



ZONE DE BASSES ÉMISSIONS : QUELS ENJEUX POUR LES FAMILLES ?

Une production du service Études
et Action politique de la Ligue des familles

Juillet 2022

la ligue
des familles
citoyenparent

A. Résumé

L'arrêté du 25 janvier 2018 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une zone de basses émissions (LEZ) prévoit l'interdiction progressive de circuler dans Bruxelles de certains véhicules belges et étrangers, selon leur norme Euro, entre 2018 et 2025. Le calendrier 2025-2035 est en cours de discussion et prévoit l'interdiction des moteurs diesel dans Bruxelles pour 2030 et des moteurs essence pour 2035.

La Ligue des familles attire l'attention sur le fait qu'il n'existe pas d'analyse de l'impact de ces mesures sur les familles, alors que le taux de possession d'une voiture à Bruxelles varie de manière importante selon le nombre d'enfants du ménage. Qui sont les familles qui possèdent une voiture, et quel type de voiture ? Combien sont concernées par les interdictions ? Combien se verront obligées de racheter une voiture faute d'alternative ? Combien de familles monoparentales et de familles nombreuses seraient concernées ?

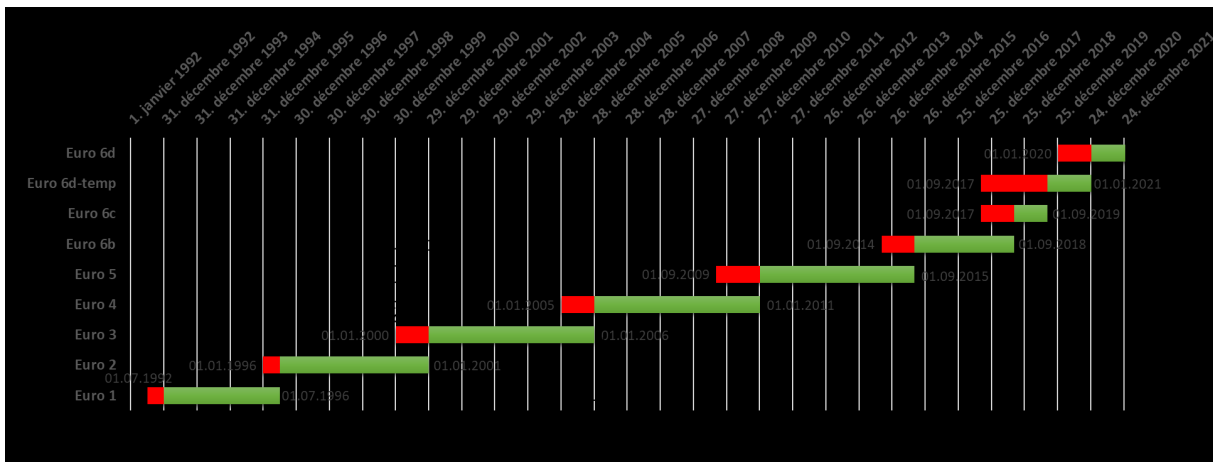
La Ligue des familles appelle à une étude permettant de connaître le nombre de familles mises en difficulté et ayant besoin de soutien, et surtout :

- À poursuivre et renforcer le développement des alternatives à la voiture (lignes, fréquences et correspondances de transports en commun, pistes cyclables, parkings vélos...);
- À adapter l'offre de mobilité existante aux familles (multiplication des parkings vélos adaptés aux vélos familiaux, sièges enfants dans les véhicules et vélos partagés, accessibilité des transports en commun aux poussettes...)
- À vérifier l'adéquation entre le calendrier de la LEZ et le calendrier de mise en œuvre de l'offre de mobilité alternative. Il est par exemple indispensable que les stations de transports en commun définies comme « prioritaires » soient toutes rendues accessibles aux familles (avec poussette, en situation de handicap...) et que des moyens conséquents soient dégagés pour y parvenir.
- À instaurer une prime permettant réellement l'achat d'un véhicule électrique pour les familles les plus précaires devant abandonner leur voiture actuelle et n'ayant pas d'autre choix que de racheter un véhicule électrique, comme cela se fait dans d'autres villes (Paris) ou pays (Allemagne, France, Pays-Bas...).

