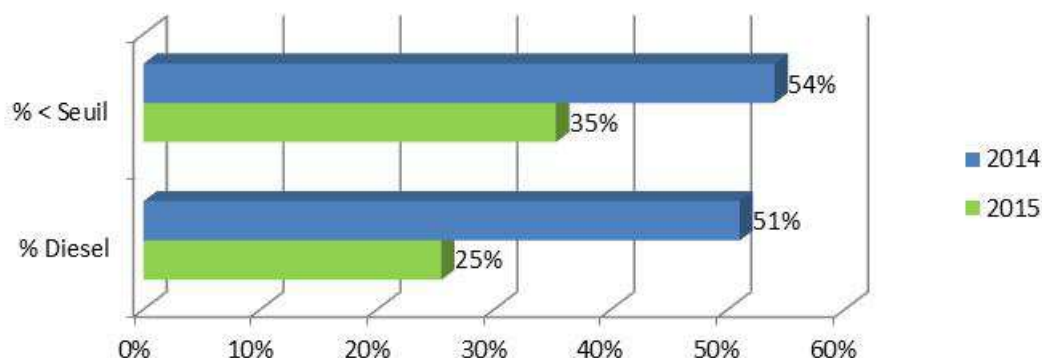
¹² Hooftman, 2016, « Indicators for the 2015 new and second-hand car fleet in Belgium and the Regions », Final Report, VUB-MOBI, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, September 2016.



Parc des nouvelles voitures



Parc des nouveaux MPVs



Les chiffres susmentionnés indiquent clairement que l'arrêté Exemplarité est mieux suivi que l'an passé et que le nouveau parc automobile a subi des changements profonds.

C'est ainsi que l'on voit que la part des nouveaux véhicules au diesel est passée de 45 à 8% au niveau des 'voitures' et de 51 à 25% pour ce qui est des 'MPV'. En 2015, un nombre remarquable de voitures électriques à batterie ont également été mises en service, pas moins de 58, soit 37% des nouvelles voitures (contre 4 voitures, soit 10% en 2014).

Pour les deux critères (Ecoscore-seuil et interdiction du diesel), nous constatons donc que 12% des voitures et 35% des MPV ne sont pas encore conformes aux dispositions de l'Arrêté Exemplarité. Cela signifie que 82% des véhicules nouvellement acquis (VP et MPV) sont conformes à l'arrêté, soit une amélioration de 46% par rapport à l'année précédente.

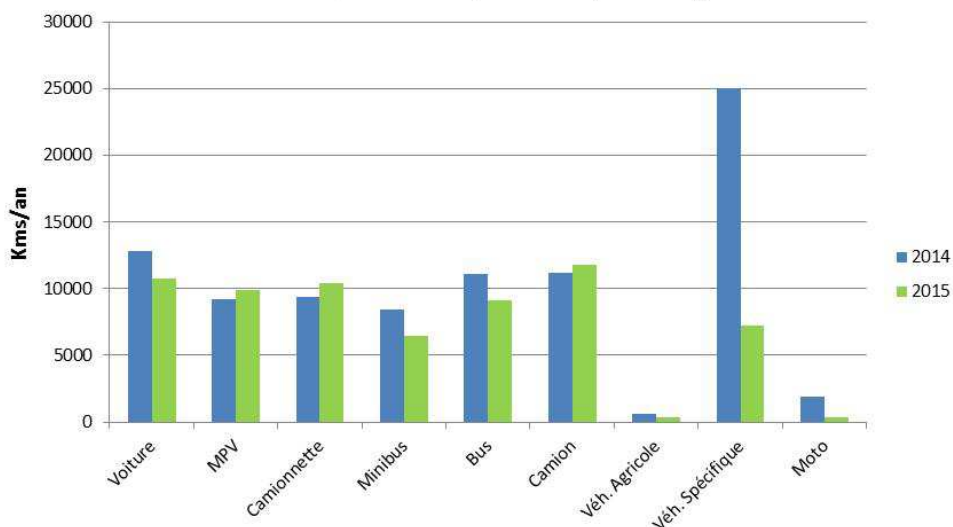
Au niveau des pouvoirs publics, on constate que sur les 29 institutions publiques qui ont mis en service de nouvelles voitures ou de nouveaux MPV en 2015, 19 (66%) ont appliqué correctement les deux critères.

