

An aerial photograph of Brussels, Belgium, showing a dense urban landscape with various buildings and a large park area in the foreground. Overlaid on the image is a stylized illustration of a woman with short, vibrant green hair and a blue patterned top, looking towards the city. A large, colorful hand (pink, orange, and blue) reaches down from the top, holding a green, leaf-like structure that appears to be filtering or cleaning the air. In the bottom right corner, there are icons of a blue car and a green charging station.

La Zone de Basses-Émissions bruxelloise : un outil efficace de lutte contre la pollution de l'air

Avril 2024

Contact - pierre@leschercheursdair.be

Auteur : Pierre Dornier

Les chercheurs d'air

www.leschercheursdair.be

Illustrations : Paulynka Hricovini

Sommaire

Introduction

p.3

Pourquoi la Zone de Basses-Émissions ?

p.5

**Impact des restrictions liées à la LEZ
pour les Bruxellois·es**

p.10

**Impact des restrictions liées à la LEZ
pour les professionnel·les**

p.16

Les limites de la LEZ

p.22

Conclusion

p.24

Annexes

p.25

Introduction

Chaque jour, en moyenne, plus de 364 000¹ véhicules motorisés (toutes catégories confondues) circulent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cela représente près de 3 milliards² de kilomètres parcourus annuellement, soit 75 000 fois le tour de la Terre !



Malheureusement, la grande majorité de ces moteurs pollue fortement l'air que nous respirons. En effet, 97,6% des voitures et 99,1%³ des camionnettes qui circulaient sur le territoire bruxellois en 2023 roulaient au carburant fossile (diesel, essence, CNG ou LNG). Côté Stib, seuls 4%⁴ des bus sont électriques. Pour ce qui est des camions, l'électrification peut être considérée comme inexistante.

1 <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2024/03/231106-Rapport-LEZ-2022-V6-final-FR-1.pdf>

2 <https://data.mobility.brussels/home/fr/observatoire/le-traffic-routier/#5>

3 <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2024/03/231106-Rapport-LEZ-2022-V6-final-FR-1.pdf>

4 <https://2022.stib-activityreports.brussels/fr/statistiques>

En Région bruxelloise, le trafic routier émet 23%⁵ des particules très fines (PM2.5) et 47% des émissions régionales d'oxydes d'azote (NOx). Cette pollution fait de Bruxelles la 8ème ville européenne la plus polluée⁶ au dioxyde d'azote (NO2).

À cause de ces polluants, plus de 900 Bruxellois.es⁷ meurent prématurément chaque année. Cela représente plus de 2 décès prématurés par jour. Cette mortalité est causée, entre autres, par des maladies cardio-vasculaires, des cancers ou encore de l'asthme. Récemment, plus de 100 expert.es⁸ de la santé ont demandé aux élu.es bruxellois.es des mesures fortes pour améliorer la qualité de l'air dans la capitale.

Les enfants sont particulièrement vulnérables à la pollution de l'air car leur métabolisme est encore en développement, car ils respirent plus vite et parce que, du fait de leur petite taille, ils sont plus proches des sources de pollution que sont les pots d'échappement.

De manière générale, la pollution de l'air touche aussi plus durement les populations défavorisées⁹. En effet, l'accès de ces dernières à des espaces verts, à des activités sportives ou à une alimentation saine est souvent difficile et ne permet pas ou peu¹⁰ de contrebalancer les impacts néfastes des polluants sur leur santé. Elles sont aussi souvent plus exposées à la pollution de l'air intérieure, qui exacerbe alors les effets de la pollution extérieure.

5 https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2024/06/RAP_2023_AirQualityAnnualReport_fr.pdf

6 <https://www.leschercheursdair.be/2021/01/18/530-morts-par-an/>

7 <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2022/11/Etat-des-connaissances-sur-les-liens-entre-environnement-et-sante-en-Region-de-Bruxelles-Capitale.pdf>

8 <https://www.lesoir.be/579408/article/2024-04-07/140-expertes-sante-et-environnement-demandent-des-mesures-fortes-pour-lutter>

9 <https://bxl-malade.medor.coop/>

10 <https://www.unicef.fr/article/pollution-de-lair-et-pauvrete-des-enfants-de-linjustice-sociale-dans-lair/>

La pollution de l'air est également un gouffre financier. En 2018 elle a coûté 1,6 milliard d'euro¹¹ à la région bruxelloise, soit 1 400€ en moyenne par Bruxellois.e pour cette seule année. En effet, la mauvaise qualité de l'air entraîne traitements, hospitalisations, journées de travail perdues, décès prématurés. Autant de sources de dépense pour les malades mais également pour le reste des contribuables.

Afin de lutter durablement contre la pollution de l'air, il est fondamental de réduire le nombre et le poids des véhicules qui circulent dans nos rues. Cet objectif peut être atteint en rendant les transports en commun plus compétitifs, en augmentant l'espace réservé à la mobilité active (création de pistes cyclables séparées, de rues scolaires, de quartiers apaisés, etc.), en décourageant le stationnement en surface, ou encore en limitant les livraisons à domicile par camionnette.

