

14 juillet 2011

Arrêté du Gouvernement wallon transposant la Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, l'article 1^{er};

Vu l'avis de l'inspection des finances, donné le 18 mars 2011;

Vu l'avis n° 49.688/4 du Conseil d'État, donné en date du 8 juin 2011, conformément à l'article 84, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur proposition du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité;

Après délibération,

Arrête:

Art. 1^{er}.

Objet.

Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Art. 2.

Définitions.

Aux fins du présent arrêté, on entend par:

1) « véhicule de transport routier »: un véhicule appartenant à l'une des catégories de véhicules figurant dans le tableau 3 de l'annexe du présent arrêté;

2) « transports publics de voyageurs »: services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence;

3) « autorité locale compétente »: les services du Gouvernement wallon qui ont la faculté d'intervenir dans les transports publics de voyageurs en Région wallonne;

4) « opérateur de service public »: toute entreprise ou groupement d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des services publics de transport de voyageurs ou tout organisme public qui fournit des services publics de transport de voyageurs en Région wallonne;

5) « obligation de service public »: l'exigence définie ou déterminée par une autorité compétente en vue de garantir des services d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie;

6) « contrat de service public »: un ou plusieurs actes juridiques contraignants manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de services public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploitation des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public. Le contrat peut également consister en une décision arrêtée par l'autorité compétente qui:

– prend la forme d'un acte individuel législatif ou réglementaire, ou

– contient les conditions dans lesquelles l'autorité compétente elle-même fournit les services ou confie la fourniture de ces services à un opérateur interne.

Art. 3.

Champ d'application.

Le présent arrêté s'applique aux contrats d'achat de véhicules de transport routier conclus par des opérateurs pour l'exécution d'obligation de service public dans le cadre d'un contrat de service public qui atteint le seuil fixé pour la publicité européenne conformément à la législation sur les marchés publics.

Art. 4.

Achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

§1^{er}. Dans le cadre des contrats d'achat de véhicules de transport routier, les opérateurs visés à l'article [3](#) tiennent compte des incidences énergétiques et environnementales de ces véhicules pendant toute leur durée de vie, conformément au §2 et appliquent au moins une des options prévues au §3 du présent article.

§2. Les opérateurs tiennent au moins compte des incidences énergétique et environnementale, liées à l'utilisation d'un véhicule, suivantes:

- a) la consommation d'énergie;
- b) les émissions de CO₂; et
- c) les émissions de NO_x, de HCNM et de particules.

Outre ces incidences énergétiques et environnementales liées à l'utilisation des véhicules, les opérateurs visés à l'article 3 peuvent également tenir compte d'autres incidences environnementales.

§3. Les exigences prévues aux §§1^{er} et 2 sont satisfaites en recourant aux options suivantes:

- a) en fixant des spécifications techniques relatives aux performances énergétique et environnementale dans les documents établis pour l'achat de véhicules de transport routier pour chacune des incidences considérées, ainsi que pour toute incidence environnementale supplémentaires; ou
- b) en intégrant les incidences énergétique et environnementale dans la décision d'achat, tout en sachant que lorsque ces incidences sont traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat, la méthodologie prévue à l'article [5](#) est utilisée.

Art. 5.

Méthodologie de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie.

§1^{er}. Aux fins de l'article [4. §3. b\)](#), les coûts, pour toute la durée de vie d'un véhicule, de la consommation d'énergie, ainsi que des émissions de CO₂ et des émissions de polluants, figurant dans le tableau 2 de l' [annexe](#), qui sont liés à l'utilisation des véhicules faisant l'objet d'un achat, sont traduits en valeur monétaire et calculés comme suit:

a) le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé selon la méthodologie suivante:

– la consommation de carburant par kilomètre d'un véhicule, établie conformément au §2, est calculée en unités de consommation d'énergie par kilomètre, que ce calcul soit direct ou non. Lorsque la consommation de carburant est donnée dans une unité différente, elle est convertie en consommation d'énergie par kilomètre au moyen des coefficients de conversion figurant dans le tableau 1 de l' [annexe](#), qui présente les teneurs énergétiques des différents carburants;