Nous remarquons par ailleurs que les comparaisons avec la flotte de 2014 doivent être prises avec précaution étant donné que l'arrêté n'est entré en vigueur qu'en août 2014. Des véhicules ont dès lors été mis en service en 2014 alors que l'arrêté n'était pas encore d'application.

5.7. 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 2015. Ces informations n'ont toutefois pas été communiquées pour 21% de tous les véhicules. Pour certaines catégories de véhicules, ce n'était même pas indiqué pour plus de la moitié des véhicules (en particulier les véhicules agricoles et les véhicules spécifiques). Les résultats présentés dans la figure ci-dessous doivent dès lors être considérés comme indicatifs puisque basés sur des données partielles.

Kilomètres parcourus par an et par catégorie



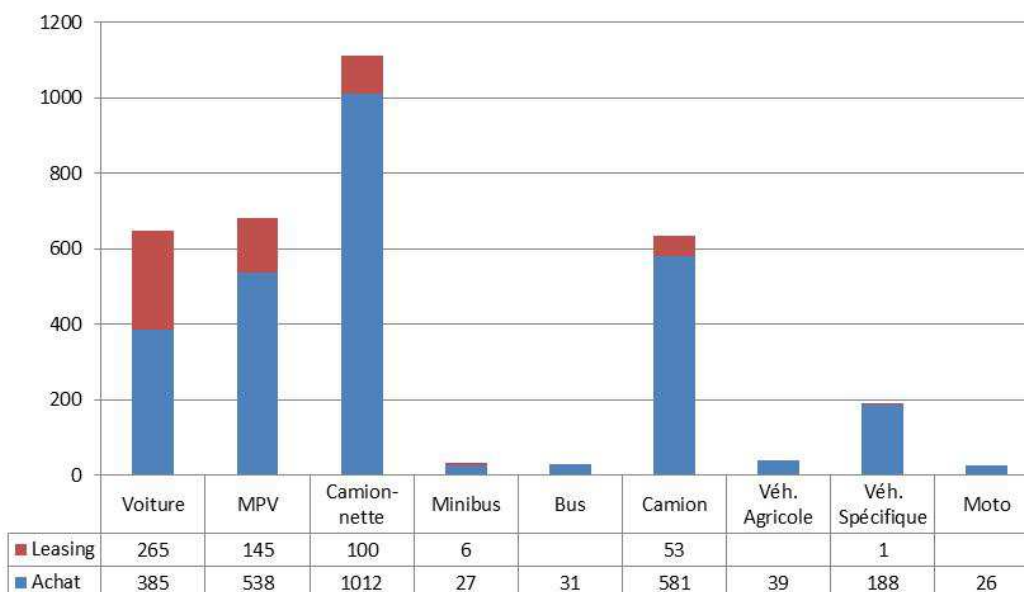
L'utilisation moyenne du parc de véhicules des autorités bruxelloises s'élève à 10.172 km par an. Les voitures parcourent en moyenne plus de kilomètres que la moyenne, avec environ 11.000 km. Les camionnettes et les MPV restent légèrement en-deçà, avec environ 10.000 km/an. Ce sont surtout les camions qui sont sollicités, avec plus de 12.000 km/an en moyenne. Contrairement aux données de la flotte de 2014, les véhicules spécifiques sont beaucoup moins utilisés. Ce phénomène est probablement dû à une confusion entre les kilomètres annuels et le kilométrage total.

5.8. 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 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 41% de ce type de véhicules (contre 31% en 2014). Pour les MPV et les camionnettes, le taux est respectivement de 16 et 9%. Pour les camions, le leasing est choisi dans 8% des cas et pour les minibus, dans 18% (mais cela correspond seulement à 6 véhicules).

2015 - Nombre de véhicules: Achat ou Leasing



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, 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 (408 véhicules). Hydrobru et Cremabru ont une très petite flotte, de respectivement 4 et 2 véhicules. 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. Seule une institution (Atrium) ne nous a pas transmis de rapport mais nous supposons que cela a peu d'impact sur les résultats globaux.

Sur ces 17 institutions, 5 disposent d'une flotte de plus de 100 véhicules, à savoir :

- Agence Bruxelles Propreté (743 véhicules) ;
- STIB¹³ (283 véhicules – hors bus, trams et métros) ;
- SIAMU¹⁴ (192 véhicules) ;
- Bruxelles Environnement (138 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.

