



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RBC MODIFIANT
L'ARRÊTÉ DU 25 JANVIER 2018 RELATIF À LA CRÉATION D'UNE ZONE DE
BASSES ÉMISSIONS, EN VUE D'INTRODUIRE PLUS DE FLEXIBILITÉ POUR LES
AIDANTS-PROCHES ET LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE**

Demandeur	Cabinet du Ministre Alain Maron
Demande reçue le	14/06/2023
Exposés	19/06/2023 Modifications aux arrêtés LEZ et Bruxell'Air par Lucas Demuelenaere, cabinet Maron
Documents transmis	Présentation PPT Note au gouvernement Projet d'arrêté modifiant l'arrêté relatif à la création d'une zone basses émissions
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	18/09/2023

Préambule

1. La zone de basse émission (LEZ) est un élément important de la politique bruxelloise en matière de mobilité durable. Depuis sa mise en œuvre, elle interdit progressivement la circulation des véhicules les plus polluants à Bruxelles. La Commission salue l'existence de la LEZ et concède que la transition doit se passer sans heurts pour les différents secteurs économiques et l'emploi. C'est pourquoi elle encourage à investir dans la formation et la sensibilisation afin d'accompagner les différentes parties prenantes de cette transition.
2. Par ailleurs, pour assurer cette transition vers la décarbonisation progressive, les transports en commun doivent être plus accessibles et plus efficaces, les infrastructures piétonnes et cyclistes doivent être développées davantage. Les modes alternatifs à la voiture doivent proposer aux Bruxellois les moins nantis, n'ayant pas les moyens d'investir dans des véhicules plus propres, des solutions de mobilités complètes et efficaces, notamment pour les travailleurs à horaires décalés, ceux qui doivent travailler dans des endroits difficiles d'accès ou multiples, et les familles à faible revenu -sans voiture de société- qui n'ont pas le budget nécessaire pour acheter une nouvelle voiture.
3. La Commission salue également les mesures d'accompagnement mises en place pour faciliter la transition vers des véhicules moins polluants. Concernant l'élargissement du parc automobile électrique, la Commission insiste cependant sur l'importance des infrastructures et des possibilités de recharge (augmentation du nombre de bornes, meilleur contrôle pour éviter que ces places ne servent de parking à bas prix voire gratuits, possibilité de recharger un véhicule à proximité de sa résidence,...).
4. Concernant l'infrastructure vélo, la Commission rappelle la nécessité d'augmenter les différents types de solutions en matière de stationnement en tenant compte de leur sécurisation, le cas échéant.
5. Afin de soutenir correctement cette transition, la Commission insiste pour que le Gouvernement bruxellois mette en place une communication large et claire, au plus vite, en tenant compte de toutes les parties concernées. Elle rappelle aussi l'importance d'impliquer et d'informer les communes. Cette communication doit avoir lieu de manière continue et via tous les canaux possibles.

À propos de la dérogation ciblant toutes les personnes titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

6. Les dérogations ne prennent en compte que la mobilité des personnes propriétaires d'un véhicule mais pas toutes les personnes qui sont véhiculées par des tiers. Celles-ci devraient pouvoir bénéficier de dérogations ponctuelles (à l'image de ce qui se fait pour le stationnement). Ceci reste, en effet, pénalisant pour les personnes à mobilité réduite qui roulent dans différents véhicules ou qui font appel à des tiers pour les véhiculer.

À propos de l'introduction d'une dérogation pour divers véhicules adaptés au transport des personnes handicapées

7. La Commission salue l'extension de cette dérogation aux aidants proches et aux parents d'un enfant qui n'habitent pas au domicile principal de l'enfant. Les enfants en situation de handicap restent bien souvent à la charge de leurs parents au-delà de leur majorité. La Commission demande que le critère de minorité d'âge soit supprimé.

