

## Good Choice

### D.5 Evoluer vers une sortie des moteurs thermiques

L'ambition est d'assurer que la mise en œuvre de cette action - dont l'objectif est de faire évoluer le parc automobile vers des technologies moins dommageables pour l'environnement et plus adaptées au milieu urbain - s'inscrit dans l'objectif d'une diminution du parc automobile et de réduction de l'usage de la voiture en général.

#### Bilan de mise en œuvre par la Région

##### Mise en œuvre des actions



Mener une étude concertée d'impact sur la mobilité, sur les aspects sociaux, économiques et sur l'énergie, en ce compris pour les ménages et entreprises bruxellois, ainsi qu'une étude sur les impacts budgétaires du renouvellement des flottes publiques, dans l'optique d'une sortie du diesel à l'horizon 2030 au plus tard, et de l'essence à l'horizon 2035 au plus tard ;

Analyser la disponibilité des alternatives aux moteurs à combustibles fossiles et aux carburants diesel/essence, en particulier pour les camionnettes, les poids lourds, les deux-roues motorisés (moto, scooter), les bus et les autocars, dans l'optique d'une sortie du diesel à l'horizon 2030 au plus tard, et de l'essence et du LPG à l'horizon 2035 au plus tard ;

Evaluer la temporalité de l'évolution du parc, compte tenu de la durée de vie des véhicules en service actuellement ;

Renforcer les mesures en matière d'exemplarité des pouvoirs publics ;

Réévaluer les tarifs de la taxe kilométrique poids lourds (Viapass) afin de décourager l'usage des véhicules les plus polluants ;

Encourager le développement à court et moyen terme des technologies alternatives ainsi que des infrastructures de recharge ;

Adapter les législations permettant d'évoluer vers une sortie des moteurs thermiques. Les moteurs hybrides essence non rechargeables et les moteurs CNG, au vu de leurs qualités environnementales, ne sont actuellement pas concernés par ce calendrier. Leur bannissement, qui correspondra à un bannissement total des moteurs à carburants fossiles, pourra être envisagé par la suite, en fonction notamment des alternatives technologiques disponibles sur le marché et de l'accessibilité de celles-ci

Etablir des mesures d'accompagnement des automobilistes (aides ciblées, participation, communication, etc.) pour exploiter le potentiel que constitue la sortie du diesel et de l'essence en faveur du transfert modal

Engagement d'une communauté de pionniers désireux de décarboner le transport de marchandises plus vite que le calendrier de la LEZ

#### Analyse de l'avancement et des freins

Bruxelles Environnement a mené plusieurs études en lien avec la sortie du thermique :

- Une [étude](#) sur la mobilité, les impacts socio-économiques et environnementaux (2020-21);
- Un [rapport](#) sur l'impact budgétaire de la sortie du thermique pour les autorités publiques ;
- Une [étude](#) sur les « Évolutions technologiques et impact sur l'environnement et l'énergie » visant à déterminer le choix technologique le plus pertinent à choisir pour l'avenir. L'analyse comparative de l'impact environnemental des différents types de carburants et de motorisation, tout au long de leur durée de vie, montre qu'il existe deux solutions complémentaires pour décarboner le transport motorisé : diminuer le poids (ce qui diminue les besoins en énergie, quel que soit le carburant) et électrifier (le moteur électrique plus efficace permet de faire appel à des sources d'énergie moins carbonées). L'étude rappelle aussi qu'il faut cependant parallèlement continuer à diminuer le recours à la voiture en privilégiant d'autres modes de transport.
- Une [étude](#) de l'évolution du parc automobile visant à évaluer l'impact de la sortie du thermique en 2021.

L'arrêté du 15/05/2014 sur l'exemplarité en matière de transport au sein des pouvoirs publics fixe certaines obligations aux institutions bruxelloises en termes de motorisation des véhicules. Ce cadre réglementaire semble avoir produit des [effets concrets](#) : les pouvoirs publics bruxellois optent résolument pour les voitures électriques à batterie, avec une part de 34% de l'ensemble des voitures personnelles en 2022, contre seulement 2% en 2014 et 29% en 2021. Les MPV<sup>1</sup> électriques augmentent chaque année, bien qu'à un rythme plus lent que les voitures : en 2022, leur part était de 15 %, contre 13% une année plus tôt. L'arrêté « exemplarité » a été renforcé avec l'obligation de passer à 100% achats zéro-émission en 2025.