6.1. Catégories de véhicules

Les institutions régionales constituent le groupe le plus important en termes de taille de flotte avec leurs 1585 véhicules. Les communes disposent toutefois aussi une flotte importante de 1464 véhicules¹⁵. Les autres groupes sont nettement plus petits, à savoir 414 véhicules pour les intercommunales, 183 pour les CPAS et 44 pour les cabinets. Au niveau des CPAS, des intercommunales et des cabinets, on constate une augmentation du nombre de véhicules par rapport à 2014 alors qu'au niveau des institutions régionales et des communes, il s'agit plutôt d'une diminution.

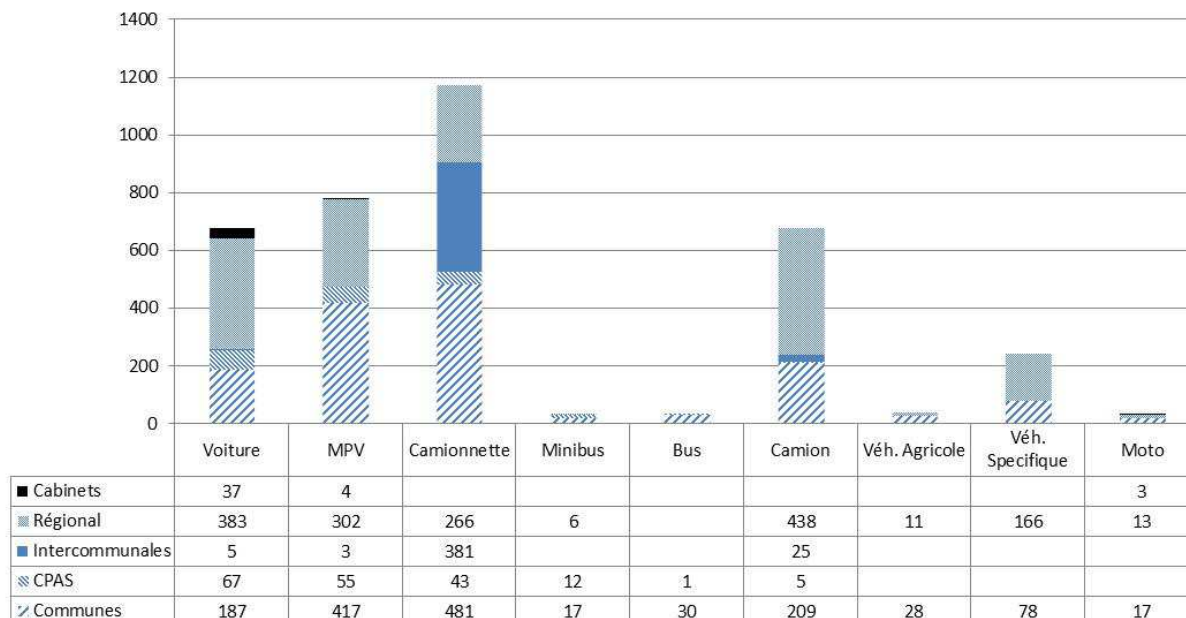
¹³ Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB)

¹⁴ Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente (SIAMU)

¹⁵ Il convient de noter à cet égard que le parc automobile de la commune de Ixelles n'est pas repris (parce que nous n'avons pas reçu de données).

