



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

—

**Commissie voor leefmilieu,
natuurbehoud,
waterbeleid en energie**

—

**VERGADERING VAN
DINSDAG 21 JUNI 2011**

—

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission de l'environnement,
de la conservation de la nature,
de la politique de l'eau et de l'énergie**

—

**RÉUNION DU
MARDI 21 JUIN 2011**

—

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Dienst verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Service des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD**SOMMAIRE**

INTERPELLATIES	4	INTERPELLATIONS	4
- van de heer Didier Gosuin	4	- de M. Didier Gosuin	4
tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,		à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,	
betreffende "de overschrijdingen van de drempelwaarden inzake luchtvervuiling".		concernant "les dépassements des seuils limites de pollution de l'air".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren,	4	Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren,	4
betreffende "de overschrijdingen van de Europese normen inzake luchtkwaliteit".		concernant "les dépassements des normes européennes en matière de qualité de l'air".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> de heer Ahmed El Ktibi, mevrouw Mahinur Ozdemir, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, de heer Didier Gosuin, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Hervé Doyen, voorzitter.	9	<i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> M. Ahmed El Ktibi, Mme Mahinur Ozdemir, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, M. Didier Gosuin, M. Arnaud Pinxteren, M. Hervé Doyen, président.	9

*Voorzitterschap: de heer Hervé Doyen, voorzitter.
Présidence : M. Hervé Doyen, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de overschrijdingen van de drempelwaarden inzake luchtvervuiling".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "de overschrijdingen van de Europese normen inzake luchtkwaliteit".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- In juli 2010 diende ik reeds een interpellatieverzoek in over hetzelfde onderwerp. Ons gewest werd toen door de Europese Commissie op de vingers getikt wegens het niet naleven van de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit. We kregen twee maanden om de Europese wetgeving inzake luchtkwaliteit maximaal toe te passen. Indien hieraan niet werd voldaan, zou de Commissie de zaak voorleggen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie. Wat is de huidige stand van zaken in deze materie?

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "les dépassements des seuils limites de pollution de l'air".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "les dépassements des normes européennes en matière de qualité de l'air".

M. le président.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- En juillet 2010, je vous interrogeais déjà sur le même sujet, à la suite des réprimandes des autorités européennes du 24 juin 2010 vis-à-vis de notre Région pour non respect des directives européennes en matière de qualité de l'air. À l'époque, j'étais intervenu, ainsi que d'autres parlementaires, pour rappeler que la Commission a demandé à la Belgique et à Bruxelles en particulier, ainsi qu'à la Grèce et à la Roumanie, d'appliquer pleinement la législation de l'Union européenne relative à la qualité de l'air pour ce qui est des particules.

Sedert 2005 legt Europa voor PM10 een drempelwaarde van 50 µg/m³ op, die slechts 35 dagen per jaar mag worden overschreden. In 2009 werd deze grenswaarde 66 dagen overschreden in Haren, 42 dagen in Molenbeek, 51 dagen in Neder-Over-Heembeek en 41 dagen in Berchem. In 2010 was er een lichte verbetering merkbaar. Waarom is het station van Neder-over-Heembeek, dat de overschrijdingen systematisch opmeet, niet meer operationeel?

In 2011 werden in Haren reeds 41 overschrijdingen gemeten.

Het is daardoor onmogelijk geworden om de Europese richtlijn in 2011 na te leven. Daar komt nog bij dat een nieuwe Europese richtlijn sinds 1 januari 2010 een grenswaarde van 40 µg/m³ oplegt voor stikstofoxiden.

Tijdens het debat van juni 2010 merkte collega Pinxteren terecht op dat de genomen maatregelen er vooral op gericht waren om milieubewust gedrag aan te moedigen, terwijl er eigenlijk dringend nood is aan concrete ingrepen.

Onze bevoegdheid is beperkt en het federaal beleid heeft veel schade veroorzaakt met 30 jaar pro-Dieselbeleid. We mogen ons daar echter niet achter verschuilen. We moeten onze verantwoordelijkheid nemen.

Een eerste oplossing kan er in bestaan om lage-emissiezones af te bakenen. Dat wordt reeds gedaan in verschillende Europese lidstaten. Het resultaat is dermate positief dat de Europese Commissie het in haar aanbevelingen specifiek aanraadt.

Een tweede mogelijke oplossing is het aanpassen van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling aan de milieuprestaties van het voertuig. Ons gewest heeft deze bevoegdheid. In 2006 of 2007 toonde een studie die mogelijkheid aan. Deze studie werd sedertdien opgeborgen en de regering doet er niets mee.

Een derde optie is de heraanleg van de toegangswegen tot de stad. Ik ben al jaren voorstander van het bijsturen van het gedrag van de automobilisten zodat ze zouden kiezen voor het openbaar vervoer.

Die optie wordt door de OESO aangemoedigd en

Nous disposons de deux mois pour satisfaire cette demande, qui prend la forme d'un avis motivé. À défaut, la Commission menaçait de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne. Nous nous trouvons donc à deux doigts de la condamnation judiciaire.

L'objectif de cette interpellation est de faire le point sur ce dossier, par rapport à cette mise en garde de l'Union européenne.

Je ne reviendrai pas aujourd'hui sur la problématique des PM10, dont la nocivité est connue. Depuis 2005, l'Europe impose un seuil limite de 50 µg/m³ qui ne peut être dépassé plus de 35 jours par an. Or, des dépassements sont systématiquement enregistrés depuis lors : en 2009, 66 jours de dépassement à Haren, 42 jours à Molenbeek, 51 jours à Neder-Over-Heembeek et 41 jours à Berchem. En 2010, la situation s'est légèrement améliorée. Il semblerait que la station de Neder-Over-Heembeek, qui enregistre systématiquement des dépassements, ne soit plus opérationnelle depuis 2010. Quelle est la raison de sa mise hors service ?

En 2011, la station de Haren a déjà enregistré 41 dépassements de la norme.

Incontestablement, nous ne serons, à nouveau, pas en mesure de respecter cette directive européenne en 2011. En outre, depuis le 1^{er} janvier 2010, une nouvelle directive européenne impose le respect d'une valeur limite de 40 µg/m³, notamment pour les concentrations d'oxyde d'azote.

