

**BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

---

GEWONE ZITTING 1998-1999

16 MAART 1999

---

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

waarbij de regering wordt verzocht  
het nodige te doen om  
samenwerkingsakkoorden te sluiten  
die ertoe strekken de vooral door  
het wegverkeer veroorzaakte luchtvervuiling  
te verminderen

(ingediend door mevrouw Marie NAGY (F) cs)

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor Leefmilieu,  
natuurbehoud en  
waterbeleid

en uitgebracht namens de Verenigde commissies  
voor Infrastructuur,  
belast met openbare werken en  
verkeerswezen en Leefmilieu,  
natuurbehoud en  
waterbeleid

door de heer Philippe SMITS (F)  
mevr. Michèle CARTHÉ (F)  
mevr. Andrée GUILLAUME-VANDERROOST (F)

---

**CONSEIL DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

16 MARS 1999

---

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

invitant le gouvernement  
à mettre en oeuvre les moyens visant à  
la conclusion d'accords de coopération  
ayant pour objectif la diminution  
de la pollution dans l'air ambiant  
résultant particulièrement du trafic routier

(déposée par Mme Marie NAGY (F) et cs)

---

**RAPPORT**

fait au nom de la Commission  
de l'Environnement,  
de la conservation de la nature et  
de la politique de l'eau

et fait au nom des Commissions réunies  
de l'Infrastructure,  
chargée des travaux publics et des communications  
et de l'Environnement,  
de la conservation de la nature et  
de la politique de l'eau

par M. Philippe SMITS (F)  
Mme Michèle CARTHÉ (F)  
Mme Andrée GUILLAUME-VANDERROOST (F)

---

---

**Aan de werkzaamheden van de commissie voor leefmilieu hebben deelgenomen :**

1. Vaste leden: Mevr. Danielle Caron, mevr. Françoise Carton de Wiart, de heren Stéphane de Lobkowicz, Michel Hecq, François Roelants du Vivier, mevr. Françoise Schepmans, de heer Philippe Smits, mevr. Ghislaine Dupuis, mevr. Andrée Guillaume-Vanderroost, de heren Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, mevr. Béatrice Fraiteur, de heren Alain Adriaens, Jan Béghin, Jean De Hertog.

2. Plaatsvervangers: De heer Willem Draps, mevr. Michèle Carthé, mevr. Marie Nagy, de heer Paul Galand.

3. Andere leden: De heren Jean-Pierre Cornelissen, Mohamed Daïf, Serge de Patoul, Walter Vandenbossche, Emile Eloy.

**Aan de werkzaamheden van de verenigde commissies voor infrastructuur en leefmilieu hebben deelgenomen :**

*Commissie voor infrastructuur :*

1. Vaste leden: Mevr. Françoise Carton de Wiart, de heer Jean-Pierre Cornelissen, mevr. Corinne De Permentier, de heren Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, mevr. Françoise Schepmans, mevr. Michèle Carthé, de heer Jean Demannez, mevr. Sylvie Foucart, mevr. Andrée Guillaume-Vanderroost, mevr. Evelyne Huytebroeck, de heer Jan Béghin.

2. Plaatsvervanger: De heer Dominique Harmel.

*Commissie voor leefmilieu*

1. Vaste leden: Mevr. Danielle Caron, de heren Stéphane de Lobkowicz, François Roelants du Vivier, Philippe Smits, mevr. Ghislaine Dupuis, de heren Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, mevr. Béatrice Fraiteur, de heer Alain Adriaens.

2. Plaatsvervangers: De heren Benoît Veldekens, Paul Galand.

3. Andere leden: De heren Georges Désir, Thierry de Looz-Corswarem.

---

*Zie:*

**Stuk van de Raad**  
A-86/1 - 95/96: Voorstel van resolutie.

---

**Ont participé aux travaux de la commission de l'environnement:**

1. Membres effectifs: Mmes Danielle Caron, Françoise Carton de Wiart, MM. Stéphane de Lobkowicz, Michel Hecq, François Roelants du Vivier, Mme Françoise Schepmans, M. Philippe Smits, Mmes Ghislaine Dupuis, Andrée Guillaume-Vanderroost, MM. Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Mme Béatrice Fraiteur, MM. Alain Adriaens, Jan Béghin, Jean De Hertog.

2. Membres suppléants: M. Willem Draps, Mmes Michèle Carthé, Marie Nagy, M. Paul Galand.

3. Autres membres: MM. Jean-Pierre Cornelissen, Mohamed Daïf, Serge de Patoul, Walter Vandenbossche, Emile Eloy.

**Ont participé aux travaux des commissions réunies de l'infrastructure et de l'environnement :**

*Commission de l'infrastructure :*

1. Membres effectifs: Mme Françoise Carton de Wiart, M. Jean-Pierre Cornelissen, Mme Corinne De Permentier, MM. Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, Mmes Françoise Schepmans, Michèle Carthé, M. Jean Demannez, Mmes Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, Evelyne Huytebroeck, M. Jan Béghin.

2. Membre suppléant: M. Dominique Harmel.

*Commission de l'environnement*

1. Membres effectifs: Mme Danielle Caron, MM. Stéphane de Lobkowicz, François Roelants du Vivier, Philippe Smits, Mme Ghislaine Dupuis, MM. Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Mme Béatrice Fraiteur, M. Alain Adriaens.

2. Membres suppléants: MM. Benoît Veldekens, Paul Galand.

3. Autres membres: MM. Georges Désir, Thierry de Looz-Corswarem.

---

*Voir:*

**Document du Conseil:**  
A-86/1 - 95/96: Proposition de résolution.

**Inhoudstafel**

0. Inleiding .....	4
I. Bespreking in de commissie voor leefmilieu (eerste deel) .....	5
I.1. Uiteenzetting van de indiener .....	5
I.2. Uiteenzetting van de minister .....	7
I.3. Algemene bespreking .....	9
II. Bespreking in de commissie voor de infrastructuur .....	13
II.1. Uiteenzetting van de indiener .....	13
II.2. Algemene bespreking .....	14
III. Bespreking in de commissie voor leefmilieu (tweede deel) .....	27
III.1. Hoorzitting met mevr. Annick Meurens van het BIM .....	27
1.1. Uiteenzetting .....	27
1.2. Gedachtenwisseling .....	36
III.2. Hoorzitting met de heer Jean-Pascal van Ypersele de Strihou, Belgische afgevaardigde bij de Subsidiary Body on Scientific and Technological Assessment, orgaan van de Kaderovereenkomst van de VN over de klimaatsveranderingen .....	45
2.1. Uiteenzetting .....	45
2.2. Gedachtenwisseling .....	50
III.3. Algemene bespreking (vervolg) .....	59
IV. Bespreking van het voorstel van resolutie in de verenigde commissies voor infrastructuur en leefmilieu .....	60
IV.1. Hoorzitting van mevr. Sarah Ochelen van het BIM in verband met het verslag van de werkgroep "auto-fiscaliteit", opgesteld door de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu .....	60
1.1. Uiteenzetting .....	60
1.2. Gedachtenwisseling .....	68
IV.2. Mededeling van de minister van Vervoer betreffende de resultaten van de studie "de rekening reizigersvervoer voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" .....	78
2.1. Uiteenzetting van de minister .....	78
2.2. Gedachtenwisseling .....	93
IV.3. Uiteenzetting van de minister over het voorstel van resolutie .....	97
3.1. Uiteenzetting van de minister .....	97
3.2. Gedachtenwisseling .....	99
V. Bespreking in de commissie voor het leefmilieu (derde gedeelte) .....	105
1. Algemene bespreking (vervolg) .....	105
2. Bespreking van de consideransen en van het bepalend gedeelte .....	110
3. Stemmingen .....	117
VI. Tekst aangenomen door de Commissie .....	119
Bijlage .....	123

**Table des matières**

0. Introduction .....	4
I. Discussion en commission de l'environnement (première partie) .....	5
I.1. Exposé de l'auteur .....	5
I.2. Exposé du ministre .....	7
I.3. Discussion générale .....	9
II. Discussion en commission de l'infrastructure .....	13
II.1. Exposé de l'auteur .....	13
II.2. Discussion générale .....	14
III. Discussion en commission de l'environnement (deuxième partie) .....	27
III.1. Audition de Mme Annick Meurrens de l'IBGE .....	27
1.1. Exposé .....	27
1.2. Echange de vues .....	36
III.2. Audition de M. Jean-Pascal van Ypersele de Strihou, délégué belge du Subsidiary Body on Scientific and Technological Assessment, organe de la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques .....	45
2.1. Exposé .....	45
2.2. Echange de vues .....	50
III.3. Discussion générale (suite) .....	59
IV. Examen de la proposition de résolution en commissions réunies de l'infrastructure et de l'environnement .....	60
IV.1. Audition de Mme Sarah Ochelen de l'IBGE au sujet du rapport du groupe de travail "fiscalité automobile", mis sur pied par la Conférence interministérielle de l'environnement .....	60
1.1. Exposé .....	60
1.2. Echange de vues .....	68
IV.2. Communication du ministre des communications relative aux résultats de l'étude "Le compte transport voyageurs pour la Région de Bruxelles-Capitale" .....	78
2.1. Exposé du ministre .....	78
2.2. Echange de vues .....	93
IV.3. Exposé du ministre des communications relatif à la proposition de résolution .....	97
3.1. Exposé du ministre des communications ..	97
3.2. Echange de vues .....	99
V. Discussion en commission de l'environnement (troisième partie) .....	105
1. Discussion générale (suite) .....	105
2. Discussion des considérants et du dispositif .....	110
3. Votes .....	117
VI. Texte adopté par la Commission .....	119
Annexe .....	123

## Inleiding

Op 29 april 1997, begon in de commissie voor leefmilieu de bespreking van het voorstel van resolutie.

De hoofdindieners stelde voor om haar voorstel van ordonnantie tot wijziging van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging teneinde een hoofdstuk in te voegen betreffende de verbetering van de luchtkwaliteit, de preventie en de beheersing van de toestanden waarbij de drempelwaarden van concentratie van giftige stoffen in de drempel overschreden worden, en betreffende de informatieverstrekking aan de bevolking over de luchtkwaliteit, aan de bespreking van het voorstel van resolutie toe te voegen.

De volksvertegenwoordiger meent dat de twee teksten samen moeten worden besproken. Het voorstel van ordonnantie omschrijft de doelstellingen op het vlak van de strijd tegen de luchtverontreiniging door middel van wetgevende maatregelen, terwijl het voorstel van resolutie de Hoofdstedelijke Regering alleen vraagt om samenwerkingsakkoorden met de andere gewesten te sluiten om de voornamelijk door het autoverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging terug te dringen.

Omdat het onderwerp van de twee voorstellen niet hetzelfde is gaat de commissie voor leefmilieu niet op deze suggestie in.

De commissie besloot een advies te vragen aan de commissie voor de infrastructuur.

Op 2 juli besprak de genoemde commissie het voorstel van resolutie, zonder evenwel een advies uit te brengen.

De commissie voor leefmilieu organiseerde op 8 juli 1997 een eerste hoorzitting. Mevrouw Annick Meurrens van het BIM hield een uiteenzetting over de bewaking van in de atmosfeer geloosde giftige stoffen door het bestuur van leefmilieu.

Op 16 december 1997 hield de commissie voor leefmilieu een hoorzitting met de heer Jean-Pascal van Ypersele, de Belgische afgevaardigde bij de Subsidiary Body on Scientific and Technological Assessment, een orgaan opgericht in het kader van de kaderovereenkomst van de Verenigde Naties over de klimaatsveranderingen, na zijn terugkeer uit Kyoto.

De commissie voor leefmilieu besloot vervolgens (op 10 februari 1998) mevr. Sarah Ochelen te horen, zij is de Brusselse deskundige van de werkgroep "autofiscaliteit", die door de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu op initiatief van de Brusselse minister voor Leefmilieu in het leven is geroepen.

Op 11 maart 1998 luisterden de verenigde commissies voor infrastructuur en leefmilieu naar een uiteenzetting van de minister van vervoer over de studie "Le compte transport

## Introduction

Le 29 avril 1997, la discussion de la proposition de résolution était entamée en commission de l'environnement.

L'auteur principal suggérait que la discussion de sa proposition d'ordonnance modifiant la loi du 24 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique en vue d'y insérer un chapitre relatif à l'amélioration de la qualité de l'air, la prévention et la gestion de situations de dépassement des seuils de concentration de substances toxiques dans l'air ambiant et à l'information de la population sur la qualité de l'air ambiant, soit jointe à la discussion de la proposition de résolution.

La députée estime que les deux textes sont indissociables; la proposition d'ordonnance précisant les objectifs à poursuivre en matière de lutte contre la pollution de l'air en prenant des mesures législatives, la proposition de résolution se bornant à inviter le gouvernement bruxellois à conclure des accords de coopération avec les autres Régions en vue de diminuer la pollution de l'air résultant particulièrement du trafic routier.

L'objet des deux propositions n'étant pas le même, cette option n'a pas été retenue par la commission de l'environnement.

La commission prit la décision de demander un avis à la commission de l'infrastructure.

Le 2 juillet 1997, ladite commission examina la proposition de résolution, sans toutefois rendre d'avis.

La commission de l'environnement organisa une première audition le 8 juillet 1997. Les députés entendirent un exposé de Mme Annick Meurrens de l'IBGE au sujet du suivi des polluants émis dans l'atmosphère par l'administration de l'environnement.

Le 16 décembre 1997, la commission de l'environnement auditionna M. Jean-Pascal van Ypersele, délégué belge au Subsidiary Body on Scientific and Technological Assessment, organe de la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, à son retour de Kyoto.

La commission de l'environnement prit ensuite la décision (le 10 février 1998) d'auditionner Mme Sarah Ochelen, l'experte bruxelloise du groupe de travail "fiscalité automobile", mis sur pied par la Conférence interministérielle de l'environnement à l'instigation du ministre bruxellois de l'environnement.

Le 11 mars 1998, les commissions réunies de l'infrastructure et de l'environnement entendirent un exposé du ministre des communications au sujet de l'étude "Le compte trans-

voyageurs pour la Région de Bruxelles-Capitale", een studie uitgevoerd door de Section Economie des transports van de ULB en het adviesbureau SYSTRA.

Doordat de volksvertegenwoordigers niet konden beschikken over deze uitvoerige studie werd hier niet nader op ingegaan.

Er werd aan de voorzitter van de Raad gevraagd om de bespreking van het voorstel van resolutie in de commissie voor leefmilieu af te ronden. De bedoeling was zowel een ordonnantie inzake de luchtkwaliteit goed te keuren als het sluiten van samenwerkingsakkoorden te bevorderen in verband met deze grensoverschrijdende - de luchtverontreiniging is niet beperkt tot de 19 gemeenten - en transversale problematiek - zonder strategisch mobiliteitsplan zal men nooit de luchtkwaliteit in het Hoofdstedelijk Gewest kunnen verbeteren.

Vanaf 12 januari werd de bespreking in de commissie voor leefmilieu voortgezet.

### **I. Bespreking in de commissie voor leefmilieu**

Mevrouw Marie Nagy stelt voor de bespreking van het voorstel van resolutie en de bespreking van het voorstel van ordonnantie tot wijziging van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging teneinde een hoofdstuk in te voegen betreffende de verbetering van de luchtkwaliteit, de preventie en de beheersing van de toestanden waarbij de drempelwaarden van concentratie van giftige stoffen in de lucht overschreden worden, en betreffende de informatieverstrekking aan de bevolking over de luchtkwaliteit, samen te voegen.

De minister wijst erop dat dit een probleem vormt omdat de twee voorstellen niet hetzelfde onderwerp hebben. Hij wil improvisatie in een wettekst vermijden. Hij meent dat de bespreking van het voorstel van resolutie snel kan worden afgerond.

Een aantal leden deelt de mening van de minister. De indieners van de twee voorstellen leggen zich daar bij neer.

#### **I.1. Uiteenzetting van een van de indieners van het voorstel van resolutie.**

Op 27 april 1997 wordt de heer Philippe SMITS aangesteld als rapporteur.

De indiener wijst erop dat er sedert de indiening van het voorstel van resolutie op 10 mei 1996, steeds meer gevallen van ernstige luchtverontreiniging te noteren vallen in het Hoofdstedelijk Gewest.

port voyageurs pour la Région de Bruxelles-Capitale", réalisée par la Section Economie des transports de l'ULB et le Bureau d'études SYSTRA.

L'étude exhaustive n'ayant pas été à la disposition des députés, la discussion ne put être approfondie.

Demande fut faite au président du Conseil de pouvoir finaliser la discussion de la proposition de résolution en commission de l'environnement, l'objectif étant d'adopter à la fois une ordonnance relative à la qualité de l'air et de promouvoir des accords de coopération au sujet de cette problématique transfrontalière - la pollution de l'air ne se confine pas aux 19 communes - et transversale - sans plan stratégique des déplacements, on ne parviendra pas à améliorer la qualité de l'air dans la Région bruxelloise.

Dès le 12 janvier 1999, la discussion fut poursuivie en commission de l'environnement.

### **I. Discussion en commission de l'environnement**

Mme Marie Nagy suggère que la discussion de la proposition de résolution et la discussion de la proposition d'ordonnance modifiant la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique en vue d'y insérer un chapitre relatif à l'amélioration de la qualité de l'air, la prévention et la gestion de situations de dépassement des seuils de concentration de substances toxiques dans l'air ambiant et à l'information de la population sur la qualité de l'air ambiant, soient jointes.

Le ministre signale que cela pose un problème car les objets des deux propositions ne sont pas identiques. Il suggère qu'on évite d'improviser dans un texte législatif. Il est d'avis qu'on peut avancer très rapidement sur la proposition de résolution.

Plusieurs membres partagent l'avis du ministre. Les auteurs des deux propositions s'y soumettent.

#### **I.1. Exposé d'un des auteurs de la proposition de résolution**

Le 27 avril 1997, M. Philippe SMITS est désigné en qualité de rapporteur.

L'auteur signale que depuis le dépôt de la proposition de résolution le 10 mai 1996, les épisodes de pollution de l'air importantes sont de plus en plus nombreux dans la Région bruxelloise.

Een aantal studies hebben trouwens aangetoond dat het autoverkeer een grote inbreng heeft in de luchtverontreiniging. Een studie van het IHE heeft trouwens gewezen op een verhoogd sterftecijfer tijdens de zomermaanden dat voor de helft te wijten is aan de warmte en voor de helft aan ozon.

Een Franse studie heeft gewezen op de gevolgen van kleine partikels – in grote mate te wijten aan dieselmotoren – voor de gezondheid. Hierover is ook in Zwitserland op veel grotere schaal onderzoek verricht en men heeft zelfs de gevolgen van de verontreiniging door autoverkeer voor de begroting berekend.