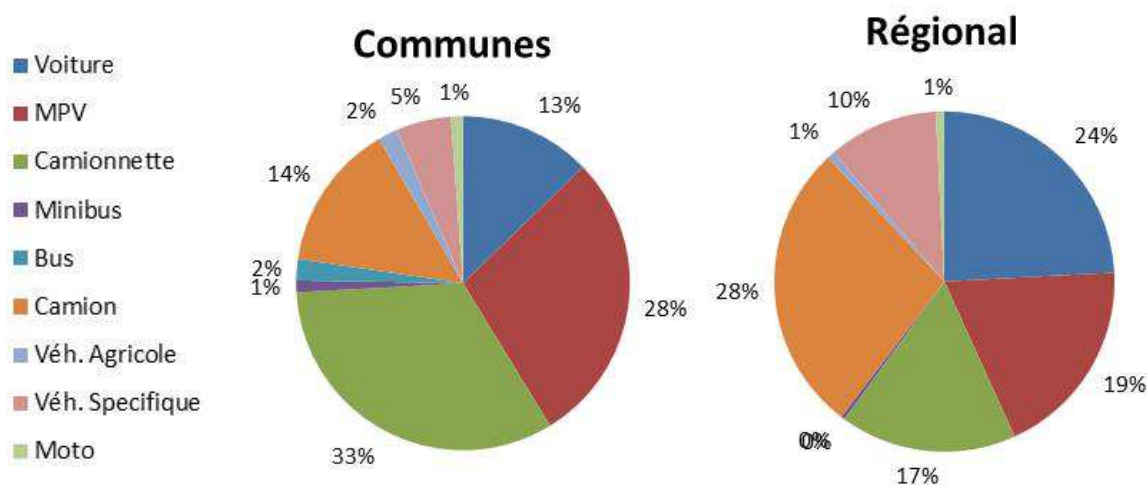


2015 - Nombre de véhicules par catégorie



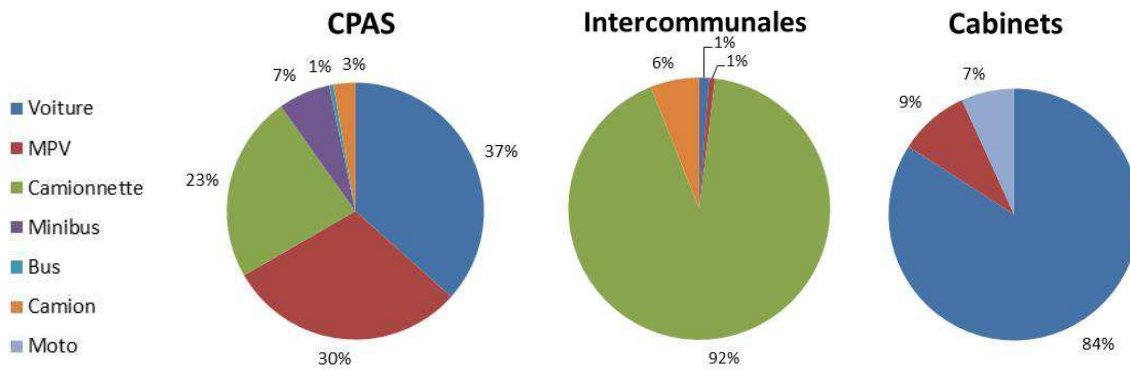
Les figures ci-dessous indiquent l'existence de différences importantes dans la composition des parcs automobiles des divers groupes. La flotte des communes se compose pour environ 1/3 de camionnettes, 1/3 de MPV, 1/6 de camions et 1/6 de voitures.

Dans les institutions régionales, la flotte se compose pour environ 1/4 de camions et 1/4 de voitures, puis 19% de MPV, 17% de camionnettes et 10% de véhicules spécifiques.



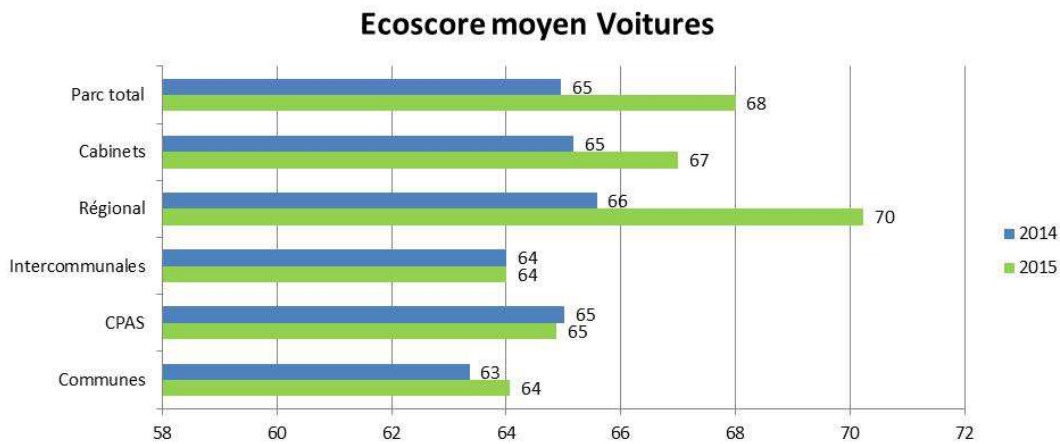
Dans les CPAS, la répartition est pratiquement identique entre les voitures, les MPV et les camionnettes. Dans les intercommunales, la flotte se compose presque exclusivement de véhicules utilitaires (à savoir des MPV et des camionnettes) et dans les cabinets, on comptabilise 84% de voitures, 9% de MPV et 7% de motos.