Cependant, elle s'interroge sur la pertinence de prendre comme preuve l'hébergement de l'enfant par le parent. Dans le nouvel arrêté, la preuve de parents hébergeurs (qui vient de l'article 1^{er}, alinéa 31 et 32 de l'arrêté royal du 16 juillet 1992) se fait via une inscription au Registre de population ou des Etrangers or cette démarche se fait sur base volontaire. De nombreux parents ne sont pas au courant que cette possibilité existe, de même que les communes qui ignorent qu'une telle possibilité existe pour ces parents. La Commission suggère que cette preuve d'hébergement soit remplacée par un acte de naissance puisque ceux-ci mentionnent les deux parents de l'enfant.

La Commission demande que cette dérogation concerne tous les véhicules et non pas seulement les véhicules adaptés, puisque ceux-ci sont déjà concernés par une dérogation aujourd'hui.

8. La Commission souligne que rien n'est prévu pour les organisations privées responsables du transport des personnes à mobilité réduite. Elle propose que la dérogation leur soit possible ou qu'elles puissent bénéficier d'un soutien financier pour moderniser leurs véhicules, et cela tant que les transports publics ne sont pas en mesure de transporter les personnes à mobilité réduite de manière appropriée, fluide et accessible.
9. La Commission insiste pour que soit tenu compte de la fracture digitale et de l'accessibilité aux services. Elle suggère des alternatives non-numériques (papier, guichet physique et téléphonique, ...) que ce soit pour la demande de dérogation ou d'informations.
10. Elle demande que soit envisagée l'automatisation des dérogations pour les titulaires de carte de stationnement pour personne handicapée (et/ou bénéficiaires d'allocations pour personne handicapée) et ce, afin d'éviter le « non-recours aux droits » qui touche plus particulièrement les personnes vivant dans la pauvreté.

À propos de la modification du calendrier pour les deux-roues (cc max 50 cm³)

11. La Commission déplore la proposition d'adapter le calendrier pour les cyclomoteurs de catégorie L1 et L2 : jalon du 1 janvier 2025 pour les moteurs à essence (ou LPG/CNG) (minimum Euronorm 5) déplacé au 1 janvier 2028 et interdiction totale de l'essence (ou LPG/CNG) à 2030.

12. De surcroît, elle regrette que cette mesure ait déjà fait l'objet d'une communication sur le site dédié à la zone de basse émission bruxelloise « lez.be » avant même son adoption officielle (cfr. [Practical Page | Low Emission Zone \(lez.brussels\)](#)).
13. La Commission rappelle les conséquences dramatiques de la pollution de l'air, notamment au dioxyde d'azote (NO₂), sur la mortalité des Bruxellois-es (900 décès prématurés chaque année avant 2020¹ et ,) ainsi que son impact en termes de coût social² (1,6 milliards d'euro en 2018, soit près de 1400€ en moyenne par Bruxellois-e³). Bien qu'ils représentent une faible part des véhicules qui circulent en Région bruxelloise, les mobylettes et les scooters thermiques (essence, diesel, gaz) sont une source significative de pollution de l'air. La Commission désapprouve ce report et insiste sur l'importance de sortir du moteur thermique au plus vite. Elle rappelle que les usagers actifs (piétons et cyclistes) respirent directement les émissions polluantes émises par ces véhicules, compte tenu du partage des espaces et infrastructures et/ou de leur proximité.
14. Par ailleurs, à l'instar d'Amsterdam, la Commission demande l'interdiction de la circulation en Région bruxelloise des scooters et mobylettes de norme inférieure à Euro 5 réimmatriculés à partir de 2024⁴.
15. La Commission demande également que soit créé un accompagnement financier pour les personnes qui en ont besoin (par exemple via une intégration des mobylettes et des scooters dans la prime Bruxell'Air).

Formulation (termes utilisés)

16. La Commission propose de remplacer les termes « personnes handicapées » par « personnes en situation de handicap »

¹ Andrieux J., Eggen M., Bouland C. État des connaissances sur les liens entre environnement et santé en Région

de Bruxelles-Capitale, Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale, 2020.

² « Monétisation » de la mortalité, de la perte de jours de travail et des admissions à l'hôpital

³ De Bruyn S., De Vries J., Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport – CE

Delft, Octobre 2020.

⁴ <https://www.amsterdam.nl/en/traffic-transport/low-emission-zone/information-per-vehicle/#h488d89c1-e64c-433a-b815-1c7a26c156d9>