

EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LES POUVOIRS PUBLICS RÉGIONAUX ET LOCAUX BRUXELLOIS

Évaluation des performances environnementales des flottes en 2014



OCTOBRE 2015

EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LES POUVOIRS PUBLICS RÉGIONAUX ET LOCAUX BRUXELLOIS

1. INTRODUCTION	3
2. L'ARRÊTÉ 'EXEMPLARITÉ'	3
2.1. Critères pour le choix du véhicule	3
2.2. Critères environnementaux lors de l'attribution	4
2.3. Gestion durable de la flotte et voitures électriques dans le plan de déplacements d'entreprise	4
3. INSTITUTIONS CONCERNEES	4
4. REACTION DES INSTITUTIONS CONCERNEES	5
5. CARACTERISTIQUES DE LA FLOTTE GLOBALE	5
5.1. Catégories de véhicules	5
5.2. Age moyen et répartition des normes Euro	6
5.3. Type de carburant	8
5.4. Les performances environnementales de la flotte globale (Ecoscore)	9
5.5. Performances environnementales des nouvelles voitures	9
5.6. Utilisation des véhicules	10
5.7. Achat versus Leasing	11
6. COMPARAISON DES FLOTTES EN FONCTION DU TYPE D'INSTITUTION PUBLIQUE	12
6.1. Catégories de véhicules	13
6.2. Performances environnementales des flottes	15
6.3. Performances environnementales des nouvelles voitures	15
6.4. Véhicules électriques et hybrides	16
7. LES CRITERES ENVIRONNEMENTAUX DANS LES CAHIERS DES CHARGES	17
8. CONCLUSIONS	17



1. INTRODUCTION

La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est confrontée à des défis majeurs pour améliorer la qualité de l'air. Il convient de s'attaquer prioritairement aux concentrations élevées de fines particules et de dioxyde d'azote auxquelles les citoyens sont exposés. On sait que le transport motorisé et en particulier, les nombreux véhicules au diesel, contribuent largement à ces émissions. Leur impact doit donc être limité autant que possible.

Les pouvoirs publics sont bien placés pour contribuer à ces objectifs, en appliquant une gestion durable de leur propre flotte. C'est pourquoi le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE) encourage les pouvoirs publics bruxellois à donner le bon exemple en matière de transport et à opter pour des véhicules moins polluants.

En exécution du Code, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a adopté un arrêté¹ relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics le 15 mai 2014. Cet arrêté prévoit notamment que tous les pouvoirs publics régionaux et locaux (communes, CPAS et intercommunales) de la Région bruxelloise fixent des exigences en matière de performances environnementales pour leur parc automobile.

Chaque année, ils doivent en outre envoyer un rapport, pour le 31 janvier au plus tard, à Bruxelles Environnement, au gouvernement bruxellois et au Parlement, lequel se compose de 2 parties:

1° Un formulaire (en Excel) avec la composition de la flotte (au 31 décembre de l'année précédente) et, pour chaque véhicule, quelques caractéristiques techniques, l'Ecoscore et la part d'énergies renouvelables utilisée;

2° Un formulaire (en Word) décrivant les critères environnementaux utilisés pour les véhicules mis en service l'année précédente, complété du cahier des charges et du rapport d'attribution (ou des extraits de celui-ci).

Ce rapport d'évaluation a pour but de faire une analyse des données transmises pour la première fois par les pouvoirs publics bruxellois, en application de l'arrêté. Il s'agit donc de la flotte au 31 décembre 2014: leurs caractéristiques et leurs performances environnementales, ainsi que le respect des critères légaux. Ce rapport porte sur une année transitoire étant donné que l'arrêté est entré en application en août 2014 et que des décisions par les pouvoirs locaux/régionaux avaient déjà été prises avant cette date. Ce rapport fait donc un état des lieux des flottes des autorités bruxelloises. Les rapports d'évaluation des années suivantes permettront d'analyser l'évolution des flottes publiques suite à l'arrêté.

Dans le présent rapport, les résultats sont d'abord présentés pour le parc global de tous les pouvoirs publics concernés (Chapitre 5), après quoi ils sont comparés par groupe d'institutions similaires au Chapitre 6. Le Chapitre 7 décrit de quelle façon les pouvoirs publics tiennent compte des critères environnementaux dans leurs cahiers des charges et le Chapitre 8 propose les conclusions.

2. L'ARRÊTÉ 'EXEMPLARITÉ'

L'arrêté du 15/05/2014 comporte diverses dispositions selon qu'il s'agit de la mise en service d'une voiture personnelle, d'un MPV ('Multi-Purpose Vehicle', p.ex. de type Renault Kangoo), d'une camionnette ou d'un camion.

2.1. Critères pour le choix du véhicule

Si une **voiture personnelle ou un MPV** est acheté ou pris en leasing, le véhicule ne peut pas être équipé d'un moteur au diesel et il faut tenir compte d'un Ecoscore minimum. Pour les voitures individuelles acquises en 2014, l'Ecoscore-seuil était de 70 et de 63 pour les MPV. Les valeurs seuils augmentent d'un point par an.

Il n'y a pas d'Ecoscore-seuil pour les **camionnettes et camions**, mais on demande qu'ils répondent au moins à la norme Euro en vigueur, voire à la norme Euro plus élevée. Cela signifie au moins Euro 5 pour les camionnettes (Euro 6 en vigueur à partir du 1/9/2014 pour les nouveaux types de véhicules de classe I et à partir du 1/9/2015 pour les classes II et III) et Euro VI pour les camions.

1 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises - 15 mai 2014.



2.2. Critères environnementaux lors de l'attribution

En vue de valoriser les véhicules ayant les meilleures performances environnementales, l'arrêté énonce en outre que les critères environnementaux doivent représenter au moins 30 % des critères d'attribution (ou 25 % pour les véhicules lourds devant effectuer des missions de service publiques) dans tout cahier des charges pour un marché public d'acquisition ou de leasing de véhicules.

En ce qui concerne l'achat ou le leasing **de voitures individuelles, de MPV et de minibus**, l'Ecoscore du véhicule doit compter au moins pour 70% dans les critères environnementaux. Outre l'Ecoscore, le poids du véhicule et l'équipement éventuel avec un système de récupération d'énergie au freinage (comme dans les véhicules hybrides ou électriques sur batterie) doivent aussi faire partie des critères environnementaux.

Dans le cas des **camions et des camionnettes**, les critères environnementaux doivent tenir compte de la norme Euro, et il convient de favoriser les véhicules plus légers et ceux qui peuvent récupérer l'énergie de freinage. Ces critères représentent au moins 70 % des critères environnementaux. Les 30 % de critères environnementaux restants se composent de la consommation d'énergie, des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), d'oxydes d'azote (NOx), d'hydrocarbures ne contenant pas de méthane (NMHC) et de fines particules (PM₁₀).

Etant donné que l'Arrêté 'Exemplarité' a été publié le 22 juillet 2014 pour entrer en vigueur 10 jours plus tard, nous tenons compte du fait que les véhicules dont le cahier des charges et l'attribution sont antérieurs à cette date, ne tombent pas encore sous le coup des dispositions de l'arrêté.

2.3. Gestion durable de la flotte et voitures électriques dans le plan de déplacements d'entreprise

L'arrêté Exemplarité prévoit également que les pouvoirs publics bruxellois qui, en vertu de l'arrêté du 7 avril 2011, sont tenus d'établir un plan de déplacements (c.-à-d. qui emploient plus de 100 travailleurs sur un même site), doivent intégrer les actions suivantes dans leur plan:

- une analyse de la composition du parc automobile (notamment les Ecoscore) et de son utilisation (notamment le nombre de kilomètres parcourus);
- les objectifs pour améliorer les performances environnementales de leur parc automobile, réduire les kilomètres parcourus pour les déplacements de service, réduire le parc automobile ou le remplacer partiellement par des vélos (électriques) et/ou des voitures électriques;
- les mesures qui seront mises en œuvre afin d'atteindre ces objectifs.