6.2. Performances environnementales des flottes

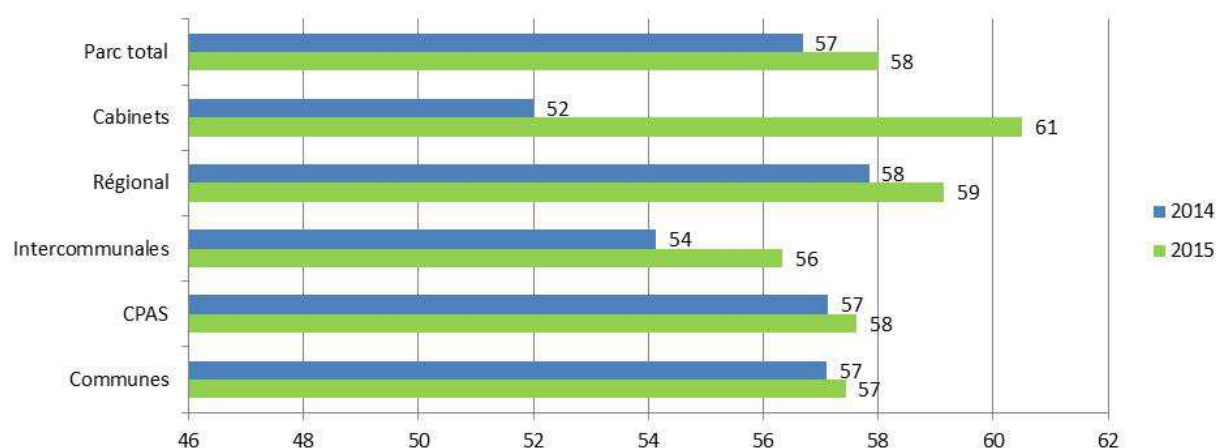
Par rapport à l'Ecoscore moyen des **voitures** de tous les pouvoirs publics bruxellois (68), seules les voitures des pouvoirs publics régionaux font mieux (70 en moyenne). Les voitures des cabinets se situent juste sous cette moyenne (67), suivies des CPAS, des communes et des intercommunales (resp. 65, 64 et 64 en moyenne). Par rapport à 2014, la meilleure amélioration de la flotte concerne les institutions régionales, grâce à l'influence positive du grand nombre de voitures électriques dans ces flottes. On note au moins une stagnation, voire une amélioration de l'Ecoscore moyen pour chaque groupe d'institutions publiques.



En ce qui concerne les **MPV**, ce sont les cabinets qui ont le meilleur Ecoscore moyen (61), suivis des institutions régionales (59), tous deux faisant mieux que la moyenne globale des pouvoirs publics bruxellois (58). Les CPAS ont exactement la même moyenne, tandis que les communes et les intercommunales sont juste en-dessous (resp. 57 et 56). La meilleure amélioration est observée au niveau des cabinets mais cela ne concerne que 4 véhicules. Dans les autres institutions, on note aussi chaque fois une amélioration des performances environnementales par rapport à la flotte de 2014.