Par ailleurs, en 2022, 48,1% des bus de la STIB étaient hybrides et 4,3% électriques. Cela représente quelque 400 bus hybrides et 37 bus électriques. En 2022, la STIB a obtenu des permis d'urbanisme pour l'aménagement de plusieurs terminus afin de pouvoir assurer la recharge des bus électriques.

En 2023, le Gouvernement bruxellois a décidé d'accorder le tarif préférentiel de zéro centime/km aux véhicules zéro émission (ZEV) sur le réseau bruxellois afin d'encourager le transport logistique moins polluant.

En 2022, le calendrier LEZ 2025-2036 a été adopté par le Gouvernement. Le calendrier de la LEZ a été établi jusqu'en 2036 pour toutes les catégories de véhicules afin de donner une vue claire sur la manière dont la sortie progressive du thermique s'opérera.

La part des véhicules électriques augmente même si elle reste faible au regard du parc automobile en circulation (1,3% début 2022 à 2,4% mi 2023) ([Rapport LEZ 2022](#)). Sur base de l'étude "Evolutions technologiques et impact environnemental et énergie" (citée ci-dessus), le Gouvernement a décidé de traiter les véhicules hybrides essence et CNG de la même manière que les véhicules essence puisqu'il n'y a pas de raison environnementale justifiant qu'ils bénéficient d'un régime qui les favorise spécifiquement.

Si la voiture électrique a de nombreux avantages par rapport aux véhicules thermiques, sa masse est aussi plus importante à cause de la batterie. Toutefois, on note que cette augmentation est aussi due au fait que ce sont surtout les segments haut de gamme qui sont électrifiés. Cette situation impacte doublement la masse des voitures : d'une part, ces modèles sont plus lourds en soi et, d'autre part, ils ont des batteries plus lourdes (autour de 500 kg) pour compenser une consommation d'énergie plus élevée et pour assurer une plus grande autonomie. Cette tendance vers des véhicules plus lourds et plus imposants, qui concerne aussi des véhicules thermiques, a des impacts sur la sécurité routière ([VIAS 2023](#)), l'occupation de l'espace public et le stationnement ([T&E 2024](#)) enfin sur les polluants atmosphériques hors échappement ([OCDE 2020](#)).

<sup>1</sup> 'Multi-Purpose Vehicle', véhicule à usage mixte

La Région soutient la croissance des véhicules électriques en poursuivant le déploiement des infrastructures de recharge dans l'idée de d'abord réduire les déplacements, d'opérer un shift modal et in fine de changer de motorisation. Pour le déploiement de la recharge, une vision a été adoptée en 2022 par le gouvernement, ainsi qu'un plan de déploiement en voirie ("Electrify.brussels"). Cette vision prévoit :

- 1 borne publique à moins de 150 m de chaque ménage bruxellois en 2024
- 9 500 points de recharge accessibles au public dès 2025
- 22 000 points de recharge accessibles au public en 2035

Différentes mesures ont été prises : nouvelles concessions par Sibelga pour le déploiement hors voirie, arrêté quota dans les parkings hors voirie, facilitateur bornes de recharge, appel à projets "electrify" pour soutenir des bornes hors voirie accessibles publiquement, un site [electrify.brussels](https://electrify.brussels) avec les informations sur les bornes disponibles et les guides d'installation dans les co-propriétés et entreprises, une centrale d'achat pour les pouvoirs publics qui placent des bornes hors voirie...

Les mesures d'accompagnement ont été définies dans la Roadmap "Low Emission Mobility", adopté par le Gouvernement en juillet 2022. Il s'agit notamment de la réforme de la prime Bruxell'Air, mais également d'autres mesures comme le Green Deal Carsharing et l'appel à projets carsharing inclusif; l'accompagnement du public offert par le mobility coache... La Prime Bruxell'Air peut être obtenue en cas de radiation de la plaque d'immatriculation. Cette prime, à dépenser « à la carte », donne droit pour une durée maximum de deux ans à des alternatives de mobilité (vélo, vélo partagé, taxi, voitures partagées, carte prépayée mobilité...) pour se déplacer facilement et gratuitement dans Bruxelles. Le montant de la prime est plus important pour les personnes disposant de faibles revenus et le montant de la prime a augmenté depuis le 1/3/2024. En plus de la gestion de la prime, Bruxelles Environnement propose un service de Mobility Coach qui permet d'obtenir une information personnalisée en lien avec les différentes offres de mobilité alternatives à la voiture disponibles en Région de Bruxelles-Capitale.