De indieners van het voorstel van resolutie wensen de regelgeving af te stemmen op de internationale en het principe te huldigen van voorzorg en preventie, dat zowel in Rio als op Europees niveau is bevestigd. In alle grote steden, ook in Brussel, merkt men hoe langer hoe meer dat het autoverkeer een bepalende invloed heeft op de kwaliteit van de lucht. De belangrijkste bestanddelen die tijdens de zomer hoge ozonconcentraties veroorzaken zijn  $\text{NO}_x$  en vluchtige organische componenten, twee verontreinigende stoffen waarvoor vooral het autoverkeer verantwoordelijk is.

De indieners van het voorstel van resolutie zijn ervan overtuigd dat een preventief beleid het enige juiste is op lange termijn.

Een tweede probleem dat door het autoverkeer wordt veroorzaakt is de  $\text{CO}_2$ -uitstoot. De federale regering heeft met toepassing van de verklaring van Rio maatregelen getroffen met het oog op de vermindering van deze uitstoot en binnen de krachtlijnen van dit federale programma is ook de problematiek van de auto aan bod gekomen. Om de beslissing van Rio om de  $\text{CO}_2$ -uitstoot tegen het jaar 2000 met 5% te verminderen, moet tegelijk op alle vlakken worden opgetreden.

Om het wegverkeer te verminderen moeten er alternatieven worden gezocht. De indieners van het voorstel van resolutie zijn ervan overtuigd dat er een reeks samenwerkingsakkoorden moet worden gesloten om het autoverkeer te verminderen.

Het standpunt dat de Gewestraad onlangs (eenparig) heeft ingenomen tegen de verbrandingsoven op het grondgebied van Drogenbos en St.-Pieters-Leeuw toont duidelijk aan dat op alle fronten actie moet worden gevoerd om de uitstoot van  $\text{NO}_x$ , die schadelijk is voor de troposfeer, te verminderen.

Een van de indieners wijst erop dat het door hen ingediende voorstel van ordonnantie in feite de maatregelen die moeten worden getroffen in het kader van dit voorstel van resolutie aanvult.

De indieners van deze twee voorstellen zijn voornemers om van hun wensen een gemeenschappelijk doel te maken.

Différentes études ont par ailleurs démontré l'impact important de la circulation automobile sur la pollution de l'air. Une étude de l'IHE a démontré l'augmentation de la mortalité en période estivale due pour moitié à la chaleur et pour moitié à l'ozone.

Une étude française a démontré l'impact des particules fines – dues en grande partie aux moteurs diesels – sur la santé. Une étude suisse a été également menée sur un plan beaucoup plus vaste et a même mesuré les impacts budgétaires de la pollution automobile.

Les auteurs de la proposition de résolution souhaitent s'inscrire dans une perspective internationale et adopter le principe de précaution et de prévention aussi bien affirmé à Rio, qu'au niveau européen. Dans toutes les grandes villes, y compris à Bruxelles, on constate de plus en plus que l'impact de la pollution automobile sur la qualité de l'air est déterminant. Les principales pollutions provoquant les pics d'ozone en été proviennent des  $\text{NO}_x$  et des composés organiques volatils (COV), deux polluants causés principalement par la circulation automobile.

Les auteurs de la proposition de résolution sont convaincus que la seule politique à mener est une politique préventive à long terme.

La deuxième problématique causée par la circulation automobile est l'émission de  $\text{CO}_2$ . En application de la déclaration de Rio, le gouvernement fédéral a pris des mesures en vue de la réduction de ces émissions et dans les lignes de force de ce programme fédéral, la problématique de l'automobile est également abordé. Pour être en conformité avec la décision de Rio de diminuer de 5% avec les émissions de  $\text{CO}_2$  d'ici l'an 2000, il convient d'agir à tous les niveaux simultanément.

Pour diminuer le trafic routier, il convient d'adopter des alternatives. Les auteurs de la proposition de résolution sont persuadés qu'il convient d'élaborer une série d'accords de coopération visant à réduire la circulation automobile.

La récente prise de position (à l'unanimité) du Conseil régional contre l'incinérateur sur les territoires de Drogenbos et St-Pieters Leeuw montre bien qu'il faut agir sur tous les fronts pour diminuer les émissions de  $\text{NO}_x$ , qui portent atteinte à la troposphère.

Un des auteurs signale que la proposition d'ordonnance qu'ils ont déposée, complète en fait les mesures à prendre dans le cadre de cette proposition de résolution.

L'intention des auteurs des deux propositions est de transformer leurs préoccupations en un objectif commun à tous.

## I.2. Uiteenzetting van de minister

De minister dankt de ondertekenaars van dit voorstel van resolutie ervoor dat zij herinneren aan de belangrijke rol van het autoverkeer in de problematiek van de luchtverontreiniging. Toch vindt hij dat men in deze delicate en complexe materie rekening moet houden met alle factoren die tot de verontreiniging bijdragen, zoals de industrie en de huisverwarming, die, ook al is hun rol minder belangrijk, ook bijdragen tot de luchtverontreiniging en een wisselwerking hebben. Daarom pleit de minister voor een geïntegreerd en gecoördineerd beleid.

Een geïntegreerd en gecoördineerd beleid vergt uiteraard overleg en samenwerking met de verschillende betrokken partijen. De luchtverontreiniging kent immers geen grenzen, met de andere gemeenschappen en gewesten.

De minister wijst er in dit verband op dat er reeds op verschillende niveaus wordt samengewerkt. Hij geeft als voorbeeld de samenwerking op het vlak van het onderzoek en de analyse van vervuulende stoffen die gebeurt in de interregionale cel IRCEL, die werd opgericht bij de ontbinding van het IHE, en dit onder impuls van het Hoofdstedelijk Gewest. IRCEL is een stuwende kracht; het is een echt succes op het vlak van intergewestelijke samenwerking en heeft al snel bekendheid verkregen op internationaal vlak. De instelling is ook zopas aangewezen als focuspunt van het Europees agentschap voor leefmilieu in het kader van het meetnet EIONET.

De minister onderstreept dat er ook op andere plaatsen wordt samengewerkt tussen de verschillende componenten van de Staat. De Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu waarin de ministers van Leefmilieu van de drie Gewesten en de federale Staat verenigd zijn, is uiterst actief inzake luchtverontreiniging en heeft trouwens reeds regelmatig aandacht besteed aan het ozonprobleem.

Bij het overleg zijn ook de ministers van Onderwijs en Wetenschappelijk Onderzoek, en de ministers van Verkeer betrokken door de oprichting van een interministeriële werkgroep gewijd aan het ozonprobleem. Deze werkgroep wenst een geïntegreerd beleid te voeren inzake luchtverontreiniging en mobiliteit. Over de eerste conclusies van deze groep is onlangs een beslissing genomen in de federale ministerraad (onder andere een "ozonactie" voor het openbaar vervoer).

Op voorstel van de minister van Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, heeft de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu bovendien een interministeriële werkgroep in het leven geroepen om de autobelastingen te bestuderen. Daar zijn een aantal formules voorgesteld om de autobelasting te hervormen ten gunste van het leefmilieu en de openbare gezondheid. Ook al gaat het hier om een federale bevoegdheid, toch zijn het de gewesten die de kwaliteit van de lucht moeten bewaken; zij moeten de stuwende kracht zijn. Het verslag van deze werkgroep,

## I.2. Exposé du ministre

Le ministre remercie les signataires de cette proposition de résolution de rappeler l'importance de la circulation automobile dans la problématique de la pollution atmosphérique. Néanmoins, il lui paraît indispensable de tenir compte, dans cette matière délicate et complexe, de l'ensemble des facteurs polluants tels que l'industrie, le chauffage domestique, qui, même s'ils sont secondaires, contribuent également à la pollution de l'air et interagissent. C'est pourquoi le ministre plaide pour une politique intégrée et coordonnée dans cette matière.

Une politique intégrée et coordonnée signifie évidemment concertation et coopération avec les différents intervenants et, en particulier, la pollution de l'air n'ayant pas de frontière, avec les autres entités fédérées.

A ce titre, le ministre tient à rappeler que la coopération existe déjà à de multiples niveaux. Et de citer l'exemple de la coopération en ce qui concerne l'observation et l'analyse des polluants qui s'effectue au sein de la cellule interrégionale Céline, créée au moment de la dislocation de l'IHE, grâce à l'impulsion de la Région bruxelloise. Céline est un élément moteur; c'est véritablement une réussite en matière de coopération interrégionale, rapidement devenue une référence au niveau international. Elle vient en outre d'être désignée comme point focal de l'agence européenne de l'environnement dans le cadre du réseau EIONET.

Le ministre souligne qu'il existe également d'autres lieux où se concrétise cette coopération entre les différentes composantes de l'Etat. La Conférence interministérielle de l'environnement, réunissant les ministres de l'environnement des trois Régions et de l'Etat fédéral, est extrêmement active en ce qui concerne la pollution atmosphérique et s'est d'ailleurs régulièrement penchée sur le problème de l'ozone.

La concertation a été élargie aux ministres de la santé et de la recherche scientifique, ainsi qu'aux ministres des communications à travers la création d'un groupe de travail interministériel consacré à la problématique de l'ozone. Ce groupe de travail vise à mener une politique intégrée en matière de pollution de l'air et de mobilité. Les premières conclusions de ce groupe ont fait l'objet d'une décision récente en Conseil des ministres fédéral (entre autres une «action ozone» pour les transports publics).

Sur la proposition du ministre de l'environnement de la Région bruxelloise, la Conférence interministérielle de l'environnement a en outre mis en place un groupe de travail interministériel intitulé «fiscalité automobile» dans lequel une série de formules permettant de réformer la fiscalité automobile en faveur de l'environnement et de la santé publique ont été proposées. Même s'il s'agit d'une compétence fédérale, ce sont les Régions qui doivent gérer la qualité de l'air; elles ont un rôle moteur à jour. Le rapport de ce groupe de travail, dont le contenu se base sur une note de la Région

waarvan de inhoud steunt op een nota van het Hoofdstedelijk Gewest, is overgezonden met het oog op een wijziging van de fiscaliteit in die zin.

De belasting wordt als een belangrijke stimulans beschouwd om de mensen van gedrag te doen veranderen; zo'n wijziging van gedrag zou ertoe bijdragen om het doel van het voorstel van resolutie te bereiken namelijk dat er meer van alternatieve en schone transportmiddelen gebruik zou worden gemaakt.

De conclusies van dit voorbereidend verslag zouden ook in dit voorstel van resolutie kunnen worden verwerkt.

In dit verband herinnert de minister aan de standpunten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in verband met het GEN. Dat is uiteraard een uiterst belangrijk element om het autoverkeer in het Hoofdstedelijk Gewest te verminderen, dat een betere samenwerking vergt. De Hoofdstedelijke minister zet dus de onderhandelingen voort om dit project, waarvan iedereen behalve de NMBS het belang inziet, tot een goed einde te brengen.

Op gewestelijk vlak is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het enige gewest dat inzake de vermindering van het autoverkeer en dus ook van de luchtvervuiling duidelijke doelstellingen in zijn regeringsverklaring heeft opgenomen.

De minister zegt :

«De regering heeft besloten bijzondere aandacht te verlenen aan de uitstoot in de atmosfeer en wil vooral de volgende maatregelen treffen:

- overeenkomstig het GewOP zal de regering doelstellingen bestuderen inzake de luchtkwaliteit door middel van een globaal actieplan voor mobiliteit en rationeel energiegebruik;
- zij wil een aangepast beheer van het autoverkeer, vooral op de plaatsen met sterke verontreiniging (vooral tunnels) met actieve steun aan het openbaar vervoer en het goederenvervoer over het water en per spoor».

De regering is hier dagelijks mee bezig. Het is duidelijk dat als men de luchtvervuiling wil terugdringen men iets aan het mobiliteits- en vervoerbeleid moet doen, zoals de indieners van het voorstel benadrukken in de consideransen.

Zoals de minister tevoren al zei is een transversaal beleid noodzakelijk. Om enig gewicht in de schaal te kunnen leggen zou volgens hem met zo'n resolutie van de gelegenheid gebruik moeten worden gemaakt om een discussie te voeren en een standpunt in te nemen, zowel in de commissie voor leefmilieu als in de commissie voor infrastructuur.

bruxelloise, a été transmis en vue d'une modification de la fiscalité en ce sens.

La fiscalité est considérée comme un incitant majeur au changement de comportement et une modification de celle-ci concourrait donc à l'objectif mis en évidence dans la proposition de résolution «d'incitation à l'usage des moyens de transport non polluants et alternatifs aux véhicules automobiles privés».

Les conclusions de ce rapport préliminaire pourraient être utilement intégrées dans cette proposition de résolution.

Dans le même ordre d'idées, le ministre rappelle les prises de position du gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale concernant le RER qui est évidemment un pion majeur si l'on souhaite aboutir à une réduction du trafic routier dans la Région et qui nécessiterait effectivement une meilleure coopération. Cela dit, le ministre bruxellois des transports poursuit les négociations en vue de faire aboutir ce projet dont l'importance n'échappe à personne, sauf à la SNCB.

Sur le plan régional, la Région de Bruxelles-Capitale est la seule Région à avoir clairement intégré dans sa déclaration gouvernementale des objectifs précis en matière de réduction du trafic routier et dès lors de la pollution atmosphérique.

Le ministre cite :

«Le gouvernement accordera une attention particulière aux émissions atmosphériques en dégageant prioritairement des mesures :

- conformément au PRD, le gouvernement étudiera des objectifs en matière de qualité de l'air et ce grâce à la mise en oeuvre d'une stratégie globale d'action mobilité / URE (utilisation rationnelle de l'énergie);
- visant à une gestion adaptée du trafic automobile et plus particulièrement dans les axes atteints par la pollution (tunnel notamment) et au soutien actif des transports publics ainsi que du transport de marchandises par la voie d'eau et ferroutage».

Le gouvernement s'y emploie chaque jour. Il est clair que lorsque l'on parle de réduction de la pollution atmosphérique on se doit d'agir sur la politique de mobilité et de transports comme les auteurs le soulignent opportunément dans les considérants de leur proposition.

Comme le ministre le soulignait précédemment, il faut mener une politique transversale. Il lui semble qu'une telle résolution, pour avoir davantage de poids, pourrait être l'occasion d'un débat et d'une prise de position non seulement de la commission de l'environnement mais également de la commission de l'infrastructure.



Binnen het bestek van zijn bevoegdheden inzake leefmilieu, meent de minister dat elk beleid op het vlak van luchtverontreiniging moet steunen op een nauwkeurige kennis van de situatie op het vlak van de balans van immissies en emissies. Met het efficiënte meetnet waarover het Hoofdstedelijk Gewest beschikt, kan op het ogenblik zelf een beeld worden verkregen van de verontreiniging en kunnen de oorzaken ervan worden opgespoord. Om dit systeem te vervolledigen staat de regering op het punt om een efficiënt systeem met databanken te ontwikkelen om de verschillende bronnen en hun interacties te kwantificeren, en aan de hand daarvan een simulatie te maken van het effect van de verschillende beleidsmaatregelen op wetenschappelijke basis, zonder irrationele of dramatiserende betogen.

Het gaat hier om een project voor een zittingsperiode. Het is een van de prioriteiten van de minister van leefmilieu en zal van het Hoofdstedelijk Gewest een centrum maken dat in Europa een topositie bekleedt qua deskundigheid en kennis.

Volgens de minister zou het interessant zijn dat het BIM, dat op dit ogenblik aan de uitbouw van dit hulpmiddel werkt, dit uitvoerig komt voorstellen. Zo kunnen de commissieleden vernemen hoe het staat met de luchtverontreiniging (er is zopas een verslag gepubliceerd betreffende de immissies van de laatste drie jaren), evenals met het lopende project en de te verwachten resultaten.

Bij wijze van besluit wijst de minister erop dat coördinatie noodzakelijk is als men tot concrete oplossingen wil komen om de luchtverontreiniging terug te dringen.

Als deze coördinatie dan al bestaat in het Hoofdstedelijk Gewest, meer bepaald in het Crisiscomité dat vorig jaar is opgericht, is dat ongetwijfeld onvoldoende in vergelijking met wat in de andere Gemeenschappen en Gewesten gebeurt.

Daarom stelt de minister voor:

- het voorstel van resolutie in samenwerking met de commissie voor infrastructuur te vervolledigen, om zo het probleem van het beheer van de bronnen van de verontreiniging aan te pakken en voor te stellen dat alternatieven worden uitgewerkt door het sluiten van samenwerkingsakkoorden;
- de informatie te vervolledigen door de vertegenwoordigers van het BIM te horen over de recente problemen van de luchtverontreiniging te Brussel en over de overwegingen inzake autofiscaliteit, ten einde hiermee in het voorstel van resolutie rekening te houden.

### I.3. Algemene bespreking

De voorzitter stelt voor aan de commissie voor infrastructuur een advies te vragen inzake het voorstel van resolutie.

Dans le cadre strict de ses compétences en matière d'environnement, le ministre estime que toute politique en matière de pollution de l'air doit s'appuyer sur une connaissance précise de la situation en matière de bilan des immissions et des émissions. Grâce au réseau de mesures performantes dont dispose la Région de Bruxelles-Capitale, il est possible d'obtenir une vision en temps réel de la pollution, qui permet de déterminer les causes de celle-ci. Afin de compléter ce dispositif, le gouvernement est en passe de créer un outil performant de bases de données, qui visera à quantifier les différentes sources, leurs interactions, et à partir de cela, permettra de simuler l'effet des politiques à envisager sur une base scientifique, loin de tout discours irrationnel ou dramatisant.

Il s'agit d'un projet de législation, qui constitue une des priorités du ministre de l'environnement, et qui aboutira à faire de la Région bruxelloise un pool d'expertise et de connaissance à la pointe en Europe.

Le ministre estime qu'il serait intéressant que l'IBGE, qui élabore actuellement cet outil, vienne le présenter de manière détaillée pour que les commissaires puissent prendre connaissance de l'état actuel des avancements en matière de pollution de l'air (un rapport concernant les immissions des trois dernières années vient d'ailleurs d'être publié), ainsi que le projet en cours d'élaboration et les résultats que l'on peut en escompter.

En guise de conclusion, le ministre souligne que la coordination est une condition nécessaire si l'on veut aboutir à des solutions concrètes en vue de réduire la pollution atmosphérique.

Cette coopération si elle existe en Région bruxelloise, notamment par le biais du Comité de crise et de surveillance mis en place l'an dernier, n'est sans doute pas suffisante vis-à-vis des autres entités fédérées.

C'est pourquoi le ministre propose :

- de se mettre au travail pour compléter la proposition de résolution en collaboration avec la commission de l'infrastructure, afin d'intégrer davantage la question de la gestion des sources de pollution et de proposer que des alternatives soient mises en place par la conclusion d'accords de coopération;
- de compléter l'information en auditionnant des représentants de l'IBGE sur les enjeux récents de la pollution de l'air à Bruxelles et sur les réflexions en matière de fiscalité automobile, afin de les intégrer dans la proposition de résolution.