Permettez-moi de rappeler la position qui avait émergé des débats en juillet 2010 et de citer une intervention de mon collègue Pinxteren, vis-à-vis de qui je ne suis pas suspect de complaisance. Le 16 juillet, il déclarait : "Sur la question des particules fines et des PM10, reconnaissons que certaines actions ont été entreprises mais qu'à ce stade elles relèvent plutôt de l'éducation à l'environnement ou de l'encouragement. À présent, il s'agit cependant de sortir de l'incantatoire et d'agir concrètement pour répondre à l'urgence." C'est ce que je prône depuis plusieurs années. Il est utile aujourd'hui que nous prenions concrètement des mesures autres que cosmétiques.

Je sais que nous ne sommes pas compétents pour tout, je sais que nous reparlerons de la politique

wordt reeds in heel wat steden toegepast, meer bepaald in Zwitserland. Wij moeten dus een grondige denkoefening over die stadsingangen houden en een methodologie uitwerken.

Daarnaast moeten wij het Brussels noodplan doeltreffender maken. Nu vormt dat plan een dreigement waarin niemand nog gelooft. Zo wordt het niveau 2 nooit geactiveerd, terwijl wij bijna permanent de Europese richtlijn overschrijden.

De afwijking die u in 2008 hebt gevraagd, werd door de Europese Commissie geweigerd, omdat het verzoek slecht onderbouwd was en de voorgestelde maatregelen onvoldoende werden bevonden om de luchtkwaliteit te verbeteren. De Europese Commissie heeft twee prioritaire denksporen aangestipt: de invoering van lage-emissiezones en de invoering van een belasting op basis van de verkeerscongestie.

Ik heb een positief elan vastgesteld bij de staatssecretaris voor Mobiliteit. Hij pleit voor een lage-emissiezone in de Europese wijk en zegt voorstander te zijn van een reflectie over de heraanleg van de stadsingangen. Is er binnen de regering overleg over die punten gevoerd? Op welke manier zal de regering ervoor zorgen dat die aankondigingen in concrete maatregelen worden omgezet? Wanneer bent u van plan die lage-emissiezone in de Europese wijk in te voeren?

fédérale en faveur du diesel et des conséquences de trente années d'errement. Les partis qui se sont succédé au gouvernement n'ont pas eu le courage ou la capacité de remettre en cause cette politique, alors que le diesel est un facteur d'aggravation de la situation. Cependant, se retrancher derrière cet argument permet trop facilement de ne pas prendre ses responsabilités.

Une première solution serait d'instaurer des zones de basse émission, comme le préconise l'Europe et comme le font déjà l'Allemagne, la Norvège, la Suède, le Danemark, l'Autriche, la Tchéquie, l'Italie, les Pays-Bas, l'Espagne et le Royaume-Uni. Des grandes villes mettent ce principe en place et les résultats sont concluants, à tel point que la Commission européenne le préconise dans ses recommandations comme moyen d'action.

Une deuxième possibilité serait que la Région module les taxes de circulation et de mise en circulation pour les adapter aux performances environnementales des véhicules. Nous en avons la compétence depuis six ou sept ans. Nous pouvons corriger des biais introduits à d'autres niveaux. Pourquoi ne pas travailler à la modulation de ces taxes ? En 2006 ou 2007, le gouvernement avait fait rapport d'une étude allant dans ce sens. Cette étude a été financée et réalisée, puis mise au placard et le gouvernement reste dans l'inaction.

Une troisième action à envisager serait le réaménagement des entrées de ville de la capitale. Comme je le défends depuis de nombreuses années, nous pouvons agir sur l'urbanisation de façon à inciter les navetteurs automobiles à utiliser des modes de transport en commun.

Cette option est promue par l'OCDE et largement appliquée déjà dans des villes suisses notamment. Il importe de mener une réflexion approfondie sur le réaménagement des entrées de la ville et de concevoir une méthodologie. Cela ne se fera pas en deux ans, bien sûr, mais cette réflexion est essentielle, sinon, elle ne se fera pas.

Il s'agit par ailleurs de durcir le plan d'urgence bruxellois. Celui-ci ne sera jamais en adéquation avec les objectifs européens puisque le niveau deux n'est jamais activé. Ce plan constitue une menace latente à laquelle personne ne croit plus d'ailleurs.

Il est toutefois présent. À part les éternels appels au calme à la limitation de la circulation, en réalité, ce plan d'urgence n'a jamais été activé puisque les conditions ne sont jamais réunies pour lancer le plan d'urgence. Alors que nous sommes en violation quasi systématique de la directive européenne.

La dérogation que vous avez demandée en 2008 a été refusée par la Commission européenne, parce qu'elle était mal étayée, son contenu jugé trop léger, et les mesures préconisées estimées insuffisantes pour améliorer la qualité de l'air. Dans sa réponse, la Commission a rappelé les deux pistes prioritaires auxquelles nous pourrions nous atteler. Il s'agirait d'établir des zones à faibles émissions, ou de mettre en œuvre une la taxation en fonction de la congestion de la circulation routière.

Au niveau du gouvernement, je reconnais néanmoins qu'il y a eu un élan positif dans le chef du secrétaire d'État à la mobilité. Celui-ci préconise en effet la mise en œuvre d'une zone de basse émission dans le quartier européen. Il s'est dit favorable également à une réflexion et à une action en ce qui concerne le réaménagement des entrées de ville. Ces points font-ils néanmoins l'objet de concertations ? Quelles sont les mesures mises en place par le gouvernement, pour que les mesures envisagées ne soient pas reléguées à des effets d'annonce du secrétaire d'État ? Quand prévoyez-vous la mise en place de la zone de basse émission dans le quartier européen ?

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- Naar aanleiding van de omzetting van de richtlijn over luchtvervuiling - waaronder de uitstoot van fijn stof - in Brusselse regelgeving, haalde de heer Gosuin mijn tussenkomst aan. Ik pleitte voor radicale regels om de gezondheid van de Brusselaar te vrijwaren. Om deze regels te implementeren is gezamenlijke actie een absolute noodzaak.

Begin 2011 zijn heel wat overschrijdingen van de toegelaten norm voor fijn stof in Brussel vastgesteld. Buiten Europese sancties, houdt vooral de gezondheid van de Brusselaar me bezig. Dringende maatregelen zijn nodig om het

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren pour son interpellation jointe.

M. Arnaud Pinxteren.- M. Gosuin a cité un extrait de mon intervention dans le cadre de la transposition de la directive "pollution de l'air" en droit bruxellois, qui prévoit entre autres la mesure des particules très fines (PM 2,5). J'avais souligné à cette occasion, que, pour aller au-delà d'une posture incantatoire, il fallait absolument adopter des mesures radicales et peu populaires mais salvatrices en matière de pollution de l'air et donc nécessaires pour garantir la santé des Bruxellois. J'avais également indiqué que la mise en œuvre de celles-ci nécessitait une action conjointe de tous, ce que M. Gosuin n'a pas repris.

