



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## **AVIS SUR LE PROJET « PLAN AIR-CLIMAT-ÉNERGIE »**

<b>Demandeur</b>	M. Alain Maron, Ministre chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative.
<b>Demande reçue le</b>	19/12/2022
<b>Exposé</b>	30/01/2023
<b>Documents transmis</b>	Plan Air-Climat-Énergie PACE, Projet 2 <sup>ème</sup> lecture Décembre 2022
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	06/02/2023

L'avis est adopté à l'unanimité à l'exception de Touring qui s'abstient n'ayant pas été en mesure d'effectuer un suivi suffisant.

La Commission regrette que l'enquête publique relative au PACE soit aussi courte et qu'elle ait lieu parallèlement à celles portant sur d'autres dossiers comme le RRU et le COBRACE.

### **A. Généralités**

La Commission s'inscrit dans les objectifs développés et la stratégie du PACE. Les références aux plans et programmes existants sont positifs et la Commission apprécie le renforcement du plan Good Move.

Cependant cette formulation du PACE le rend vague, les nouvelles priorités et les adaptations nécessaires pour répondre aux difficultés rencontrées n'apparaissent pas clairement.

La Commission demande de développer les thèmes suivants et de les traduire plus concrètement dans le plan d'actions du PACE.

**En matière d'énergie liée aux transports**, la priorité concerne le volume important d'énergie utilisée plutôt que la nature de cette énergie. Le PACE est l'occasion de diminuer les besoins généraux en mobilité, de rationaliser l'usage de la voiture privée et de promouvoir les modes actifs de déplacement. A cet égard, la réduction des émissions liées à l'usage de l'aéroport est aussi à prendre en compte.

**Les mesures fiscales, la tarification de la mobilité et de la politique du stationnement** sont des leviers importants pour diminuer les émissions générées par le secteur du transport. Pourtant elles font l'objet de résistance au sein de la Région

et de la part des autres régions. Le PACE est une opportunité pour avancer et préciser la nature et le niveau des objectifs à atteindre.

**Les actions sociales** doivent être renforcées pour assurer une transition juste et inclusive. Des recommandations générales concernant la prise en compte du genre valant pour l'ensemble du plan sont reprises ci-dessous concernant les données, la participation et les outils spécifiques. Concernant plus spécifiquement la mobilité, il importe de

- prendre en compte les différences de trajectoires (multi-destinations pour les femmes) et des pratiques de mobilité dans le développement de l'offre de transports. En outre, afin de pouvoir répondre de manière concrète aux objectifs climatiques, il est indispensable de développer une offre de qualité, c'est-à-dire efficace et régulière ;
- développer une politique d'aménagement du territoire qui favorise la solidarité et contribue au sentiment de sécurité pour les femmes dans l'espace public.

p.58 Corriger le calendrier, il n'y aura pas 25 mailles apaisées d'ici 2025.

## B. Plan Air-Climat-Énergie

Chapitre 4 : Actions sectorielles – **4.1 Bâtiments** – pilier 1 réduire les besoins d'énergie dans notre parc immobilier (p. 67)

**Levier B - accélérer la rénovation profonde des bâtiments tertiaires et amplifier l'exemplarité des bâtiments publics**

Le délai de l'obligation pour les pouvoirs publics de définir, en 2024, une stratégie globale de rénovation à long terme du parc immobilier, pour atteindre la neutralité carbone des bâtiments publics en 2040 est court. Par ailleurs, il importe de tenir compte des consommations industrielles spécifiques (ex : la STIB consomme du gaz pour le tunnel à peinture de son atelier de carrosserie, cela ne devrait à priori pas être visé).

**Pilier 3 Renforcer la durabilité de la construction et de la rénovation p. 80**

La Commission note le focus porté aux bâtiments. Elle recommande de prendre aussi des actions sur la circularité dans la construction des routes et l'aménagement de l'espace public.

Chapitre 4 : Actions sectorielles – **4.2 Environnement urbain et adaptation aux effets du changement climatique** – pilier 6 Améliorer la résilience des infrastructures critiques face aux risques générés par le changement climatique

p. 93 « *Le développement d'une vision claire et la plus exhaustive possible des vulnérabilités des infrastructures critiques face au changement climatique et de l'ensemble des actions/politiques d'adaptation mises en place par leurs gestionnaires, en collaboration entre Bruxelles Environnement et Bruxelles Prévention et Sécurité* ».

La terminologie " infrastructures critiques " fait l'objet d'une définition spécifique dans la directive CER<sup>1</sup> sur la résilience des entités critiques. La liste de ces infrastructures critiques est évolutive et il ne s'agit pas nécessairement des infrastructures visées par le PACE. La terminologie du PACE doit être adaptée.