Ces éléments doivent être fournis pour la première fois à Bruxelles Environnement au plus tard le 31 décembre 2015 et ensuite, tous les 3 ans, via un formulaire spécifiquement prévu à cet effet.

Dès le 1er janvier 2015, les pouvoirs publics régionaux qui achètent ou prennent en leasing de nouvelles voitures, doivent intégrer au moins 25 % de voitures électriques dans leur flotte par période de 3 ans, ou 15 % pour les pouvoirs publics locaux. Toute voiture personnelle que la flotte compte en moins (après le 1er janvier 2013) peut toutefois aussi être comptabilisée comme une voiture électrique. Ces voitures doivent en outre aussi utiliser de l'électricité 100 % verte.

Cependant, vu le timing de ces dispositions, le présent rapport d'évaluation ne contient pas de résultat à ce sujet. Nous indiquons toutefois, à titre d'information, combien de nouvelles voitures électriques ont été intégrées dans les flottes en 2014 (voir chapitre 6.4).

3. INSTITUTIONS CONCERNEES

L'arrêté Exemplarité porte sur 67 institutions publiques, réparties comme suit:

- Bruxelles Ville et les 18 communes de la RBC
- 19 CPAS
- 3 intercommunales
- 17 institutions régionales
- 8 cabinets
- le Parlement de la RBC

Pour ce qui est des **intercommunales**, seules Sibelga, Hydrobru et l'Intercommunale de Crémation (Cremabru) relèvent de l'arrêté. Vivaqua et Brutélé sont des intercommunales interrégionales, auxquelles l'Arrêté ne s'applique pas; il y a par ailleurs 2 petites intercommunales qui ne disposent pas d'une flotte (Intercommunale d'Inhumation et Brulabo).



Parmi les **institutions régionales**, certaines ne disposent pas non plus d'une flotte. Il s'agit du Fonds de Garantie bruxellois, du CESRBC², d'Evoliris, du Fonds de la Politique de l'eau, de l'ADT³, de l'ERAP⁴, de l'ABEA⁵ (Centre urbain) et du Fonds de Refinancement des Trésoreries communales. Ces institutions ne sont pas comptabilisées avec les 17 institutions régionales.

La **ville, les communes, les CPAS, le parlement et les cabinets** disposent quant à eux d'une flotte.

66% de ces institutions relèvent également des obligations du plan de déplacements d'entreprise.

4. REACTION DES INSTITUTIONS CONCERNEES

Au moment de rédiger le présent rapport d'évaluation (août 2015), nous avons reçu le rapport 2014 de 63 institutions. Les 4 institutions pour lesquelles nous n'avons reçu aucune donnée, sont les suivantes:

- Commune d'Ixelles
- CPAS de Forest
- CPAS d'Etterbeek
- Atrium

Sur les 67 institutions, seules 26 avaient remis le rapport à temps (pour le 31 janvier 2015).

A l'échéance du délai, plusieurs rappels ont été envoyés, à savoir:

- Un e-mail le 19/02/2015
- Une lettre le 27/02/2015
- Une lettre recommandée le 16/04/2015
- Une lettre recommandée le 06/07/2015

Les analyses du présent rapport d'évaluation portent donc sur 63 institutions:

- Bruxelles Ville et 17 communes de la RBC
- 17 CPAS
- 3 intercommunales
- 16 institutions régionales
- 8 cabinets
- le Parlement de la RBC

Pour les 4 institutions restées en défaut, soit 6% des institutions, nous ne connaissons pas la taille de leur flotte et la part qu'elle représente dans le parc automobile global des institutions publiques bruxelloises.

5. CARACTERISTIQUES DE LA FLOTTE GLOBALE

5.1. Catégories de véhicules

Si nous considérons l'ensemble des flottes de toutes les institutions concernées, nous arrivons à une flotte globale de 3731 véhicules. La composition par catégorie de véhicule est reproduite dans la figure ci-dessous. Les voitures et les MPV constituent le groupe le plus important, avec 1675 véhicules 'légers'. A cela, viennent s'ajouter 982 camionnettes et minibus, 749 véhicules 'lourds' (camions, bus, véhicules agricoles), 244 véhicules 'spécifiques', 50 remorques et enfin, 31 deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motos).

La catégorie 'véhicules spécifiques' regroupe notamment les balayeuses, les ambulances, les corbillards, les dépanneuses, les grues, les élévateurs, les véhicules de pompiers, les véhicules industriels, etc. Les vélos n'ont pas été repris dans les analyses étant donné qu'ils ne devaient pas obligatoirement figurer dans le rapport annuel et que nous ne disposons pas d'informations complètes à leur sujet.