Hélas, malgré les mesures déjà en place et à venir, il est probable que cette diminution de trafic, si elle a lieu, prenne du temps et ne soit pas suffisante pour sensiblement améliorer la qualité de l'air. Il est donc essentiel, en parallèle, de maintenir et renforcer la LEZ bruxelloise.

11 <https://www.leschercheursdair.be/2020/10/21/la-pollution-de-lair-a-coute-plus-dun-milliard-deuros-aux-bruxellois-e-s-en-2018/>

Pourquoi la Zone de Basses-Émissions ?

Qu'est-ce que la LEZ ?

Une zone de basses-émissions (LEZ, pour Low Emission Zone en anglais) est un territoire sur lequel sont interdits, petit à petit, les véhicules les plus anciens (et donc les plus polluants). Il existe aujourd'hui en Europe plus de 300¹² zones de basses-émissions.

La LEZ bruxelloise a été mise en place en 2018 sur tout le territoire de la Région. En 2019, les voitures, camionnettes et (mini)bus diesel immatriculés avant 2001 (Euro 2) et les essence mis en circulation avant 1997 (Euro 1) ne pouvaient plus rouler dans la LEZ. En 2020, ce sont les diesel immatriculés avant 2006 qui ne pouvaient plus rouler à Bruxelles.

Depuis le 1er janvier 2022, les diesel Euro 4 et essence Euro 2 ne sont plus acceptés dans la LEZ. La prochaine étape aura lieu le 1er janvier 2025. Elle interdira les diesel Euro 5 et essence Euro 2. De nouvelles catégories de véhicules seront également concernées : les deux-roues motorisés (diesel interdits, et être au moins Euro 3 pour les motos (L3, L4, L5), ainsi que les poids-lourds (diesel minimum Euro 5).

¹² <https://cleancitiescampaign.org/research-list/the-development-trends-of-low-and-zero-emission-zones-in-europe/>

La sortie complète du diesel est prévue en 2030 pour les voitures et les camionnettes légères. Les minibus et les camionnettes lourdes diesel pourront continuer à rouler jusqu'en 2035, et les bus urbains diesel jusqu'en 2036. Pour les autocars et les poids-lourds diesel, aucune interdiction n'est encore planifiée.

Concernant l'essence et le gaz, les scooters pourront rouler jusqu'en 2030 et les motos, voitures, camionnettes (légères et lourdes) et minibus seront autorisés jusqu'en 2035. Les bus urbains circuleront jusqu'en 2036. Et, là encore, aucune sortie n'est prévue pour les autocars et les poids-lourds.

Les véhicules hybrides (y compris les plug-in) doivent respecter les critères d'accès en fonction du carburant thermique du véhicule.

Certaines grandes villes européennes, comme Amsterdam¹³ et Paris¹⁴, ont un calendrier plus ambitieux que celui de Bruxelles, avec une sortie complète du moteur thermique d'ici 2030 (voir annexe 1). La métropole du Grand Londres (Greater London) n'a pas prévu de sortie complète du moteur thermique mais sa zone de très basses-émissions (ULEZ) limite déjà l'accès des voitures jusqu'à Euro 6 sur un territoire de 1 500 km².

13 <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>

14 <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>

15 <https://lruc.content.tfl.gov.uk/ulez-web-leaflet.pdf>

Efficacité dans la lutte contre la pollution de l'air

La LEZ fait partie des mesures les plus efficaces¹⁶ pour lutter contre la pollution de l'air et, ainsi, protéger la santé des plus vulnérables.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, entre 2018 et 2022, on note une baisse des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) de 29% à la station de mesure Molenbeek¹⁷, de 31% à la station Ixelles¹⁸ et de 36% à la station Arts-Loi¹⁹, trois endroits représentatifs de la pollution due au trafic. Les concentrations en NO₂ à ces trois endroits baissaient déjà avant la création de la LEZ mais beaucoup moins rapidement²⁰.

À Londres, les concentrations en NO_x ont chuté de 46%²¹ dans le centre et de 23% dans la première couronne depuis la mise en place de la Zone à très faibles-émissions (ULEZ).