B. La zone de basses émissions bruxelloise

1. La législation actuelle

L'arrêté du 25 janvier 2018 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une zone de basses émissions¹ est entré en vigueur en janvier 2018. Il prévoit l'interdiction progressive de circuler dans Bruxelles de certains véhicules belges et étrangers, selon leur norme Euro², entre 2018 et 2025. En 2025, seuls les véhicules diesel ayant une norme Euro supérieure à 6, 6b, 6d, temps/VI et les véhicules essence ayant une norme supérieure à Euro 3/III seront autorisés. Les véhicules de normes inférieures seront interdits. La norme Euro 6 fixe les standards européens pour les nouveaux véhicules mis en vente depuis 2015.



En rouge : début de l'entrée en vigueur de la norme Euro. Les constructeurs peuvent faire homologuer les nouveaux véhicules selon la nouvelle norme. En vert : début de l'obligation pour les constructeurs de mettre en circulation des véhicules répondant à la nouvelle norme. La mise en service de nouveaux véhicules sous l'ancienne norme n'est plus possible. Source : https://www.hymexia.ch/norme_euro/

Ces interdictions concernent les voitures, minibus, les bus, autocars y compris hybrides. Et à partir de 2025, les mobylettes, les motos, les poids lourds. Les véhicules 100% électriques et à l'hydrogène ne sont pas intégrés dans la LEZ. Elle s'applique sur tout le territoire de l'arrondissement de Bruxelles-Capitale, hormis le ring et les voies menant à certains parkings de transit.

Pour les véhicules interdits dans Bruxelles, mais qui souhaiteraient s'y rendre, un pass journalier est disponible au prix de 35 euros. Le pass peut être acheté pour maximum 8 jours par an et par véhicule.

Selon Bruxelles Environnement, en 2018, 40% des voitures en circulation étaient/seraient concernées par les interdictions de la LEZ d'ici 2025. En 2021, 25% des voitures en circulation étaient concernées par les

¹ Moniteur belge, « 25 janvier 2018. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une zone de basses émissions ». Disponible à l'adresse : <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2018/01/25/2018030279/justel>

² Les normes européennes d'émissions (normes Euro) sont des règlements de l'Union européenne qui fixent les limites maximales de rejets de polluants pour les véhicules roulant neufs.

les motorisations zéro-émission à l'échappement progressent très lentement et étaient encore marginales en décembre 2020⁹. »

Si ces résultats sont positifs, les mesures pour réduire les polluants dans l'air doivent se poursuivre. Une récente étude reprenant les mesures de concentration de dioxyde d'azote dans 134 lieux bruxellois, dont environ 70 écoles, entre novembre 2020 et octobre 2021, a été publiée. Les résultats montrent que pour 132 sites sur 134, la limite annuelle de concentration établie par l'Union européenne n'est pas dépassée (40 microgrammes/m³). Cependant, il faut prendre en compte que ces mesures ont été effectuées pendant la pandémie lors de laquelle le trafic routier a été réduit et que l'Union européenne travaille actuellement à revoir cette limite. D'autre part, les normes de l'Organisation mondiale de la Santé sont plus strictes : 10 microgrammes par m³. Si l'on analyse les résultats à l'aune de cette norme : la limite annuelle est dépassée partout¹⁰.

3. Les familles et la voiture

En 2019, pour l'ensemble de la Belgique, 91% des couples avec enfant(s) possédaient au moins une voiture. Les ménages sans enfant (isolés ou en couple sans enfant) sont 66% à posséder au moins une voiture.¹¹ A Bruxelles, ces familles sont 80% à en posséder au moins une quand ce n'est le cas que 49% des ménages sans enfant¹². D'après l'IBSA, les ménages avec enfant(s), en âge d'activité professionnelle, ayant des revenus faibles et faiblement motorisés représenteraient 17% des ménages bruxellois et seulement 38% d'entre eux seraient motorisés¹³.

Pour les familles monoparentales belges, en 2019, 70% des familles monoparentales possédaient au moins une voiture. Ces familles sont la deuxième catégorie, derrière les isolés, à le moins posséder de voiture¹⁴. À Bruxelles, elles seraient 44% à en posséder au moins une¹⁵.

D'après Statbel, pour l'ensemble de la Belgique, 43,4% des voitures privées en aout 2021 avaient été mises en circulation pour la première fois ces 5 dernières années. 26,5% avaient été mises en circulation pour la première fois entre 6 et 10 ans. Et 18,6% ont été mise en circulation pour la première il y a entre 11 et 16 ans. Les 11,6% restant ont été mis en circulation il y a 17 ans ou plus¹⁶.