---

<sup>1</sup> Directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques, et abrogeant la directive 2008/114/CE du Conseil

## Chapitre 4 : Actions sectorielles – 4.4 Transport et mobilité

p. 109 Corriger la phrase « *En termes d'objectifs chiffrés, voici quelques résultats attendus de Good Move :*

- *contribuer à réduire de 3540% les émissions régionales de gaz à effet de serre de la mobilité d'ici à 2030 par rapport à 2005 ;*

Mentionner un objectif chiffré d'évolution la part modale de la marche à l'instar du celui du vélo qui est mentionné.

En matière de genre, les recommandations générales suivantes valent pour l'ensemble du plan et sont également importantes pour le volet mobilité:

- Collecter des données genrées sur les effets différenciés des dérèglements climatiques et développer des indicateurs sexués afin de mesurer les effets des politiques;
- Promouvoir la participation des femmes dans la conception et l'évaluation des stratégies d'actions en matière de lutte contre le réchauffement climatique ;
- de systématiser le recours à des outils de Gender mainstreaming et de Gender budgeting dans la conception, la définition des priorités et l'évaluation de la mise en œuvre des objectifs du PACE.
- Mieux tenir compte des situations de vie des femmes et des ménages, avec une attention aux ménages monoparentaux, dans les politiques d'accompagnement et d'aides.
- associer le secteur associatif engagé sur le Droit des femmes et l'environnement dans le processus de mise en œuvre et d'évaluation du PACE ;
- de tenir compte de l'intersectionnalité entre le genre et les autres formes de discriminations multiples vécues par les femmes ;

### Pilier 11 Une mobilité active et multimodale via le plan Good Move pp. 110-116

#### 11 - Levier A - accélérer la mise en œuvre du plan **Good Move**

La Commission appuie le soutien aux moyens budgétaires et humains nécessaires pour la mise en œuvre des mesures du plan Good Move.

Concernant la taxe kilométrique Smartmove, les opinions des membres de la Commission sont partagées.

Les questions et sujets listés ci-dessous méritent de nouveaux débats :

- Choix et niveaux des objectifs: « réduire le trafic automobile » versus « réduire la congestion », taux de possession, masse des véhicules, niveaux de réduction à atteindre
- Système de tarification: « taxe kilométrique » versus « redevance zonale » ;
- Impact des choix du système sur son coût et sa consommation énergétique liée au stockage et au traitement de données ;
- Véhicules électriques : exemption ou non ;
- Véhicules de société en leasing.

#### 11 - Levier B - Intégrer les enjeux climatiques dans la **ville des courtes distances**

La Commission soutient l'engagement vers une ville des courtes distances .Elle demande de préciser les moyens et les outils à mettre au-delà du PRDD pour y contribuer. Par exemple, comment inciter les acteurs privés à y contribuer ?

Une perspective de genre devrait traverser cet enjeu, afin de répondre aux besoins et spécificités de la mobilité des femmes qui les rend particulièrement concernées par la ville des

courtes distances notamment : moins détentrices de voitures personnelles ou du permis de conduire – chaînage des déplacements et trajets complexes avec arrêts liés au soin, à savoir crèche, école, courses etc. – plus souvent accompagnatrices – horaires spécifiques). La Commission estime aussi essentiel de valoriser la marche pour les plus longues distances en lien avec les autres modes (multimodalité) car elle intervient au début et en fin de chaque déplacement.

### **11 - Levier C - Utiliser la fiscalité régionale pour dissuader l'achat de véhicules non adaptés aux déplacements dans un environnement urbain et encourager l'autopartage**

Le PACE est une opportunité pour préciser les objectifs de l'utilisation de la fiscalité pour orienter les choix de modes de transport. La taxe de mise en circulation doit faire partie de la réflexion. Par exemple, une taxe sur la masse et la puissance du véhicules à l'achat est de nature à orienter le comportement d'achat des gens. La situation des voitures de société et de leasing doit aussi être prise en compte vu son impact croissant. L'interdiction de la publicité des véhicules non adaptés à la ville est une piste à préciser.

Smart Move repose sur une application numérique et donc de flux de données. Or, les technologies de l'information et de la communication génèrent d'importantes émissions trop souvent ignorées par les politiques publiques. L'objectif du PACE étant de réduire les émissions des transports, il conviendrait dès lors d'objectiver l'impact environnemental du dispositif technique sur lequel repose Smart Move.