2 Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale

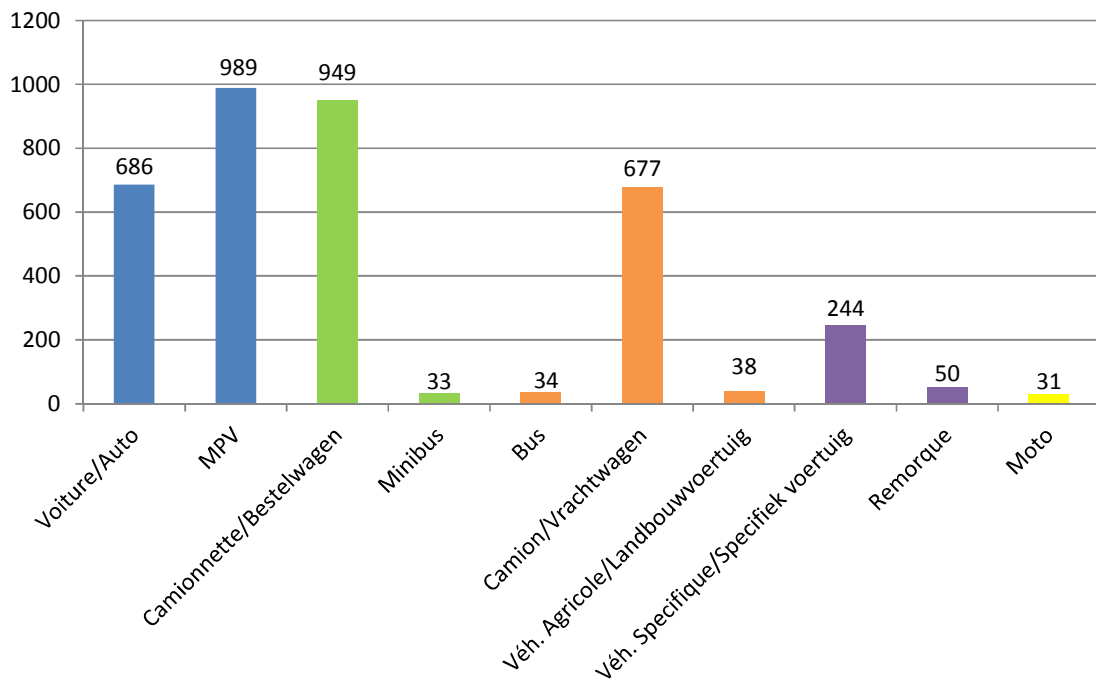
3 Agence de Développement territorial

4 Ecole régionale d'Administration publique

5 Agence bruxelloise de l'Energie



2014 - Nombre de véhicules par catégorie

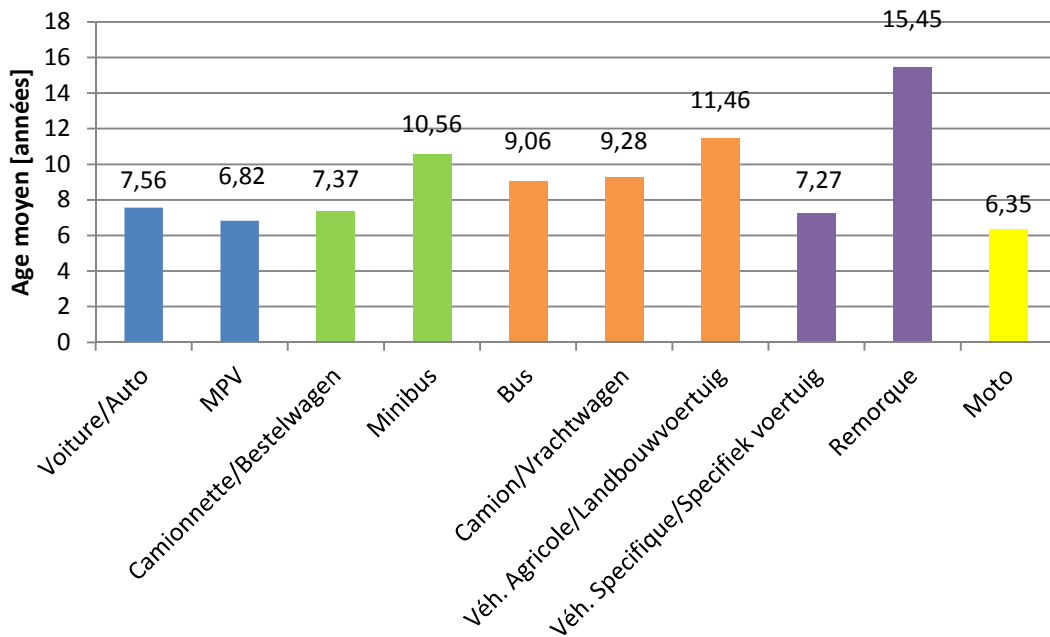


5.2. Age moyen et répartition des normes Euro

En 2014, l'âge moyen de la flotte globale était de 7,8 ans. Cet âge correspond plus ou moins à l'âge moyen des voitures (7,6 ans en moyenne). Les véhicules les plus anciens de la flotte sont les remorques (15,5 ans), suivies des véhicules agricoles (11,5 ans) et des minibus (10,6 ans). Les camions et les bus restent eux aussi plus longtemps dans la flotte que la moyenne globale, à savoir 9 ans environ. Les camionnettes, véhicules spécifiques et MPV ont un âge moyen de 7 ans.

A titre de comparaison: l'âge moyen de la flotte globale de la RBC (voitures et MPV immatriculés par des particuliers, des entreprises et le secteur public) était de 8,5 ans en 2014⁶. Les véhicules 'légers' des flottes publiques sont donc en dessous (7,1 ans).

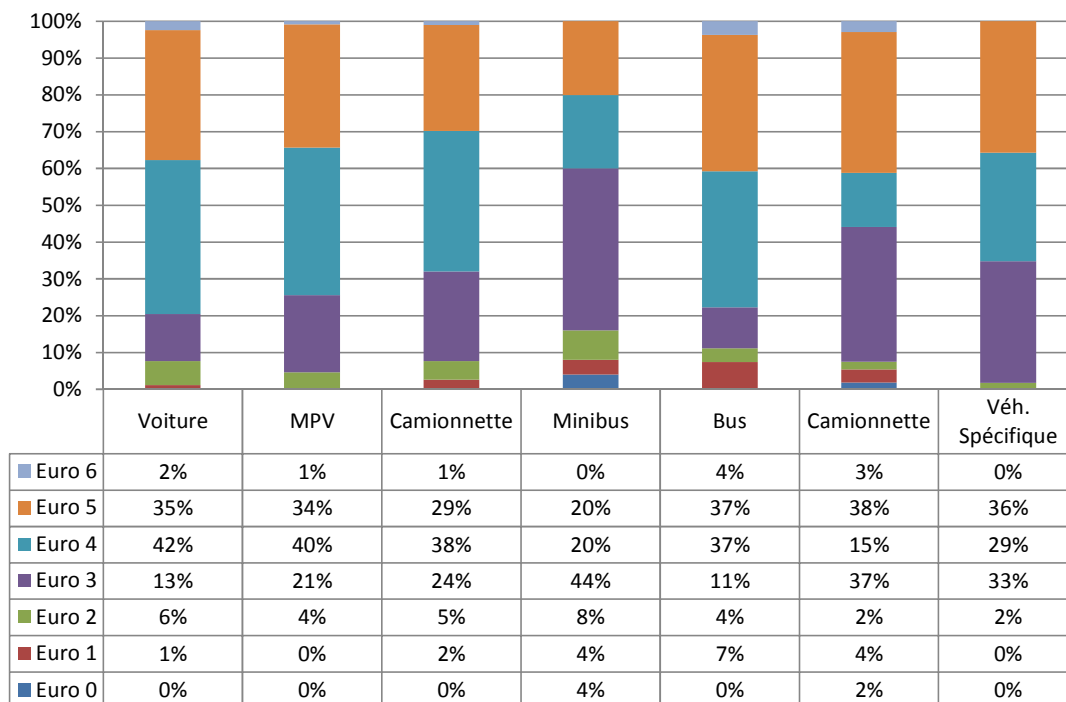
2014 - Age moyen par catégorie



La norme Euro d'un véhicule indique le niveau maximum que peuvent atteindre certains polluants. Etant donné que la norme Euro évolue dans le temps et que les nouveaux véhicules doivent obligatoirement la respecter, il y a un lien direct avec l'âge du véhicule. Les données des flottes ont dès lors été complétées par la classe Euro, en fonction de l'année de mise en service, pour autant que cette information n'ait pas été fournie par l'institution elle-même.

Le graphique ci-dessous donne la répartition des normes Euro par catégorie de véhicule. La majorité des véhicules 'légers' et des camionnettes font partie des véhicules Euro 4 (environ 40 %), suivi par les véhicules Euro 5. Pour ce qui est des bus, camions et véhicules spécifiques, l'Euro 5 représente le groupe le plus important mais il faut dire que la norme est obligatoire depuis plus longtemps pour cette catégorie.

2014 - % de véhicules par catégorie et par norme Euro



5.3. Type de carburant

On constate que parmi les voitures, l'essence représente le principal carburant (48 %), suivi de près par le diesel (42 %). Au niveau des technologies alternatives, le LPG est utilisé par 8 % des voitures et 2 % sont totalement électriques. 11 % des voitures sont en outre hybrides (essence).

Dans la catégorie des MPV, la majorité roulent au diesel (64 %) contre 32 % seulement à l'essence. Les technologies alternatives sont peu utilisées dans cette catégorie (2 % LPG, 1 % CNG, 1 % électrique).

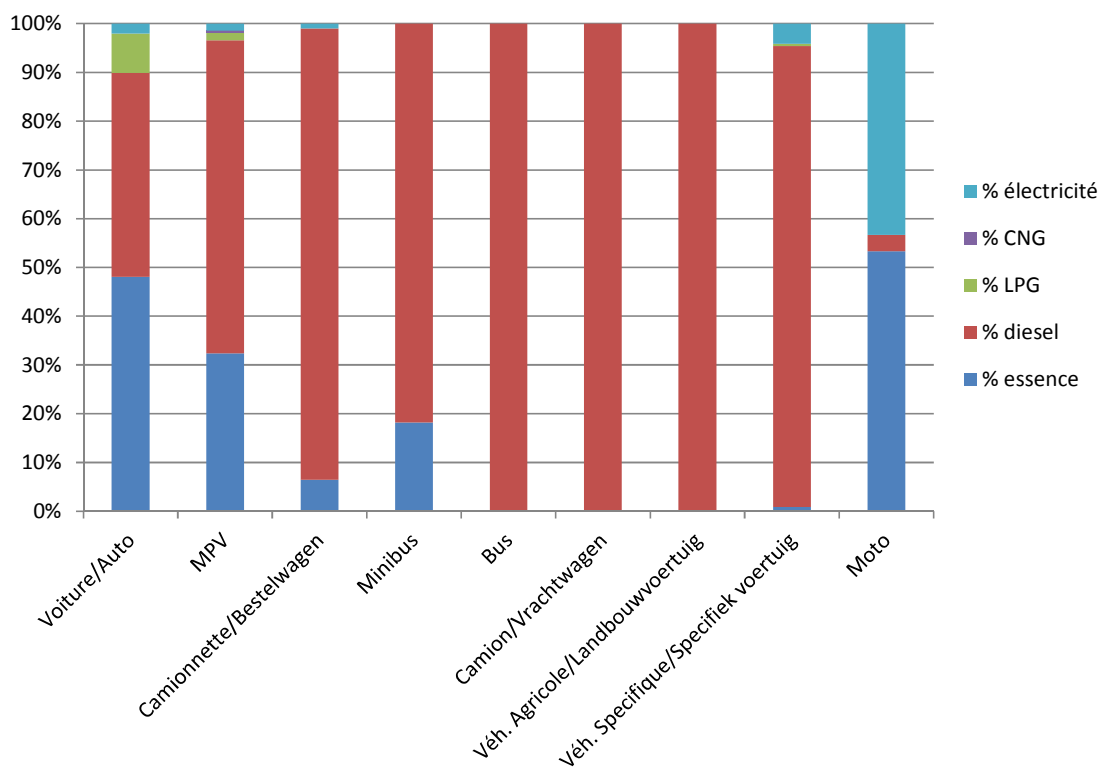
A titre de comparaison, la part des voitures diesel dans la flotte bruxelloise globale de véhicules 'légers' était de 61 % en 2014 (sans distinction toutefois entre voitures et MPV). Pour les voitures de particuliers en RBC, cette part était de 57 % et pas moins de 86 % pour les voitures de société⁷.