En ce début d'année 2011, un nombre important de

autoverkeer dat verantwoordelijk is voor 70% van de uitstoot, in te perken.

De maatregelen die vandaag gelden, gaan enkel in als de luchtvervuiling piekt. Er zijn echter structurele maatregelen nodig die de primaire oorzaak aanpakken. Alle overheden moeten daarvoor aan het werk.

De nefaste gevolgen van diesel zijn enkele maanden geleden nog eens aan bod gekomen. Ik ben blij dat de vier Belgische leefmilieuministers zich over een zeer kritisch rapport over diesel hebben gebogen waaruit onder meer bleek dat de aanmoedigingspolitiek voor diesel dringend moest worden herzien. Zouden de parlementsleden deze studie kunnen inkiijken?

Voorts hangt de meting van de luchtkwaliteit van het gewicht van het fijn stof in de lucht af. Vandaag houden metingen geen rekening met zeer fijne deeltjes zoals 1 µg en PM1. Ze zijn zeer vluchtig en potentieel gevaarlijk.

Het is van essentieel belang de oorsprong van de vervuiling vast te stellen om de maatregelen te kunnen verfijnen zodat ze dichter op de bal spelen. Daarvoor zijn precieze meetinstrumenten een absolute noodzaak.

Roet zou een ideale parameter zijn om het lokale karakter van luchtvervuiling te meten omdat het nogal zwaar weegt.

Kunt u me zeggen wat de regering doet om het parkeeraanbod in de stad te verminderen, het openbaar vervoer te verbeteren of nog de beschikbare publieke ruimte voor autoverkeer in te perken? Deze materie behoort misschien niet onmiddellijk tot uw bevoegdheid, maar ik word graag op de hoogte gebracht van de vooruitgang die de regering op dit vlak boekt.

Is er sprake van een waaier van maatregelen voor het geval de jaarlijkse maximumnormen vroegtijdig worden overschreden? Zijn er vergaderingen met de federale overheid gepland betreffende maatregelen om dieselmotoren niet langer aan te moedigen?

Houden de huidige luchtkwaliteitsmetingen rekening met zeer fijne stofdeeltjes en met roet?

dépassements des normes autorisées de particules fines a été observé en Région de Bruxelles-Capitale. Au-delà de l'éventuelle sanction européenne qui pourrait en découler, c'est surtout l'impact sur la santé des Bruxellois qui nous préoccupe. Des mesures urgentes sont nécessaires pour rencontrer ce problème, notamment en matière de trafic automobile, qui représente 70% des sources d'émission de ces particules fines et d'autres polluants dangereux pour la santé.

Alors que le dispositif d'urgence existant ne vise qu'à limiter les conséquences des pics de pollution aux particules fines, des mesures structurelles, s'attaquant à la cause principale de cette pollution, doivent être mises en œuvre incessamment. Pour ce faire, l'action de différents membres du gouvernement est nécessaire, de même que celle de différents niveaux de pouvoir.

À ce propos, les effets néfastes du diesel ont été remis en lumière il y a quelques mois. Je me réjouis de ce que les quatre ministres belges de l'Environnement se soient penchés sur un rapport très critique à l'égard du diesel, qui conclut à la nécessité de revoir la politique d'encouragement à ce carburant, que rien ne justifie sur le plan environnemental. Les députés pourraient-ils disposer de cette étude ?

Par ailleurs, le dispositif actuel de mesure de la qualité de l'air repose sur la détermination du poids des particules fines dans l'air. Il ne permettrait pas de tenir compte correctement des très fines particules d'1 µg, les PM1, dont la volatilité est pourtant plus forte, de même que la dangerosité qui en découle.

Enfin, dans ce débat, il est évidemment essentiel de différencier l'origine des pollutions mesurées afin d'ajuster au mieux les mesures régionales à mettre en œuvre et surtout d'en déterminer la pertinence. Pour ce faire, il serait évidemment utile, voire indispensable, de se doter d'instruments précis de mesures.

Il semblerait à ce propos, que la suie soit un paramètre pertinent pour mesurer le caractère "local" de la pollution de l'air, puisqu'il s'agit d'un composant relativement lourd et donc peu volatil.

Considérant ces différents éléments et face à la situation préoccupante du taux régulièrement trop

élevé de particules fines dans l'environnement bruxellois, pourriez-vous m'indiquer dans quelle mesure le gouvernement se mobilise en ce qui concerne la diminution de l'offre de stationnement, l'amélioration de l'offre de transports en commun ou encore de la diminution de l'espace public réservé aux transports automobiles ? Bien que ces questions ne relèvent pas directement de vos compétences, je souhaite néanmoins m'informer des avancées éventuelles réalisées par le gouvernement.

La mise en place d'un éventail de mesures spécifiques en cas de dépassement précoce des normes maximales annuelles est-elle envisagée ?

Des réunions avec les autorités fédérales sont-elles prévues en vue de déterminer les actions à entreprendre d'urgence pour supprimer les dispositions favorisant le parc automobile diesel ?

Le dispositif actuel de mesure de la qualité de l'air prend-il en compte les très fines particules (PM1) et la suie ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi (*in het Frans*).- *De problematiek is niet nieuw. We dringen nogmaals aan op de uitvoering van de maatregelen uit het regeerakkoord. Wat zijn de vorderingen wat betreft het Brusselse Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE)?*

Mijn fractie heeft reeds vele malen het belang hiervan en van transversale maatregelen benadrukt om de invloed van het milieu op de gezondheid van de Brusselaars te verbeteren. Naast het verkeer worden fijne deeltjes ook uitgestoten door verwarming, industrie en afvalverbranding. De verschillende soorten fijne deeltjes hebben schadelijke gevolgen voor de luchtwegen. Recente studies tonen aan dat blijvende blootstelling de levensverwachting met dertien maanden doet afnemen.

Ik heb u reeds op het bestaan van deze studies gewezen. Bent u van plan om de reglementering

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi.- La polémique soulevée aujourd'hui par mes collègues n'est pas neuve. Comme précédemment, on ne peut que constater à nouveau notre vif intérêt pour la mise en place par vos soins des outils fournis par l'accord de gouvernement. Vous avez évoqué en commission la pertinence du Cobrace (Code bruxellois de l'Air, du Climat et de l'Énergie) ou des plans pour lutter contre ces dépassements réguliers. Pourriez-vous nous éclairer sur leur situation ?