### **11 - Levier D - développer une vision de la logistique urbaine bruxelloise**

La Commission apprécie l'attention accordée à la logistique urbaine et au rôle central joué par le Port de Bruxelles. La Commission insiste sur la nécessité d'une approche globale de l'approvisionnement de la ville et de ses fonctions au profit d'un développement respectueux de l'environnement. Comme pour le transport de personnes, il importe de se poser les questions des objectifs et des moyens pour ne pas encourager une croissance des besoins et des déplacements.

La Commission demande d'élargir et de préciser le champ d'actions du PACE en matière de logistique liée à la construction.

Le PACE doit viser aussi les aménagements d'espaces publics et de voiries (pas uniquement la construction de bâtiments) et les engins de chantier (pas uniquement les véhicules de transport). Il existe de nombreuses bonnes pratiques pour diminuer les émissions, de l'éco-conduite aux instruments de planification et de coordination des chantiers en passant par des techniques de recyclage in situ et des procédures et outils de gouvernance (critères de réduction des émissions dans les cahiers des charges, bonus/malus). Les autorités publiques peuvent imposer des conditions aux entrepreneurs ou les encourager à de meilleures pratiques. Soutenir la recherche, l'innovation et mettre en place des projets pilotes sont aussi des mesures intéressantes. Des engagements sont à prendre aussi dans ces matières.

De manière générale, le volet lié à la rénovation du bâti bruxellois met l'accent sur la nature des matériaux mais la dimension « origine » et « mode de transport » de ces matériaux n'est pas repris. Or, le mode de transport des matériaux utilisés mais aussi extraits des chantiers possède également une empreinte carbone importante. Dans ce cadre, le Port attire l'attention sur le fait le recours à la voie d'eau pour le transport de matériaux de construction de toute nature permet d'en diviser par 10 l'empreinte carbone par rapport à la route, et par 125 par rapport au transport aérien. Cet avantage couplé au développement de solutions décarbonées pour les derniers kilomètres montrent l'intérêt environnemental d'orienter au maximum les acteurs du secteur à se tourner vers le Port et ses plateformes logistiques. Le PACE et les outils réglementaires qui en découleront devraient davantage s'appuyer sur cet outil afin d'optimiser cette voie d'entrée et de sortie des matériaux.

L'intégration de la dimension « transport et logistique des chantiers » dans les normes et labels relatifs à la construction devraient permettre une nécessaire prise de conscience du secteur de ces impacts.

Préserver le rôle logistique du canal implique de préserver des espaces suffisants pour les activités productives et le transbordement des marchandises.

Le Port est favorable à une promotion active de la distribution urbaine décarbonée mais plaide pour que le renforcement des exigences adressées au secteur de la mobilité, du transport de la logistique s'adresse et s'applique à l'ensemble du territoire et ne vise pas spécifiquement les activités développées au sein du domaine portuaire au risque de voir apparaître une distorsion de marché et une perte d'attractivité du transport par voie fluviale au bénéfice de la route et des entreprises locales au bénéfice de concurrentes basées à l'extérieur du territoire régional. Dans ce cadre, le Port plaide pour une LEZ correspondant aux spécificités et contraintes du secteur du transport et de la logistique.

#### 11 - Levier E - mettre à profit la politique de **stationnement** et incitative pour atteindre les objectifs de mobilité

La politique du stationnement est un levier importants pour diminuer les émissions générées par le secteur du transport. Des efforts plus importants doivent donc être déployés dans ce domaine. "Renforcer le rôle de la carte riverains" : ce point est exprimé de manière très vague. Le prix de la carte de résident et la quantité de cartes de résident peuvent avoir un impact très important sur la mobilité automobile.

### Pilier 12 Accélérer la transition vers les véhicules sans émissions directes (p. 117)

#### 12- Levier A - poursuivre la **sortie du moteur thermique**

La Commission estime que le changement de motorisation induit par la Low Emission Zone doit s'accompagner d'une baisse de la possession automobile et de la masse moyenne des véhicules. Dans la mesure où l'électrification du parc automobile devrait faire augmenter le poids des véhicules, la LEZ ne devrait pas se baser uniquement sur la norme Euro, qui ne prend pas en compte la masse.

Concernant l'électrification des moyens des transports et son corolaire d'augmentation de l'offre de bornes de recharge publiques pour les véhicules électriques, la Commission renvoie à son avis sur le sujet, l'implantation des bornes ne doit pas empiéter sur les espaces dédiés aux piétons et plus particulièrement les trottoirs.