A terme, l'interdiction du diesel pour ces catégories de véhicules entraînera donc des changements importants.

Les camionnettes et les minibus roulent en grande partie au diesel, mais 6 % de camionnettes et 18 % de minibus dans les flottes publiques roulent tout de même à l'essence. On compte en outre 9 camionnettes électriques (de type petit utilitaire), soit 1 % du total des camionnettes.

Les bus, camions et véhicules agricoles roulent uniquement au diesel. Le diesel représente également la majeure partie des véhicules spécifiques, même si l'on compte 9 véhicules électriques et 2 à l'essence dans cette catégorie. Dans la catégorie des deux-roues, on a un peu plus de véhicules à l'essence que de véhicules électriques (ainsi que 1 véhicule au diesel).

2014 - % de véhicules par catégorie et par type de carburant



⁷ Beckx & Michiels, 2015, « Analysis of the Belgian car fleet 2014 », Final Report, VITO



Nombre de véhicules par catégorie	Essence	Diesel	LPG	CNG	Electricité
Voiture	328	285	55		14
MPV	319	633	15	5	14
Camionnette	61	878			9
Minibus	6	27			0
Bus		34			0
Camion		671			0
Véh. Agricole		38			0
Véh. Spécifique	2	225	1		10
Moto	16	1			13
Totale	732	2792	71	5	65

5.4. Les performances environnementales de la flotte globale (Ecoscore)

La meilleure façon de traduire les performances environnementales d'un véhicule et d'une flotte est l'Ecoscore. La base de données Ecoscore (www.ecoscore.be) comprend les Ecoscores de (presque) toutes les voitures et MPV disponibles sur le marché belge. Des Ecoscore-seuils figurent dans l'arrêté Exemplité pour les voitures et MPV nouvellement acquis.

Les véhicules 'légers' (voitures et MPV pris ensemble) de la flotte globale des pouvoirs publics bruxellois ont un Ecoscore moyen de 60, soit 65 pour les voitures et 57 pour les MPV.

Si l'on compare ces scores à la moyenne de toute la flotte bruxelloise (voitures immatriculées par des particuliers et des entreprises), on voit que le parc automobile des pouvoirs publics bruxellois a une meilleure moyenne, avec 3 points de plus (cf. Ecoscore moyen de 57 pour toute la Région)⁸.

5.5. Performances environnementales des nouvelles voitures

Depuis l'entrée en vigueur de l'Arrêté en août 2014, les véhicules nouvellement mis en service doivent répondre à un Ecoscore-seuil. Les voitures doivent avoir au moins 70 et les MPV, 63. Elles ne peuvent en outre pas être équipées d'un moteur au diesel (à l'exception des véhicules ministériels, auxquels s'appliquent aussi des valeurs-seuils inférieures).

Nous voyons toutefois que sur les 40 nouvelles voitures mises en service en 2014:

- 45 % (18 voitures) sont équipées d'un moteur au diesel;
- 53 % (21 voitures) ont un Ecoscore inférieur à la valeur-seuil.

On voit en outre que parmi les nouvelles voitures, 4 sont électriques, ce qui signifie que 10 % des voitures nouvellement acquises en 2014 étaient déjà électriques, sans qu'il y ait d'obligation à cet égard.

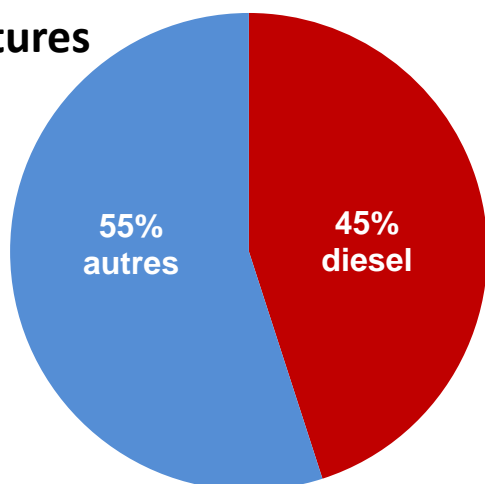
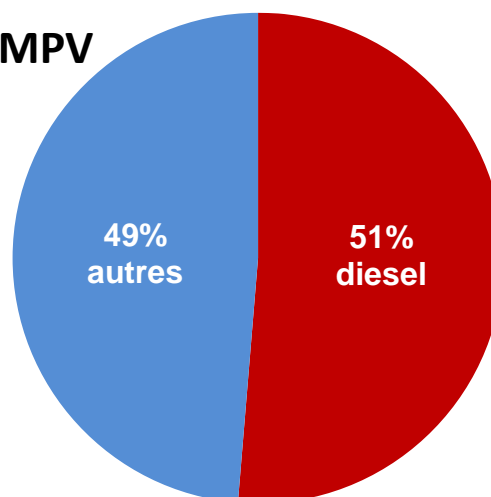
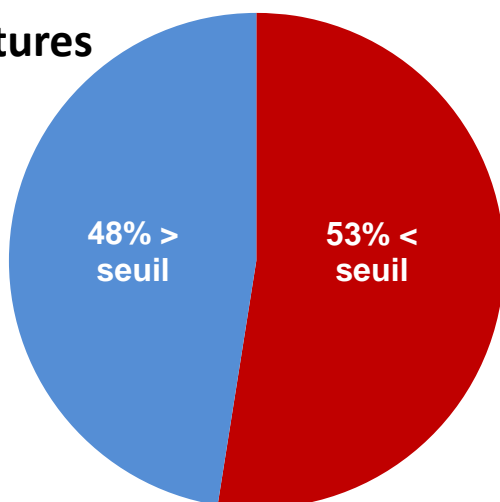
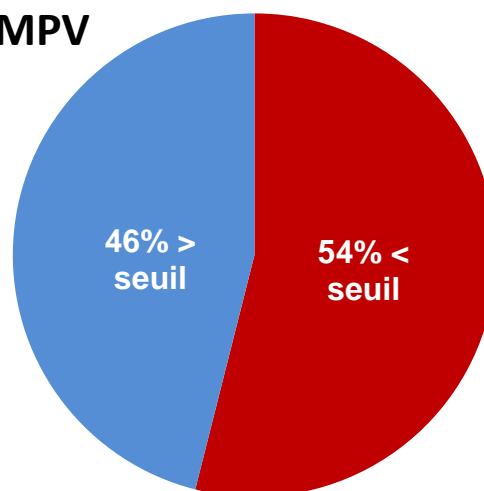
Sur les 76 MPV mis en service en 2014, la part non conforme à l'arrêté est encore légèrement supérieure:

- 51% sont équipés d'un moteur au diesel (39 véhicules);
- 54 % ne respectent pas la valeur-seuil (41 véhicules).