### I.3. Discussion générale

Le président suggère de demander un avis relatif à la proposition de résolution à la commission de l'infrastructure.

Een van de indieners van het voorstel van resolutie, mevr. Marie Nagy, stelt vast dat op het vlak van de bescherming van het leefmilieu een verschillend beleid wordt gevoerd door enerzijds de minister van Leefmilieu en zijn diensten die een eco-mobiliteitsplan hebben opgesteld, en anderzijds door de minister van vervoer die blijkbaar de enige Brusselselaar is die het verband niet ziet tussen mobiliteit en leefmilieu.

Het lid wenst echter de zaak op een positieve wijze te benaderen, want niemand betwist nog de verbanden tussen luchtverontreiniging en de problemen van de volksgezondheid. Talrijke onderzoeken in Europa en de Verenigde Staten hebben aangetoond dat er een onweerlegbaar verband bestaat. Daarom moeten alle publieke actoren verplicht worden actie te ondernemen, ook de actoren van volksgezondheid.

De minister zegt dat de regering zich bewust is van het probleem van de luchtverontreiniging. De volksvertegenwoordiger stelt echter vast dat Parijs over een beter meetnet beschikt dan Brussel. Volgens haar is het niet nodig dat het BIM de lopende onderzoeken komt toelichten. Zij meent dat de volksvertegenwoordigers voldoende op de hoogte zijn van de stand van het onderzoek ter zake. Zij deelt de mening dat er drie belangrijke bronnen van luchtverontreiniging zijn in het stadsgewest: het autoverkeer, de verwarming en de industrie. Zij stelt nochtans vast dat een aantal controles niet op de juiste wijze worden uitgevoerd. Ook al zijn de technische prestaties van het autoverkeer verbeterd, toch is hun positief effect op de luchtverontreiniging door de toename van het verkeer ongedaan gemaakt.

Ook in Californië, waar er een "Clean Air act" bestaat, heeft men vastgesteld dat ondanks uiterst strenge maatregelen de luchtverontreiniging niet vermindert.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat het GewOP, onder meer tot doel heeft het autoverkeer vlotter te maken en te verminderen.

Zij herinnert eraan dat het voorstel van resolutie in de lente van 1996 was ingediend als reactie op de verontreinigingspiek tijdens de zomer van 1995 en met de bedoeling dit voorstel voor de zomer van 1996 te laten aannemen.

Hij vindt het nuttig de balans op te maken van de ozonactie van de NMBS om de resultaten van deze actie te kunnen gebruiken in de hoop dat de MIVB in de toekomst een gelijkaardig beleid zal voeren in het Hoofdstedelijk Gewest.

De indieners van het voorstel van resolutie beweren niet dat zij een oplossing bieden voor het volledige probleem van de luchtvervuiling in het stadsgewest. Daarom hebben zij hun voorstel van resolutie vervolledigd met een voorstel van ordonnantie, opdat de Brusselse overheid alle nuttige en concrete maatregelen zou treffen om dit te bereiken.

Un des auteurs de la proposition de résolution, Mme Marie Nagy, constate qu'il y a une discordance entre les politiques menées par le ministre de l'environnement en matière de protection de l'environnement et par son administration, qui a établi un plan d'écomobilité, et la politique menée par le ministre des communications qui semble le seul Bruxellois à ne pas faire le lien entre la mobilité et l'environnement.

Le membre souhaite cependant avoir une approche positive car plus personne ne conteste les liens entre la pollution atmosphérique et les problèmes de santé publique. Les nombreuses recherches en Europe et aux Etats-Unis ont établi un lien incontestable. Il convient dès lors d'établir des obligations d'actions pour tous les acteurs publics, y compris les acteurs de santé publique.

La députée a bien enregistré que le ministre affirme que le gouvernement est fort conscient de la pollution atmosphérique. Elle constate cependant que Paris a un meilleur réseau de mesures de la pollution de l'air que Bruxelles. Elle estime qu'il n'est pas nécessaire que l'IBGE vienne expliquer les recherches menées actuellement. Elle pense que les députés sont suffisamment au courant de l'état de la recherche en la matière. Elle partage l'idée qu'il y a trois sources majeures de pollution de l'air en Région urbaine : le trafic automobile, le chauffage et l'industrie. Elle constate néanmoins que certains contrôles ne sont pas effectués de manière adéquate. En matière de trafic automobile, si les performances techniques ont été améliorées, leur effet positif sur la pollution de l'air est annihilé par l'augmentation du trafic.

En Californie où il y a un «Clean Air act», on a également pu constater que malgré les impositions très sévères chaque année on ne peut que constater un statu quo en matière de pollution de l'air.

La députée rappelle que le PRD a, parmi ses objectifs, l'amélioration de la fluidité et la réduction du volume du trafic automobile. Il souhaiterait que le gouvernement respecte cet objectif.

Elle rappelle que la proposition de résolution avait été introduite au printemps 96 pour répondre au pic de pollution de l'été 95 et dans le but qu'elle soit adoptée avant l'été 96.

Il lui semble opportun de pouvoir faire le point sur l'opération ozone de la SNCB pour pouvoir exploiter les résultats de cette action et dans l'espoir que la STIB opérera à l'avenir d'une manière similaire en Région bruxelloise.

Les auteurs de la proposition de résolution ne prétendent pas solutionner tout le problème de la pollution de l'air en Région urbaine. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils ont complété leur proposition de résolution par une proposition d'ordonnance; pour que les autorités bruxelloises puissent prendre toutes les mesures concrètes et utiles pour ce faire.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat het voorstel van ordonnantie, dat eveneens is ingediend, onder meer steunt op een Europese richtlijn die een lijst van de te meten parameters van luchtverontreiniging opstelt en die ook voorziet in politionele maatregelen.

Ook al heeft Brussel niet te kampen met even grote problemen als andere Europese steden, toch moeten er dringend dwingende maatregelen worden overwogen.

Het lijkt voor de indianers erg belangrijk dat men aan de bevolking kan tonen dat men zich om hun problemen bekomert.

De voorzitter neemt de voorstellen om het BIM en de NMBS (voor haar "ozonplan") te horen in overweging. Hij zal het advies vragen van de commissie voor infrastructuur.

De minister wenst nochtans te benadrukken dat het voorstel van resolutie algemene instructies geeft en daarom niet alle aspecten behandelt van de problematiek van de luchtverontreiniging in een stedelijke omgeving. Hij stelt voor omzichtig te werk te gaan om niet in ijdele woorden te vervallen.

Hij wijst er ook op dat, wil men andere transportmiddelen aanbieden, men rekening moet houden met alle toevallige elementen.

De minister meent dat een toename van het aantal auto's niet het enige probleem is. Volgens hem is het een groter probleem dat de vernieuwing van het wagenpark in België niet sneller gebeurt. In België is de gemiddelde ouderdom van de wagens van vier naar zeven jaar gegaan, terwijl in Duitsland de Staat er in geslaagd is door fiscale maatregelen de gemiddelde levensduur van de wagens tot drie jaar terug te brengen. Door deze fiscale verschillen worden een aantal landen vuilnisbelten van gebruikte wagens.

De toestand van de privé-wagens is een van de oorzaken van de toename van de luchtverontreiniging. De minister meent dat het interessant zou zijn de verklaring van specialisten hierover te horen.

Het is lovenswaardig dat men het aantal auto's wil verminderen maar dat is niet voldoende om de luchtverontreiniging af te remmen.

Hij verklaart opnieuw dat het verslag van het BIM veel duidelijk zal maken aan de volksvertegenwoordigers. Hij stelt voor om snel te werken.

Ook volgens de heer Mohammed Daïf is het belangrijk dat men zich niet beperkt tot het autoverkeer omdat ook de industrie en de verwarming zorgen voor emissies van SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>.

Hij wijst er bovendien op dat als men fiscale maatregelen treft onder andere om dieselmotoren in het stedelijk milieu te verbieden, zulks bepaalde groepen van de bevolking meer zal treffen dan andere.

La députée signale que la proposition d'ordonnance, qui a été également déposée, se base entre autres sur une directive européenne, qui établit une liste de paramètres de pollution de l'air à mesurer et qui prévoit également des mesures d'autorité de police.

Même si Bruxelles ne connaît pas de problèmes aussi aigus que d'autres villes européennes, il convient d'envisager d'urgence des mesures tout à fait contraignantes.

Il semble très important pour les auteurs de signaler à la population qu'on se préoccupe de leurs problèmes.

Le président retient les propositions d'auditions; d'une part l'IBGE, et d'autre part la SNCB pour son «plan ozone». Il demandera l'avis à la commission de l'infrastructure.

Le ministre tient cependant à souligner que la proposition de résolution, en donnant des consignes générales, n'aborde pas tous les aspects de la problématique de la pollution de l'air en milieu urbain. Il suggère la prudence car on peut vite glisser dans l'incantatoire.

Il signale par ailleurs que pour pouvoir offrir d'autres modes de transport, il faut tenir compte de toutes les contingences.

Le ministre estime que l'accroissement du parc automobile n'est pas l'unique problème. Selon lui, un problème plus grave se pose du fait du faible taux de rotation du parc automobile en Belgique. En Belgique la moyenne d'âge des voitures est passée de quatre à sept ans, tandis qu'en Allemagne, l'Etat a réussi, par des mesures fiscales, à écourter la durée de vie moyenne des véhicules à trois ans. Ces différences fiscales font que certains pays deviennent des dépotoirs de véhicules usagés.

L'état du charroi automobile privé est une des causes de l'aggravation de la pollution de l'air. Le ministre estime qu'il serait intéressant d'écouter les spécialistes à ce propos.

Il est louable de vouloir diminuer le nombre de véhicules mais cela n'est pas une condition suffisante pour enrayer la pollution de l'air.

Il réitère que le rapport de l'IBGE apprendra beaucoup de choses aux députés. Il suggère de travailler rapidement.

M. Mohamed Daïf est également d'avis qu'il est important de ne pas se limiter uniquement au trafic automobile car l'industrie et le chauffage provoquent également beaucoup d'émissions de SO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub>.

Il signale par ailleurs qu'en introduisant une fiscalité discriminatoire entre autres pour interdire les moteurs diesel en milieu urbain, cela touchera plus certaines tranches de la population que d'autres.

Hij benadrukt ook dat de vrachtwagens de verkeersbelasting kunnen aftrekken, wat voor de Brusselse taxi's onmogelijk is.

Hij stelt ook voor dat alternatieven zoals bussen op gas, elektrische auto's en overstapparkerplaatsen buiten het Hoofdstedelijk Gewest naar behoren worden onderzocht.

De heer François Roelants du Vivier meent dat er interessante vragen zijn gesteld inzake autofiscaliteit. Misschien zou de commissie specialisten op dit vlak kunnen horen? Bijvoorbeeld Europese ambtenaren die de autofiscaliteit grondig hebben bestudeerd.

De minister bevestigt dat er op Europees niveau technische maatregelen ("stage one, stage two") zijn getroffen om de voertuigen onder andere een vermindering van de uitstoot van VOS op te leggen.

Ook volgens de heer Alain Adriaens is het belangrijk om kennis te kunnen nemen van het verslag van de werkgroep fiscaliteit.

Hij gelooft niet dat maatregelen zoals die welke enige tijd geleden in Frankrijk zijn getroffen (la Juppette, la Balladurette) zullen volstaan. Het is voldoende om de energetische efficiëntie van de voertuigen te verhogen.

De minister wijst er nu reeds op dat de studies over de fiscaliteit niet alleen het aantal voertuigen willen verminderen. De fiscaliteit heeft ook betrekking op de milieuprestaties van de voertuigen. Het is een allesomvattend fiscaal systeem.

De regering is bereid om het verslag over de fiscaliteit te bespreken.

Mevrouw Danielle Caron wijst erop dat een van de drie bronnen van luchtvervuiling in de stad, te weten verwarming, kan worden teruggedrongen door voor gasverwarming te opteren, wat meer en meer gebeurt en dus een goede zaak is.

Volgens de heer Alain Adriaens kan ook de fiscaliteit in dat verband een rol kan spelen.

De commissie voor het leefmilieu heeft de commissie voor de infrastructuur om advies gevraagd. Deze heeft het voorstel van resolutie op 2 juli 1997 onderzocht.

Il tient à souligner également que les camions peuvent déduire la taxe de circulation, ce que les taxis bruxellois ne peuvent pas.

Il suggère par ailleurs que les alternatives des bus au gaz, des voitures électriques et des parkings de dissuasion en dehors de la Région bruxelloise soient étudiés correctement.

M. François Roelants du Vivier estime que les questions posées en matière de fiscalité automobile sont intéressantes. Peut-être que la commission pourrait auditionner des spécialistes en la matière; par exemple des fonctionnaires européens, qui ont examiné de près la fiscalité automobile.

Le ministre confirme qu'au niveau européen des mesures techniques («stage one, stage two») ont été prises pour imposer aux véhicules entre autres une diminution de dégagements de COV.

M. Alain Adriaens estime également qu'il serait important de pouvoir prendre connaissance du rapport du groupe de travail sur la fiscalité.

Il ne pense pas que des mesures similaires à celles qui ont été prises un temps en France (la Juppette, la Balladurette) suffisent. Il convient d'augmenter l'efficacité énergétique des véhicules.

Le ministre signale d'ores et déjà que les études sur la fiscalité ne visent pas seulement à diminuer le nombre de voitures. La fiscalité porte également sur la performance environnementale des véhicules. C'est une fiscalité qui englobe l'ensemble.

Le gouvernement est prêt à débattre du rapport sur la fiscalité.

Mme Danielle Caron souligne qu'une des trois sources de pollution de l'air en ville, à savoir le chauffage, peut être diminuée en installant des chauffages au gaz. Ce marché se développe actuellement, ce qui est une bonne chose.

M. Alain Adriaens estime que sur ce point-là aussi la fiscalité pourrait jouer.

La commission de l'environnement ayant demandé l'avis de la commission de l'infrastructuur, le 2 juillet 1997 ladite commission examinait la proposition de résolution.

## II. Bespreking in de commissie voor de infrastructuur

Mevrouw Michèle Carthé wordt aangewezen als rapporteur.

### II.1. Uiteenzetting van de indiener

Mevrouw Marie Nagy herinnert eraan dat dit voorstel van resolutie in de lente van 1996 ingediend is teneinde te anticiperen op de aanzienlijke vervuiling waarmee men tijdens de warmste maanden van het jaar af te rekenen zou hebben.

Een Europese richtlijn verplicht het Gewest ertoe informatie te verstrekken over de vervuilingsgraad van een aantal stoffen die uitgestoten worden.

Er is een netwerk opgericht, te weten het IRCEL-netwerk, waardoor de inwoners van het Gewest alsmaar meer informatie krijgen bij vervuilingspieken.

De resolutie strekt ertoe de regering aan te zetten tot dringende maatregelen.

Bij het begin van het parlementaire jaar 1996-1997, hebben de indieners een voorstel van ordonnantie ingediend waarin meer concrete maatregelen voorgesteld worden.

In het voorstel van resolutie wordt verwezen naar gegevens die door niemand worden betwist. Uit zowel Europese als Amerikaanse studies blijkt duidelijk welke invloed een verhoogde luchtvervuiling heeft op de gezondheid van mens en flora.

Er wordt ook heel wat aandacht besteed aan preventie, een beginsel dat de fractie van indiener nauw aan het hart ligt: het is inderdaad beter te voorkomen dan te genezen.

In het voorstel van resolutie wordt ook gewezen op het aanzienlijke aandeel van het autoverkeer in de luchtvervuiling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door de uitstoot van NO<sub>x</sub>, CO, SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, en VOS, en O<sub>3</sub>.

Tegelijk met de maatregelen op internationaal en op Belgisch vlak, strekten het GewOP én de regeringsverklaring van 1995 ertoe om de luchtvervuiling terug te schroeven.

De indiener is zich ervan bewust dat nog andere bronnen de luchtvervuiling in de hand werken: verwarming en industrie. Wat verwarming betreft, is er op technisch vlak al vooruitgang geboekt en wordt het gebruik van verwarming met gas sterk aangemoedigd. Op het vlak van de vervuiling door de industrie, zijn er twee aspecten die deze terugdringen, te weten de technische vooruitgang en het feit dat er in het Gewest alsmaar minder industrie is.

## II. Discussion en commission de l'infrastructure

Mme Michèle Carthé est désignée en qualité de rapporteuse.

### II.1. Exposé de l'auteur

Mme Marie Nagy rappelle que cette proposition de résolution a été déposée au printemps 96 en prévision des pollutions importantes qui n'allaient pas manquer de se manifester durant les mois les plus chauds de l'année.

Une directive européenne oblige la Région à donner des informations quant aux taux de pollution pour un certain nombre d'émissions.

Un réseau a été mis sur pied : le réseau Céline, grâce auquel les habitants de la Région sont de plus en plus informés en cas de pics de pollution.

L'objectif de la résolution était d'amener le gouvernement à prendre des mesures d'urgence.

Par la suite, dès la rentrée 96, les auteurs ont déposé une proposition d'ordonnance qui propose quant à elle des mesures plus concrètes.

La proposition de résolution se réfère à des données qui ne sont contestées par personne; les études européennes, ainsi qu'américaines reflètent bien les effets de l'augmentation de la pollution de l'air sur la santé des habitants ainsi que sur la végétation.

La proposition de résolution vise également à mettre en oeuvre le principe de précaution cher au groupe de l'auteur : il vaut en effet mieux prévenir que guérir.

La proposition de résolution met également l'accent sur la contribution importante du trafic automobile dans la Région de Bruxelles-Capitale à la pollution de l'air due aux émissions de NO<sub>x</sub>, CO, SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, COV et O<sub>3</sub>.

Parallèlement aux mesures prises aux niveaux international et belge, le PRD, ainsi que la déclaration gouvernementale de 1995 visaient tous les deux à réduire la pollution atmosphérique.

L'auteur est conscient que d'autres éléments contribuent à la pollution atmosphérique : le chauffage et l'industrie. En matière de chauffage, des progrès technologiques ont été effectués et le recours au gaz naturel est préconisé. Quant à la pollution par l'industrie, le progrès technique a joué, ainsi que la désindustrialisation de la Région.

Bijgevolg moeten er structurele maatregelen worden getroffen om het autoverkeer in te perken en moet er met de andere gezagsniveaus overleg worden gepleegd over structurele maatregelen om de uitstoot door het autoverkeer terug te dringen.

Volgens de indiener moeten ook de gemeenten actieplannen opstellen.

Ofschoon de indiener niet wil terugkomen op de kwesties die in juni 1997 in New York tijdens de Top "Rio + Vijf" zijn besproken, en waar Brussel niet de enige deelnemer was die niet heeft gereageerd, wijst hij toch op de spoed die nodig is, omdat de klimaatsopwarming het gat in de ozonlaag alsmat groter maakt.