Concernant l'objectif de « réaliser cette transition de manière juste et progressive, avec une attention particulière pour les publics les plus fragilisés », il est important de considérer la dimension genrée de la précarité économique à Bruxelles : le taux de risque de pauvreté individuel est plus élevé parmi les femmes, elles figurent en majorité parmi les allocataires sociaux.ales et parmi les ménages monoparentaux, ce type de configuration familiale étant associé à un très haut risque de pauvreté et des enjeux concrets d'organisation de la vie de famille au quotidien, parmi lesquels la mobilité tient une place. Il s'agit à la fois de penser les aspects financiers du soutien mais également les aspects pratiques (la façon dont ils répondent aux enjeux quotidiens rencontrés – horaires, déplacements avec enfants,...). Cette remarque vaut pour ce point précis mais également pour toute mesure du PACE impliquant la prise en compte et l'accompagnement par des mesures spécifiques des publics fragilisés dans les autres chapitres que le transport et la mobilité.

#### 12 - Levier B - accompagner l'émergence des **véhicules sans émissions directes** Paragraphe relatif aux véhicules à pile à combustible

Les véhicules à pile à combustible présentent l'avantage de ne pas exiger l'installation d'infrastructures électriques de grande puissance pour la recharge en dépôt, lesquelles sont très onéreuses ; d'être bien moins gourmands en matières premières sensibles comme le graphite, le nickel, le lithium, le cobalt, etc, matières premières qui grèvent le bilan en termes

de GES des véhicules à batteries ; de pouvoir conserver une flexibilité opérationnelle infiniment meilleure que celle des véhicules à batteries et enfin, de pouvoir décorrèler le besoin d'énergie de sa production intermittente et ainsi, contribuer à la stabilité du réseau électrique. Par ailleurs, les véhicules à pile à combustible sont beaucoup plus efficaces en hiver dans la mesure où l'énergie perdue sous forme de calories est récupérée pour chauffer le véhicules.

Dans le résumé du plan air-climat-énergie 2030, à la page 7, au point 3 des mesures clés du PACE, il est mentionné que 11 000 bornes de recharge accessibles au public sont prévues. Le nombre n'est pas correct. Electrify.brussels et le plan de déploiement des bornes de recharge parlent de 22 000 bornes de recharge d'ici 2035. Et, déjà en 2025, il y a un besoin de près de 9 000 stations de recharge.

### 12 Levier C - réduire les émissions de gaz fluorés dans le transport public

- Préciser le titre et ajouter « réduire les émissions de gaz fluorés dans la flotte de véhicules de le transport public »
- Dans la phrase suivante, ajouter « *Intégrer, sauf dérogation, dès 2023 comme critère pour tout nouvel achat de tout véhicule (hors métros, trams et bus) par tous les pouvoirs publics l'équipement d'un système de climatisation durable alimenté en gaz à plus faible potentiel de réchauffement global;* » car les nouvelles séries M7 sont aussi équipés de systèmes de climatisation.

### 11 Levier D - renforcer les partenariats et continuer à s'inscrire dans la coopération avec les autres entités en matière de mobilité

La Commission demande un engagement régional plus fort que celui de suivre de près les mesures des niveaux de pouvoir européen et fédéral. La Région peut donner l'exemple.

#### Chapitre 6 : Un plan pour et par les Bruxellois : les conditions de sa réussite – 6.3 La nécessaire adhésion de l'ensemble des Bruxellois (p. 170)

Il est nécessaire de porter une attention aux méthodes de participation qui incluent les personnes les plus éloignées de la participation, à savoir les jeunes et les personnes précarisées comme le plan le mentionne, mais également les femmes. Il s'agit de porter une attention aux conditions de la participation (horaires, lieux, canaux de communication, attention à la distribution de la parole, outils d'intelligence collective choisis, garde d'enfant, portes d'entrées dans le débat...) pouvant favoriser ou défavoriser la participation égalitaire d'un point de vue du genre. Les femmes sont globalement plus éloignées de la participation citoyenne en raison d'une socialisation différenciée et de leur emploi du temps contraint (en raison de la répartition encore inégalitaire de la charge éducative et domestique). Outre la poursuite de l'objectif d'une participation égalitaire de tous les publics dans un but d'inclusivité, les dispositifs de participation pourraient aussi chercher à recueillir l'expertise située de certains groupes de la population de manière pro-active. Par exemple, les femmes, en raison de leur mobilité spécifique ont certainement un apport à faire sur la ville courte distance. Cet apport permettrait à la fois de prendre en compte les besoins et spécificités genrés mais aussi de bénéficier de leur expertise située de la ville. Les méthodes et dispositifs de participation doivent aussi rendre la participation totalement accessible aux personnes en situation de handicap. Il ne s'agit pas seulement de ne pas entraver ou permettre la participation, mais de la rechercher de manière pro-active, leur expertise située étant également indispensable en matière de mobilité.