Mon groupe a également annoncé à de multiples reprises l'importance de cet enjeu pour atteindre un équilibre entre la santé et l'environnement des Bruxellois, comme la nécessité de mesures transversales. Rappelons que les particules fines primaires sont principalement émises dans l'atmosphère par les processus de combustion, dus au trafic routier (en particulier les véhicules diesel) mais aussi au chauffage, à l'industrie et à l'incinération des déchets, et par la remise en

bij te stellen voor fijne deeltjes van minder dan 1 µg diameter?

De Europese Commissie publiceerde recentelijk een NEC-richtlijn (National Emission Ceiling), die de situatie van 2010 weergeeft en tot doel heeft de concentratie aan vier luchtvervuilende stoffen te verminderen. Volgens het verslag overschrijdt België de toegelaten bovengrens aan stikstofoxyde. De komende richtlijnen zullen een vermindering van ozon beogen. Zal de volgende reglementering hiermee rekening houden?

De voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir (in het Frans).- *Op 6 april laatstleden heeft de Europese Commissie België gedagvaard voor het Hof van Justitie van de Europese Unie wegens het niet naleven van de grenswaarden voor de concentratie van zwevende stofdeeltjes of PM10. In acht zones van het land, waaronder Brussel, werden onvoldoende maatregelen genomen om de uitstoot te verminderen.*

In het eerste trimester van dit jaar werden al 41 dagen de grenswaarden voor de dagelijkse concentratie van PM10 (50 µg/m³) overschreden, terwijl de Europese wetgeving de overschrijding tot maximaal 35 dagen per jaar beperkt. Het aantal overschrijdingen was nog nooit zo hoog als tijdens de laatste vijf jaar.

Fijn stof is een probleem voor de volksgezondheid.

suspension des particules déposées. Ces particules fines ont un effet néfaste sur les bronches et pénètrent dans les voies respiratoires. Les particules très fines ou ultrafines pénètrent dans les ramifications plus étroites des bronches et peuvent occasionner des complications respiratoires. Selon les études les plus récentes, l'exposition chronique à ces particules diminue l'espérance de vie des citoyens de treize mois.

Je n'ai pas manqué d'attirer votre attention sur ces études lors du rapport de votre précédente ordonnance sur la qualité de l'air, transposant partiellement cette matière. À cet égard, projetez-vous d'intégrer ces particules de diamètre inférieur à 1 µg ? Si oui, par le biais de quelle réglementation ?

Récemment, l'Union européenne a publié une directive NEC (National Emission Ceilings), rapport de situation 2010, ayant pour objectif la réduction de quatre polluants de l'air dont les effets sont nocifs sur la santé. Parmi ces polluants, et selon le rapport, dix États membres, dont la Belgique, dépasseront le plafond prévu en oxyde d'azote. Les prochaines directives prévoient également de réduire l'ozone dans l'air ambiant, de même que l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel, les hydrocarbures aromatiques polycycliques). Ces polluants seront-ils également visés par les prochaines réglementations ?

M. le président.- La parole est à Mme Ozdemir.

Mme Mahinur Ozdemir.- J'avais déposé une interpellation sur ce sujet en avril dernier, à l'instar de mes deux collègues, mais je n'ai malheureusement pas eu l'occasion de la déposer à nouveau afin qu'elle soit prise en considération pour cette réunion de commission.

Le 6 avril dernier, la Commission européenne assignait la Belgique devant la Cour de Justice européenne pour non respect des valeurs limites de qualité de l'air applicables aux particules en suspension ou PM10. La Commission estime en effet que la Belgique n'a pas pris à ce jour les mesures nécessaires pour remédier au problème des émissions excessives dans huit zones du pays, dont la Région bruxelloise.

La législation européenne dispose que la

Het veroorzaakt astma, hart- en vaatziekten, longkanker en kan tot een vroegtijdige dood leiden.

De Brusselse regering heeft een plan tegen de uitstoot van fijn stof goedgekeurd. De uitvoering ervan laat echter te wensen over.

Ongeveer 70% van de uitstoot van fijn stof is afkomstig van het verkeer. Daarom beogen we een vermindering van het verkeer, de afbakening van lage-emissiezones en de promotie van schonere voertuigen.

Vorig jaar ondertekenden de drie gewesten een samenwerkingsakkoord rond de invoering van een autowegenvignet en een slimme kilometerheffing. Verkeersbelastingen worden besproken alsook criteria voor milieuprestaties aan de hand van een ecoscore voor overheidsvoertuigen en taxi's.

Een werkgroep buigt zich over federale en gewestelijke maatregelen noodzakelijk om de Europese normen te halen. Op federaal niveau wordt gediscussieerd over de dieselauto's. Voorts wachten we op de conclusies van een studie over de impact van de ring op de luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hebt u sedert de dagvaarding van België nog contact gehad met uw collega's van de andere gewesten en van de federale regering?

Wat zijn de vorderingen inzake een autowegenvignet en een slimme kilometerheffing? Kunnen we kennis nemen van de conclusies van de werkgroep die werd samengesteld om de Europese normen te halen? Wanneer mogen we de conclusies verwachten van de studie over de impact van de ring op de Brusselse luchtverontreiniging?

concentration journalière des PM10 ne peut dépasser 50 µg, et ce plus de 35 jours par an. Or, après un seul trimestre, nous avons déjà dépassé cette limite et sommes donc en infraction de la législation européenne. Ces cinq dernières années, le nombre de dépassements n'a jamais été aussi élevé après trois mois en 2011.

La problématique des particules fines est un débat qui revient de manière récurrente dans ce parlement. Il s'agit d'une question de santé publique. En effet, ces particules peuvent provoquer de l'asthme, des problèmes cardiovasculaires, des cancers du poumon, et entraîner une mort prématurée.

Si toutes les Régions du pays sont responsables de cette situation et que la fiscalité et les normes de pollution des véhicules relèvent des compétences fédérales, notre gouvernement n'a toutefois pas attendu afin de soumettre une série de propositions, dont la mise en œuvre n'est malheureusement pas optimale.

Selon les chiffres, plus ou moins 70% des émissions de particules fines en Région de Bruxelles-Capitale proviennent du secteur des transports. C'est pourquoi nous portons une attention particulière à la réduction du trafic routier en ville, à la définition de zones de basse émission et à l'amélioration des performances environnementales des véhicules.