Sedert de indiening van het voorstel van resolutie, in mei 1996, hebben een resem landen terzake alarmkreten geslaakt.

## II.2. Algemene bespreking

Mevrouw Françoise Carton de Wiart kan zich verenigen met de bekommernis van de hoofdiener van het voorstel van resolutie, maar is tegen een totaal mobiliteitsverbod in het Gewest.

Volgens haar moet men veeleer werken aan de vermindering van de vervuiling door het autoverkeer dan aan het inkrimpen van het autoverkeer zelf omdat dit laatste voor problemen zou zorgen als men niet tegelijk andere maatregelen treft.

De hoofdiener is het niet eens met de opvatting dat het voorstel van resolutie een mobiliteitsverbod zou invoeren. Er staat nergens dat men de mobiliteit wil terugschroeven. Ze geeft echter wel toe dat men het autoverkeer wil terugdringen, wat noodzakelijk is als men de luchtverontreiniging wil doen afnemen.

De indiener herinnert eraan dat er een scala aan alternatieven is op het vlak van de verplaatsingen: te voet gaan, de fiets of het openbaar vervoer nemen. Volgens de indieners was het niet nodig deze alternatieve verplaatsingsmodi in het voorstel van resolutie toe te lichten.

De heer Jacques De Grave is het met een aantal facetten van het voorstel van resolutie niet eens.

Ofschoon iedereen ermee akkoord kan gaan dat men de luchtvervuiling moet terugdringen, kan de spreker zich niet verenigen met de heksenjacht tegen de auto. Men zal de auto niet kunnen weren uit de verplaatsingsmodi in het Brussels Gewest.

In plaats van dwangmaatregelen uit te vaardigen, zou het beter zijn te zorgen voor goed openbaar vervoer voor de pendelaars én voor de inwoners van Brussel.

En conséquence, il convient de prendre des mesures structurelles pour diminuer le volume de la circulation automobile et mettre en oeuvre des mesures structurelles en concertation avec les autres niveaux de pouvoir pour diminuer les émissions dues au trafic automobile.

L'auteur estime qu'il convient également d'établir des plans d'action communaux.

Bien que l'auteur ne souhaite pas revenir sur les questions débattues à New York en juin 97 lors du sommet "Rio + Cinq" – Bruxelles n'est pas la seule à ne pas avoir agi! –, il souligne l'urgence en la matière étant donné le phénomène de réchauffement climatique provoquant un agrandissement constant du trou d'ozone.

Depuis le dépôt de la proposition de résolution en mai 96, une série de pays ont poussé un cri d'alarme en la matière.

## II.2. Discussion générale

Mme Françoise Carton de Wiart partage les préoccupations de l'auteur principal de la résolution mais elle ne peut se rallier au blocage total de la mobilité dans la Région.

Selon elle, il faut plutôt diminuer la pollution due au trafic automobile et non pas diminuer le volume du trafic automobile car cela poserait problème si d'autres mesures conséquentes et concomitantes ne sont pas prises.

L'auteur principal souhaite s'insurger en faux contre l'affirmation selon laquelle la proposition de résolution préconiserait l'arrêt de la mobilité. Il n'y est nullement indiqué qu'il s'agit de réduire la mobilité. Elle reconnaît toutefois que ce qui est visé c'est la part trop importante dans les déplacements réservée au trafic routier. Pour diminuer la pollution atmosphérique, il convient de la réduire.

L'auteur tient à rappeler qu'il existe de nombreuses alternatives de déplacement : la marche à pied, le vélo, les transports en commun. Il n'a pas semblé nécessaire aux auteurs de développer plus ces moyens alternatifs dans la proposition de résolution.

M. Jacques De Grave conteste le bien-fondé de la proposition de résolution sur plusieurs points.

Si chacun peut se rallier à la volonté des auteurs de diminuer la pollution de l'air, le député ne peut souscrire au vindict contre la voiture. On ne pourra pas éliminer la voiture de la panoplie des moyens de déplacement en Région bruxelloise.

Plutôt que de prévoir des mesures coercitives, il conviendrait de favoriser des transports en communs efficaces au service des navetteurs et des habitants de Bruxelles.

Dit kan alleen als men opteert voor een gedurfde uitbouw van het openbaar vervoer waarbij men de kostprijs drukt zonder dat men evenwel gratis openbaar vervoer aanbiedt.

Er zijn nog andere doeltreffende maatregelen, bijvoorbeeld de coördinatie van de verkeerslichten op groene assen om te voorkomen dat de motoren stationair draaien op die plaatsen waar er gewoonlijk files staan, wat heel verontreinigend is.

Ook op federaal vlak zouden er maatregelen moeten komen wat het afstellen van de motoren betreft, waardoor de luchtvervuiling door explosiemotoren aanzienlijk zou worden verminderd.

Vergelijkbare maatregelen zouden ook moeten worden getroffen wat de verwarming van de woningen betreft, want het autoverkeer is niet de enige vervuilsbron.

De volksvertegenwoordiger kan zich dus niet verenigen met een voorstel van resolutie dat kortzichtig is, te weten dat het de auto als bron van alle kwaad ziet.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst erop dat alle steden vandaag met luchtvervuiling kampen. Er zijn drie grote oorzaken: industrie, verwarming en autoverkeer. Het is echter wel een feit dat Brussel niet echt een industriestad is en dat er inspanningen zijn gedaan om de verwarmingssystemen te verbeteren. Vandaar de vaststelling dat het autoverkeer de grootste bron van luchtverontreiniging is.

De volksvertegenwoordiger geeft toe dat de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook hem na aan het hart ligt en vindt dat er actieplannen op lange termijn moeten komen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen heeft kritiek op de termijn van vijf jaar, die hij onrealistisch vindt. Om dit te bewijzen, neemt hij het GEN als voorbeeld. Het is niet de schuld van de Brusselse parlementsleden dat een en ander slabakt. Deze alternatieve verplaatsingsmodus voor Brussel zal er niet sneller komen door deze resolutie aan te nemen. Ze zal de NMBS niet tot actie aanzetten.

Volgens het commissielid moet men de verschillende verplaatsingsmodi in een stadsgewest als Brussel op elkaar afstemmen. Hij wijst erop dat er naast beter openbaar vervoer, ook ander verplaatsingsmodi bestaan, bijvoorbeeld de fiets.

Staatssecretaris Eric André heeft een heel samenhangend plan opgesteld, dat rekening houdt met de beperkte begrotingsmiddelen waarover hij beschikt en waarin een aantal fietsroutes voorgesteld worden.

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat er in vele Europese steden wordt gewerkt aan een alternatief beleid en

Ceci ne peut se faire qu'en prévoyant une politique audacieuse de développement des transports en commun tout en diminuant leur coût sans arriver à l'excès de la gratuité des transports en commun.

D'autres mesures peuvent également se révéler très efficaces. Pour ne citer qu'un exemple: la coordination de vagues vertes sur les grands axes pour éviter que des moteurs ne tournent au ralenti aux endroits de bouchons habituels, ce qui est très polluant.

Des mesures devraient également être prises au niveau fédéral en matière de réglage des moteurs, ce qui provoquerait une baisse très sensible de la pollution atmosphérique engendrée par les moteurs à explosion.

Des mesures similaires devraient également être prises au niveau des chauffages domestiques car le trafic automobile n'est pas la seule source de pollution.

En conclusion, le député ne peut se rallier à une proposition de résolution à courte vue, qui considère la voiture comme la source de tous les maux.

M. Jean-Pierre Cornelissen souligne qu'aujourd'hui partout la pollution atmosphérique dans les villes a été mise en évidence. Trois grands agents contribuent à la pollution atmosphérique urbaine : l'industrie, le chauffage et le trafic routier. Toutefois, il est vrai que Bruxelles n'est pas vraiment une ville industrielle et que des efforts ont été réalisés pour améliorer les systèmes de chauffage. De là, le constat que la grande source de pollution atmosphérique est due au trafic automobile.

Le député reconnaît que lui aussi est attaché à la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il pense que des plans d'action doivent être menés à plus long terme.

M. Jean-Pierre Cornelissen critique le délai de cinq ans qui lui semble tout à fait irréaliste. Pour illustrer son propos, il cite le cas du RER; ce n'est pas de la faute des parlementaires bruxellois que les choses traînent. Ce mode de déplacement alternatif pour Bruxelles ne sera pas traité plus rapidement en adoptant cette résolution, qui ne fera pas bouger la SNCB.

Pour le commissaire, il convient de prôner l'intermodalité des modes de transports dans une région urbaine telle que Bruxelles. Il souligne qu'outre de meilleurs transports en commun, il existe d'autres moyens, dont le vélo.

Le secrétaire d'Etat, M. Eric André, a élaboré un plan extrêmement cohérent qui, compte tenu des moyens budgétaires restreints dont il dispose, propose un certain nombre d'itinéraires cyclables.

Le député constate que des politiques alternatives et de promotion des transports en commun sont élaborées dans

dat het openbaar vervoer wordt gepromoot. Het Brussels Gewest zou daaraan een voorbeeld kunnen nemen.

Het commissielid is niet gekant tegen de auto, maar is er voorstander van de verplaatsingsmodi op elkaar af te stemmen. Voor verplaatsingen vanuit de rand, zou men moeten zorgen voor parkeerplaatsen waar de pendelaars hun auto kunnen achterlaten en van waar ze zich met de metro of de trein naar het centrum van de stad kunnen begeven.

Hij herhaalt dat de termijn van vijf jaar die in het voorstel van resolutie wordt voorgesteld te kort is en onrealistisch.

De heer Willem Draps zegt dat er over het voorstel van resolutie kan worden gedebatteerd.

Zoals het nu is opgesteld, weerspiegelt het niet echt de bekommernis van de Brusselse parlementsleden.

Volgens de volksvertegenwoordiger worden er in dit voorstel van resolutie twee soorten vervuiling verward: enerzijds de vervuiling door de uitstoot van CO<sub>2</sub>, die vooral het gevolg is van het autoverkeer, en anderzijds, de aanmaak van ozon, die slechts voor een deel te wijten is aan het autoverkeer. Ozon stapelt zich op in de onderste luchtlagen en heeft nefaste gevolgen, vooral voor bejaarden en kinderen.

Volgens het commissielid is de vervuiling door het autoverkeer een te verwaarlozen factor in vergelijking met de opwarming van de aarde, die in de eerste plaats te wijten is aan de vervuiling door de industrie. Het blijft echter een feit dat de CO<sub>2</sub>-vervuiling voor de personen die zich naar buiten begeven of die zonder bescherming in de open lucht werken, aanzienlijke ongemakken kan veroorzaken.

De volksvertegenwoordiger wil een en ander echter wel relativeren en wijst erop dat de toestand in Brussel niet zo dramatisch is als in Athene, waar de weersomstandigheden en de topografie (de stad ligt in een kuip) geregeld zorgen voor temperatuursinversie in de bovenste luchtlagen).

In Athene hebben drastische maatregelen ertoe geleid dat auto's met oneven nummerplaat niet mochten rijden op even dagen en vice versa. Het succes was echter van korte duur. De automobilisten hebben immers snel alternatieven gevonden, te weten twee nummerplaten of twee auto's met een even of een oneven nummerplaat.

In onze maatschappij, waar veel belang gehecht wordt aan het beginsel van de vrije keuze, onder meer op het vlak van het openbaar vervoer, moet men dringend het aanbod aan openbaar vervoer verbeteren en er een waardig alternatief van maken voor Koning Auto (Brussel en Athene hebben één gemeenschappelijk kenmerk, te weten het gebrek aan openbaar vervoer).

pas mal de villes européennes. La Région bruxelloise devrait s'en inspirer.

Le commissaire n'est pas l'ennemi de la voiture, il est le partisan de l'intermodalité. Pour des déplacements à partir de la banlieue, il estime qu'il faudrait mettre sur pied des parkings de dissuasion et, à partir de là, acheminer les navetteurs en métro ou en train vers le centre-ville.

Il réitère que le délai de cinq ans proposé dans la proposition de résolution est trop contraignant et irréaliste.

M. Willem Draps reconnaît que la proposition de résolution mérite débat.

Cependant, telle qu'elle est présentée, il est difficile qu'elle puisse traduire la réalité qui préoccupe les parlementaires bruxellois.

Le député estime que cette proposition de résolution confond deux types de pollution: d'une part, celle qui est due aux émissions de CO<sub>2</sub>, très largement imputable à la circulation routière, et d'autre part, l'ozone qui n'est que très partiellement dû à la pollution automobile, selon le commissaire. L'ozone qui s'accumule dans les basses couches de l'atmosphère provoque des effets néfastes surtout pour les personnes âgées et les jeunes enfants.

Selon le commissaire, la pollution automobile est un facteur très marginal par rapport au réchauffement atmosphérique qui est avant tout dû à la pollution industrielle. Il n'en demeure pas moins que la pollution par le CO<sub>2</sub> pour les personnes qui empruntent les voiries où celles qui sont contraintes d'y travailler sans protection aucune est un désagrément important.

Pour relativiser les choses, le député tient à souligner que la gravité de la situation à Bruxelles n'est pas équivalente à celle qui existe à Athènes où la conjonction de conditions atmosphériques et topographiques (la ville est construite en cuvette ce qui provoque fréquemment des inversions thermiques en altitude).

À Athènes, des opérations brutales ont été menées telle que l'interdiction de circulation d'automobile avec une plaque d'immatriculation impaire les jours pairs et vice versa. Cela ne marche qu'à très court terme car les automobilistes ont vite trouvé des alternatives avec deux jeux de plaques ou deux voitures pour pouvoir avoir des plaques d'immatriculation paires et impaires.

Dans nos sociétés qui sont régies par le principe du libre choix, notamment en matière de modes de transport, la nécessité la plus urgente est celle de l'amélioration de l'offre de transport public pour que celui-ci devienne une alternative crédible au «tout à l'automobile» (Bruxelles a un point en commun avec Athènes: son offre insuffisante en matière de transports en commun).



De kwaliteit van het Brussels openbaar vervoer moet aanzienlijk worden verbeterd. Als men nagaat in welke mate het openbaar vervoer in Europa wordt gebruikt, kan men een kwaliteitsbeoordeling ervan maken. Vandaag wordt in Brussel het openbaar vervoer weinig gebruikt om zich van de woonplaats naar het werk te begeven. De meeste mensen gebruiken hun auto, wat zeker niet wenselijk is.

Men kan niet zeggen dat tijdens de zomermaanden het gebruik van de eigen auto niet wordt aangemoedigd aangezien er op 90% van het net van het openbaar vervoer om de twintig minuten een voertuig langskomt. Er is niet meer mogelijk op het vlak van deze openbare basisdienstverlening, die nog enkel en alleen een openbaar dienstverlening is omdat het net elke dag van de week van vijf uur 's morgens tot middernacht geëxploiteerd wordt. Het Gewest beschikt bovendien niet over de budgettaire middelen om momenteel nog betere voorstellen te doen.

Er zij ook op gewezen dat het Gewest het grootste deel van de kosten van de exploitatie van het openbaar vervoersnet in Brussel, te weten dat van de MIVB, voor zijn rekening neemt.

De acties op "ozondagen" hebben bijgevolg slechts een heel geringe weerslag omdat zij, wat het autoverkeer betreft, de doelstellingen helemaal niet bereiken. Ozonbiljetten zijn bij dergelijke frequenties weinig aantrekkelijk als alternatief.

De volksvertegenwoordiger dringt aan op een debat. Hij attendeert erop dat wetenschappers echter zeggen dat men de bewering volgens welke de ozonvervuiling hoofdzakelijk zou te wijten zijn aan het verkeer, moet relativiseren. De spreker is bereid naar andere standpunten te luisteren. Hij herinnert er bovendien aan dat de toestand in Brussel, in vergelijking met de rest van Europa, benijdenswaardig is wat de luchtkwaliteit betreft.

Zonder een MIVB-net met veel hogere frequenties, zonder een GEN en zonder begrotingsmiddelen om alternatieven uit te bouwen (onder andere meer fietsroutes) kan de toestand niet verbeteren.

Volgens het commissielid zou het openbaar vervoer automatisch aan populariteit winnen als men op een dag in Brussel op het MIVB-net om de twee of drie minuten een voertuig zou kunnen nemen.

Een sneeuwbaaleffect zal op termijn het gedrag van de mensen veranderen. De volksvertegenwoordiger neemt Parijs als voorbeeld. Vandaag verplaatsen weinig personen zich van het ene arrondissement naar het andere met hun eigen wagen omdat men om de twee of drie minuten een metro kan nemen.

Il convient d'améliorer largement la qualité du réseau des transports en commun à Bruxelles. Si on examine le coefficient de l'utilisation des transports en commun en Europe on a un baromètre de la qualité des transports en commun en Europe. Aujourd'hui, à Bruxelles, pour les déplacements domicile/lieu de travail, la part des transports en commun occupe une position minoritaire. La majorité des gens utilisent pour ce faire la voiture individuelle, ce qui est incontestablement une situation non souhaitable.

Durant les mois d'été on ne peut pas dire qu'on n'encourage pas le recours à la voiture privée avec sur 90% du réseau de transports en commun un passage de véhicules toutes les vingt minutes. Un tel service de base se trouve à la limite du service public, qui est encore un service au public uniquement parce que le réseau est desservi de cinq heures du matin à minuit et ce tous les jours de la semaine. Par ailleurs la Région bruxelloise se trouve dans l'incapacité budgétaire de faire de meilleures propositions pour le moment.

Il faut cependant savoir que la Région est seule à supporter le principal coût du réseau de transports en commun à Bruxelles, celui de la STIB.

Dès lors les opérations «ozone» sont des opérations très marginales parce qu'en termes de circulation automobile elles n'atteignent pas du tout leurs objectifs; des tickets "ozone" à ces fréquences-là ne peuvent être qu'une alternative inopérante en terme d'attractivité.

En conclusion, le député souhaite que le débat ait lieu. Des scientifiques affirmeraient cependant qu'il convient de relativiser l'affirmation selon laquelle la pollution par l'ozone serait due principalement au trafic. Le commissaire est disposé à entendre d'autres points de vue. Il souhaite rappeler par ailleurs que la situation de la ville de Bruxelles à l'échelle européenne reste une situation enviable du point de vue de la qualité de l'air.

Sans réseau de la STIB à des fréquences bien plus élevées, un RER, ainsi que des moyens budgétaires pour développer des alternatives (entre autres pour augmenter les itinéraires cyclables), la situation ne pourra pas s'améliorer.

Le commissaire pense que dans le cas où on obtient un jour à Bruxelles un réseau de la STIB avec le passage d'un véhicule toutes les deux ou trois minutes, il y aurait automatiquement un rééquilibrage de la mobilité en faveur des transports en commun.

Un effet d'entraînement modifiera à terme le comportement des personnes. Le député souhaite citer le cas de Paris où aujourd'hui très peu de personnes se déplacent d'un arrondissement à l'autre en véhicule privé alors que le métro a une fréquence de passage des véhicules de toutes les deux à trois minutes.