Ecoscore moyen MPVs



6.3. Conformité à l'Arrêté Exemplarité

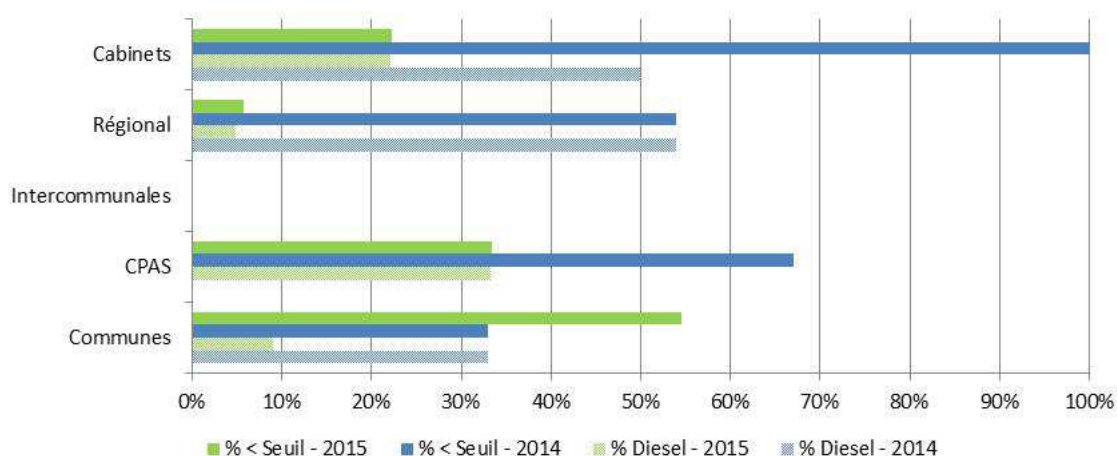
En 2015, 155 nouvelles **voitures** ont été mises en service par les pouvoirs publics bruxellois. Parmi celles-ci, 13 voitures (8%) roulent encore au diesel. La valeur-seuil de l'Ecoscore est en outre respectée pour 88% des voitures (136 voitures). Seuls 12% des nouvelles voitures ne répondent donc pas à ce critère.

En 2015, un quart des 51 nouveaux **MPV** étaient encore équipés d'un moteur au diesel (13 véhicules). Au total, 18 véhicules n'atteignaient pas le seuil de l'Ecoscore, ce qui représente 35% des nouveaux MPV. Par rapport aux voitures, les MPV ne respectent donc pas aussi bien les dispositions de l'arrêté Exemplarité.

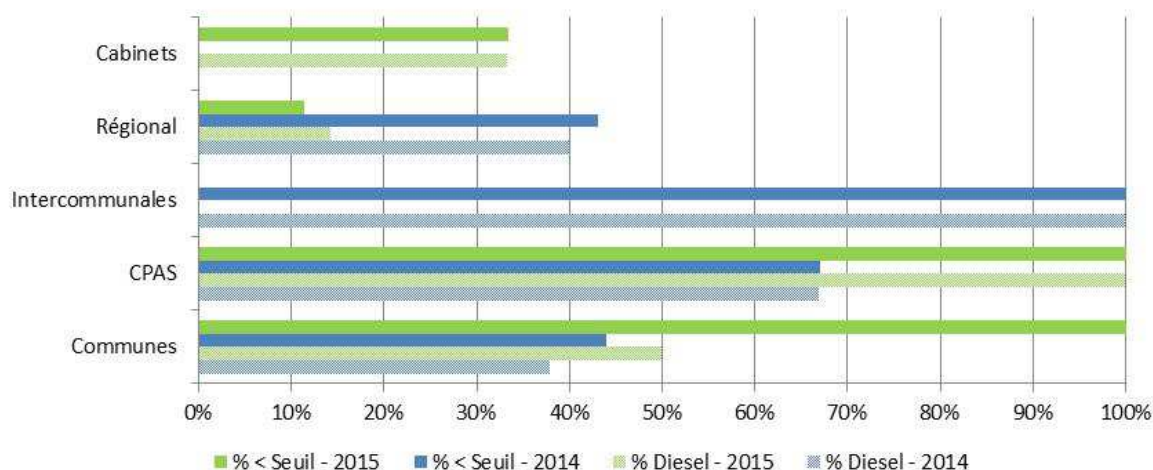
Le tableau ci-dessous donne un aperçu de ces données par groupe d'institutions publiques. Les graphiques ci-dessous illustrent l'évolution entre 2014 et 2015 au niveau de la part des nouveaux véhicules ne répondant pas aux critères environnementaux de l'arrêté.