16 https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2021/03/CE_Delft_200218_Air_pollution_and_transport_policies_at_city_level_Def-1.pdf

17 Chaussée de Ninove, Molenbeek-Saint-Jean

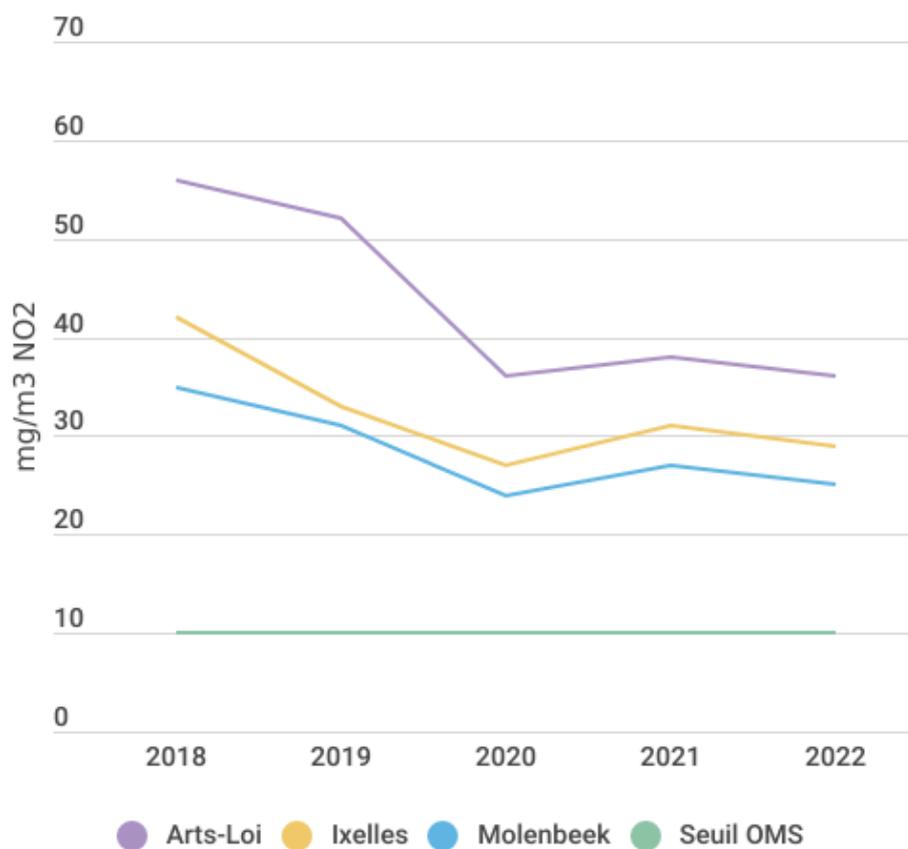
18 Avenue de la Couronne, Ixelles

19 Avenue des Arts 34-24, 1000 Saint-Josse-ten-Noode

20 <https://www.leschercheursdair.be/2022/12/13/zone-zero-emission-dici-2030/>

21 <https://www.london.gov.uk/sites/default/files/2023-02/Inner%20London%20ULEZ%20One%20Year%20Report%20-%20final.pdf>

Évolution des concentrations en NO2 aux stations Arts-Loi, Ixelles et Molenbeek depuis la création de la LEZ



Source : IRCELINE

Autres bénéfices de la LEZ

La Zone de Basses-Émissions permet également de répondre à l'urgence climatique. En effet, les véhicules thermiques, en brûlant des carburants fossiles (diesel, essence, LNG/LPG), émettent plus de gaz à effet de serre que leurs équivalents électriques (et, évidemment, énormément plus que la mobilité active). Limiter l'utilisation des moteurs à combustion dans les grandes villes aide donc à lutter contre le réchauffement²² de la planète.

La diminution du nombre de moteurs conventionnels permet aussi de réduire les nuisances sonores. En effet, en ville, les véhicules thermiques sont, la plupart du temps, plus bruyants que leurs équivalents électriques (la mobilité active est, elle, tout à fait silencieuse).

Afin de lutter efficacement contre la pollution de l'air, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre en ville, il est donc essentiel de mettre en place des Zones de Basses-Émissions ambitieuses. Pour Bruxelles, cela signifie, idéalement, de sortir complètement du thermique d'ici 2030 ou, au moins, de respecter le calendrier actuel qui prévoit la fin des moteurs fossiles d'ici 2035-2036.

²² https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2024/04/Info-Fiche_Impact_Emissions_FR_Final.pdf

Impact des restrictions liées à la LEZ pour les Bruxellois·es

Les Bruxellois.es sont les premier/ères concerné.es par les limitations entraînées par la Zone de Basses-Émissions. La question de savoir si ces dernières restreignent leur mobilité est donc légitime.

Rappelons tout d'abord que 54,5%²³ des Bruxellois.es n'ont pas de voiture. Cette majorité n'est donc concernée par la LEZ que de manière indirecte (visite d'une personne qui se déplace en voiture par exemple).

Il est ensuite important d'insister sur le fait que, en 2023, 99%²⁴ des véhicules qui roulaient dans la LEZ y étaient autorisés, soit parce que leur motorisation était conforme, soit parce qu'ils bénéficiaient d'une dérogation, soit parce qu'ils avaient un day pass.

Concernant les day pass, en 2022, ils ont été achetés principalement pour des véhicules immatriculés en dehors de Bruxelles. Seuls 9,6%²⁵ des pass (4570 unités) ont servi pour des véhicules enregistrés en Région bruxelloise. Ils représentent donc une infime part des déplacements.