Het verheugt hem dat er over dit voorstel van resolutie een debat plaatsheeft, maar hij wijst erop dat de problematiek er slechts gedeeltelijk in aan bod komt.

Het verheugt de heer Alain Adriaens dat zijn collega's het nuttig achten over dit onderwerp een bespreking te houden. De spreker herinnert eraan dat het voorstel van resolutie de vrucht is van een algemene bekommernis over de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest. Net als de vorige spreker is ook hij ervan overtuigd dat de slechtere luchtkwaliteit te wijten is aan plaatselijke en algemene vervuiling.

Wat de plaatselijke vervuiling betreft, zijn er zes vervuilende stoffen die de aandacht trekken van de epidemiologen en de huisartsen — omdat zij de volksgezondheid ondermijnen —, te weten Pb, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOS, fijne deeltjes en ozon.

De jongste twintig jaar nemen de lood- en CO<sub>2</sub>-concentraties gestadig af.

De heer Willem Draps wijst er terzake op dat de daling van de loodconcentratie in de lucht te danken is aan het gebruik van loodvrije benzine.

De heer Adriaens vindt dat dit een heilzame invloed heeft, maar tegelijk een giftige weerslag, onder andere een te hoge concentratie aan benzeen in de lucht.

De vier andere vervuilende stoffen die lokale luchtverontreiniging in de hand werken zijn: NO<sub>x</sub>, VOS (tolueen, benzeen en andere aromatische verbindingen), de fijne deeltjes en ozon (dat een secundaire oxydant is, gevormd door de verbinding van NO<sub>x</sub>, VOS en de inwerking van ultraviolet licht).

Als men in alle gewesten en in het bijzonder in het Brussels Gewest nagaat waar deze vier laatste luchtvervuilende stoffen vandaan komen, stelt men vast dat het autoverkeer voor 55 tot 70% verantwoordelijk is.

De grootste vervuilingsbron — meer dan 50% dus — zijn de verbrandingsmotoren in het wegverkeer. Als men de algemene vervuiling onder de loep neemt, is CO<sub>2</sub>, dat afkomstig is van verbranding in het algemeen, de hoofdoorzaak van de klimaatsopwarming.

Op de Top van Rio in 1992, zijn de staten overeengekomen dat ze de CO<sub>2</sub>-uitstoot zouden verminderen. Ons land wou niet achter blijven en heeft beloofd tegen het jaar 2000 de CO<sub>2</sub>-uitstoot in België met 5% te verminderen. Op de Top "Rio + 5", die heeft plaatsgehadt in New York in juni 1997, heeft men kunnen vaststellen dat België, naast andere landen, zijn verplichtingen niet is nagekomen.

Integendeel, sedert de Top van Rio van 1992 is de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 6 tot 7% gestegen. Als België zijn verplichtingen van 1992 wil nakomen, zou de CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2000 van 106 naar 95 moeten dalen, te weten een daling van 11%. Het

Il se réjouit que le débat soit suscité autour de cette proposition de résolution qui appréhende cependant la problématique de manière partielle.

M. Alain Adriaens se réjouit que ses collègues estiment que la discussion sur le sujet est utile. Il rappelle que l'idée de la proposition de résolution est née d'une préoccupation globale de la qualité de l'air en Région bruxelloise. La diminution de la qualité de l'air étant due, comme l'a rappelé l'intervenant précédent, à une pollution locale ainsi qu'à une pollution globale.

En ce qui concerne la pollution locale, les indicateurs de pollution qui attirent l'attention des épidémiologistes et des médecins en général — car cela pose un problème de santé publique — sont au nombre de six : Pb, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COV, particules fines et ozone.

Les concentrations en plomb et en CO<sub>2</sub> diminuent depuis dix à vingt ans.

M. Willem Draps signale à cet égard que la diminution du plomb dans l'atmosphère a été obtenue grâce à l'introduction de l'essence sans plomb.

M. Alain Adriaens estime que cette mesure a eu un effet bénéfique. Cela cause cependant d'autres effets nocifs, entre autres une plus grande concentration en benzène.

Il poursuit : les quatre autres polluants atmosphériques au niveau de la pollution locale sont : les NO<sub>x</sub>, les COV, (le toluène, le benzène et autres composés aromatiques), les particules fines et l'ozone (qui est un oxydant secondaire, provenant de la conjugaison des NO<sub>x</sub>, des COV et des rayons ultra-violets).

Lorsqu'on examine la source de ces quatre derniers polluants dans l'atmosphère de toutes les Régions et en particulier de la Région bruxelloise, on constate que la source en est à 55 à 70% le trafic automobile.

La source prioritaire est donc à plus de 50% la combustion des moteurs au niveau du trafic routier. Lorsqu'on examine la pollution globale, le principal responsable du réchauffement climatique est le CO<sub>2</sub> qui provient lui de la combustion en général.

Au Sommet de Rio en 1992, les Etats s'étaient engagés à diminuer la quantité de CO<sub>2</sub> émis dans l'atmosphère. Notre pays n'était pas demeuré en reste et avait promis que d'ici l'an 2000, les émissions de CO<sub>2</sub> auraient diminué en Belgique de 5%. Le «Sommet Rio + 5» a eu lieu à New York en juin 1997 et on a pu constater que la Belgique — parmi d'autres — ne remplissait pas ses obligations.

Au contraire, les émissions de CO<sub>2</sub> ont augmenté de 6 à 7% depuis le sommet de Rio en 1992. Si la Belgique veut respecter ses engagements de 1992, elle devrait passer d'un taux d'émission de CO<sub>2</sub> de 106 à 95 en l'an 2000, c.à.d. une

voorstel om een algemeen plan op te stellen voor de daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot komt niet van verwaande ecologisten, maar van de federale regering, die tien welbepaalde maatregelen voorstelt, waarvan vijf rechtstreeks betrekking hebben op het verkeer. Van deze vijf maatregelen moeten er ten minste drie of vier getroffen worden na overleg onder de gewesten, die bevoegd zijn inzake mobiliteit.

De heer Willem Draps wijst er op dat zijn collega's de desbetreffende problematiek of de noodzaak om algemene maatregelen te treffen niet ontkennen.

De heer Adriaens herhaalt dat de wetenschappers hebben vastgesteld dat het wegverkeer de belangrijkste oorzaak was van de verminderde luchtkwaliteit.

Hij vraagt zich af of zijn collega's niet sceptisch staan tegenover hun eigen regering. Het voorstel van resolutie stelt alleen maar voor om - binnen een termijn van vijf jaar - het wegverkeer - verplaatsingsmodus die echter niet bedreigd wordt - terug te dringen, na overleg met de andere gewesten en met de federale overheid.

De gedeeltelijke maatregelen die erin worden voorgesteld strekken er alleen toe het overdreven gebruik van het eigen voertuig terug te dringen. De volksvertegenwoordiger geeft echter wel toe dat er in het voorstel van resolutie niet gepreciseerd wordt hoe men het openbaar vervoer wil uitbouwen omdat het voorstel van resolutie er enkel toe strekte om tegen de lente van 1996 dringende maatregelen te treffen.

De indieners zeggen dat ze wel over de termijn willen discussiëren, maar wijzen erop dat men met deze termijn wil voldoen aan de verplichtingen die men in Rio is aangegaan. De indieners van het voorstel van resolutie hebben het niet over de alternatieven over het overdreven gebruik van de eigen auto, maar wensen de regering te vragen sneller maatregelen te treffen om de weerslag van het wegverkeer op de luchtkwaliteit in te perken. Ze stellen echter geen dwangmaatregelen ten opzichte van de auto voor. Net als andere volksvertegenwoordigers verkiezen ze de verschillende vervoersmodi op elkaar af te stemmen en goede alternatieven voor het privé-vervoer te zoeken.

De spreker wijst erop dat de federale regering beslist heeft dat een alternatief vervoermiddel fiscaal zal worden bevoordeligd. De indieners van het voorstel van resolutie willen hetzelfde en pleiten voor het bevorderen van alternatieve vervoersmodi in plaats van gemotoriseerd privé-vervoer.

Ten slotte wijst de heer Alain Adriaens erop dat men een debat houdt over de tekst zoals hij is ingediend en niet over fantasetjes van deze of gene die er een bedreiging inzien voor de auto.

Mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost dankt de auteurs voor dit voorstel van resolutie.

diminution de 11%. L'idée d'un plan global de diminution des émissions de CO<sub>2</sub> ne provient pas d'écologistes "farfelus", mais bien du gouvernement fédéral, qui propose dix mesures précises dont cinq concernent directement le trafic routier. Sur ces cinq mesures concernant le trafic, au moins trois ou quatre doivent être prises en collaboration avec les Régions, compétentes en matière de mobilité.

M. Willem Draps souligne que ses collègues ne nient ni la problématique ni la nécessité de prendre des mesures globales.

M. Alain Adriaens réitère que ce sont les scientifiques qui ont constaté que la source principale de la diminution de la qualité de l'air était due au trafic routier.

Il se demande si ses collègues ne sont pas méfiants par rapport à leur propre gouvernement. La proposition de résolution ne propose rien d'autre que de diminuer - dans un délai de cinq ans - la source polluante qu'est le trafic routier - mode de déplacement qui n'est pas menacé pour autant - en collaboration avec les autres Régions et le niveau fédéral.

Les mesures partielles qui sont proposées ne visent qu'à diminuer l'utilisation excessive de la voiture individuelle. Le député reconnaît toutefois que dans la proposition de résolution le développement des transports en commun n'est pas précisé car la proposition de résolution visait à prendre des mesures dans l'urgence au printemps 96.

Bien que les auteurs acceptent de discuter du délai, ils ont choisi ce délai pour satisfaire aux engagements pris à Rio. Sans avoir précisé les alternatives à l'utilisation excessive de la voiture individuelle, les auteurs de la proposition de résolution souhaitent demander au gouvernement d'accélérer le rythme de mesures pour diminuer l'impact du trafic routier sur la qualité de l'air. Ils ne proposent nullement des mesures coercitives contre la voiture. Comme d'autres députés, ils préfèrent de loin préconiser l'intermodalité des modes de transport en développant des alternatives plausibles aux véhicules privés.

Le député signale qu'au gouvernement fédéral on vient d'adopter une déduction fiscale pour un mode de transport alternatif. Les auteurs de la proposition de résolution vont dans le même sens et préconisent la promotion d'alternatives au transport motorisé privé.

Enfin, M. Alain Adriaens souhaite qu'on débattenne du texte tel qu'il a été déposé et non pas de fantasmies que d'aucuns peuvent avoir en y voyant des menaces contre l'automobile.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost remercie les auteurs pour le dépôt de cette proposition de résolution.

Zij wijst erop dat tussen de Top van Rio in 1992 en deze van New York in juni 1997 en sedert de verschillende gewestelijke en de federale regering standpunten hebben ingenomen, een aantal gegevens verfijnd zijn.

De volksvertegenwoordigster zegt dat zij zich zorgen maakt over het feit dat men niet meer rekening houdt met de informatie in de eerste mededeling van België in januari 1997. Daarin stond dat het wegverkeer verantwoordelijk is voor 55% van de luchtvervuiling, de elektriciteitsproductie voor 21% en dat de industrie alsmear minder energie verbruikt.

Mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost wijst erop dat de verminderde luchtkwaliteit de gezondheidstoestand van de inwoners van onze stad negatief beïnvloedt.

Zij vindt dat men de gegevens die de parlementsleden lezen in de teksten die onlangs zijn opgesteld, zou moeten verfijnen, omdat een en ander veranderd is (onder andere wat de dieselmotoren betreft).

Mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost stelt ook vast dat in het document van de federale overheid weliswaar sprake is van het Waalse en het Vlaamse Gewest, maar dat er over het Brussels Gewest helaas met geen woord gerept wordt.

Zij is ten slotte van oordeel dat men dringend een hoorzitting moet houden met deskundigen om een en ander beter te kunnen begrijpen alvorens het voorstel van resolutie wordt aangenomen. De parlementsleden zullen de toestand aldus veel nauwer ter harte kunnen nemen.

De heer Willem Draps vindt dat de federale overheid maatregelen zou moeten treffen, met name wat de vrachtwagens en de diesellootjes betreft. Men moet weten dat een dieselmotor meer vervuult dan een benzinemotor (stofdeeltjes) en dat een dieselmotor veel beter moet worden afgesteld dan een benzinemotor. De spreker wijst er bovendien op dat in andere landen, onder andere in Duistland, diesel duurder is dan benzine, wegens milieuredenen.

De heer Alain Adriaens zegt dat dit in België niet het geval is omdat de lobby van de vrachtovervoerders pressie heeft uitgeoefend.

De heer Willem Draps attendeert erop dat de kosten van een dieselmotor, een auto en een vrachtwagen in alle landen verschillen, waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat ten opzichte van de benzinemotor.

Hij is het volledig eens met hetgeen hierover staat in het Groenboek van de Europese Commissie. Hij stelt echter vast dat er met deze gegevens geen rekening wordt gehouden in het voorstel van resolutie.

Elle signale qu'entre le Sommet de Rio en 1992 et celui de New York en juin 1997, ainsi que depuis les prises de position des différents gouvernements régionaux et fédéral, une série de données ont été affinées.

La députée se dit inquiète qu'on ne prenne pas plus en compte les données contenues dans la première communication belge faite en janvier 1997. Il y est mentionné que la contribution du transport à la pollution de l'air est en augmentation de 55%; celle de la production d'électricité de 21% et la consommation énergétique dans l'industrie connaît une baisse progressive.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost souligne qu'au sein de notre Ville-Région, les habitants subissent tous les effets de cette diminution de la qualité de l'air au point de vue de leur santé en dégradation.

Elle estime qu'il convient d'affiner le contenu des données que les parlementaires reçoivent dans les textes qui ont été élaborés récemment car certaines positions sont revues (entre autres en ce qui concerne les moteurs diesels).

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost constate également que dans le document au niveau fédéral on parle de la Région wallonne, de la Région flamande, mais que la Région bruxelloise est désespérément absente.

En conclusion, elle estime qu'il est urgent d'organiser une audition d'experts pour pouvoir avoir un meilleur point de vue en vue d'adopter la proposition de résolution. Ainsi, cette situation alarmante sera prise à bras le corps par les parlementaires.

M. Willem Draps considère que l'Etat fédéral devrait prendre des mesures notamment en ce qui concerne les camions et voitures au diesel. Il faut savoir que le diesel provoque une pollution bien plus importante que les moteurs à explosion (c.a. des poussières) et qu'il requiert un réglage bien plus précis du moteur que celui des voitures à essence. Il signale par ailleurs que dans d'autres pays, entre autres en Allemagne, le carburant diesel est plus cher que l'essence et ce pour des raisons environnementales.

M. Alain Adriaens informe que si ce n'est pas le cas en Belgique c'est dû au lobby des transporteurs autoroutiers qui ont fait pression pour que cela ne se fasse pas en Belgique.

M. Willems Draps souligne que la non-internalisation du coût que génèrent les moteurs diesel, les voitures et camions au diesel mènent une concurrence déloyale aux véhicules à moteur à explosion.

Il adhère entièrement au Livre vert de la Commission européenne qui signale ce fait. Il constate cependant que les données du Livre vert ne sont pas reprises en compte dans la proposition de résolution.

De heer Willem Draps zegt dat de indieners van het voorstel van resolutie focussen op de eigen auto, wat volgens hem een vals probleem is. Ofschoon het individueel vervoer zijn plafond heeft bereikt wegens fileproblemen, is niet-vervuilend wegvervoer perfect mogelijk. De spreker denkt op dit vlak aan de elektrische auto.

In dit geval zou men de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en ozon in de stad aanzienlijk terugbrengen.

De volksvertegenwoordiger is van mening dat wegvervoer altijd zal bestaan. Men kan zich echter wel voorstellen dat de elektrische auto's over tien of twintig jaar het beeld in de stad zullen beheersen ten nadele van de klassieke benzine- of dieselveertuigen.

Sommigen zijn voorlopers ter zake: de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en zelfs het Bureau van de Raad hebben besloten een elektrisch voertuig te testen.

Volgens de heer Jan Béghin is dit voorstel van resolutie sympathiek en aangenaam. Er staat echter niets concreets in.

Het is sympathiek ons op de hoogte te brengen van de problemen van luchtverontreiniging en ozonpieken in een stedelijk milieu en van de nefaste gevolgen op mens en omgeving. Wij weten ook allemaal dat het wegverkeer een van de belangrijkste oorzaken hiervan is. Er moeten maatregelen worden getroffen op niveau van het Gewest, de federale Staat en op supranationaal niveau. Het is sympathiek om al deze verslagen in voetnoot te vermelden, maar wat zijn volgens de indieners van het voorstel de alternatieven?

Wat willen de indieners bereiken? Een verhoging van de benzineprijs, de auto verbieden, een vignet invoeren, een CO<sub>2</sub> heffing, een verhoging van de dieselprijs, ...?

De volksvertegenwoordiger heeft geen enkele concreet voorstel gevonden om samen te werken met de andere actoren ter zake. Daarom kan hij deze tekst niet goedkeuren. Hij zal zich onthouden omdat het voorstel van resolutie te vaag is. Misschien kan de fractie waartoe de indiener behoort geen concrete voorstellen formuleren.

De hoofdindiener dankt in het bijzonder de volksvertegenwoordiger die heeft verklaard dat er dringend maatregelen moeten getroffen worden.

Dit commissielid heeft een werkmethode voorgesteld waarmee de indiener akkoord kan gaan. Het zou zeer interessant zijn om wetenschappelijke experts te kunnen horen.

De indiener benadrukt dat verschillende sprekers kunnen ontkennen dat er een gezondheidsprobleem bestaat, dat er een verband is tussen luchtverontreiniging en volksgezondheid en dat er dringend maatregelen moeten worden getroffen.

M. Willem Draps relève que les auteurs de la proposition de résolution se focalisent sur la voiture individuelle, ce qui, selon lui, est un faux problème. Même si le transport individuel a atteint ses limites pour des raisons d'encombrement, on pourrait parfaitement imaginer un transport routier non polluant. Le commissaire songe ici au véhicule électrique.

Dans ce cas, on diminuerait largement le problème d'émissions de CO<sub>2</sub>, de NO<sub>x</sub> et d'ozone en ville.

Le député estime qu'on aura toujours recours au transport routier. On peut cependant envisager que dans dix à vingt ans, les véhicules électriques soient prépondérants en ville par rapport aux véhicules classiques à explosion et aux véhicules diesels.

D'aucuns sont précurseurs en la matière: les communes de Woluwe-St-Lambert, de Woluwe-St-Pierre et même le bureau du Conseil ont décidé de tester un véhicule électrique.

M. Jan Béghin est d'avis que la proposition de résolution est sympathique et agréable. Il n'y trouve cependant rien de concret.