Concrètement, un accord de coopération a été signé par les trois Régions fin 2010 pour travailler ensemble sur la vignette autoroutière et la tarification intelligente. Une concertation est en place pour réformer les taxes de circulation. Des critères de performance environnementale ont été définis sur la base de l'eco-score pour les véhicules des pouvoirs publics et le seront bientôt pour les taxis.

Parallèlement, un groupe de travail a été mis sur pied pour analyser et identifier les mesures nécessaires à prendre aux niveaux régional et fédéral pour atteindre les normes européennes. Un débat est en cours au niveau fédéral quant à la situation du parc automobile diesel. Nous attendons également les conclusions d'une étude sur l'impact du ring sur la pollution de l'air en Région bruxelloise.

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (*in het Frans*).- *Ik ben verheugd dat alle partijen het over dit punt eens zijn. Ook in de regering en bij lokale overheden zou dit unanieme geluid weerklank moeten vinden zodat er mobiliteitsmaatregelen worden getroffen die zoden aan de dijk zetten.*

Ik ben net als u bezorgd over de luchtkwaliteit in Brussel. De procedure die tegen Griekenland en Roemenië loopt is echter niet te vergelijken met wat België - en dus de drie gewesten - wordt verweten. Op dit ogenblik respecteren twintig lidstaten de Europese regelgeving inzake luchtkwaliteit niet, al genieten sommige staten van een tijdelijke afwijking.

Ik wil mevrouw Ozdemir erop wijzen dat we nog niet in gebreke zijn gesteld door de Europese Commissie. Wel wordt ons een gebrek aan een duidelijke timing kwalijk genomen. Dit punt staat op de agenda van de eerstvolgende interministeriële commissie.

De situatie in Brussel is echter zorgwekkend. We betalen er een gezondheidsfactuur voor. Sterke maatregelen zijn dus absoluut nodig. Ik heb

Depuis l'assignation de la Belgique, avez-vous eu un contact avec vos homologues des deux autres Régions et du gouvernement fédéral ? Le sujet a-t-il été abordé lors de la dernière réunion de la conférence interministérielle ?

Quel est l'état d'avancement des travaux quant à l'instauration de la vignette autoroutière et de la tarification intelligente ?

Quelles ont été les conclusions du groupe de travail mis sur pied afin d'atteindre les normes européennes ? Pourriez-vous nous en faire part ou, à tout le moins, les mettre à notre disposition ? Qu'est-il ressorti à ce sujet de la réunion de la conférence interministérielle du 31 mars dernier ?

Enfin, quand pouvons-nous espérer recevoir les conclusions de l'étude relative à l'impact du ring sur la pollution de l'air ? Où en est la concertation avec le gouvernement flamand sur ce sujet ?

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je me réjouis de l'unanimité des partis présents, tant ceux de la majorité que ceux de l'opposition, sur ce point. Il serait souhaitable que cette voix unanime des partis présents à la commission Environnement, se fasse entendre également au gouvernement et aux autres niveaux de pouvoir, et notamment local, pour que des mesures énergiques soient prises en ce qui concerne la mobilité.

Comme vous, je suis préoccupée par les problèmes de qualité de l'air à Bruxelles. Il est toutefois incorrect d'associer la procédure en cours à l'encontre de la Belgique, et donc des trois Régions, avec la Grèce et la Roumanie. Ce ne sont pas moins de vingt États membres qui ne respectent pas, à l'heure actuelle, la législation européenne en matière de qualité de l'air, même si certains bénéficient d'une dérogation temporaire.

Je tiens à préciser auprès de Mme Ozdemir que nous ne sommes pas encore assignés par la Commission européenne. Les reproches qui nous ont été adressés portaient notamment sur l'absence d'un calendrier précis quant aux mesures envisagées. La prochaine commission

inderdaad niet alle kaarten in handen, mijnheer Gosuin. Ik ben niet bevoegd voor ruimtelijke ordening, stedenbouw, vervoer, fiscaliteit of infrastructuur, allemaal essentiële hefboomen om iets te ondernemen tegen luchtvervuiling afkomstig van vervoer. 70% van de vervuiling is inderdaad te wijten aan vervoer, het saldo aan de bouwsector. Wel ben ik bevoegd voor energie en op dat vlak zijn er wel resultaten geboekt. Sinds 2004 is 16% minder energie per inwoner opgetekend, wat een verminderde uitstoot van deze sector aanduidt.

Natuurlijk is het wenselijk dat de transportsector ook zou scoren, maar de sector is complexer. 72% van het fijn stof is afkomstig van vervoer, maar daarvan is 65% afkomstig van dieselmotoren. Dat is de oorzaak van de spectaculaire toename van fijnstofdeeltjes in Brussel. Alle specialisten zijn het erover eens. De laatste vijftien jaar is de federale fiscale aanmoedigingspolitiek en steun voor bedrijfswagens verantwoordelijk voor de toename van het aantal dieselmotoren.

Het expertiserapport dat de interministeriële commissie had aangevraagd, is sinds kort beschikbaar. Daarin wordt aangeraden dat de federale overheid haar maatregelen zou herzien, maar de federale minister wil niet weten van enige hervorming.

Ik hoop dat iedereen zijn of haar federale collega's die zich met groene fiscaliteit en milieu bezighouden, hierover coherent interpelleert. Ik ben het met de heer Gosuin niet eens als hij zegt dat de toename van dieselvoertuigen onvermijdelijk is.

Het meetstation in het Meudonpark van Neder-Over-Heembeek is sinds juli 2010 buiten werking. De heuvel waarop het station stond, is door bouwwerken in de buurt gedestabiliseerd en in 2010 hebben er zich door de regen grondverschuivingen voorgedaan. Op bevel van de politie is het instrumentarium verhuisd. Sindsdien zijn stabiliseringswerken aan de gang maar tot nu toe is de situatie nog niet veilig genoeg om er terug te keren. We wachten op een toelating van de politie om er hopelijk in de herfst 2011 opnieuw onze intrek te nemen.

In het station van Haren vlakbij Ceres langs het kanaal worden de resultaten fel beïnvloed door stofwolken afkomstig van bloem. Andere steden zoals Rotterdam die in vergelijkbare situaties

interministeriële prévue la semaine prochaine abordera d'ailleurs ce point.