– le calcul utilise une seule valeur monétaire par unité d'énergie. Cette valeur est égale à la plus basse des deux valeurs entre le coût de l'unité d'énergie de l'essence et du diesel avant imposition, lorsqu'ils sont utilisés comme carburants pour les transports;

– le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé, en multipliant le kilométrage total - en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé - défini au §3 par la consommation d'énergie par kilomètre définie au premier tiret du présent point, puis par le coût par unité d'énergie défini au deuxième tiret du présent point;

b) le coût correspondant aux émissions de CO₂ lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé en multipliant le kilométrage total - en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé - défini au §3 par les émissions de CO₂ en kilogrammes par kilomètre définies au §2, puis par le coût par kilogramme pris dans la fourchette figurant au tableau 2 de l' [annexe](#) ;

c) le coût correspondant aux émissions de polluants lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie, qui figure dans le tableau 2 de l' [annexe](#) , est calculé en additionnant, pour toute la durée de vie du véhicule, les coûts liés à l'utilisation de celui-ci correspondant aux émissions de NOx, de HCNM et de particules. Le coût lié à l'utilisation d'un véhicule, pour toute la durée de vie de celui-ci, correspondant à chaque polluant est calculé en multipliant le kilométrage total - en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé - défini au §3 par les émissions en grammes par kilomètre définies au §2, puis par le coût respectif par gramme. Il convient d'utiliser à cette fin les valeurs moyennes qui figurent dans le tableau 2 de l' [annexe](#) .

Les opérateurs visés à l'article [3](#) peuvent appliquer des coûts plus élevés, à condition que ces coûts ne soient pas supérieurs aux valeurs correspondantes figurant dans le tableau 2 de l' [annexe](#) multipliés par un facteur deux.

§2. La consommation de carburant, ainsi que les émissions de CO2 et les émissions de polluant par kilomètre liées à l'utilisation d'un véhicule, figurant dans le tableau 2 de l' [annexe](#) , sont fondées sur les procédures d'essai normalisées de l'Union, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels de telles procédures d'essai sont définies dans la législation de l'union en matière de réception par type.

Pour les véhicules qui ne sont pas couverts par une procédure d'essai normalisée de l'Union, la comparabilité des différentes offres est assurée au moyen de procédures d'essai largement reconnues, ou des résultats d'essai réalisés pour l'autorité publique, ou des informations fournies par le constructeur.

§3. Sauf indication contraire, il convient d'utiliser, pour le kilométrage parcouru par un véhicule pendant toute sa durée de vie, le chiffre figurant dans le tableau 3 de l' [annexe](#) .

Art. 6.

Entrée en vigueur.

Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au *Moniteur belge* .

Art. 7.

Exécution.

Le Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 14 juillet 2011.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY

ANNEXE

Données servant au calcul des coûts liés à l'utilisation des véhicules de transport routier pour toute leur durée de vie

Tableau 1: teneur énergétique des carburants

Carburant	Teneur énergétique
Diesel	36 Mj/litre
Essence	32 Mj/litre
Gaz naturel/Biogaz	33-38 Mj/Nm ³
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	24 Mj/litre
Ethanol	21 Mj/litre
Biodiesel	33 Mj/litre
Emulsions	32 Mj/litre
Hydrogène	11 Mj/Nm ³

Tableau 2: coûts des émissions dans le transport routier (prix 2007)

CO2	NOx	HCNM	Particules
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tableau 3: kilométrage total des véhicules de transport routier

Catégorie de véhicules (catégories M et N telles que définies par la Directive 2007/46/CE)	Kilométrage total
Voitures particulières (M1)	200 000 km
Véhicules utilitaires légers (N1)	250 000 km
Poids lourds (N2, N3)	1 000 000 km
Autobus (M2, M3)	800 000 km

Ph. HENRY

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 juillet 2011 transposant la Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Namur, le 14 juillet 2011.

**Le Ministre-Président,
R. DEMOTTE**

**Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,
Ph. HENRY**