	Voitures					MPVs				
	# nouveau	Diesel		< seuil		# nouveau	Diesel		< seuil	
		Nombre	%	Nombre	%		Nombre	%	Nombre	%
Communes	11	1	9%	6	55%	12	6	50%	12	100%
CPAS	12	4	33%	4	33%	1	1	100%	1	100%
Intercommunales	0	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0%
Régional	123	6	5%	7	6%	35	5	14%	4	11%
Cabinets	9	2	22%	2	22%	3	1	33%	1	33%
Parc total	155	13	8%	19	12%	51	13	25%	18	35%

Non-conformité Voitures



Non-conformité MPVs



6.4. Véhicules électriques à batterie

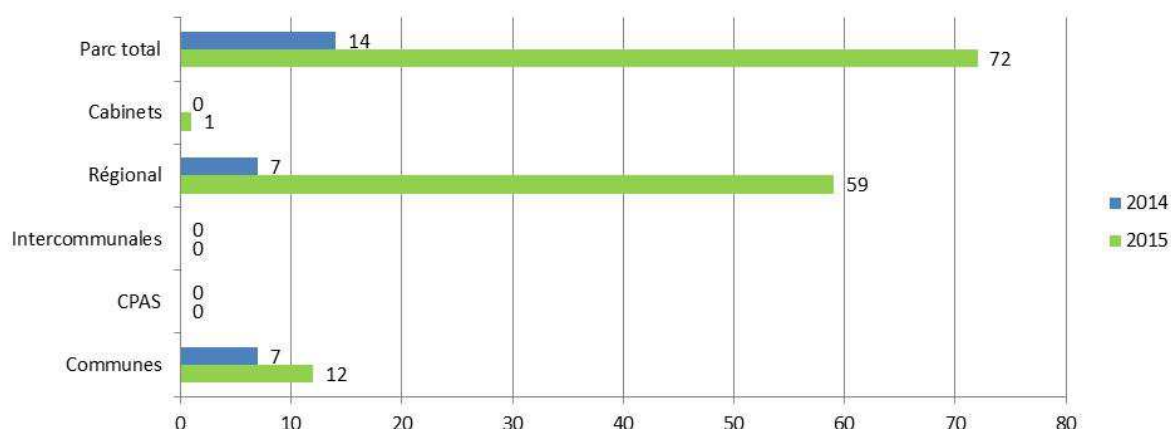
Les pouvoirs publics bruxellois comptent dans leur parc automobile au total 111 véhicules entièrement électriques¹⁶, soit 3% du parc. Ces Véhicules électriques à batterie (VEB) concernent principalement les voitures et les MPV (resp. 72 et 16 voitures), mais il y a aussi 14 cyclomoteurs, 10 camionnettes et 9 véhicules spécifiques entièrement électriques.

La flotte de 2014 comptait au total 65 véhicules entièrement électriques, dont 14 voitures électriques et 14 MPV. Le nombre de VEB a donc augmenté de pas moins de 71% sur un an.

A titre comparatif : La Région bruxelloise compte au total 517 VEB immatriculés (aussi bien des voitures que des MPV), soit 0,1% du parc total. Les institutions publiques bruxelloises ont une part de 6% en 2015 pour ces catégories de véhicules.

Les graphiques ci-dessous indiquent le nombre de VEB au niveau des voitures et des MPV et ce, pour les différents groupes d'institutions publiques. Les institutions régionales ont pris une sérieuse avance grâce à l'acquisition de 30 nouvelles voitures électriques en 2015 au SPRB, 12 à l'Agence Bruxelles Propreté et 9 à Bruxelles Environnement. Avec un total de 87 véhicules, les institutions régionales disposent ainsi de la plus grande flotte de VEB parmi les autorités bruxelloises. Les communes disposent quant à elles 32 VEB (dont 12 voitures et 7 MPV), les cabinets de 2 VEB (1 voiture et 1 cyclomoteur) et les intercommunales de 1 camionnette électrique. En 2015, les flottes des CPAS ne comptaient encore aucun VEB.