La situation est néanmoins préoccupante à Bruxelles et nous en payons tous les conséquences en matière de santé. Des mesures fortes sont indispensables, c'est indéniable. Comme vous l'avez souligné, M. Gosuin, toutes les cartes ne sont pas entre mes mains. Je ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de transport, de fiscalité ou d'infrastructures, qui sont pourtant les leviers essentiels pour agir sur les émissions de polluants atmosphériques liées au transport à Bruxelles. Ce secteur représente 70% des émissions de particules fines. Le solde provient du secteur des bâtiments, sur lequel je dispose par contre des compétences en matière d'énergie. Les résultats sont très clairs puisqu'on constate une diminution de 16% de consommation d'énergie par habitant depuis 2004, ce qui a permis une réduction significative des émissions liées à ce secteur.

On souhaiterait qu'il en soit de même pour le secteur des transports mais, on le sait, la situation est autrement plus complexe à appréhender. En effet, si le transport représente 72% des émissions de particules fines, 65% proviennent des seuls véhicules diesel. Tous les spécialistes en conviennent, il s'agit là du principal facteur qui explique l'évolution des émissions de particules fines à Bruxelles. Et chacun sait que ce qui explique la hausse considérable de la part des véhicules diesel dans notre parc automobile ces quinze dernières années, c'est la politique du gouvernement fédéral en matière de fiscalité automobile et de soutien aux voitures de société.

Le rapport d'experts que la Région bruxelloise avait demandé dans le cadre de la commission interministeriële, et disponible depuis quelques mois, recommande effectivement au pouvoir fédéral de revoir la fiscalité, mais le ministre fédéral des Finances fut le premier à s'opposer à toute réforme en ce sens.

J'ose espérer que chacun ici tiendra un discours cohérent en la matière auprès de ses condisciples fédéraux en charge des finances et de la fiscalité environnementale, même si vous dites dans votre interpellation, M. Gosuin, que l'augmentation du nombre de véhicules diesel, pourtant l'une des plus élevées au monde, est inévitable. Je ne partage pas

verkeren, beslissen de resultaten niet door te geven aan de Europese Commissie. Maar dat belet niet dat het station in Molenbeek wel degelijk overschrijdingen meet.

Ik heb slechts beperkte bevoegdheden op het vlak van leefmilieu maar werk met andere ministers samen om allerlei instrumenten in te zetten.

Ik heb me al positief uitgelaten over de lage-emissiezones die in de regeringsverklaring vermeld staan. Niet alleen steun ik staatssecretaris De Lille; in het licht van het Iris 2-plan voeren we ook samen een studie uit over de socio-economische en milieu-impact van dergelijke maatregelen in Brussel en de modaliteiten om ze uit te voeren.

De resultaten van de studie zijn tegen de zomer beschikbaar. Op basis daarvan zullen we dat systeem zo snel mogelijk in werking stellen. Stadstol is het beste antwoord op de mobiliteitsproblematiek in Brussel. Dat blijkt uit de ervaring van andere Europese steden. Toch is niet iedereen overtuigd.

De verkeersbelasting en belasting op de inverkeerstelling passen in een ruimere hervorming van de autofiscaliteit. De gewesten overleggen hierover. Samen met minister van Begroting Jean-Luc Vanraes wordt het nieuwe mechanisme gefinaliseerd voor de berekening van belastingen. Voor een dergelijke hervorming zijn zowel de federale overheid als de drie gewesten nodig.

Al ben ik niet bevoegd voor het parkeerbeleid op de openbare weg, toch is de milieuvergunning een dienstbaar instrument. Ik zal binnenkort hierover dan ook een voorontwerp van ordonnantie indienen.

Het Brusselse Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE) wordt begin september neergelegd voor de interkabinettenvergaderingen.

De heraanleg van de stadstoegangen is een van de doelstellingen van het regeerakkoord. Ik ben er absoluut voorstander van.

Ook een beter openbaar vervoer of minder openbare ruimte voor autoverkeer zijn doelstellingen die we verdedigen.

cet avis.

Pour en revenir à la politique bruxelloise, une petite précision tout d'abord concernant la station de mesure installée dans le parc Meudon à Neder-Over-Heembeek, qui n'est plus en fonction depuis juillet 2010. La colline sur laquelle se trouvait la station a été déstabilisée par le chantier de construction qui se déroule entre le canal et la colline et des pluies intenses ont provoqué un glissement de terrain à l'été 2010. Le 22 juillet 2010, sur ordre de la police de Bruxelles et en raison de risques importants, le matériel de la cabine a dû être retiré d'urgence. Depuis l'automne 2010, des travaux de stabilisation sont en cours. Jusqu'en mai 2011, la situation ne semblait pas encore suffisamment stabilisée pour réinstaller la station de mesure. Nous espérons pouvoir la réaménager au cours de l'automne 2011, mais nous attendons pour ce faire une confirmation des forces de police.

Pour la station de Haren, le long du canal, près de l'usine Ceres, les résultats sont fortement influencés par les poussières de farine. Nous réfléchissons à ce problème. Nous avons vu que d'autres villes, comme Rotterdam, confrontées au même problème, ont décidé de ne pas communiquer les résultats de cette station à la Commission européenne. Ceci n'empêche que la station de Molenbeek présente bel et bien des dépassements.

Les leviers dont je dispose en matière d'environnement sont restreints mais je collabore avec les autres ministres et mets tout en œuvre pour actionner divers instruments.

Concernant la mise en place de zones de basse émission, introduite dans la déclaration gouvernementale et en faveur de laquelle je me suis déjà exprimée, je fais bien plus que soutenir mon collègue Bruno De Lille puisque, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Iris 2, nous menons une étude conjointe sur les impacts environnementaux et socio-économiques d'un tel dispositif à Bruxelles, ainsi que sur les modalités potentielles de mise en œuvre.

Sur la base des résultats de cette étude, qui devraient être disponibles dans le courant de l'été, nous entamerons les étapes suivantes en vue d'une mise en œuvre aussi rapide que possible d'un tel

De regering voert nog andere maatregelen uit zoals het fietsplan, nieuwe gewestelijke fietsroutes (GFR), een uitbreiding van Villo, het parkeerplan, het mobiliteitsplan voor bedrijven met 100 in plaats van 200 werknemers dat zopas in werking is getreden of nog het taxiplan of meer elektrische voertuigen voor de MIVB.

Het gewest neemt ook allerlei initiatieven om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Het uitvoeringsbesluit voorziet in een evaluatie van de noodmaatregelen na drie jaar werking. Dit gebeurt binnenkort. Op basis daarvan zullen we het plan aanpassen of versterken. De eerste drempel is al verscheidene keren toegepast bij overschrijdingen. Het is dus niet correct te stellen dat het plan nooit is toegepast.