On compte en outre un véhicule électrique parmi les MPV mis en service.

⁸ Source: Beckx & Michiels, 2015, « Analysis of the Belgian car fleet 2014 », Final Report, VITO.



Voitures**MPV****Voitures****MPV**

Pour les deux critères (Ecoscore-seuil et interdiction du diesel), nous constatons donc que tant au niveau des voitures que des MPV, environ la moitié des véhicules ne sont pas encore conformes aux dispositions de l'Arrêté Exemplité. Seuls 36% des véhicules nouvellement acquis étaient totalement conformes à l'Arrêté.

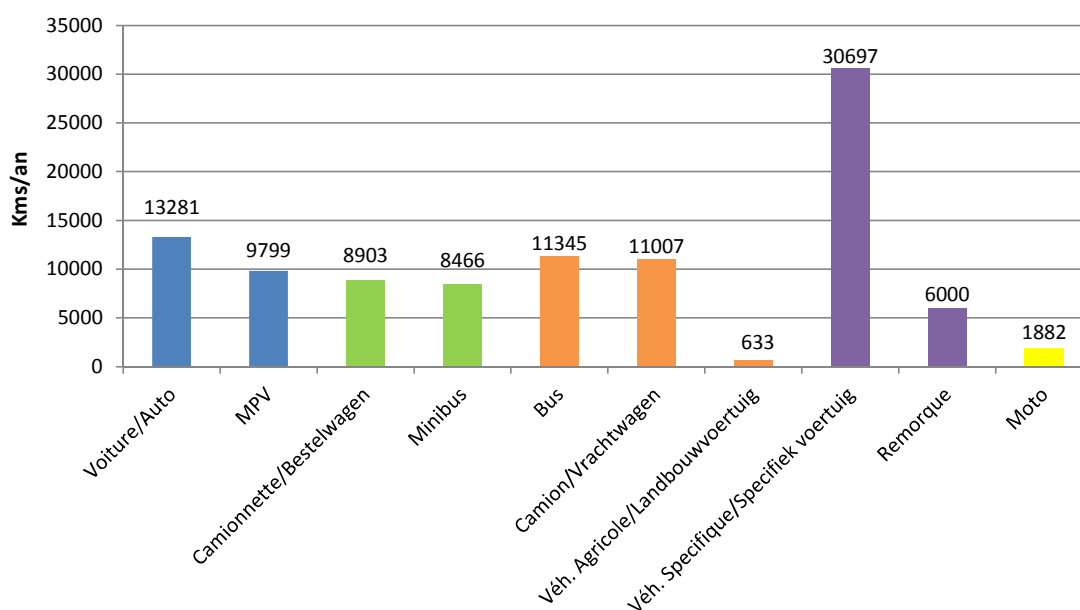
Au niveau des pouvoirs publics, on constate que sur tous ceux qui ont mis en service de nouvelles voitures ou de nouveaux MPV en 2014 (30 institutions), 13 (43 %) ont tenu compte des deux critères.

Il est important de noter à cet égard que nous n'avons pas pu faire de distinction entre les véhicules mis en service avant août 2014, alors que l'Arrêté n'était pas encore en vigueur, et après. Les dispositions de l'arrêté ne s'appliquent en effet pas encore au premier groupe de véhicules. Une certaine période de transition est également nécessaire pour adapter les procédures d'achat.

5.6. Utilisation des véhicules

Pour avoir une idée de l'utilisation de la flotte, il était demandé, dans le rapport annuel, d'indiquer le nombre de kilomètres parcourus pour chaque véhicule sur l'année 2014. Ces informations n'ont toutefois pas été communiquées pour 25% de tous les véhicules ou ont dû être corrigées. Pour certaines catégories de véhicules, ce n'était même pas indiqué pour plus de la moitié des véhicules (principalement les motos, les bus, les véhicules agricoles et les véhicules spécifiques). Les résultats présentés dans la figure ci-dessous doivent dès lors être considérés comme indicatifs puisque basés sur des données partielles.

2014 - Kilomètres parcourus par an et par catégorie



Les voitures des flottes publiques parcourent en moyenne quelque 13.300 km par an, soit un peu plus que les MPV, dont la moyenne est de près de 10.000 km/an. Les camionnettes et les minibus ne sont qu'un cran en dessous, avec près de 9000 km/an, les bus et les camions les surpassant, avec en moyenne 11.000 km/an. A noter l'usage intensif des véhicules spécifiques, avec une moyenne de 31.000 km/an. Ce chiffre est toutefois largement influencé par les nombreux kilomètres parcourus par les véhicules de pompiers.

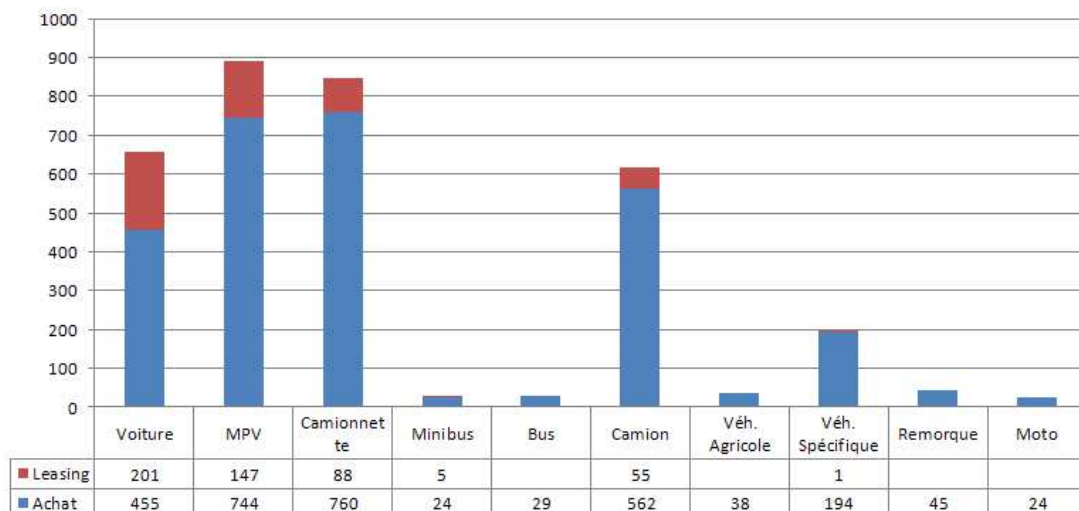
5.7. Achat versus Leasing

Le rapport demandait également d'indiquer si le véhicule avait été acquis par l'institution publique ou pris en leasing. Les informations communiquées nous permettent de constater que la majorité des véhicules sont achetés, en particulier les véhicules spécifiques et 'lourds'.

Le leasing est le plus souvent choisi pour l'acquisition de voitures, plus précisément pour 31 % de ce type de véhicules. Pour les MPV et les camionnettes, le taux est respectivement de 16 et 10 %. Pour les camions, le leasing est choisi dans 9 % des cas et pour les minibus, dans 17 % (mais cela correspond seulement à 5 véhicules).



2014 - Nombre de véhicules par catégorie et par achat ou leasing



6. COMPARAISON DES FLOTTES EN FONCTION DU TYPE D'INSTITUTION PUBLIQUE

Les institutions publiques auxquelles s'applique l'arrêté Exemplarité sont très diverses, et cela se reflète également dans la composition et l'utilisation de leur flotte. En raison de ces caractéristiques spécifiques, il est dès lors indiqué d'analyser les parcs automobiles par groupe d'entités ayant une fonction similaire, comme suit:

- Communes et Bruxelles Ville ('Communes')
- CPAS
- Institutions régionales ('Régional')
- Intercommunales
- Cabinets et Parlement ('Cabinets')

Dans le groupe 'communes', 'CPAS' et 'Cabinets', on voit clairement que les différentes institutions sont très similaires en termes de composition et d'utilisation du parc automobile. Pour les intercommunales et les institutions régionales, les applications sont généralement très comparables mais les flottes peuvent varier considérablement en taille. Ceci est expliqué brièvement ci-dessous.