En 2021, pour l'ensemble de la Belgique, les voitures essences représentent 49,8% du parc des voitures particulières, les voitures diesel 44,3% et les voitures hybrides et électriques 5,9%¹⁷. A Bruxelles, entre 2018 et 2021, la proportion de voitures hybrides à doubler passant de 2,5% à 5,4%. La proportion de voitures 100% électriques reste très marginale avec 0,8% des voitures en circulation en 2021¹⁸.

L'introduction de la LEZ ne semble pas avoir eu d'impact sur les parts de marchés des voitures d'occasion à Bruxelles. En 2017, 9% des véhicules d'occasion avaient été achetés par des résidents bruxellois. En 2021, la part de voitures d'occasion achetées par des résidents bruxellois était également de 9%¹⁹. Et le nombre de véhicules achetés est assez stable, il oscille entre 65 000 et 68 000. La répartition des voitures d'occasion selon

⁹ Environnement.Brussels, 2021. « Mise en place de la zone de basses émissions : quel bilan ? », décembre 2021. Disponible à l'adresse : <https://environnement.brussels/environnement-etat-des-lieux/en-detail/environnement-pour-une-ville-durable/mise-en-place-de-la-zone-de-basses-emissions-quel-bilan>

¹⁰ Le Soir, 2022. « Pollution : Bruxelles loin de la norme OMS », 10 février 2022.

¹¹ Statbel, 2020. « Possession d'une voiture par ménage », 17 septembre 2020. Disponible à l'adresse : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/possession-de-voitures-par-menage>

¹² T. Ermans, 2019. « Les ménages bruxellois et la voiture », IBSA, Focus n32.

¹³ *Idem*.

¹⁴ Statbel, 2020. « Possession d'une voiture par ménage », 17 septembre 2020. Disponible à l'adresse : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/possession-de-voitures-par-menage>

¹⁵ *Idem*.

¹⁶ Statbel, 2021. « Statistiques des véhicules à moteur au 1^{er} aout. Evolution du parc des véhicules à moteur selon l'âge des véhicules ». Disponible à l'adresse : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#figures> Pour rentrer dans les conditions « old timer », la voiture doit être âgée de minimum 25 ans (30 ans en Wallonie).

¹⁷ Statbel, 2021. « Le parc de véhicule belge augmente de 100.000 voitures hybrides et presque 18.000 voitures électriques ». 16 septembre 2021. Disponible à l'adresse : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#news>

¹⁸ « Evaluation de la zone de basses émissions. Rapport 2020 ». *Op. cit.*

¹⁹ Statbel, 2021.

le carburant a par contre changé : en 2017, les voitures essences représentaient 34% et les voitures diesel 65% des achats d'occasion par les Bruxellois. Les voitures hybrides/électriques/hydrogènes... représentaient moins de 1%. En 2021, les voitures essences représentaient 60% des achats, les diesels 36% et les voitures hybrides/électriques/hydrogènes... 4% des voitures achetées par des bruxellois sur le marché de l'occasion²⁰.

4. Les prochaines étapes de la LEZ

Le Gouvernement a examiné en première lecture un avant-projet d'arrêté proposant la suite du calendrier de la LEZ. Cet arrêté prévoit l'arrêt des voitures/camionnettes diesel/hybride pour 2030 avec une étape intermédiaire en 2028²¹. Et pour les véhicules essence/hybride/LPG/CNG, l'interdiction des voitures/camionnettes Euro 3 en 2028, des Euro 4, 5, 6b/c, 6d-temps en 2030 et interdiction des véhicules Euro 6d en 2035. Cet arrêté n'a pas encore été adopté. L'objectif est d'arriver pour 2035 à une zone de zéro émission (ZEZ).

Brupartners qui a rendu un avis sur cet avant-projet d'arrêté estime que les mesures d'accompagnement pour les publics les moins aisés financièrement ne sont actuellement pas suffisantes et qu'il faudrait instaurer une prime pour le remplacement des véhicules des particuliers aux revenus faibles. L'avis recommande également d'autoriser les véhicules « PMR », utilisés par les institutions du secteur du handicap, à obtenir des dérogations²².