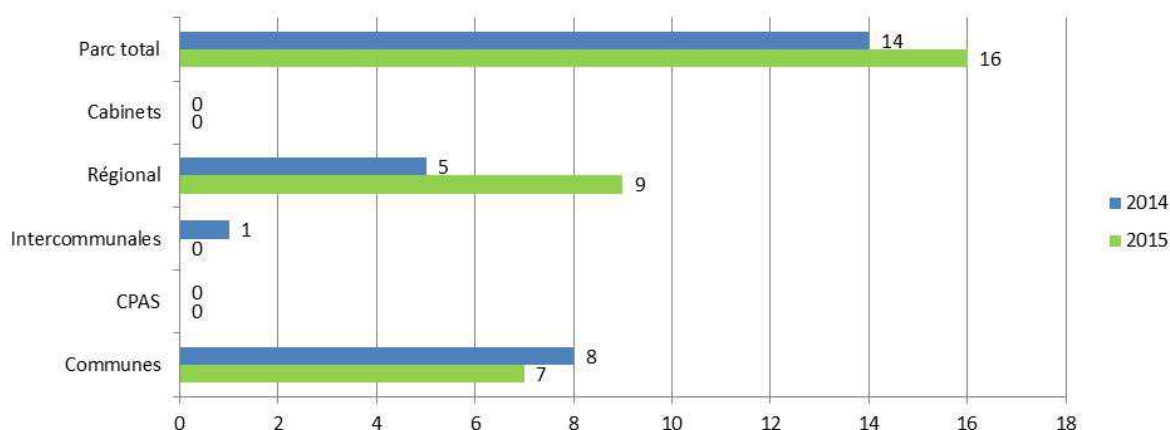
Nombre de VEB Voitures



¹⁶ Les vélos - et donc les vélos électriques - ne sont pas repris dans les analyses.



Nombre de VEB MPV



Au total, ce sont 58 nouvelles voitures électriques et 2 nouveaux MPV électriques qui ont été mis en service en 2015. En 2014, les chiffres étaient chaque fois de 4 respectivement. Pour 2015, 37% des nouvelles voitures étaient par conséquent déjà entièrement électriques. Pris globalement, c'est déjà supérieur à ce qui est imposé par l'arrêté Exemplarité (à considérer sur une période de 3 ans à partir de 2015).

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 2015, ainsi qu'une comparaison avec la situation de 2014. Ces données sont basées sur les rapports que les pouvoirs publics devaient transmettre à Bruxelles Environnement, au Gouvernement et au Parlement en janvier 2016, dans le cadre de l'exécution de l'Arrêté Exemplarité. Cependant, au moment de rédiger le présent rapport, 7 institutions n'avaient pas encore remis leur rapport. Mais dans certains cas, nous disposons du rapport de 2014.

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 44% de voitures au diesel. En Région bruxelloise, l'âge moyen est de 9 ans et on compte 61% de voitures au diesel. Les autorités bruxelloises présentent aussi de meilleures performances environnementales, avec un Ecoscore moyen de 63 (contre 58 pour la RBC). Il semblerait que l'arrêté Exemplarité produise déjà un effet positif visible au niveau des nouvelles voitures. En ce qui concerne les nouveaux véhicules légers, l'Ecoscore a augmenté de 12 points en moyenne, passant à une moyenne de 76 (contre 66 pour la RBC). Qui plus est, pas moins de 37% des nouvelles voitures sont entièrement électriques, ce chiffre étant fortement influencé par les nombres importants de VEB dans les institutions régionales.

Etant donné que l'arrêté Exemplarité n'est entré en vigueur qu'en août 2014, nous considérons 2014 comme une année de transition. Les procédures d'achat de véhicules sont parfois longues et de ce fait, l'achat de certains véhicules mis en service en 2015 est antérieur à l'entrée en vigueur de l'arrêté. Par conséquent, 2015 doit encore être considérée dans une certaine mesure comme une année de transition.

On peut toutefois déjà noter un effet clairement positif suite à l'introduction de l'arrêté auprès des autorités bruxelloises. En 2015, sur les 155 nouvelles voitures, seuls 8% roulent au diesel et 12% n'atteignent pas la valeur-seuil de l'Ecoscore. L'adaptation est un peu plus lente au niveau des MPV, où 25% roulent encore au diesel et 35% ne respectent pas la valeur-seuil. Cela signifie que 82% des nouvelles voitures et des MPV confondus sont déjà conformes aux dispositions de l'arrêté, soit près de 50% de plus qu'en 2014.

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 chaque année. 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 mettra aussi sur pied une centrale de marché 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.





INFO

bruxelles
environnement
.brussels

02 775 75 75
WWW.ENVIRONNEMENT.BRUSSELS

Rédaction : N. Sergeant

Comité de lecture : B. Bautmans, S. Hollander

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