Intercommunales

Parmi les intercommunales qui relèvent de l'arrêté et qui disposent d'une flotte, Sibelga est de loin la plus importante (385 véhicules). Hydrobru et Cremabru ont une très petite flotte, de respectivement 4 et 2 véhicules. La flotte de Sibelga ne compte cependant pas de voitures de société puisque celles-ci sont immatriculées au nom de 'Brussels Network Operations' (BNO), qui ne relève pas de l'arrêté Exemplarité. Cela explique dès lors pourquoi il n'y a pas une seule voiture personnelle dans la flotte de Sibelga, qui comporte presque exclusivement des véhicules 'utilitaires' et lourds.

Institutions régionales

En Région bruxelloise, 17 institutions régionales disposent d'une flotte. Seule une institution, Atrium, ne nous a pas transmis de rapport mais nous supposons que cela a peu d'influence sur les résultats globaux.

Sur ces 17 institutions, seules 5 disposent d'une flotte de plus de 100 véhicules, à savoir:

- Agence Bruxelles Propreté (716 véhicules)
- STIB⁹ (279 véhicules – hors bus, trams et métros)
- SIAMU¹⁰ (210 véhicules)
- Bruxelles Environnement (148 véhicules)
- Service Public Régional de Bruxelles (SPRB - 148 véhicules)

Les autres institutions ont une flotte de 20 véhicules tout au plus, composée principalement de voitures et de quelques véhicules utilitaires.

⁹ Société des Transports intercommunaux de Bruxelles

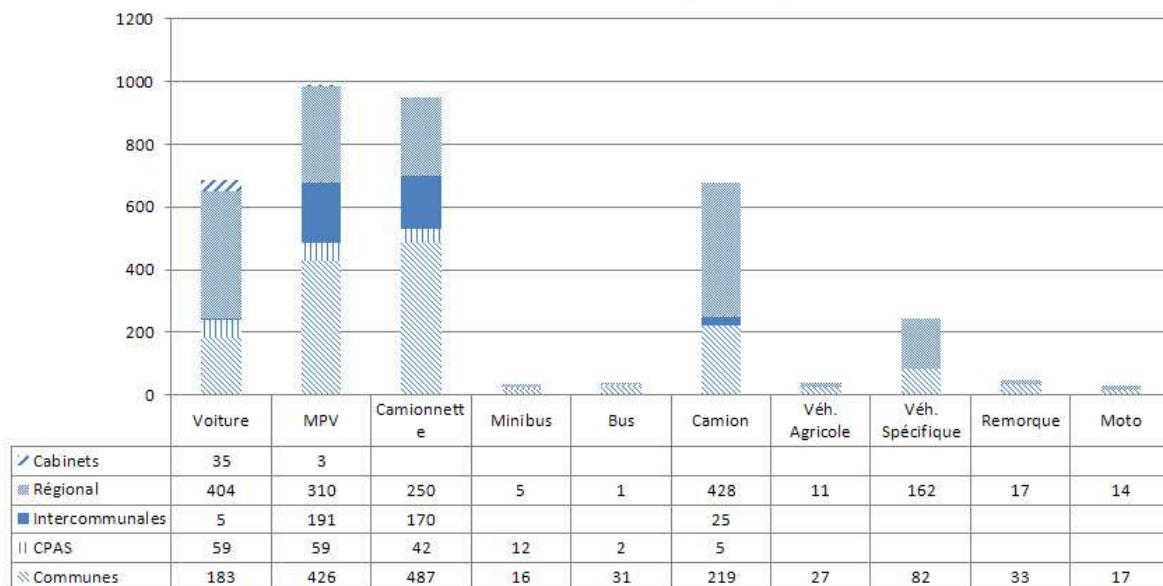
¹⁰ Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente (SIAMU)



6.1. Catégories de véhicules

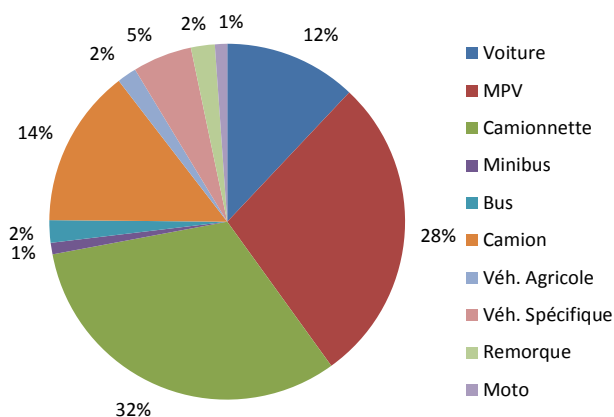
Les institutions régionales constituent le groupe le plus important en termes de taille de flotte avec leurs 1602 véhicules. Les communes et la ville de Bruxelles ont ensemble une flotte de 1521 véhicules (sans compter la flotte de la commune d'Ixelles). Les autres groupes sont nettement plus petits, à savoir 391 véhicules pour les intercommunales, 179 pour les CPAS et 38 pour les cabinets et le parlement.

2014 - Nombre de véhicules par catégorie

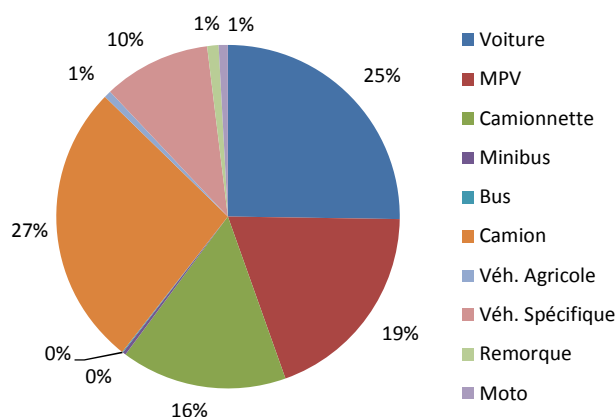


Les figures ci-dessous indiquent l'existence de différences importantes dans la composition des parcs automobiles. La flotte des communes se compose pour environ 1/3 de camionnettes, 1/3 de MPV, 1/6 de camions et 1/6 de voitures. Dans les institutions régionales, la flotte se compose pour environ 1/4 de camions et 1/4 de voitures, puis 19 % de MPV, 16 % de camionnettes et 10 % de véhicules spécifiques.

Communes

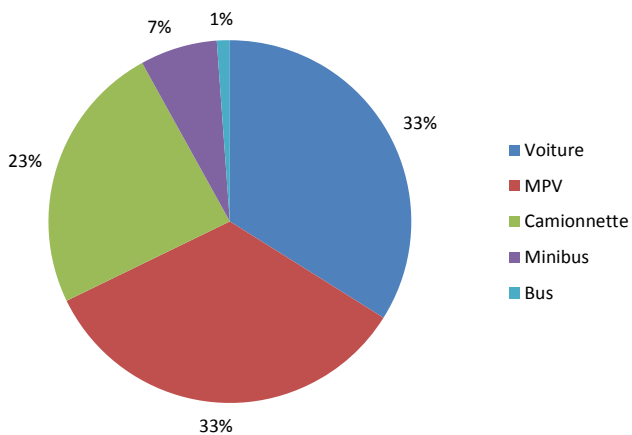


Régional

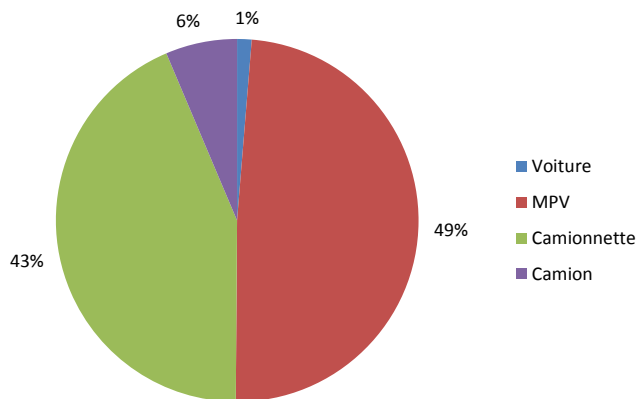


Dans les CPAS, la répartition est pratiquement identique entre les voitures, les MPV et les camionnettes. Dans les intercommunales, la flotte se compose presque exclusivement de véhicules utilitaires, à savoir des MPV et des camionnettes, et dans les cabinets, on comptabilise 92 % de voitures (et quelques MPV).