De situatie is zeker niet ideaal. Als minister voor Leefmilieu, tracht ik zoveel mogelijk hefboomen in te zetten. Luchtkwaliteit is een zaak van de hele regering, maar ook van de federale overheid en de andere gewesten. We doen er alles aan om in overleg te werk te gaan. De institutionele crisis remt onze inzet echter af.

système. Le péage urbain est, selon nous, la meilleure réponse à court terme aux problèmes de mobilité à Bruxelles, ce que confirment les expériences menées dans de nombreuses villes européennes. Ce constat n'est malheureusement pas partagé par tout le monde à Bruxelles, ainsi qu'en dehors de Bruxelles.

Concernant la révision des taxes de circulation et de mise en circulation, j'ai insisté lors des discussions interrégionales pour que ce volet soit intégré à la réforme plus globale de la fiscalité automobile, qui a fait l'objet d'un accord avec la Région flamande et la Région wallonne en début d'année. La concertation se poursuit à ce sujet. Parallèlement, nous finalisons avec le ministre du Budget, Jean-Luc Vanraes, le nouveau mécanisme qui servira de base à la définition de la nouvelle méthodologie de calcul des taxes. Le travail se poursuit dans ce domaine mais une telle réforme, qui doit impliquer le gouvernement fédéral et les trois Régions - toutes animées par des motivations diverses -, ne peut pas être entreprise du jour au lendemain.

Si je ne dispose pas des compétences en matière de gestion du stationnement en voirie, le permis d'environnement constitue malgré tout un instrument utile en vue de réguler les emplacements de parking en voirie. Je déposerai donc prochainement un avant-projet d'ordonnance organisant la mise en place de ce mécanisme prévu dans le Plan Iris 2.

Quant au Code bruxellois de l'Air, du Climat et de l'Énergie (Cobrace), celui-ci doit être déposé pour les réunions intercabinets dès début septembre.

Le réaménagement des entrées de ville est l'un des objectifs inscrits dans la déclaration gouvernementale. Je suis totalement favorable à ces aménagements sur tous les axes de pénétration dans la capitale, entre autres à l'avenue Charles Quint, à Drogenbos et à Delta.

L'amélioration de l'offre en transports en commun et la diminution de l'espace public réservé au transport automobile figurent également parmi nos objectifs.

D'autres politiques sont actuellement menées par le gouvernement. Celles-ci portent, entre autres, sur :

- le plan vélo ;
- les nouveaux ICR ;
- l'élargissement de la politique Villo ;
- le plan de stationnement ;
- le plan de déplacement d'entreprise qui vient d'entrer en application pour les entreprises de 100 travailleurs, contre 200 auparavant ;
- la circulaire pour les flottes publiques, qui sera encore renforcée dans le Cobrace ;
- le plan taxis, qui intègre à notre demande une obligation du respect de l'eco-score ;
- l'objectif de doter la STIB d'une flotte de véhicules électriques.

La Région développe toute une série d'initiatives d'amélioration de la qualité de l'air, qui sont soit appliquées soit en cours d'application.

Quant au renforcement du plan d'urgence en cas de pic de pollution, l'arrêté d'exécution prévoit une évaluation des mesures d'urgence après trois ans de mise en œuvre du dispositif. Cette évaluation sera organisée dans les prochains mois. Sur la base de ses conclusions, nous évaluerons les opportunités d'adapter ou de renforcer le plan d'urgence. Rappelons que nous avons dû appliquer le seuil 1 du plan à plusieurs reprises. Il serait donc faux de dire que celui-ci n'a jamais été appliqué.

La situation n'est certes pas optimale. En tant que ministre de l'Environnement, j'essaie d'actionner un maximum de leviers. La politique de la qualité de l'air concerne le gouvernement dans son ensemble, mais également nos relations tant avec l'État fédéral qu'avec les deux autres Régions. Je puis vous assurer que nous mettons tout en œuvre pour travailler de manière concertée. Notre situation institutionnelle actuelle constitue toutefois un frein à la rapidité. Nous n'avons néanmoins pas d'alternative.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (*in het Frans*).- *Ik denk niet dat de Europese Commissie hiermee genoegen neemt. Door ons achter onze onmacht te*

M. le président.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- Je doute qu'une telle approche puisse satisfaire la Commission européenne. À force de se retrancher derrière une certaine

verbergen, ontlopen we geen veroordeling. We leven in een complex land en Brussel heeft niet alle hefboomen in handen, maar op het vlak van lage-emissiezones kunt u zeker uw duit in het zakje doen.

De milieuministers hebben destijds naar aanleiding van het eerste witboek, hun akkoord verleend om een proefproject inzake lage-emissiezones in Brussel op te zetten. Het gewest heeft dat project echter verwaarloosd. Zeven jaar al spreekt men van lage-emissiezones. In 2003 is een voorakkoord getekend. Vandaag verkeren we nog altijd in een studiefase. De regeringsverklaring heeft het over 'gemeentelijke lage-emissiezones'. Dat getuigt van enige fantasie. Dergelijke maatregelen moeten door het gewest worden getroffen. Slechts als het gewest in gebreke blijft, zou een gemeente aan de ingang van Brussel het voortouw kunnen nemen en bijvoorbeeld aan de E411 een lage-emissiezone inrichten. De impact ervan zou zeker verder reiken dan de gemeente alleen.

Ik vraag de regering hier dringend werk van te maken, anders wordt een Europese veroordeling onvermijdelijk. Twee weken geleden nog is Brussel uitgeroepen tot stad met de meeste opstoppingen. De Brusselse regering geeft zich daar niet voldoende rekenschap van.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- Een recente opiniepeiling wees uit dat het vooral hun gezondheid is die de Franstalige Belgen zorgen baart. Het valt dan ook aan te raden dat er vanop politiek niveau snel maatregelen worden genomen om de gezondheid te beschermen.

Uit uw antwoord blijkt dat het voorontwerp van de BWLKE voor september wordt verwacht. Ik ga

impuissance globale, nous risquons d'être pointés du doigt et nous n'éviterons pas la condamnation judiciaire. Ce pays est complexe, certes, et la Région bruxelloise ne dispose effectivement pas de tous les leviers. Elle peut toutefois en actionner certains. Et ceux qui sont activés ne le sont pas toujours de manière efficace. Vous pourriez certainement intervenir au niveau des zones de basse émission dans le cadre de vos compétences.