À partir de 2025, avec la nouvelle étape de la LEZ²⁶ qui interdira les voitures diesel Euro 5, la part des ménages bruxellois concernés sera plus importante.

23 <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-mobilite/2023/09/15/a-bruxelles-545-des-menages-nont-pas-de-voiture-avec-denormes-differences-selon-les-communes-voici-les-details-par-localite-infographie-VWM4AMCZ5BEKVGLS3VC66TOBNY/>

24 <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2024/03/231106-Rapport-LEZ-2022-V6-final-FR-1.pdf>

25 <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2024/04/240220-Rapport-LEZ-2022-V6.1-FR.pdf>

26 <https://environnement.brussels/citoyen/news/2023/2025-2035-retrouvez-les-prochaines-etapes-de-la-zone-de-basses-emissions>

On reste cependant sur des chiffres bas : fin 2023, 32 000²⁷ voitures diesel immatriculées en Région bruxelloise, soit environ 7%²⁸, ne seraient plus acceptées dans la LEZ de 2025. Il est également important de noter que le nombre de véhicules interdits par une nouvelle étape de la LEZ a tendance à baisser rapidement²⁹ avant le passage de la nouvelle étape en question.

À court terme, la LEZ restreint donc l'utilisation d'une voiture privée pour une petite minorité de Bruxellois.es seulement. Ceci étant dit, il est essentiel de s'assurer que ces personnes puissent se déplacer en fonction de leurs besoins.

Les alternatives à la voiture personnelle

La voiture privée n'est pas, loin s'en faut, le seul mode de déplacement en ville. Pour une grande majorité de Bruxellois.es, elle peut donc être remplacée par un autre moyen de transport.

La marche

La marche est le premier mode de déplacement en Région bruxelloise. En effet, 36%³⁰ des trajets se font à pied. Pour les distances courtes, par exemple pour aller faire ses courses, la marche est particulièrement adaptée au plus grand nombre. Et elle permet de réduire le risque de mourir prématurément³¹ !

27 <https://www.rtb.be/article/touring-demande-un-moratoire-sur-linterdiction-des-vehicules-euro-5-a-bruxelles-cest-non-pour-le-ministre-maron-11349590>

28 <https://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/vehicules-et-reseau-routier>

29 <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2024/04/240220-Rapport-LEZ-2022-V6.1-FR.pdf>

30 <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2024/02/Resultats-resume-Bruxelles-Mobilite.pdf>

31 <https://www.radiofrance.fr/francebleu/podcasts/les-conseils-du-docteur-kierzek/10-000-pas-par-jour-c-est-prouve-desormais-8224848>

Le vélo

Le vélo est un mode de déplacement très pratique en ville. Il est économique, rapide, bon pour la santé, ne prend pas beaucoup de place et il convient à la majorité de la population.

Les transports en commun

Les transports en commun bruxellois permettent de bouger sur une très grande partie du territoire de la région. Leur tarif est adapté en fonction de certains critères comme le statut socio-économique³², ce qui en fait un mode de déplacement motorisé beaucoup plus juste socialement que la voiture. De plus, grâce à la création des quartiers apaisés en Région bruxelloise, la vitesse moyenne des bus et trams de la STIB augmente³³, ce qui les rend, petit à petit, plus intéressant à utiliser que la voiture dans une optique de rapidité.

Autopartage et taxis

Il est évident que certaines personnes, dans certaines situations, ont besoin d'une voiture. L'autopartage peut alors se présenter comme une solution sérieuse. Ce système permet en effet d'utiliser une voiture qui, la plupart du temps³⁴, coûte moins cher qu'un véhicule personnel et que l'on peut garer facilement. Les taxis peuvent également représenter une alternative intéressante, par exemple pour les voyages de nuit avec le service Collecto, ou pour les personnes souffrant d'un handicap³⁵.

Le passage de la voiture personnelle aux solutions de mobilité citées ci-dessus peut-être accompagné financièrement par la prime Bruxell'Air³⁶.

32 https://www.stib-mivb.be/article.html?_guid=800309e8-1983-3410-b599-e90c40f84dea&l=fr

33 <https://bx1.be/categories/mobilite/selon-la-stib-good-move-a-un-impact-positif-sur-les-bus-et-les-trams-a-schaerbeek-et-dans-le-pentagone/>

34 <https://www.test-achats.be/mobilite/transports-publics-mobilite-partagee/dossier/voiture-partagee?updateBeanConsent=true>

35 <https://lez.brussels/mytax/fr/alternatives?tab=Taxi>

36 <https://environnement.brussels/citoyen/services-et-demandes/prime-et-aides-financieres/la-prime-mobilite-bruxellair-pour-se-deplacer-autrement-dans-la-capitale>

En effet, les Bruxellois.es qui se séparent de leur voiture peuvent bénéficier d'aides comme un abonnement Cambio, un abonnement Stib ou encore du budget pour prendre le taxi ou pour acheter un vélo. Ce soutien peut aller jusqu'à 1010€ pour les ménages les plus défavorisés. Il est important que cette prime soit maintenue et augmentée en faveur des plus précaires.