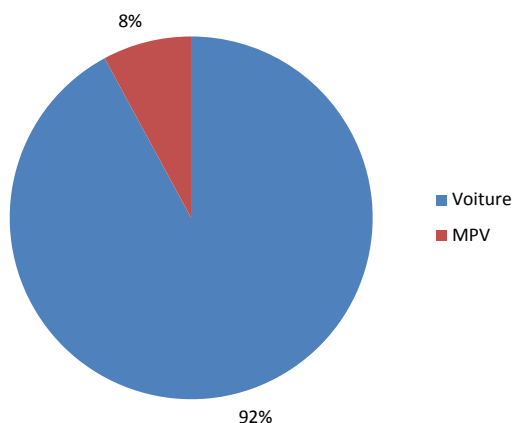
CPAS



Intercommunales



Cabinets

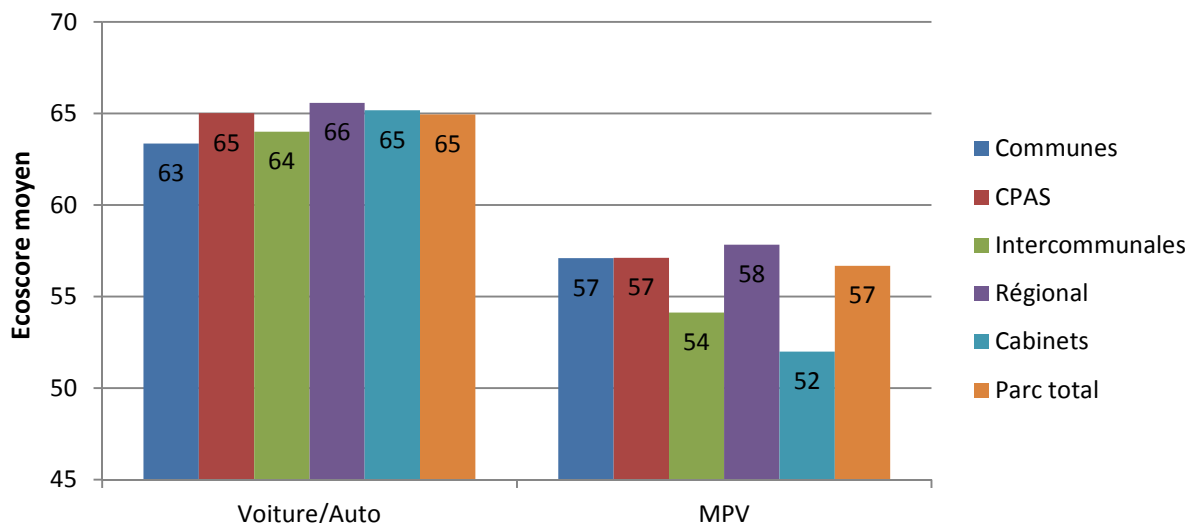


6.2. Performances environnementales des flottes

Par rapport à l'Ecoscore moyen des voitures de tous les pouvoirs publics bruxellois (65), seules les voitures des pouvoirs publics régionaux font un peu mieux (66 en moyenne). Les voitures des CPAS et des cabinets ont exactement la moyenne, tandis que les intercommunales et les communes sont juste en dessous (resp. 64 et 63 en moyenne).

Quant aux MPV, ils se situent, pour les institutions régionales, juste au-dessus de la moyenne (58), les communes et CPAS ont exactement la moyenne (57) et les autres groupes sont en dessous.

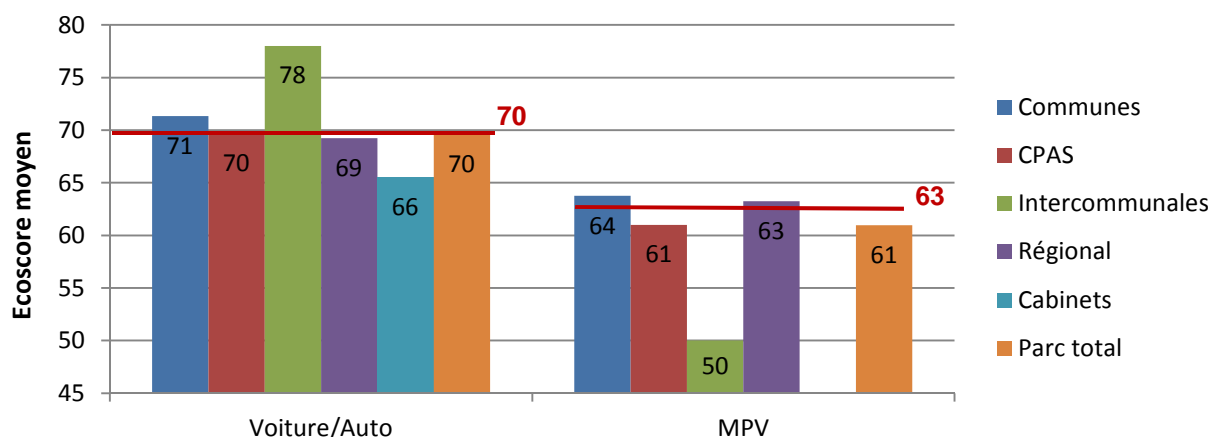
Ecoscore moyen du parc



6.3. Performances environnementales des nouvelles voitures

Pour les voitures, seules les voitures des institutions régionales et des cabinets n'atteignent pas - en moyenne - le seuil minimum (Ecoscore 70). Pour ce qui est des MPV, les nouveaux achats des CPAS et des intercommunales ne répondent en moyenne pas au seuil (Ecoscore 63). Les nouveaux achats de cette catégorie sont même en moyenne 13 points en dessous.

Ecoscore moyen des nouvelles immatriculations - 2014



Si nous considérons les nouveaux véhicules achetés individuellement en 2014 au lieu des moyennes, nous constatons de grandes différences entre les différents groupes d'institutions publiques. En 2014, les institutions régionales ont mis en service au total 28 voitures et 40 MPV, dont 54 % des voitures ne respectaient pas l'interdiction du diesel ni l'Ecoscore-seuil, contre 40 % environ pour les MPV.



Dans les intercommunales, on constate que les 11 nouveaux MPV mis en service roulent au diesel et, par conséquent, ne répondent pas non plus à la valeur seuil.

Dans les autres groupes, le nombre de nouveaux véhicules est beaucoup moins élevé. Ces chiffres sont repris dans le tableau ci-dessous.