Je vous rappelle que les ministres de l'Environnement avaient marqué leur accord à l'époque, dans le cadre du premier livre blanc, pour tester une expérience de zone de basse émission. La Région bruxelloise, à qui incombait le pilotage de ce test, a esquivé le projet. La mise en œuvre de zones de basse émission est envisagée depuis sept ans. En 2003, un pré-accord avait été signé et nous aurions déjà pu tester ce dispositif. Aujourd'hui, on en est toujours au stade de l'étude. La déclaration gouvernementale me paraît également très fantaisiste à cet égard lorsqu'elle indique que des " zones de basse émission d'initiative communale" pourraient être envisagées, ce qui est insensé. Il importe qu'un tel dispositif soit mis en œuvre de manière coordonnée par l'instance régionale. Dans le cas contraire, une commune pourrait par exemple prendre l'initiative d'organiser une zone de basse émission sur une des entrées stratégiques de Bruxelles, comme la E411. L'impact d'une telle mesure irait bien au-delà de la dimension communale.

Je demande au gouvernement de se ressaisir car je crains que dans les mois à venir, voire les années, nous n'éviterons pas une condamnation au niveau européen. Il y a quinze jours, Bruxelles a été désignée comme la ville la plus embouteillée d'Europe. Il s'agit d'une situation grave dont le gouvernement bruxellois ne prend pas la juste mesure.

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Plus récemment encore, nous avons pu entendre ce matin les résultats d'un sondage qui soulignent que la préoccupation majeure des Belges francophones est la santé, au-delà de toute autre considération. Ce sondage démontre l'importance politique et sociale de l'enjeu que représente la santé, la conscience des citoyens belges à cet égard et donc tout l'intérêt de mettre rapidement en œuvre des mesures pour la

ervan uit dat alle structurele maatregelen tegen luchtvervuiling, zowel veroorzaakt door de bouw als door het verkeer, daarin worden opgenomen. Ik hoop dat er ambitie uit spreekt. U vernoemde als maatregelen lage-emissiezones, vermindering van het parkeervolume en stadstol. Wij zijn overtuigd dat hierdoor de luchtvervuiling zal teruggedrongen worden en de Europese sancties zullen worden afgewend die ons boven het hoofd hangen.

Ik hoor dat een interministeriële commissie rond deze materie volgende week bijeen komt. Ik hoop dat er resultaten worden geboekt. Ik treed de heer Gosuin bij die erop wijst dat er met de gemeenten moet worden samengewerkt voor wat betreft mobiliteit en parkeerbeleid.

U verklaart dat u de noodmaatregelen zult evalueren die bij vervuilingsspieken worden genomen. Deze evaluatie zal uitwijzen of er eveneens noodmaatregelen noodzakelijk zijn bij vroegtijdige overschrijding van de jaarlijkse maximale normen.

Ook met zwevende fijne stofdeeltjes moet rekening gehouden worden.

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).*- *Onze situatie is niet rooskleurig. De studie die Brussel aanwijst als stad met de meeste verkeersopstoppingen ken ik evenwel niet.*

(Samenspraak)

Laten we realistisch blijven, de cijfers werden door TomTom geleverd en moeten misschien gerelativeerd worden.

préserver.

Il ressort de votre réponse que vous déposerez dès septembre sur la table du gouvernement l'avant-projet du Cobrace. J'imagine qu'il contiendra aussi l'ensemble des mesures structurelles et, espérons-le, ambitieuses en vue de lutter contre la pollution de l'air, tant au niveau du bâti que de la mobilité. Vous avez cité les zones de basse émission, la réduction des capacités de stationnement, le péage urbain. Vous savez que nous sommes attachés à l'analyse de la mise en œuvre de ce dispositif qui est, à nos yeux, de nature à répondre aux problèmes de pollution de l'air et aux risques de sanctions agités par l'Europe.

J'entends aussi qu'une commission interministérielle est programmée la semaine prochaine. J'espère qu'elle pourra avancer sur ces aspects. Comme le disait M. Gosuin, il y a également lieu de collaborer avec les communes afin de mettre en place des politiques et des stratégies de mobilité et de stationnement à même de réduire la capacité automobile en Région bruxelloise.

Enfin, vous dites que vous allez évaluer les mesures d'urgence, qui sont à ce stade uniquement activées en cas de pic de pollution. L'évaluation démontrera peut-être l'utilité de prévoir des mesures d'urgence en cas de dépassement précoce des normes maximales annuelles, comme c'est le cas cette année.

De même, la prise en compte des PM1 devrait faire partie de l'évaluation du dispositif et conduire à une révision, voire à une amélioration, des différentes mesures prévues.

M. le président.- La parole est à Mme Huytebroeck.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Notre situation n'est certes pas optimale et l'Europe a des raisons de nous pointer du doigt. Cependant, je ne suis pas au courant d'une étude classant Bruxelles comme la ville la plus embouteillée.

(Colloques)

Soyons prudents avec les critères employés, s'agissant de la firme TomTom, et relativisons un peu.

De voorzitter (in het Frans).- *De indeling gaat uit van TomTom. Dat is evenwel geen reden om de wetenschappelijke nauwkeurigheid ervan in twijfel te trekken.*

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Als de resultaten van de studie onze standpunten bevestigen, dan prijzen we de studie. In het omgekeerde geval, gaan we er aan twijfelen.*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Deze resultaten bevestigen de standpunten van de ecologen.*

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *De ecologen behoren tot de regering. Waar wachten ze op om actie te ondernemen?*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Dat zei mevrouw Huytebroeck precies in haar antwoord.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Volgens mij en staatssecretaris De Lille zijn lage-emissiezones op gewestelijk niveau te verkiezen boven lage-emissiezones op gemeentelijk niveau. Daarover gaat het verslag.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

M. le président.- *C'est en effet TomTom qui est à l'origine de ce classement. Le problème est réel mais l'on ne peut jurer de la rigueur scientifique de ce constat.*

M. Didier Gosuin.- *À rigueur scientifique comparable, quand l'étude nous est favorable, on la met en évidence. Quand elle nous est défavorable, on la remet en cause.*

M. Arnaud Pinxteren.- *Ce type de résultat est en tout cas très favorable aux écologistes, je vous rassure.*

M. Didier Gosuin.- *Mais puisque les écologistes sont au pouvoir, qu'ils agissent !*

M. Arnaud Pinxteren.- *La réponse de Mme Huytebroeck allait dans ce sens.*

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- *Par ailleurs, ni M. De Lille ni moi-même, qui avons commandé l'étude sur les zones de basse émission, ne sommes favorables à des zones de basse émission au niveau communal, mais bien à l'échelle régionale. C'est ce qu'étudie le rapport.*

- *Les incidents sont clos.*