Posséder une voiture dans la LEZ

Mais quid des personnes qui ont absolument besoin de posséder une voiture ? Si le véhicule en question est accepté dans la LEZ alors il n'y a pas de problème. Si ce n'est pas le cas, plusieurs options sont à envisager.

Dans la mesure où la voiture n'est pas utilisée très souvent, il est possible de bénéficier de 24 exceptions par an en achetant des pass d'une journée³⁷. Il est important de préciser ici que les personnes qui n'utilisent pas souvent leur voiture (24 fois par an) feraient probablement des économies³⁸ non négligeables en la vendant et en utilisant, à la place, un service d'autopartage, bénéficiant au passage de la prime Bruxell'Air.

S'il est indispensable de posséder une voiture personnelle, que son utilisation est fréquente et qu'elle n'est pas ou ne sera bientôt plus autorisée dans la LEZ, il est alors nécessaire de racheter un nouveau véhicule. Dans ce cas, il est fortement recommandé d'investir dans une petite voiture électrique.

En effet, les véhicules qui fonctionnent au diesel, à l'essence ou au gaz seront interdits dans Bruxelles en 2035 au plus tard. De plus, une voiture électrique qui roule beaucoup coûte moins cher³⁹ à l'utilisation qu'une voiture fossile. Le rechargement est de plus en

37 <https://lez.brussels/mytax/fr/day-pass-info>

38 <https://www.test-achats.be/mobilite/transports-publics-mobilite-partagee/dossier/voiture-partagee?updateBeanConsent=true>

39 <https://www.lecho.be/monargent/analyse/mobilite/combien-coute-une-voiture-electrique-a-l-usage/10480821.html>

en plus accessible grâce à des bornes électriques dont le nombre augmente⁴⁰ en Région bruxelloise.

Côté taille, les voitures légères sont plus adaptées à la ville (elles prennent moins de place) et consomment moins d'énergie (elles coûtent donc moins cher à l'utilisation). Leur disponibilité sur le marché du neuf et de l'occasion se développe rapidement ce qui permet de bénéficier de prix de plus en plus compétitifs.

Ceci étant dit, certains des ménages qui ont absolument besoin de posséder une voiture autorisée dans la LEZ n'ont pas les moyens de l'acheter.

Pour ces personnes, qui représentent une toute petite partie de la population, il est important d'avoir une aide financière. Deux options existent :

- Un système de leasing social, comme ce qui existe⁴¹ en France par exemple. Pour une mensualité basse, il est alors possible de bénéficier d'un véhicule sans l'acheter. À la fin du contrat, soit la personne décide de rendre la voiture, soit elle en fait l'acquisition.
- Une autre option est de soutenir financièrement l'achat d'un véhicule. À Londres, une aide allant jusqu'à 2 300€⁴² peut être accordée et utilisée pour l'achat d'un nouveau véhicule, en échange de la mise à la casse d'un véhicule concerné par la zone de très basses émissions. Sur le territoire de la Métropole du Grand Paris, les ménages les plus modestes peuvent bénéficier de 22 000€⁴³ d'aide pour l'achat d'une petite voiture.

Il serait bienvenu de mettre en place des aides similaires en Région bruxelloise. Ces dernières devraient cependant être réservées aux ménages les plus pauvres et dont l'activité professionnelle nécessite

40 https://www.lecho.be/dossiers/mobilite/voiture-electrique-bornes-150m.html?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1712545885

41 <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>

42 <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/scrappage-schemes?cid=scrappage-scheme>

43 <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>

la possession d'une voiture. De plus, ces aides devraient être limitées à l'achat d'une voiture citadine électrique ou essence de seconde main dont la motorisation est autorisée dans la LEZ.

40 https://www.lecho.be/dossiers/mobilite/voiture-electrique-bornes-150m.html?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1712545885

41 <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>

42 <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/scrappage-schemes?cid=scrappage-scheme>

43 <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>

Impact des restrictions liées à la LEZ pour les professionnel·les

Impact sur les commerces

Les commerces qui se trouvent sur le territoire de la LEZ craignent parfois que cette dernière fasse fuir leur clientèle, qui viendrait majoritairement en voiture.

Il est tout d'abord important de rappeler qu'une Zone de Basses-Émissions n'est pas une zone sans voiture. En effet, ces dernières peuvent continuer à y circuler si leur motorisation est récente. Les personnes qui ont besoin d'une voiture pour faire leurs courses ne seront donc pas stoppées par la LEZ.

Quand bien même le trafic routier diminuerait, de nombreuses analyses⁴⁴ indiquent que cela n'est pas néfaste pour les commerces locaux, au contraire.