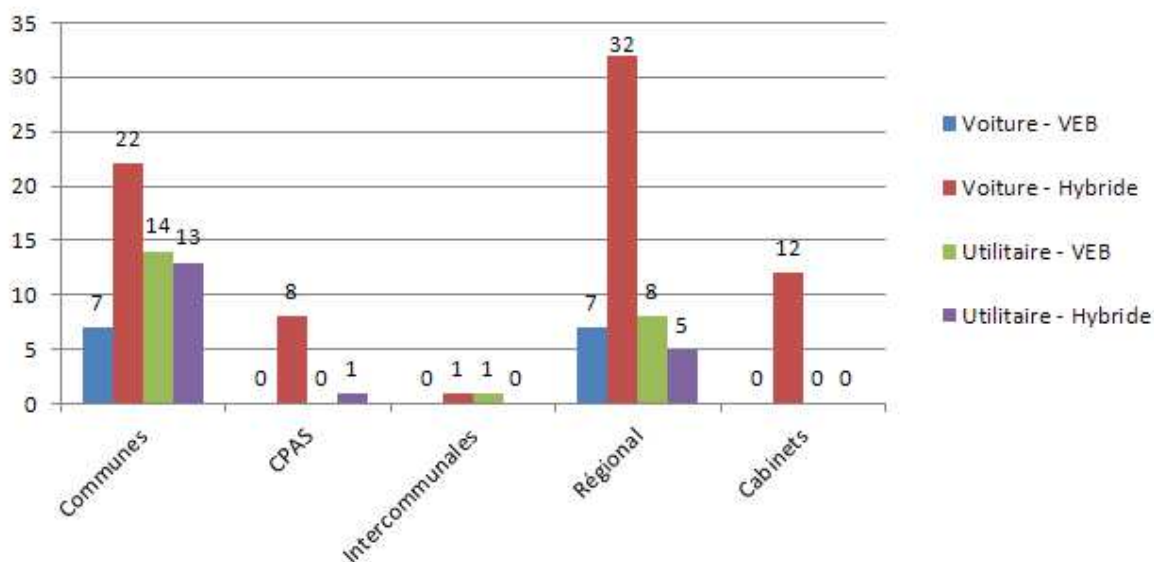
	Voitures					MPV				
	# nouveau	Diesel		< seuil		# nouveau	Diesel		< seuil	
		Nombre	%	Nombre	%		Nombre	%	Nombre	%
Communes	6	2	33%	2	33%	16	6	38%	7	44%
CPAS	3	0	0%	2	67%	9	6	67%	6	67%
Intercommunales	1	0	0%	0	0%	11	11	100%	11	100%
Régional	28	15	54%	15	54%	40	16	40%	17	43%
Cabinets	2	1	50%	2	100%	0	0	0%	0	0%
Parc total	40	18	45%	21	53%	76	39	51%	41	54%

6.4. Véhicules électriques et hybrides

La flotte des pouvoirs publics bruxellois compte au total 65 véhicules totalement électriques. Si l'on considère uniquement les voitures et les véhicules 'utilitaires' (MPV et camionnettes), on dénombre 41 véhicules électriques sur batterie (VEB) au total. Les autres véhicules électriques sont des cyclomoteurs électriques et quelques véhicules spécifiques. La plupart de ces VEB sont des véhicules utilitaires, utilisés surtout par les institutions communales et régionales.

Les flottes publiques comptent davantage de véhicules hybrides (à essence) que de VEB. On parle ici de 91 véhicules, principalement des voitures. Ils sont particulièrement bien représentés dans les cabinets (12 voitures), mais aussi dans les institutions régionales (37 véhicules) et les communes (35 véhicules).

Nombre de véhicules électriques et hybrides - 2014



7. LES CRITERES ENVIRONNEMENTAUX DANS LES CAHIERS DES CHARGES

Nous avons décrit au Chapitre 2.2 comment les pouvoirs publics bruxellois devaient intégrer des critères environnementaux dans leurs cahiers des charges pour l'achat ou le leasing de véhicules. Pour les véhicules 'légers' (voitures, MPV et minibus), l'Ecoscore doit représenter une part importante de ces critères; pour les camionnettes et camions, les critères environnementaux doivent faire en sorte que l'on opte pour des véhicules qui répondent à la norme Euro actuelle, qui sont plus légers et qui sont équipés d'un système de récupération d'énergie au freinage.

Etant donné que l'arrêté Exemplarité n'est entré en vigueur qu'en août 2014 et que les procédures de marchés publics sont longues, nous considérons uniquement les véhicules pour lesquels un cahier des charges a été établi après l'entrée en vigueur de l'arrêté comme étant soumis à l'obligation relative aux critères environnementaux dans le cahier des charges.

Dans le rapport annuel, nous avons demandé de donner une description de la procédure d'attribution et de joindre en annexe un extrait du cahier des charges et du rapport d'attribution pour tous les véhicules mis en service en 2014. Même si la liste de la flotte indiquait que des véhicules avaient été mis en service en 2014, plusieurs institutions publiques n'ont cependant pas donné de description ni joint les annexes demandées. Suite au peu d'achats pour lesquels l'arrêté pouvait déjà être pris en compte (puisqu'il n'était entré en vigueur qu'en août), nous avons peu insisté sur cette obligation. Dès lors, l'analyse - succincte - ci-dessous ne reflète qu'une partie des informations.

Dans **les communes**, nous avons pu établir que pour 22 véhicules mis en service en 2014, le cahier des charges avait été rédigé alors que l'arrêté était déjà entré en vigueur. L'arrêté a été appliqué correctement pour 9 d'entre eux (Woluwe-Saint-Pierre et Uccle).

Les **CPAS** n'ont mis en service qu'un seul véhicule en 2014 pour lequel nous savons avec certitude que l'arrêté était d'application. Les critères environnementaux imposés y ont été correctement utilisés (CPAS de Molenbeek).

Sur les 32 véhicules mis en service en 2014 par **les intercommunales**, aucun n'était soumis à l'arrêté.

Dans **les cabinets**, 2 véhicules en tout ont été mis en service en 2014, auxquels l'arrêté s'appliquait, mais les critères environnementaux n'ont pas été intégrés conformément à celui-ci.

Enfin, les **institutions régionales** ont mis en service pas moins de 131 nouveaux véhicules l'an passé mais nous disposons de peu d'informations au sujet des critères environnementaux, ou de la date du cahier des charges ou de l'attribution. De ce fait, il n'a été indiqué pour aucun de ces nouveaux véhicules que l'arrêté était d'application. A noter toutefois que plusieurs institutions ont déjà intégré l'Ecoscore comme critère environnemental (à savoir la SLRB, Parking Brussels, Bruxelles Propreté, Citydev, Bruxelles Environnement et Actiris).

8. CONCLUSIONS

En vue d'améliorer la qualité de l'air, la Région souhaite que les pouvoirs publics bruxellois remplissent un rôle d'exemplarité au niveau des transports, en imposant notamment des critères stricts en termes de performances environnementales aux véhicules qu'ils utilisent. Ce souhait a été établi légalement dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15/05/2014 relatif à l'exemplarité en matière de transport.

Le présent rapport donne un aperçu des caractéristiques des flottes des pouvoirs publics bruxellois et des véhicules qu'ils ont mis en service en 2014. Ces données sont basées sur les rapports que les pouvoirs publics devaient transmettre à Bruxelles Environnement, au Gouvernement et au Parlement en janvier 2015, dans le cadre de l'exécution de l'Arrêté Exemplarité. Cependant, au moment de rédiger le présent rapport (septembre 2015), 4 institutions n'avaient pas encore remis leur rapport.

Il ressort de l'analyse des résultats que la flotte des pouvoirs publics bruxellois est (un peu) meilleure que l'ensemble du parc automobile immatriculé en Région bruxelloise (particuliers, entreprises et secteur public confondus). Pourtant, répondre aux obligations de l'Arrêté représente un défi majeur. Ainsi, on constate que sur toutes les voitures et les MPV mis en service en 2014, seuls 36 % satisfont à la fois à l'interdiction du diesel et à l'Ecoscore-seuil minimum. Nous insistons toutefois sur le fait que 2014 était une année de transition puisque l'arrêté n'était entré en vigueur qu'en août.

Nous constatons par ailleurs que 10 % des nouvelles voitures achetées en 2014 étaient totalement électriques, alors qu'il n'existe pas encore d'obligation sur ce point.

Bruxelles Environnement a déjà proposé des formations spécifiques en novembre 2014 et juin 2015 pour accompagner les pouvoirs publics dans ce passage à des voitures plus écologiques. Vous trouverez également toutes sortes d'informations et d'outils sur notre site Internet. L'échange de bonnes pratiques et d'expériences est un élément nécessaire que Bruxelles Environnement entend développer.





Redaction: N. Sergeant

Comité de lecture: S. Hollander

Ed. Resp.: F. Fontaine & M. Gryseels - Av. du Port 86C/3000 - 1000 Bruxelles