C'est sympathique de nous informer que la pollution de l'air et les pics d'ozone posent problème en milieu urbain et qu'ils ont un effet néfaste sur l'homme et l'environnement. Nous savons également tous que le trafic routier en est une des causes principales. Les Régions, le niveau fédéral et le niveau supra-national devraient prendre des mesures. Il est également sympathique de mentionner tous ces rapports en bas de page, mais comment les auteurs de la proposition de résolution envisagent-ils les alternatives?

Que veulent les auteurs? Augmenter le prix de l'essence, interdire l'automobile, instaurer une vignette, une taxe sur le CO<sub>2</sub>, augmenter le prix du diesel, ...?

Le député ne trouve aucune suggestion concrète pour aborder la coopération avec les autres acteurs en la matière. C'est pourquoi, il ne peut approuver ce texte. Il s'abstiendra parce que la proposition de résolution est trop vague. Peut-être que le groupe auquel appartient l'auteur n'a pas de propositions concrètes à suggérer.

L'auteur principal remercie en particulier le député qui a parlé de l'urgence à prendre des mesures.

Ce commissaire a proposé une piste de travail à laquelle l'auteur peut se rallier. Il serait extrêmement intéressant de pouvoir auditionner des experts scientifiques.

L'auteur souligne que différents intervenants peuvent nier qu'il existe un problème de santé publique, qu'il y a un lien entre la pollution atmosphérique et la santé de la population et que la situation requiert des mesures urgentes.

Volgens de indiener zijn er echter alternatieven en wat in de Anglo-Saksische landen is tot stand gebracht is zeer duidelijk en gaat de goede richting uit.

De indiener verwijst naar een epidemiologische studie uitgevoerd onder toezicht van de Europese Commissie (AFEAS-programma), waarin de wetenschappelijke wereld een duidelijk verband legt tussen luchtverontreiniging en allerhande problemen met volksgezondheid, waaronder longziekten.

De heer Jan Béghin wijst erop dat niemand dit ontkent.

Volgens de indiener tonen al deze studies duidelijk aan dat dringend werk moet worden gemaakt van dit probleem van volksgezondheid en dat maatregelen tegen het overdreven gebruik van de privé-wagen noodzakelijk zijn.

De indiener stelt vast dat op de liberale banken een zeker ongenoegen bestaat over het beleid van de liberale minister inzake openbaar vervoer.

De indiener heeft een meer genuanceerde mening over het openbaar vervoer. Hij deelt echter de mening dat de zomerdienstregeling een ernstig probleem vormt. Hij hoort bij diegenen die elk jaar vragen om de normale dienstregeling te behouden. Hij is ook niet gekant tegen een prijsdaling van het openbaar vervoer.

De heer Willem Draps wijst erop dat de minister geen verantwoordelijk draagt voor de zomerdienstregeling. Het beheercontract is op dit punt duidelijk. Alleen de MIVB bepaalt de frequenties. Deze bevoegdheid ligt in de handen van de directeur-generaal.

Mevrouw Sylvie Foucart vindt dat niemand vat heeft op de directeur-generaal van de MIVB.

Voor de heer Willem Draps is dit een goede reden om de statuten van de MIVB te wijzigen. Die statuten werden overigens door de Raad in deze assemblee goedgekeurd in de vorm van een ordonnantie.

De indiener stelt vast dat men een beleid bespreekt dat iedereen ontgaat. Hij is bereid over de statuten van de MIVB en over het beheercontract te praten. Hij meent echter dat als in Brussel het openbaar vervoer te weinig wordt gebruikt, dit niet alleen te wijten is aan de kwaliteit ervan, ook al kunnen zaken zoals comfort en frequentie verbeterd worden.

De indiener is ervan overtuigd dat fundamentele problemen eerder liggen op het vlak van het parkeerbeleid en het stedenbouwkundig beleid te Brussel. Dankzij dit beleid is het makkelijk zich met de wagen van huis naar het werk te begeven.

Het GewOP voorziet in de wijziging van de rondzendbrief van De Saeger (daarin wordt bepaald dat voor een aantal m<sup>2</sup>

L'auteur considère au contraire que des alternatives existent et que ce qui a été fait dans les pays anglo-saxons va dans la bonne voie et est très précis.

L'auteur cite notamment une étude d'épidémiologie qui a été menée sous l'auspice de la Commission européenne (programme AFEAS) dans laquelle la communauté scientifique établit clairement un lien entre la pollution atmosphérique et les problèmes pulmonaires et autres de santé publique.

M. Jan Béghin signale que personne ne nie cela.

L'auteur estime que toutes ces études montrent clairement qu'il est urgent d'aborder ce problème de santé publique, en prenant des mesures contre l'utilisation excessive de la voiture privée.

L'auteur constate que sur les bancs libéraux il y a une insatisfaction de la politique menée par le ministre libéral en matière de transports en commun.

L'auteur a un avis plus nuancé sur les transports en commun. Il partage cependant l'opinion que les horaires d'été posent un sérieux problème. Il est de ceux qui demandent chaque année de maintenir les horaires normaux. Il n'est par ailleurs pas favorable à une diminution du prix des transports en commun.

M. Willem Draps signale que le ministre ne porte pas la responsabilité des horaires d'été. Le contrat de gestion est clair sur ce point. C'est la STIB et elle seule qui détermine les fréquences. Ce pouvoir est aux mains du directeur-général.

Mme Sylvie Foucart considère que personne n'a de prise sur le directeur-général de la STIB.

M. Willem Draps estime que ce serait une raison valable pour modifier les statuts de la STIB - que le Conseil a adoptés par voie d'ordonnance au sein de cette assemblée-.

L'auteur constate qu'on discute d'une politique qui échappe à tout le monde. Il est ouvert à une discussion sur les statuts de la STIB, ainsi que sur le contrat de gestion. Il pense cependant que si à Bruxelles, il y a une sous-utilisation des transports en commun, ce n'est pas exclusivement dû à la qualité de ce type de transports - même s'il y a des choses à améliorer en terme de confort et de fréquences-.

L'auteur est convaincu que les problèmes fondamentaux se situent plutôt dans la politique de stationnement et la politique urbanistique qui sont menées à Bruxelles. C'est grâce à ces politiques, qu'il est aisé de se rendre de son domicile à son lieu de travail en voiture.

Le PRD prévoit la modification de la circulaire De Saeger (qui établit l'obligation de construction de parkings pour un

kantoorruimte ook parkeerruimte moet worden aangelegd), die het effect heeft van een magneet. Tot op heden heeft de minister van Vervoer geen aanstalten gemaakt om deze rondzendbrief te wijzigen.

Volgens de heer Willem Draps zou de verhoging van het parkeergeld in het stadscentrum een oplossing kunnen zijn. Hij verwijst naar Kopenhagen waar er geen ondergrondse parking in de stad is en waar parkeren 90 fr. per uur kost.

De indiener verwijst naar de IRIS-studie waaruit blijkt dat 40% van de verplaatsingen in het Hoofdstedelijk Gewest te voet gebeurt. De andere verplaatsingsmiddelen moeten worden geherwaardeerd en er moet een betere indeling komen van de openbare ruimten, vooral ten gunste van voetgangers en fietsers.

Het plan van staatssecretaris Eric André gaat in de goede richting maar de indiener verwacht concrete verbeteringen. Hij stelt vast dat een groot aantal fietspaden er belabberd bijliggen.

Wat het betoog betreft van de volksvertegenwoordiger die niets concreets kon ontdekken in het voorstel van resolutie, wijst de indiener er te zijner attentie op dat het voorstel van resolutie tot doel had de regering ertoe aan te zetten om een urgentieplan aan te nemen en maatregelen te treffen. In het najaar van 1996 hebben de indiener en zijn fractie een voorstel van ordonnantie ingediend waarin wel concrete maatregelen waren opgenomen.

Jammer genoeg heeft de commissie voor leefmilieu gekozen voor een gescheiden bespreking van het voorstel van resolutie en het voorstel van ordonnantie. Als de volksvertegenwoordiger dit wenst kan men voorstellen om het voorstel van ordonnantie tegelijkertijd te bespreken.

De indiener herinnert aan de maatregelen in het federale plan voor de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot:

- uitwerking van vervoersplannen op federaal en gewestelijk niveau;
- parkeerbeleid op federaal en gewestelijk niveau;
- bevordering van het openbaar vervoer ook op federaal en gewestelijk niveau;
- vermindering van het goederenvervoer over de weg;
- beleid op het vlak van tarieven en fiscaliteit

De indiener is bereid om verder in details te treden maar de commissie voor leefmilieu heeft besloten de bespreking gescheiden te houden.

Wat het probleem betreft van de termijn van vijf jaar, herinnert de indiener eraan dat hij inspiratie heeft gezocht

certain nombre de m<sup>2</sup> de bureaux), qui joue le rôle de pompe aspirante. Jusqu'à présent, le ministre des communications n'a pas souhaité modifier cette circulaire.

M. Willem Draps estime qu'une solution serait de renchérir le coût du parking au centre-ville. Il cite le cas de Copenhague où il n'y a pas de parking souterrain en ville et où le stationnement en ville revient à 90 francs de l'heure.

L'auteur rappelle que l'étude IRIS signalait que 40% des déplacements dans la Région de Bruxelles-Capitale s'effectuaient à pied. Il s'agit de valoriser les autres types de déplacement et d'assurer une meilleure répartition de l'espace public, notamment en faveur des piétons et des cyclistes.

Le plan du secrétaire d'Etat Eric André va dans la bonne voie mais l'auteur attend les améliorations concrètes. Il se doit de constater qu'un certain nombre de pistes cyclables sont toujours dans un état lamentable.

Quant à l'intervention du député qui ne trouvait rien de concret dans la proposition de résolution, l'auteur signale à son égard que la proposition de résolution visait à inciter le gouvernement à adopter un plan d'urgence pour mettre des mesures en oeuvre. Dès l'automne 96, l'auteur et son groupe déposaient une proposition d'ordonnance, qui prévoit quant à elle des mesures concrètes.

Malheureusement, la commission de l'environnement a opté pour un examen scindé de la proposition de résolution et de la proposition d'ordonnance. Si tel est le souhait du député, on peut proposer d'examiner la proposition d'ordonnance de manière conjointe.

L'auteur rappelle les mesures prévues dans le plan de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> au niveau fédéral :

- élaboration de plans de transport au niveau fédéral et régional;
- politiques de parking aux niveaux fédéral et régional;
- promotion des transports en commun également aux niveaux fédéral et régional;
- réduction du transport de marchandises par route;
- politique tarifaire et fiscale.

L'auteur veut bien rentrer dans ces détails mais la commission de l'environnement a décidé de scinder la discussion.

Quant au problème du délai de cinq ans, l'auteur rappelle qu'il s'est inspiré de l'Agenda 21, car la Belgique et ses

bij de Agenda 21, omdat België en de Gewesten duidelijke verbintenissen zijn aangegaan voor het jaar 2000. Volgens hem is niemand erbij gebaat dat deze termijn te veel wordt verlengd. Brussel staat niet verder in vergelijking met andere steden. In Frankrijk heeft men al veel langer over het stedelijk vervoer nagedacht en zijn er concrete maatregelen getroffen. Hij is echter bereid de termijn aan te passen.

De indiener geeft toe dat in België de discussie over de dieselwagens een ingewikkelde discussie is gelet op de belangen die op het spel staan. Men weet nu dat zij een van de verantwoordelijke factoren zijn voor de vervuiling door VOS (tolueen, benzeen en andere).

De heer Willem Draps meent dat de door het voorstel van resolutie voorgestelde discussie noodzakelijk is maar dat het voorstel van resolutie niets concreets aandraagt.

De volksvertegenwoordiger wenst te weten of de commissie voor infrastructuur snel een advies zal geven of zij de indieners vraagt de tekst te verbeteren.

Volgens de heer Willem Draps bevat de federale regeringsverklaring kernachtige formuleringen die door de conferentie van Rio zijn geïnspireerd. Er wordt bijvoorbeeld aangestipt dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot moet dalen en dat het openbaar vervoer moet bevorderd worden. Men moet weten dat het openbaar vervoer veel steun ontvangt van het Hoofdstedelijk Gewest. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevindt zich op dat vlak in een uitzonderlijke situatie. Hij wijst erop dat een fiscale maatregel van de federale overheid binnenkort een uitgave van 200 miljoen voor de MIVB zal betekenen (het gaat om de gratis biljetten voor het personeel van de MIVB die in de toekomst zullen worden beschouwd als voordelen in natura, iets wat het personeel niet zal aanvaarden en waarvoor de MIVB zal moeten betalen). Er zijn nog andere fiscale maatregelen van dezelfde orde op federaal niveau.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de minister van Vervoer aan de minister-voorzitter heeft gevraagd de aanhangmaking van dit punt bij de ICVI (Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur) te eisen. De volksvertegenwoordiger moet vaststellen dat alles muurvast zit.

Een ander probleem dat moet worden aangepakt is dat van het massale goederenvervoer waarvoor het wegvervoer een quasi-monopolie bezit. Het monopolie van het goederenvervoer via de weg heeft sedert twintig jaar een explosie veroorzaakt van het wegvervoer ten nadele van de spoor- en waterwegen. Het wegvervoer is meer flexibel en goedkoper omdat een hele reeks externe kosten niet in rekening wordt gebracht. Men moet weten dat een vrachtwagen of een grote bus van de MIVB veel meer vervuult dan een wagen met een kleine cilinderinhoud en een goede benzinemotor. De belangrijkste bron van vervuiling in de stad zijn de stilstaande autofiles en de voertuigen met een zware motor die vaak slecht is afgesteld.

Régions avaient un engagement très clair pour l'an 2000. Selon lui on n'a pas intérêt à prolonger de trop ce délai. Bruxelles n'est pas en avance par rapport à d'autres villes. En France, la réflexion sur le transport urbain est beaucoup plus avancée et des mesures concrètes ont été prises. Il est cependant prêt à adapter ce délai.

L'auteur reconnaît qu'en Belgique le débat sur les véhicules diesel est un débat compliqué étant donné les intérêts en jeu. Aujourd'hui, on sait qu'ils sont un des éléments provoquant la pollution par les COV (toluène, benzène, et autres).

M. Willem Draps estime que le débat proposé par la proposition de résolution est un débat nécessaire mais que la proposition de résolution ne précise rien.

Le député souhaiterait savoir si la commission de l'infrastructure compte rendre un avis rapidement ou si elle demande aux auteurs de peaufiner le texte.

M. Willem Draps considère que la déclaration du gouvernement fédéral contient des phrases lapidaires qui sont énoncées suite à la conférence de Rio. Il est par exemple stipulé qu'il convient de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> et de favoriser les transports en commun. Il faut savoir que les transports en commun sont largement supportés par la Région. La Région de Bruxelles-Capitale se trouve à ce niveau-là dans une situation particulière. Il signale qu'une mesure fiscale du Fédéral va engendrer prochainement un coût de 200 millions pour la STIB (il s'agit des libre-parcours offerts au personnel de la STIB, qui seront dorénavant considérés comme un avantage en nature, ce que le personnel n'acceptera pas et que la STIB devra financer). Il y a d'autres mesures fiscales au niveau fédéral du même ordre.

Le député signale que le ministre des communications a demandé au ministre-président de requérir la saisine de la CICI (Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure) sur ce point. Le député se doit de constater que tout est bloqué.

Une autre problématique, qui devrait être abordée, est le transport massif de marchandises pour lequel le transport routier a un quasi-monopole. Le monopole du transport des marchandises exercé par le transport routier a provoqué depuis vingt ans une explosion du transport routier au détriment du chemin de fer et de la voie d'eau. Ce transport routier est plus flexible et moins cher parce que l'on n'a pas internalisé tout une série de coûts externes. Il convient de savoir qu'un camion ou un grand bus de la STIB pollue beaucoup plus qu'une petite cylindrée avec un moteur à explosion bien réglé. Les plus grandes sources de pollution en ville sont les files de voitures à l'arrêt, ainsi que les véhicules qui ont des moteurs bien plus importants et souvent moins bien réglés.



De hoofdindieners van het voorstel van resolutie wijst er bovendien op dat in het IRISplan staat te lezen dat in de Vijfhoek dagelijks vijfduizend wagens fout staan geparkeerd.

De indiener van het voorstel verwijst hier naar de "Clean Air Act", een Californische maatregel om de luchtverontreiniging te verminderen die zijn vruchten afwerpt.

Gelet op de toename van het wegverkeer moet men, volgens hem, op een gegeven ogenblik dit volume terugdringen en tegelijk ook parallelle maatregelen treffen om verplaatsingsalternatieven te ontwikkelen, motoren beter af te stellen en gepaste fiscale maatregelen door te voeren.

De heer Willem Draps herhaalt dat de resolutie veel concreter moet zijn.

De hoofdindieners wijst erop dat zijn voorstel van ordonnantie veel concreter is dan het voorstel van resolutie.

De heer Jan Béghin doet ten opzichte van de indiener opmerken dat de commissie voor infrastructuur uitsluitend tot taak heeft een advies uit te brengen over het voorstel van resolutie.

Hij komt terug op het gebrek aan precisie van de tekst en citeert in dit verband artikel 13 dat een lijst geeft van maatregelen maar niets voorstelt om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren.

De indiener van de resolutie vraagt daar dat de regering maatregelen zou treffen maar geeft niet aan in welke richting die moeten gaan. Het voorstel van resolutie vermeldt ook een actieplan, zonder meer uitleg te geven.

Artikel 15 gaat over de noodzaak om een coördinatieorgaan op te richten zonder dat hierover meer details worden verstrekt. Ook in artikel 16 staat geen verduidelijking van de voorgestelde instrumenten.

Voor de volksvertegenwoordiger is dit voorstel van resolutie een opsomming van gemeenplaatsen.

Mevr. Sylvie Foucart vestigt de aandacht op de wens van haar collega dat de commissie voor infrastructuur haar houding bepaalt.

Zij meent dat de volksvertegenwoordiger, die zo de nadruk heeft gelegd op de lichtheid van de tekst, vooruitloopt op de bespreking van het voorstel van ordonnantie. Zij kan hiermee niet akkoord gaan.

Er wordt aan de commissie voor infrastructuur gevraagd om van gedachten te wisselen over het voorstel van resolutie en een advies uit te brengen.

De volksvertegenwoordiger is verheugd te vernemen dat de indieners van het voorstel de termijn van vijf jaar niet beschouwen als een vaststaande termijn.

L'auteur principal de la proposition de résolution signale par ailleurs que le plan IRIS mentionnait que journalièrement dans le Pentagone il y avait 5000 véhicules en stationnement gênant.

L'auteur de la proposition mentionne sur ce point le «Clean Air Act» qui a été mis sur pied en Californie pour diminuer la pollution atmosphérique. Il porte ses fruits.

Etant donné l'augmentation du volume du trafic routier, il faut, selon lui, à un moment donné réduire ce volume tout en prenant des mesures parallèles de développement d'alternatives de déplacement, un meilleur réglage des moteurs, des mesures fiscales adaptées.