D'autre part, dans ce nouvel arrêté LEZ, une étude d'impact portant sur les aspects socio-économiques a été réalisée²³. Elle a été réalisée par Stratec et Bruxelles Environnement, publiée le 19 mars 2021, sur base de données de l'IBSA, des enquêtes mobilité Beldam et Monitor ainsi que des enquêtes budget des ménages. Ce rapport tente d'identifier le profil socioéconomique des personnes se déplaçant en voiture en Région de Bruxelles-Capitale. Le problème, c'est que certains des échantillons pour Bruxelles sont souvent petits notamment pour les résultats déplacements voiture-revenus (400-500 répondants). De plus, il n'y a pas de chiffres liés aux familles : quels types de véhicules possèdent les familles, quand leurs véhicules seront-ils interdits dans Bruxelles, quels sont les revenus des familles détentrices de tels véhicules ? Troisièmement, l'étude ne prend pas en compte la réalité des parents par exemple concernant les contraintes liées à l'enchaînement des trajets (école/crèche-travail), aux horaires (école/crèche, activités extrascolaires) ou aux déplacements « entravés » des familles (déplacements avec une poussette, des cartables/sacs, de jeunes enfants ne marchant pas vite...).

L'étude se penche également sur les prix d'achat des voitures électriques qui devraient être similaires à ceux des voitures essence/diesel/hybride voire moins cher en 2035. Une autre partie de l'étude aborde l'évolution du marché d'occasion d'ici 2030 et 2035. À l'horizon 2035, la voiture électrique d'occasion sera légèrement moins chère que la voiture essence du même âge.

Dans les recommandations finales, on retrouve l'augmentation de la prime à la radiation (la prime Bruxell'Air), le développement de parkings de dissuasion et leur desserte, le développement d'un système de pass annuel, développer le réseau de recharge/bornes électriques²⁴... Le rapport d'évaluation propose une prime pour l'achat d'une voiture électrique pour les ménages qui roulent régulièrement et qui ont des revenus faibles. Parmi les critères donnés en exemple : résidence en Région bruxelloise, utilisation de la voiture 160 jours par an, revenu mensuel net inférieur à 2100euros/mois, minimum 2 enfants à charge, âge du véhicule supérieur à 7 ans pour obtenir une prime de 500 euros²⁵.

²⁰ Statbel, 2021. « Immatriculations de véhicules neufs et d'occasion 2021 », et « Immatriculation des véhicules neufs et d'occasion 2017 ». Disponible à l'adresse : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/immatriculations-de-vehicules#panel-12>

²¹ Calendrier 2025 adopté en première lecture en juin 2021.

²² Brupartners, 2021. « Avis. Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du XX/XX/2021 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2035 ». 25 juin 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/advices/a-2021-063-brupartners-lez-fr.pdf>

²³ Stratec, Bruxelles Environnement, 2021. « Etude d'impact sur la mobilité, sur les aspects économiques et sociaux et sur l'énergie et roadmap vers une sortie des véhicules thermiques. Rapport final du volet 1, partie 6 : impact socio-économiques ». 19 mars 2021.

²⁴ Avec toutefois un nombre de visites limitées.

²⁵ Stratec, Bruxelles environnement. *Op. cit.*

4.4 Commentaires de la Ligue des familles

Comme énoncé plus haut, la Ligue des familles s'interroge sur l'impact des prochaines étapes de 2025 à 2035 sur les familles : combien de familles seront obligées de s'acheter une nouvelle voiture faute d'alternative et parmi celles-ci quels sont leurs revenus ? Parmi les familles qui n'auraient d'autre choix que de s'acheter une voiture on pense aux familles monoparentales pour qui chaque minute de la journée est comptée, aux familles séparées dont l'enfant est scolarisé loin du domicile d'un des parents, aux parents qui n'ont pas trouvé une école/crèche proche de leur domicile, aux parents qui travaillent loin de leur domicile tout en étant contraints par les horaires de crèche et d'école, aux parents qui travaillent à horaires atypiques... L'étude d'impact socio-économique ne répond pas à ces questions et les solutions existantes actuelles (Bruxell'air et coach mobilité) ne répondent pas aux besoins de ces familles. Il manque actuellement des chiffres qui permettraient de quantifier les familles mises en difficulté et ayant besoin de soutien.

Il nous semble, à tout le moins, indispensable de poursuivre et d'intensifier les efforts entrepris par la Région bruxelloise avec le plan Good Move visant, notamment, à proposer des alternatives à la voiture, car les parents sont demandeurs d'un shift modal. Dans une enquête de la Ligue des familles réalisée en 2019 auprès de 1 700 parents, 8 parents sur 10 se déclaraient prêts à plus emprunter les transports en commun et 7 sur 10 le vélo si des améliorations étaient faites.