Tout d'abord, des études⁴⁵ montrent que les client.es qui se déplacent à pied, à vélo ou en transports publics dépensent plus dans les magasins sur le long terme que les automobilistes. En effet, les piétons et les cyclistes font du shopping plus souvent. Lorsque le nombre de voitures diminue au profit de la mobilité active et partagée, les ventes ont alors tendance à augmenter. Un exemple local montrant que moins de voitures ne rime pas forcément avec moins de client.es : en 2020-2021, la Chaussée d'Ixelles, qui avait été semi-piétonnisée un an plus tôt, a connu une fréquentation⁴⁶ plus importante que la Rue Neuve.

44 <https://cleancitiescampaign.org/research-list/why-fewer-polluting-cars-in-cities-are-good-news-for-local-shops/>

45 https://cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2021/12/Clean-Cities-briefing_-Why-fewer-polluting-cars-in-cities-are-good-news-for-local-shops_1.pdf

46 <https://www.lesoir.be/402632/article/2021-10-25/bruxelles-la-chaussee-dixelles-depasse-la-rue-neuve-en-nombre-de-visiteurs>

Ensuite, les commerçant.es surestiment souvent la part de leurs client.es qui viennent en voiture. En moyenne, on constate un décalage de 20 points⁴⁷ entre le ressenti et la réalité. Par exemple, si un.e gérant.e pense que la part des client.es qui viennent en voiture est de 50%, elle n'est en fait probablement que de 30%. Une enquête de l'ULB a d'ailleurs montré que seuls 19%⁴⁸ des client.es de la Toison d'Or s'y rendent en voiture, bien que les commerçant.es voyaient ce chiffre bien plus haut.

Enfin, lorsque les commerces urbains vont mal, faisons attention à ne pas nous tromper de coupable. Les zones commerciales périphériques et, plus encore, le commerce en ligne, jouent un rôle très important dans le déclin des magasins du centre-ville. Si nous voulons soutenir les magasins locaux, donnons leur un environnement où il fait bon flâner⁴⁹, cela attirera plus de client.es potentiel.les que des infrastructures dédiées à la voiture.

Impact sur les livraisons

Les livraisons occupent une grande place en ville, pour les commerces comme pour les particulier/ères. Le nombre de ventes en ligne augmente année après année. Une tendance qui a récemment été accélérée⁵⁰ par la pandémie de COVID-19.

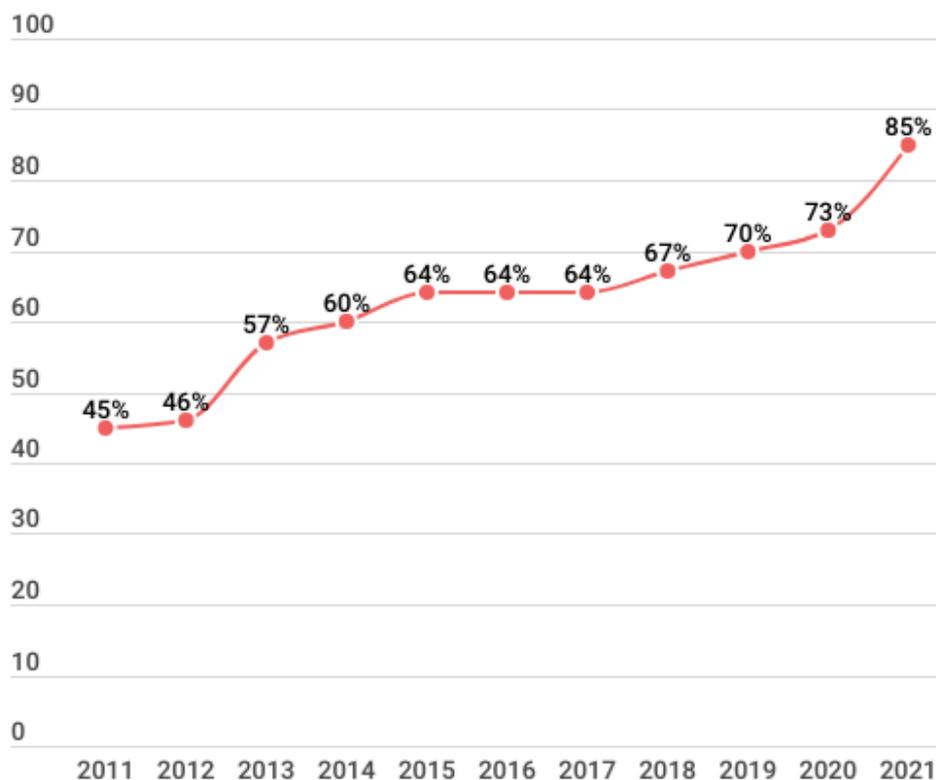
47 <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique-bruxelles/Mathieu-Chassignet-ingenieur-specialise-en-mobilite-Les-automobilistes-sont-globalement-tres-raleurs/10423686>

48 <https://www.rtf.be/article/pietonniser-les-quartiers-commerçants-fait-il-fuir-la-clientele-non-tranche-une-etude-de-l-ulb-10558971>