La Convention du Green Deal Logistique basses émissions a été signée le 19/04/2023 avec cinquante entreprises et plusieurs administrations qui prennent des engagements concrets à l'horizon 2025. Ce green deal s'intègre dans la shifting Economy / LOG 6. Bruxelles Mobilité assure la coprésidence du comité de pilotage et relaie les informations via la section marchandises de la Commission régionale de Mobilité.

## Chiffres clés

- Le parc de voitures était est composé mi-2023 de :
  - 63% d'essences,
  - 35% de diesel,
  - 2% d'électriques
- En 2022, 99,2% des véhicules étaient conformes aux critères d'accès de la LEZ
- Nombre de points de recharge accessibles au public : 5752 au 12/04/2024
- Primes Bruxell'Air : 2092 primes octroyées en 2022.
- Impact de la LEZ sur la qualité de l'air : [Rapport 2022](#)

## Réalisations illustrées



Prime Bruxell'Air © Bruxelles Environnement



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.

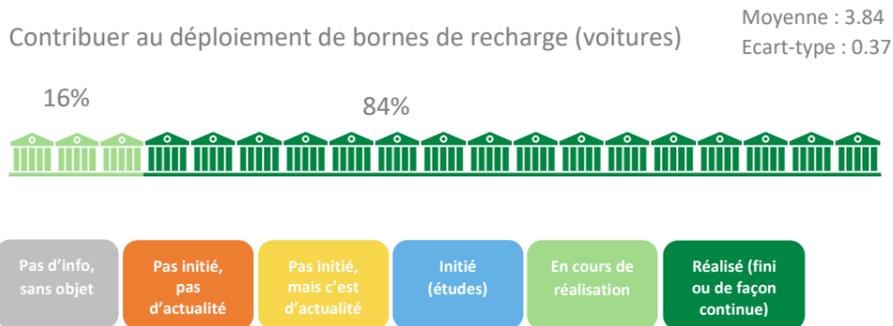


## GOOD CHOICE

### D.5 Evoluer vers une sortie des moteurs thermiques

*L'ambition est d'assurer que la mise en œuvre de cette action - dont l'objectif est de faire évoluer le parc automobile vers des technologies moins dommageables pour l'environnement et plus adaptées au milieu urbain - s'inscrive dans l'objectif d'une diminution du parc automobile et de réduction de l'usage de la voiture en général.*

#### Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



#### Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Toutes les communes mettent en œuvre de manière continue (ou sont en train de mettre en œuvre) l'action liée à l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques en coopération avec la Région et Sibelga, qui propose des emplacements aux communes via les demandes des riverains. C'est un sujet d'actualité dans lequel elles s'investissent activement. Chaque année, de nouvelles bornes de recharge sont implantées dans le but d'accélérer la sortie du thermique. La coordination et la coopération entre les différents acteurs sont bonnes, ce qui facilite la mise en place de ces bornes. Cette initiative vise à soutenir l'adoption croissante de véhicules électriques et à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques dans la Région.

En 2023, l'objectif était d'avoir au moins une borne de recharge à moins de 150 mètres de chaque domicile. Cependant, malgré les progrès réalisés, certains obstacles ont été rencontrés dans la mise en œuvre de cette action :

- Le déploiement nécessite une décision politique et des démarches administratives.
- La faisabilité technique d'installer une borne dépend de la disponibilité d'électricité à cet emplacement.
- Il peut y avoir des tensions avec le stationnement automobile classique, car l'installation de bornes de recharge peut nécessiter la suppression d'emplacements de stationnement traditionnels accessibles à tous.
- Les bornes de recharge occupent généralement beaucoup d'espace, ce qui peut poser des problèmes d'aménagement urbain.

#### Chiffres clés

- Voir fiche régionale

#### Bonnes pratiques

/