La Ligue des familles plaide pour que les mesures suivantes soient accélérées/réalisées de façon à coller au calendrier de la LEZ, car il faut qu'au moment où les familles doivent abandonner leur voiture, elles disposent de suffisamment d'alternatives :

- Des investissements dans les transports en commun en augmentant la fréquence, l'offre et l'accessibilité ainsi que l'intermodalité,
- Des investissements dans les infrastructures cyclables et la sécurité ainsi que l'offre de parkings et l'adapter aux vélos familiaux,
- L'adaptation de l'offre de mobilité partagée aux réalités familiales (ex : sièges enfant sur les Villo ou dans les Cambio...)
- La poursuite du plan Good Move dont la mise en place des mailles apaisées,
- La proposition de solutions de mobilité collectives via les écoles : pédibus, vélobus, plans de déplacements scolaires,
- L'adéquation entre le calendrier de la LEZ et le calendrier de mise en œuvre de l'offre de mobilité alternative. Il est par exemple indispensable que les stations de transports en commun définies comme « prioritaires » soient toutes rendues accessibles aux familles (avec poussette, en situation de handicap...) et que des moyens conséquents soient dégagés pour y parvenir.

La STIB a identifié une liste de 700 arrêts à aménager en priorité sur un total de plus de 2 200 arrêts. Ces arrêts sont définis comme prioritaires de par la fréquence ou l'attractivité qu'ils présentent : centres commerciaux, centres administratifs, centres hospitaliers, écoles... Parmi ces arrêts prioritaires, 31 ont été adaptés en 2020 et 37 en 2021²⁶. Si, en moyenne, 35 arrêts prioritaires sont aménagés chaque année, il faudra encore 18 ans avant que la liste soit épuisée. Or dans deux mois (juillet 2022) puis dans moins de 3 ans (2025), des familles devront abandonner leur véhicule actuel. La STIB s'est engagée à rénover annuellement 50 arrêts en les sélectionnant un maximum parmi cette liste. A ce rythme, si elle respectait ce timing et ne se consacrait qu'aux arrêts identifiés sur cette liste, il faudrait malgré tout encore presque 13 ans pour l'épuiser. Sur les 69 stations de métros par contre, actuellement 51 sont accessibles²⁷.

Concernant la future LEZ, la Ligue des familles partage une série de recommandations proposée par Brupatners, la Commission Régionale de mobilité et le rapport de Stratec, à savoir :

²⁶ Demande d'explications de Monsieur Marc Loewenstein concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des stations, arrêts et véhicules de la STIB à la Ministre de la mobilité, Elke Van den Brandt, le 18 mai 2021. Disponible à l'adresse : <http://www.parlement.brussels/webex-quest-det/?moncode=151345&base=1&taal=fr>

²⁷ Bruxelles Mobilité, 2022. « Réseau du métro de Bruxelles ». Disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-12/51%20stations.pdf>

Zone de basses émissions : quels enjeux pour les familles ?

- L'augmentation de la prime à la radiation (la prime Bruxell'Air) et l'adaptation des primes pour les vélos familiaux (souvent très chers à l'achat), avec le développement des parkings vélos nécessaires, de manière à ce que les montants de ces primes permettent de vrais changements de comportements au-delà des effets d'aubaine,
- Le développement de parkings de dissuasion et leur desserte en transports en commun,
- Le développement d'un réseau de recharge/bornes électriques sur tout le territoire de la Région facilement accessible aux familles,
- L'instauration d'une prime à l'achat d'un véhicule électrique pour les familles les plus précaires n'ayant pas d'autre choix que de racheter un véhicule électrique, comme cela se fait en Métropole Grand Paris (6 000 euros maximum) ou à l'échelle nationale comme en France (maximum 5 000 euros), en Allemagne (9 000 euros maximum) ou au Pays-Bas (maximum 4 000 euros)²⁸.

²⁸ Green-Zones.eu, 2021. « Promotion de l'électricité en Europe ». 04 aout 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.green-zones.eu/fr/blog-news/promotion-de-lelectricite-en-europe>

Zone de basses émissions : quels enjeux pour les familles ?

Juillet 2022

Alexandra Woelfle

a.woelfle@liguedesfamilles.be

Avenue Émile de Béco, 109 1050 Ixelles
02/507 72 11

 Le Ligneur des parents

info@liguedesfamilles.be
www.liguedesfamilles.be

 @LigueDfamilles

**la ligue
des familles**
citoyenparent