M. Willem Draps réitère que la résolution devrait être beaucoup plus concrète.

L'auteur principal souligne que sa proposition d'ordonnance est beaucoup plus concrète que la proposition de résolution.

M. Jan Béghin signale à l'égard de l'auteur que la commission de l'infrastructure a été chargée de rendre un avis uniquement sur la proposition de résolution.

Il en revient à l'imprécision de ce texte en citant l'article 13 qui mentionne une liste de mesures mais ne propose rien pour améliorer la qualité de l'air en ville.

L'auteur de la résolution y demande au gouvernement de prendre des mesures mais ne donne aucune piste. La proposition de résolution mentionne par ailleurs d'un plan d'action, sans rien préciser.

L'article 15 aborde la nécessité de mettre sur pied un organe de coordination sans fournir plus de détails. De même, l'article 16 ne précise pas les instruments proposés.

Pour le député, cette proposition de résolution ne véhicule que des lieux-dits.

Mme Sylvie Foucart relève le souhait de son collègue, qui souhaite que la commission de l'infrastructure détermine son attitude.

Elle estime que le député, qui a tellement souligné la légèreté du texte, anticipe le débat sur la proposition d'ordonnance. Elle ne peut partager cet avis.

Il est demandé à la commission de l'infrastructure d'avoir un échange de vues sur la proposition de résolution et de rendre un avis.

La députée est ravie d'entendre que les auteurs de la résolution ne considèrent pas le délai de cinq ans comme un délai figé.

Zij stelt voor dat om te beginnen het voorstel van resolutie wordt overgezonden aan de Raad voor het Leefmilieu en dat, na onderzoek van het schriftelijke antwoord van bovengenoemde Raad, men in voorkomend geval onderzoekt of het niet nodig is andere wetenschappelijke experts te horen. De verschillende fracties zouden suggesties kunnen doen en deze voorleggen aan de arbitrage van de voorzitter.

In het tegengestelde geval dreigt de commissie te verzanden in een steriele discussie waarbij niemand in staat is op een bevredigende wijze de vragen te beantwoorden.

De heer Alain Adriaens herhaalt dat ozon, een secundaire pollutant gevormd door de NO<sub>x</sub>, de vluchtige organische stoffen onder invloed van de UV-stralen van de zon, vooral te wijten is aan het wegverkeer, omdat dat primaire pollutanten, 66% voor de NO<sub>x</sub> en 75 à 80% voor de VOS, worden uitgestoten door het autoverkeer.

Een studie van het IHE heeft aangetoond dat er in de zomer van '95 1.200 mensen overleden, waarvan 50% ten gevolge van de hitte en 50% ten gevolge van de ozon. Het gaat hier om uiterst onrustwekkende cijfers.

Als men bedenkt dat men uren doorbrengt met discussies over de verbrandingsoven van Drogenbos, waarvan de belangrijkste bijdrage tot de vervuiling een verhoging van de NO<sub>x</sub> emissies met 25 à 30% zou zijn, kan men zich voorstellen dat het probleem van de luchtverontreiniging door het wegverkeer dringend moet worden aangepakt.

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat het Hoofdstedelijk Gewest tot op heden weinig maatregelen treft. Hij herinnert eraan dat in het voorstel van resolutie over de verplaatsingen per fiets twee punten niet door de regering zijn aangevaard omdat ze een invloed hadden op de begroting.

Zijn fractie heeft concrete voorstellen. Dat bewijst het dossier "De l'ego à l'écocomobilité".

Hij stelt overigens vast dat het Vlaamse en het Waalse Gewest stedenbouwkundige maatregelen treffen die een impact hebben op het wegverkeer.

Het is echter niet de taak van de indieners van het voorstel van resolutie om de regering voor te schrijven wat zij moet doen.

De hoofdindieners van het voorstel wijst erop dat de commissie voor infrastructuur twee houdingen kan aannemen. Ofwel vraagt ze aan de indieners dat deze meer nauwkeurige voorstellen indienen inzake de wijziging van het parkeerbeleid, het beleid van ruimtelijke ordening en dat van openbaar vervoer. In verband met dit laatste punt herinnert de indiener aan de zware investeringen die gedurende jaren op de begroting van de MIVB zullen wegen (onder andere de verlenging van de metro tot Erasmus). Ofwel beslist de commissie om het voorstel van resolutie voor advies naar

Elle suggère que, dans un premier temps, la proposition de résolution soit soumise au Conseil de l'environnement et, qu'après examen de la réponse écrite dudit Conseil, le cas échéant, on examine s'il ne conviendrait pas d'auditionner, d'autres experts scientifiques. Les différents groupes pourraient faire des suggestions et les soumettre à l'arbitrage du président.

Dans le cas contraire, la commission risque de s'enliser dans un débat stérile sans que les uns ni les autres ne soient équipés pour répondre aux questions de manière satisfaisante.

M. Alain Adriaens réitère que l'ozone, qui est un polluant secondaire produit par les NO<sub>x</sub>, les composants organiques volatils sous l'effet des rayonnements ultra-violetts du soleil, est dû principalement au trafic routier étant donné que les polluants primaires sont émis à 66% pour les NO<sub>x</sub> par le trafic routier et à 75 à 80% pour les COV.

Une étude de l'IHE signalait que durant l'été 95 il y eût 1.200 décès, dont 50% provoqués par la chaleur et 50% dus à l'ozone. Il s'agit là de chiffres extrêmement alarmants.

Quand on songe qu'on passe des heures à débattre de l'incinérateur de Drogenbos dont la pollution principale serait d'augmenter les émissions de NO<sub>x</sub> de 25 à 30%, on mesure encore plus l'urgence de s'attaquer à la pollution atmosphérique provoquée par le trafic routier.

Le député constate que jusqu'à présent la Région bruxelloise ne prend pas beaucoup de mesures. Il rappelle que dans la proposition de résolution sur les déplacements à vélo, deux points n'ont pas été acceptés par le gouvernement; ces deux points avaient des répercussions budgétaires.

Son groupe a des propositions concrètes. Il en veut pour preuve le dossier «De l'ego à l'écocomobilité».

Il constate par ailleurs que les Régions flamande et wallonne prennent des mesures urbanistiques qui ont un impact sur le trafic routier.

Il ne revient cependant pas aux auteurs de la proposition de résolution de dicter au gouvernement ce qu'il doit faire.

L'auteur principal de la proposition de résolution signale que la commission de l'infrastructure peut adopter deux attitudes. Soit elle demande aux auteurs de déposer des orientations plus précises en matière de modification de la politique de stationnement, de la politique d'aménagement du territoire ainsi que de la politique de transports en commun. Sur ce dernier point, l'auteur rappelle que des investissements lourds vont grever pendant des années le budget de la STIB (entre autres prolongement du métro jusqu'à Erasme). Soit la commission décide d'envoyer la

de Raad voor het Leefmilieu te sturen en hoorzittingen te houden.

De indiener herhaalt dat in het GewOP een aantal interessante maatregelen inzake mobiliteit in het Hoofdstedelijk Gewest zijn terug te vinden.

Volgens hem is het de beste oplossing om experts te horen en advies te vragen aan de Raad voor het Leefmilieu. Daarna kunnen de indieners amendementen indienen met nauwkeuriger bepaalde voorschriften.

Mevr. Françoise Carton de Wiart vraagt zich af of de commissie voor infrastructuur geen gunstig advies zou kunnen geven, met dien verstande dat zij verduidelijkingen vraagt aan de indieners.

Mevrouw Sylvie Foucart herinnert eraan dat de commissie voor infrastructuur geen reflectiekamer is voor de commissie van leefmilieu.

Zij vindt dat de commissie zich moet beperken tot het vragen van een advies aan de Raad voor het Leefmilieu en dat bij haar eigen advies te voegen.

De heer Jan Béghin vraagt zich af of het niet beter zou zijn het voorstel van resolutie te bespreken in de verenigde commissies. Men zou er hoorzittingen kunnen houden.

De commissie voor infrastructuur geeft geen advies.

### III. Bespreking in de commissie voor leefmilieu (tweede deel)

Op 8 juli 1997, na de aanwijzing van mevr. Andrée Guillaume-Vanderroost als mederapporteur, hoort de commissie voor leefmilieu mevr. Annick Meurrens.

#### III.1. Hoorzitting met mevr. Annick Meurrens van het BIM

##### 1. Uiteenzetting

Mevr. Meurrens deelt mee dat het Observatorium voor statistiek van het BIM reeds bijna een jaar metingen verricht in een poging om de nadelige invloed te meten op het leefmilieu van de uitstoot van vervuilende stoffen in de atmosfeer. Vertrekkende van deze gegevens zou het departement van geïntegreerde planning voorstellen moeten kunnen formuleren en deze inpassen in bestaande of nog uit te werken plannen. Daarna zullen de directie van het Instituut en de overheid beslissingen treffen.

Er zal samen met andere instanties moeten worden opgetreden, zowel openbare als uit de privé-sector, op regionaal en supra-regionaal vlak, om de situatie bekend te maken. De

proposition de résolution au Conseil de l'environnement pour demande d'avis et d'organiser des auditions.

L'auteur réitère que le PRD énonçait une série de mesures intéressantes en matière de mobilité dans la Région.

Il pense que la meilleure voie serait d'auditionner des experts et de demander l'avis du Conseil de l'environnement. Après cela, les auteurs pourraient déposer des amendements avec des prescriptions plus précises.

Mme Françoise Carton de Wiart se demande si la commission de l'infrastructure ne pourrait remettre un avis favorable à la nuance près qu'elle demande des précisions aux auteurs.

Mme Sylvie Foucart rappelle que la commission de l'infrastructure n'est pas une chambre de réflexion pour la commission de l'environnement.

Elle estime que la commission devrait se borner à demander un avis au Conseil de l'environnement et le joindre à son propre avis.

M. Jan Béghin se demande s'il ne serait pas plus utile d'examiner la proposition de résolution en commissions réunies. Des auditions pourraient y être organisées.

La commission de l'infrastructure ne remet pas d'avis.

### III. Discussion en commission de l'environnement (deuxième partie)

Le 8 juillet 1997, après avoir désigné Mme Andrée Guillaume-Vanderroost en qualité de co-rapporteuse, la commission de l'environnement auditionne Mme Annick Meurrens.

#### III.1. Audition de Mme Annick Meurrens de l'IBGE

##### 1. Exposé

Mme Meurrens signale que l'Observatoire statistique de l'IBGE travaille depuis près d'un an pour tenter de mesurer les pressions sur l'environnement des polluants émis dans l'atmosphère. A partir de ces données, le département de la planification intégrée devrait pouvoir faire des propositions et les introduire dans des plans existants ou à créer. Ensuite, la hiérarchie de l'Institut, ainsi que le pouvoir politique, prendront les décisions.

Il s'agit d'agir en partenariat avec les instances, tant publiques que privées, aux niveaux régional et suprarégional pour faire prendre conscience de la situation. La cellule

cel zuivere technologie speelt hier een belangrijke rol. Ook de bevolking moet zich van het probleem bewust worden; dat is de rol van de afdeling informatieverstrekking van het Instituut. Het BIM speelt een rol op het vlak van de vergunningen, de bewaking en de controles.

Het Instituut meet de luchtkwaliteit te Brussel op een aantal karakteristieke plaatsen. Er zijn stations van het stadstype, stations in de buurt van verkeersaders en aan de rand van de stad (onder andere het observatorium van Ukkel en dat van Sint-Agatha-Berchem).

Men onderzoekt er de voorbodes van de vervuiling door het wegverkeer: Nox, koolwaterstoffen, CO, CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, en lood. De weerslag op de gezondheid, de plantengroei en de ecosystemen, op de materialen en het klimaat worden geëvalueerd.

Mevrouw Meurrens noemt SO<sub>2</sub> een pollutant uit het verleden omdat Brussel nauwelijks nog over vervuilende industrie beschikt. De verhoudingen van de vervuiling zijn:

* vervoer	26,7%;
* industrie	1,6%;
* verbrandingsoven	36,3%;
* tertiair en huisvesting	35,4%.

In 1994 bedroeg de SO<sub>2</sub>-vervuiling nog slechts 4.957 ton per jaar.

SO<sub>2</sub> wordt sinds 1968 te Brussel gemeten. Men blijft dit meten om wettelijke redenen.

Mevrouw Meurrens toont een transparant waarop de commissieleden kunnen vaststellen dat tussen 1968 en 1972 de SO<sub>2</sub>-concentraties zeer hoog waren met karakteristieke variaties naargelang het seizoen.

Er werden in die periode een aantal maatregelen getroffen, onder andere de verhoging van de schoorstenen om de vervuilende stoffen te verspreiden (het is ook in die periode – eind jaren '70 – dat de wetenschappers het probleem van de zure regens vaststelden).

Er zijn in het begin van de jaren '70 ook werken ondernomen om het zwavelgehalte van de brandstoffen van de grote installaties te verminderen.

Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening hebben ervoor gezorgd dat een verdeling in zones werd uitgewerkt zodat de industrie werd verwijderd uit dicht bevolkte gebieden.

Tot slot is de elektriciteitsproductie in België grotendeels overgeschakeld van zwavelhoudende fossiele brandstoffen naar kernenergie.

Dat alles verklaart waarom nu in Brussel de concentraties bijzonder laag zijn. Dat is niet het geval in alle grote Europese

technologies propres intervient à ce niveau. Il convient également de toucher la population; c'est le rôle de la section information du public de l'Institut. L'IBGE intervient au niveau des autorisations, des surveillances et des contrôles.

L'Institut effectue des mesures de qualité de l'air à Bruxelles en différents endroits caractéristiques. Il y a des stations de type urbain, des stations de proximité du trafic et des stations périphériques (entre autres à l'Observatoire d'Uccle et à Berchem-Saint-Agathe).

On y mesure les précurseurs de la pollution par le transport routier: NO<sub>x</sub>, les hydrocarbures, CO, CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub> et le plomb. Les effets sur la santé, la végétation et les écosystèmes, sur les matériaux et sur le climat sont évalués.

Mme Meurrens taxe le SO<sub>2</sub> de pollutant "historique" dans la mesure où Bruxelles n'a presque plus d'industries polluantes. Les proportions de pollution sont:

* transport	26,7%;
* industrie	1,6%;
* incinérateur	36,3%;
* tertiaire et logement	35,4%.

En 1994, la pollution par le SO<sub>2</sub> ne représentait plus que 4.957 tonnes par an.

Le SO<sub>2</sub> est mesuré à Bruxelles depuis 1968. On continue à le mesurer pour des obligations légales.

Mme Meurrens montre un transparent où les commissaires peuvent constater que de 1968 à 1972 les concentrations en SO<sub>2</sub> étaient très importantes avec des variations saisonnières caractérisées.

Plusieurs mesures ont été prises à l'époque, entre autres lehaussement des cheminées qui assure la dispersion des polluants (c'est d'ailleurs à cette époque-là – fin des années 70 – que les scientifiques ont pu constater le problème des pluies acides).

Des travaux ont également été entrepris pour diminuer la teneur en soufre des combustibles des grandes installations début des années 70.

Les mesures prises au niveau de l'aménagement du territoire ont permis d'élaborer un zonage et de retirer les industries des zones d'habitation dense.

Enfin, la production d'électricité en Belgique est passée largement de la production à partir de combustibles fossiles comprenant du soufre à l'électricité produite à partir de l'énergie nucléaire.

Tout cela explique qu'aujourd'hui à Bruxelles les concentrations sont extrêmement faibles. Ce qui n'est pas

steden. In het begin van het jaar hebben we kunnen vaststellen dat tijdens grote vervuilingsspieken in Frankrijk er hoge waarden  $\text{SO}_2$  werden gemeten.

Een andere gemeten pollutant is de zwarte rook die in die periode dezelfde oorsprong had als  $\text{SO}_2$ : het gebruik van steenkool in verschillende industriële processen.

Men stelt te Brussel meer dan elders eenzelfde daling vast met nochtans een lichte verhoging sinds 1985, te wijten aan het gebruik van dieselauto's.

Het  $\text{NO}_x$  - elke verbranding tussen stikstof en zuurstof - werd in 1994 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor 77% veroorzaakt door het vervoer, tegen 1% door de industrie, 8% door huisvuilverbranding en 14% door de tertiaire sector en de huisvesting.

De gemiddelde emissiewaarden van  $\text{NO}_2$  blijven min of meer constant sinds 1981 en dit ondanks de invoering van de katalysatoren.

Men stelt vast dat de maximale concentraties van  $200 \mu\text{g}$  per  $\text{m}^3$  sinds 1978 verminderen, onder andere dankzij de verbetering van de industriële processen of de sluiting van industrieën. Het is duidelijk dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de  $\text{NO}_2$ -emissies te maken hebben met het autoverkeer. Deze gegevens zijn trouwens bevestigd in het meetstation Kunst-Wet waar de  $\text{NO}_2$ -concentraties veel hoger zijn op werkdagen dan op zaterdag en zondag.

Mevrouw Meurrens toont met behulp van een transparant aan dat de  $\text{NO}_2$ -concentraties ook samenhangen met de windrichting. In het stadscentrum blijven de emissies hoog, wat ook de windrichting is, maar in de stations aan de rand zoals Ukkel verhoogt de  $\text{NO}_2$ -concentratie als de wind uit het centrum met hogere verkeersdrukke komt.

Mevr. Meurrens onderstreept dat de katalysatoren slechts efficiënt werken als de motor warm is, wat betekent dat de  $\text{NO}_2$ -concentraties voor meer problemen zorgen te Brussel dan elders, want 's morgens zijn alleen de motoren van de pendelaars warm wanneer zij het Hoofdstedelijk Gewest binnenrijden, terwijl de inwoners van Brussel een koude motor hebben en niet kunnen genieten van de goede werking van de katalysator.

De bronnen met vluchtige organische stoffen (VOS) waren in 1994 in het Brussels Gewest:

- distributie en opslag van petroleumproducten	15%
- verbranding	1%
- industrie	17%
- tertiaire sector en huisvesting	2%
- stilstaand wegverkeer verdamping van VOS	12%
- rijdend wegverkeer	52%

le cas dans toutes les grandes villes européennes. En début d'année, on a pu constater qu'en France lors des pics de pollution importants, on mesurait de hauts taux de  $\text{SO}_2$ .

Autre polluant mesuré: les fumées noires, qui avaient à l'époque la même origine que le  $\text{SO}_2$ : l'utilisation du charbon dans les différents processus industriels.

On constate à Bruxelles plus qu'ailleurs une même diminution avec cependant depuis les années 85 une légère augmentation due à l'utilisation du diesel au niveau des véhicules.

Le  $\text{NO}_x$  - toute combustion entre l'azote et l'oxygène de l'air - provenait en 1994 dans la Région de Bruxelles-Capitale pour 77% du transport contre 1% pour l'industrie, 8% pour l'incinération et 14% pour le tertiaire et le logement.