49 <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique-bruxelles/Mathieu-Chassignet-ingenieur-specialise-en-mobilite-Les-automobilistes-sont-globalement-tres-raleurs/10423686>

50 <https://becom.digital/nl/#scrollTop=0>

Pourcentage des internautes belges qui achètent en ligne



Source : étude e-commerce de Comeos, 2021

Le développement des achats sur internet a pour conséquence un accroissement du nombre de camionnettes dans nos rues. En effet, une grande majorité⁵¹ (79%) des acheteur/euses en ligne se font livrer à la maison. Et étant donné que 16% des livraisons échouent à la première tentative et que 37% des client.es renvoient des produits, les camionnettes font d'autant plus d'allers-retours. Résultat, les camionnettes font chaque jour plus de 50 000⁵² déplacements dans la région bruxelloise et représentent une part toujours plus importante du trafic routier.

Actuellement, la quasi-totalité des camionnettes roule au diesel. Sans changement, ce secteur risque donc, à terme, d'être fortement impacté par la LEZ. Comment éviter cette situation ?

51 https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2022/09/104324866_4316390028385983_5593174277388779603_n.jpg

52 https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_goodmove.pdf

La première chose à faire, bien évidemment, est de limiter notre consommation afin de réduire le nombre de livraisons nécessaires, à domicile comme dans les commerces.

Ensuite, un certain nombre de voyages en camionnette pourraient être facilement évités grâce à la livraison des petits colis en point relais : 60%⁵³ des Bruxellois.es habitent à moins de 5 minutes à pied d'un lieu qui réceptionne les paquets, et 98% à moins de 10 minutes.

Pour les colis plus gros, certaines livraisons peuvent être faites grâce à des vélos cargo. Certain.es commerçant.es⁵⁴ peuvent aussi utiliser ce mode de transport pour leurs activités, à la place d'une camionnette.

Lorsque ni les points relais ni les vélos cargo ne sont une option, les camionnettes thermiques doivent être remplacées par des camionnettes électriques.

Des alternatives sérieuses aux motorisations diesels existent. En 2022, 43 modèles⁵⁵ de camionnettes électriques étaient disponibles sur le marché européen. Ce chiffre devrait dépasser 50 d'ici 2025. Pour le moment elles sont encore 40 à 50% plus chères que leurs équivalents diesels mais sont amorties rapidement grâce à des coûts d'utilisation plus faibles.

Leur autonomie va de 130 à 260 km pour les modèles les plus lourds à 190 à 290 km pour les plus légers. Cela reste bas mais cette autonomie répond déjà à un certain nombre de besoins (livraisons urbaines par exemple) et devrait augmenter jusqu'à atteindre⁵⁶ les besoins d'utilisation d'ici 2030.

53 https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2022/09/104324866_4316390028385983_5593174277388779603_n.jpg

54 <https://www.rtb.be/article/a-bruxelles-les-professionnels-troquent-la-camionnette-pour-le-velo-cargo-10982941>

55 https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/2022_03_van_TCO_report-1.pdf

56 https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/2022_03_van_TCO_report-1.pdf

Pour ce qui est des livraisons par camion, l'électrification est également l'objectif à suivre. Une récente étude⁵⁷ montre que plus de 70% des camions de livraison urbaine sont déjà plus économiques à l'achat et à l'utilisation que leurs équivalents thermiques. Et ils conviennent aux besoins opérationnels.

D'ici 2030, tous les modèles électriques de camions de livraisons urbaines et régionales seront plus intéressants que leurs équivalents diesels. De manière générale, les camions de livraisons urbaines, régionales et longue distance ont un potentiel d'électrification de 99.6% d'ici 2030 et de 99.8% d'ici 2035, tout en étant compétitifs d'un point de vue financier et opérationnel.

Les bus peuvent aussi être électrifiés. Un certain nombre des véhicules de la STIB sont d'ailleurs déjà électriques. Mais c'est une toute petite part de la flotte. A Oslo par exemple, 67% des bus⁵⁸ sont électriques. Il est donc possible d'aller plus loin à Bruxelles.

L'électrification des autocars et véhicules spéciaux, comme les véhicules de chantier, est également en cours. Ils ont maintenant des objectifs d'électrification à respecter au niveau européen⁵⁹ et devront donc probablement, in fine, sortir du thermique.

Impact sur les artisan.es

Les artisan.es qui travaillent avec une camionnette diesel qui n'est plus ou ne sera plus acceptée dans la LEZ ont plusieurs options.

Tout d'abord, un certain nombre d'artisan.es peuvent travailler avec un vélo cargo⁶⁰ plutôt qu'avec une voiture ou une camionnette.

