



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION DES STAKEHOLDERS SUR LA SORTIE DES MOTEURS À ESSENCE ET AU DIESEL

18 mars 2019

La Commission Régionale de la Mobilité a entendu le 25 février 2019, M. Damien Sury et Mme Alice Gérard (Bruxelles Environnement) venus présenter les résultats de la consultation des stakeholders sur la sortie des moteurs à essence et au diesel. La Commission a émis à l'unanimité l'avis suivant.

La Commission apprécie la large consultation des stakeholders mise en place. La plupart de ses membres y ont pris part. L'avis ne commente pas les avis remis, il attire l'attention sur quelques points à prendre en compte dans la poursuite du processus et dans les études à lancer.

La Commission réitère ses demandes d'une politique environnementale intégrée à la politique de mobilité et, en particulier, au futur plan de mobilité régional, Good Move. A cet égard, la Commission insiste sur les changements de mobilités souhaités dans Good Move et devant se réaliser par un ensemble cohérent de mesures allant de l'aménagement du territoire à la gestion de la demande de la mobilité. En effet, outre une amélioration de la qualité de l'air, l'ambition est de diminuer les kilomètres parcourus par les véhicules motorisés en Région de Bruxelles-Capitale. Les choix technologiques sont donc une partie de la solution, d'autres mesures doivent y être associées.

La Commission demande une planification opérationnelle, un calendrier précis et une budgétisation pour améliorer la qualité de l'air là où les gens vivent et travaillent et rencontrer les objectifs européens de qualité de l'air avec lesquels la Région de Bruxelles-Capitale n'est plus en conformité.

La notion de « neutralité technologique » fait débat. Actuellement, la réglementation et la fiscalité liées aux véhicules ne sont pas neutres par rapport au choix de technologie. Certains stakeholders, dont les représentants du secteur automobile, plaident pour un fonctionnement libre du marché et une neutralité technologique avec une obligation de résultats exprimée en émissions/km/véhicule plutôt que pour une obligation de moyens. La technologie des moteurs et des carburants évolue très vite et certains ne souhaitent pas fermer les choix technologiques.

D'autres acteurs mettent en avant les études récentes qui montrent que les émissions réelles des véhicules, mesurées en circulation urbaine, sont parfois bien plus polluantes que les émissions mesurées en laboratoire et supérieures aux valeurs des normes EURO (voir notamment le programme TRUE <https://www.trueinitiative.org/>). Pour respecter les normes européennes de qualité de l'air, les normes d'émissions des

véhicules devront être tellement strictes que cela reviendra au même qu'une interdiction des véhicules diesel. Ceux-ci plaident dès lors pour des choix technologiques forts.

La Commission attire l'attention sur l'expérience de la STIB qui a montré le coût du remplacement rapide des bus thermiques par des bus à l'électrique et pose la question plus largement en termes d'investissements publics. Par exemple, ne faut-il pas investir plus dans le réseau de trams qui est déjà électrifié ?

La Commission estime qu'il serait pertinent que la Région se coordonne avec les autres entités afin de permettre aux sociétés régionales de transport de s'adapter en douceur.

Pour supporter la transition il faudra aussi promouvoir l'installation de bornes de recharge ainsi que de stations CNG/LNG pour les véhicules lourds.