57 <https://www.transportenvironment.org/discover/electric-trucks-take-charge/>

58 <https://www.leschercheursdair.be/2023/07/02/bruxelles-en-retard-sur-lelectrification-de-ses-bus/>

59 <https://www.transportenvironment.org/discover/eu-reaches-deal-on-near-phase-out-of-diesel-trucks/>

60 <https://www.rtbef.be/article/a-bruxelles-les-professionnels-troquent-la-camionnette-pour-le-velo-cargo-10982941>

La Région bruxelloise propose des aides⁶¹ pour l'achat d'un vélo cargo utilisé à des fins professionnelles. Des formations⁶² à destination des professionnels pour apprendre à conduire un vélo cargo sont également disponibles.

Ensuite, pour les entreprises qui ont besoin d'une camionnette, la région propose un soutien financier pouvant aller jusqu'à 17 000€⁶³ par utilitaire électrique et installation d'une borne de recharge électrique. Il est également possible d'utiliser cette aide pour faire un "retrofit", c'est-à-dire remplacer le moteur diesel par un moteur électrique, en gardant le même véhicule.

Impact sur les flottes d'entreprises

D'ici 2026, les nouvelles voitures de société devront être électriques. Le calendrier actuel de la LEZ bruxelloise ne devrait donc pas poser de problème pour ces dernières.

61 <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>

62 <https://urbike.be/formation/>

63 <https://economie-emploi.brussels/prime-utilitaire-electrique>

Les limites de la LEZ

Comme expliqué au début de ce rapport, la LEZ est un outil très efficace pour lutter contre la pollution de l'air en ville. Elle reste cependant imparfaite, principalement pour deux raisons.

Tout d'abord elle ne limite pas le poids des véhicules. Or, de manière générale, plus une voiture est lourde, plus elle émet de particules fines⁶⁴ à cause de l'usure plus rapide des freins et des pneus.

De plus, les véhicules lourds sont en général volumineux (type SUV et pick-ups) et prennent donc plus de place sur la voirie, au détriment d'autres modes de transport, comme le vélo par exemple.⁶⁵

Enfin, les voitures légères sont moins gourmandes en matériaux lors de leur construction et nécessitent moins d'énergie pour fonctionner. Elles permettent donc de lutter plus efficacement contre le changement climatique.

Le poids devrait donc être intégré aux critères de la LEZ ou d'une autre mesure mise en place en parallèle, comme SmartMove par exemple.

L'autre critique qui peut être adressée à la LEZ bruxelloise est qu'elle risque de compliquer la mobilité des ménages les plus défavorisés.

En effet, certaines personnes ont besoin de posséder une voiture, pour aller au travail par exemple, mais n'ont pas les moyens de s'en acheter une autorisée dans la Zone de Basses-Émissions.

Bien qu'ils représentent une minorité, ces ménages doivent pouvoir

64 <https://www.theguardian.com/environment/2022/jun/03/car-tyres-produce-more-particle-pollution-than-exhausts-tests-show>

65 <https://www.transportenvironment.org/discover/cars-are-getting-1-cm-wider-every-two-years-research/>

bénéficiaire d'une aide financière, sous forme d'une prime à l'achat ou d'un leasing social (voir plus haut), afin que leur mobilité ne soit pas entravée.

Ces aides doivent être liées à des conditions de revenus et d'utilisation. Elles doivent être accordées en priorité aux plus précaires pour l'achat ou le leasing d'une petite voiture électrique.

Conclusion

La pollution de l'air est un réel problème de santé publique. Elle est également source d'injustice sociale dans la mesure où elle impacte particulièrement les catégories de la population les plus défavorisées.

La Zone de Basses-Émissions est un outil très efficace pour améliorer la qualité de l'air et doit, au moins être maintenue, au mieux être amplifiée.

Le remplacement des anciens véhicules par de nouveaux ne doit pas être un objectif. Afin d'améliorer durablement la qualité de l'air et la qualité de vie en Région bruxelloise, il est nécessaire de faire baisser le nombre de voitures, camionnettes, camions, etc. Il faut donc privilégier la mobilité active (marche et vélo par exemple) et partagée (transports en commun et autopartage par exemple) plutôt que la possession d'un véhicule privé.

Pour qu'elle soit la plus efficace et pérenne possible, il est également important de parfaire la LEZ, entre autres en incluant un critère poids (les véhicules les plus légers doivent être avantagés) et en augmentant l'offre d'aides économiques pour les plus démunies.

Annexes

Annexe 1 - Calendrier de la LEZ bruxelloise

Véhicule	Carburant	2025	2030	2035
Scooters	Diesel			
	Essence/gaz			
Motos	Diesel			
	Essence/gaz			
Voitures	Diesel			
	Essence/gaz			
Camionnettes légères	Diesel			
	Essence/gaz			
Camionnettes lourdes	Diesel			
	Essence/gaz			
Minibus	Diesel			
	Essence/gaz			
Bus urbains	Diesel			
	Essence/gaz			
Autocars	Diesel			
	Essence/gaz			
Poids lourds	Diesel			
	Essence/gaz			

Source : Bruxelles Environnement