Les valeurs moyennes d'émission de  $\text{NO}_2$  demeurent plus ou moins constantes depuis 1981 et ce, malgré l'introduction des pots catalytiques.

On constate que les concentrations maximales de  $200 \mu\text{g}$  par  $\text{m}^3$  diminuent depuis 1978, entre autres grâce à l'amélioration des processus industriels ou à la fermeture des industries. Il est clair que dans la Région de Bruxelles-Capitale les émissions de  $\text{NO}_2$  sont fonction du trafic automobile. Ces données sont d'ailleurs corroborées à la station de mesures Arts-Loi où les concentrations de  $\text{NO}_2$  sont beaucoup plus importantes durant les jours ouvrables que le samedi et le dimanche.

Mme Meurrens signale à l'aide d'un transparent qu'on peut voir que les concentrations en  $\text{NO}_2$  sont fonction de la direction du vent. Au centre-ville, les émissions demeurent importantes quelle que soit la direction du vent mais dans des stations plus périphériques telle que celle d'Uccle, si le vent vient du centre à concentration de trafic plus élevé, les concentrations en  $\text{NO}_2$  augmentent.

Mme Meurrens souligne que les pots catalytiques d'échappement ne fonctionnent de manière efficace que lorsque les moteurs sont chauds, ce qui explique que ces concentrations en  $\text{NO}_2$  sont plus problématiques à Bruxelles qu'ailleurs car le matin, seuls les moteurs des navetteurs sont chauds lorsqu'ils entrent en Région bruxelloise, tandis que les habitants bruxellois ont leur moteur froid et dès lors ne peuvent jouir de l'efficacité du pot catalytique.

Les sources des composants organiques volatils (COV) sont en 1994 en Région bruxelloise les suivantes:

- distribution et stockage de produits pétroliers:	15%;
- incinérateur:	1%;
- industrie:	17%;
- tertiaire et logement:	2%;
- trafic de voitures à l'arrêt - évaporation de COV :	12%;
- trafic d'automobiles en circulation:	52%.

Benzeen is een van de meest giftige organische stoffen. Ze toont een transparant met de benzeenconcentraties in de verschillende meetposten van het laboratorium van het BIM. De post aan de rand van Ukkel is een buitenpost, waar de concentraties onder  $5\mu\text{g}/\text{m}^3$  blijven. Het is evident dat de waarden in Molenbeek en aan Kunst-Wet hoger zijn.

De WGO heeft beslist dat benzeen een kankerverwekkende stof is en dat alleen een concentratie van  $0\mu\text{g}$  geen gevaar voor de gezondheid oplevert. In Europa probeert men voor een regelgeving te zorgen om de jaarlijkse gemiddelde concentratie tot  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$  te beperken. Als de Europese regelgeving er komt, zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest problemen hebben in het centrum van de stad.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is men de benzeenconcentraties pas in 1989 beginnen te meten. Men heeft vastgesteld dat ze tussen 1990 en 1991 duidelijk stijgen. Dit zou te wijten zijn aan het gebruik van katalysatoren én loodvrije benzine.

Mevrouw Meurrens besluit daaruit dat een beleid waarbij men elke vervuilende stof afzonderlijk aanpakt geen sinecure is en wel eens averechtse gevolgen zou kunnen hebben.

De ozonconcentraties ( $\text{O}_3$ ) worden in het Brussels Gewest op drie plaatsen gemeten: Ukkel, Sint-Agatha-Berchem en Woluwe. Weldra zal het BIM een bijkomende post hebben in Molenbeek. Het BIM meet de ozonconcentraties op deze plekken om de maximale concentraties te kunnen vaststellen. De waarden in het centrum van de stad zijn immers lager.

Ze toont een transparant waaruit blijkt dat de ozonconcentraties sedert 1979 behoorlijk schommelen en in grote mate afhangen van de weersomstandigheden. Zij neemt de zomer van 1989 en 1990 als voorbeeld. Het waren heel warme zomers, met bijgevolg hoge ozonconcentraties. In de zomer van 1991, 1992 en 1993 lagen de concentraties minder hoog als gevolg van de weersomstandigheden en niet van een vermindering van de stoffen die ozon doen ontstaan.

Ze toont een andere transparant met de gemiddelde dagwaarden. Deze gegevens zijn nodig om de weerslag op de plantengroei (voor de gezondheid zijn eerder de maximale concentraties van belang) te kunnen nagaan. Sedert 1989/1990 zijn de gemiddelde dagwaarden, die niet afhangen van de weersomstandigheden, gestegen. In 1995 werden de drempels die schadelijk zijn voor de plantengroei 150 dagen overschreden. En dit verschijnsel neemt niet af!

Ozon is een secundaire vervuilende stof, die ontstaat door een wisselwerking tussen de primaire vervuilende stoffen  $\text{NO}_x$  en  $\text{VOS}$  en UV-stralen. Als men de gemiddelde dagwaarden inzake ozon bekijkt, stelt men vast dat de waarden het hoogst zijn tussen 12 en 20 uur. Vandaar de raad om in deze tijdsspanne lichamelijke inspanningen te vermijden.

Un des composants organiques volatils des plus toxiques est le benzène. Un transparent montre les concentrations en benzène dans les différentes stations de mesures du laboratoire de l'IBGE. La station en périphérie d'Uccle est la station background où les concentrations demeurent inférieures à  $5\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Il est évident qu'à Molenbeek et à Arts-Loi les concentrations sont beaucoup plus élevées.

L'OMS a décrété que le benzène était un élément cancérigène et qu'il fallait avoir une concentration nulle pour qu'il n'y ait pas d'effet sur la santé. Au niveau européen, on tente d'introduire une réglementation qui limiterait les concentrations moyennes à maximum  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$  au cours de l'année. Si la législation européenne est adoptée, la Région de Bruxelles-Capitale aura certainement des problèmes au centre-ville.

Les concentrations en benzène ne sont mesurées en Région de Bruxelles-Capitale que depuis 1989. On constate une augmentation manifeste entre 1990 et 1991. Cette augmentation serait à corrélérer avec l'introduction des pots catalytiques et l'utilisation de l'essence sans plomb.

Mme Meurrens en conclut qu'adopter une politique polluant par polluant n'est pas chose simple et peut avoir des effets pervers.

Les concentrations en ozone ( $\text{O}_3$ ) sont mesurées à trois endroits en Région bruxelloise: à Uccle, Berchem-Saint-Agathe et Woluwe. Bientôt, l'IBGE aura une station supplémentaire à Molenbeek. L'IBGE effectue les mesures d'ozone à ces endroits pour avoir les concentrations maximales; les concentrations au centre-ville sont nettement inférieures.

Un transparent montre que les concentrations en ozone depuis 1979 sont assez variables et sont extrêmement corrélables à la météorologie. Mme Meurrens cite l'exemple des étés 89, 90 qui furent des étés très chauds et où il y eut par conséquent des concentrations d'ozone importantes et les étés 91, 92 et 93 où il y eut des concentrations moins élevées dues à la météorologie et non pas à une diminution des précurseurs d'ozone.

Un autre transparent montre les valeurs moyennes sur 24 heures qui sont les données nécessaires pour pouvoir mesurer les conséquences sur la végétation (pour la santé, c'est plutôt les concentrations maximales qui sont mesurées). Depuis les années 80/90, on constate une augmentation des valeurs moyennes sur vingt-quatre heures qui ne sont pas fonction de la météorologie. En 1995, il y a eu 150 jours où on a dépassé les niveaux recommandés pour la protection de la végétation. Il s'agit là d'un phénomène qui va en s'accroissant.

L'ozone est un polluant secondaire créé par l'interaction entre les polluants primaires  $\text{NO}_x$  et  $\text{COV}$  et les rayons UV du soleil. Si on suit l'évolution journalière des concentrations moyennes en ozone, on relève les concentrations les plus élevées de midi à 20 heures. De là, les recommandations d'éviter les efforts physiques dans cette plage horaire.

Het Instituut stelt vast dat de concentraties hoger zijn in de buitenposten van Ukkel en Sint-Agatha-Berchem dan in Sint-Lambrechts-Woluwe, waar de meetapparatuur zich vlak naast de weg bevindt, met andere woorden op een plek waar de vervuilende stoffen die ozon aanmaken maar tegelijk afbreken, worden uitgestoten.

De heer François Roelants du Vivier wil weten welke concentraties er in de rand en in heel het land gemeten zijn.

Mevrouw Meurrens deelt mee dat, voor België, ozon min of meer gelijk verspreid is over heel het land, aangezien we in een sterk verstedelijkt land leven.

Ze attendeert er ook nog op dat men in de post van Sint-Lambrechts-Woluwe kan vaststellen dat de ozonconcentraties hoger zijn op zaterdag en zondag omdat er minder voertuigen rijden om de ozon af te breken.

Ozonconcentraties zijn geen typisch stedelijk of Belgisch verschijnsel. Aan de hand van een transparant bewijs mevrouw Meurrens dat de drempels in Europa, en in het bijzonder in België, Nederland en Luxemburg tijdens de zomer van 1995 in dezelfde mate werden overschreden. In die zomer waren er 22 dagen tijdens welke ze overschreden werden.

Ze wijst er bovendien op dat de cijfers in de Verenigde Staten duidelijk slechter zijn dan in Europa.

Ze deelt voorts mee dat de jaargemiddelden van de loodconcentraties variëren.

De loodconcentraties worden sedert 1973 gemeten aan de hand van twee curven: een hoge curve voor de concentraties aan de straatkant, en een lagere curve voor die in de tuin. Het betreft een sterk plaatsgebonden vervuilende stof. Men stelt immers vast dat er in de straten met veel verkeer een enorm verschil is tussen metingen aan de straatkant en in de tuin.

Dank zij de vigerende regelgevingen zijn de loodconcentraties sedert 1973 beduidend teruggelopen. De loodconcentratie in de benzine daalde eerst van 0,75 g/l tot 0,40 g/l. Daarna deed de loodvrije benzine zijn intrede, wat echter tot benzeenproblemen heeft geleid. Vandaag mag de loodconcentratie in de lucht niet meer bedragen dan  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  lucht. Deze grenswaarden zullen nog worden verstrengd aangezien we met cumulerende vervuiling te maken hebben.

Koolstofmonoxide is vooral afkomstig van uitlaatgassen. Deze vervuilende stof oxideert gelukkig heel snel en zet zich dus snel om  $\text{CO}_2$ , wat niet gezondheidsbedreigend is.

Deze vervuilende stof is eigen aan het verkeer. Men stelt dit vast aan het metrostation Kunst-Wet, waar heel hoge

L'Institut constate des concentrations plus élevées dans ses stations périphériques d'Uccle et de Berchem-Sainte-Agathe qu'à Woluwe-Saint-Lambert où la station de mesures se trouve juste à côté du trafic, c'est-à-dire là où sont émis les polluants à l'origine de la formation de l'ozone mais qui sont à la fois également destructeurs d'ozone.

M. François Roelants du Vivier se demande quelles sont les concentrations en ozone dans la périphérie et dans la Belgique entière.

Mme Meurrens informe qu'en Belgique la répartition de l'ozone est plus ou moins égale dans tout le pays étant donné qu'il s'agit d'un pays fortement urbanisé.

Elle signale encore qu'à la station de Woluwe-Saint-Lambert on peut constater que le samedi et le dimanche, les concentrations en ozone sont plus élevées car il y a moins de véhicules en circulation pour détruire l'ozone.

Les concentrations en ozone ne sont ni un phénomène urbain, ni un phénomène propre à la Belgique. Mme Meurrens montre à l'aide d'un transparent qu'en été 1995 le dépassement des seuils d'avertissement en Europe et, en particulier en Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg, ont été plus ou moins les mêmes. Il y a eu vingt-deux jours de dépassement des seuils en été.

Elle signale par ailleurs que les chiffres aux Etats-Unis sont beaucoup plus importants qu'en Europe.

En ce qui concerne le plomb, les moyennes annuelles sont glissantes.

Les concentrations en plomb sont mesurées depuis 1973 au moyen de deux courbes: une courbe supérieure qui correspond au front de rue et une courbe inférieure qui correspond au côté jardin. Il s'agit d'un polluant de proximité et on constate une très grande différence dans les rues à grand trafic selon qu'on se situe au front de rue ou du côté jardin.

Les concentrations en plomb ont fortement diminué depuis 1973 grâce aux législations prises. On est passé à des essences ayant une concentration de plomb de 0,75 g/l à 0,40 g/l, ensuite à 0,15 g/l et puis à l'essence sans plomb qui a provoqué des problèmes de benzène. Aujourd'hui, les concentrations en plomb doivent être inférieures à  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  d'air et ces valeurs-limites vont encore être renforcées car il s'agit d'un polluant cumulatif.

Quant au monoxyde de carbone, sa source principale provient des gaz d'échappement. Fort heureusement, le monoxyde de carbone s'oxyde facilement et est ainsi transformé en  $\text{CO}_2$ , qui lui n'est pas directement toxique pour la santé.

Ce polluant est de façon très caractéristique fonction du trafic. On le constate à la station de mesures Arts/Loi, où

concentraties worden gemeten. In een Europese richtlijn zullen weldra grenswaarden worden vastgesteld.

Het BIM is vertegenwoordigd in de werkgroep die de Europese richtlijn zal opstellen.

Het laboratorium van het BIM krijgt dit jaar subsidies van de Europese Commissie om een methode te ontwikkelen waarmee men kan meten hoeveel een mens op een dag inademt. Personen die zich met hun eigen voertuig verplaatsen, die het openbaar vervoer nemen en fietsers hebben als proefpersonen gediend. Het BIM heeft ook in de woningen metingen uitgevoerd.

Men heeft in het bijzonder werk gemaakt van het meten van de benzeenconcentraties. Deze metingen zijn interessant omdat men ook moet meten hoeveel lucht men in de stad echt inademt, niet alleen op de plek waar een vaste meetpost staat, maar ook daar waar men zich verplaatst en waar men zich bevindt.

Het ontwerp van Europese richtlijn legt voor benzeen een jaargemiddelde vast dat niet meer mag bedragen dan  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$  in woningen en kantoren. Men stelt echter vast de desbetreffende concentraties 5 tot  $6\mu\text{g}/\text{m}^3$  bedragen en dat de pendelaars soms  $25\mu\text{g}/\text{m}^3$  inademen.

Men stuit ook op heel wat vervuilingproblemen in woningen en kantoren omdat ze slecht worden verlucht.

Mevrouw Béatrice Fraiteur had graag een voorbeeld van zo een meting binnenskamers.

Mevrouw Meurrens toont een transparant met de resultaten van de metingen aan de Kroonlaan, zowel in de woningen als buiten. De totale vervuiling, die in hoofdzaak te wijten is aan VOS, is binnen groter dan buiten omdat ze buiten verspreid wordt.

De volksvertegenwoordigster stelt vast dat men moet weten wanneer men ruimtes precies moet verluchten.

Mevrouw Meurrens zegt dat men ze beter niet 's morgens verlucht omdat, naast het drukke verkeer, er ook thermische inversie is. Het is beter ze in de namiddag te verluchten en liefst niet aan de straatkant.

De Heer Joseph Parmentier zegt dat men terzake voor beter informatie moet zorgen. Een goede huisvrouw zal de ramen immers 's morgens openzetten.

Deze metingen zijn opgesplitst volgens de vluchtige organische stoffen. Er zij op gewezen dat de waarden voor benzeen min of meer gelijk voor binnen als voor buiten, wat geenszins het geval was voor toluen, metha- en paraxyleen. In het gebouw waar de metingen zijn uitgevoerd, was er bijvoorbeeld tipp-ex opgeslagen, wat de vervuilinggraad sterk doet stijgen.

les concentrations sont très importantes. Une directive européenne va introduire des valeurs-limites sous peu.

L'IBGE participe au groupe de travail pour l'élaboration de cette directive européenne.

Le laboratoire de l'IBGE a été subsidié par la Commission européenne cette année pour trouver une méthode de mesure pour évaluer ce que les gens respirent en une journée. L'échantillon de mesure a été pris parmi les gens qui se déplacent en véhicule privé, qui se déplacent en transport en commun ainsi que parmi les cyclistes. L'IBGE a également fait des échantillonnages dans les domiciles.

Le cas particulier du benzène est examiné par ce biais en particulier. Tout l'intérêt de ces mesures réside dans le fait qu'il convient également d'avoir des mesures de l'air réellement respiré par les gens en milieu urbain non seulement en des postes fixes mais là où ils se déplacent et où ils se trouvent.

On constate que pour le benzène où le projet de directive européenne prévoit des concentrations maximales de  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle dans les domiciles et bureaux, les concentrations de benzène sont de 5 à  $6\mu\text{g}/\text{m}^3$  tandis que les navetteurs respirent jusqu'à des pointes de  $25\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

On relève également pas mal de problèmes de pollution dans les domiciles et les bureaux dus à la ventilation insuffisante des locaux.

Mme Béatrice Fraiteur souhaite voir un cas de mesure de pollution à l'intérieur.

Mme Meurrens montre un transparent où la pollution a été mesurée avenue de la Couronne à l'intérieur des habitations et à l'extérieur. La pollution totale principalement due aux COV est plus importante à l'intérieur qu'à l'extérieur où il y a plus de dispersion.

La députée constate qu'il faut savoir à quel moment, il convient de ventiler les locaux.

Mme Meurrens informe qu'en général il vaut mieux ne pas aérer le matin car, outre le trafic plus important, il y a des inversions thermiques. Il convient d'aérer l'après-midi et de préférence pas du côté rue.

M. Joseph Parmentier constate que sur ce point il y a une conscientisation à faire car la bonne ménagère ouvre la fenêtre le matin.

Ces mesures ont été ventilées d'après les composants organiques volatils. Il convient de savoir que pour le benzène les concentrations à l'intérieur et à l'extérieur correspondaient plus ou moins, ce qui n'était pas le cas pour le toluène et le métha- et paraxylène. Dans le bâtiment où les mesures ont été faites, il y avait par exemple un stockage de tipp-ex, ce qui augmente fortement les taux de pollution.



De benzeenconcentraties zijn ook gemeten in de tunnels. Hieruit blijkt duidelijk dat de waarden afhankelijk zijn van de verkeersdrukte. Er zij op geattendeerd dat de dagwaarden schommelen van 0 tot  $250\mu\text{g}/\text{m}^3$ , terwijl de grenswaarden in het ontwerp van Europese richtlijn vastgesteld zijn op  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Mevrouw Meurrens wijst erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het enige Gewest is met een regelgeving betreffende de luchtvervuiling in de tunnels. De regelgeving moet echter wel worden toegepast en het gehalte aan vervuilende stoffen moet worden gemeten.

Deze regelgeving stelt voor koolstofmonoxyde grenswaarden vast van honderd deeltjes pro mille per relatief korte periode van 30 minuten, terwijl de richtwaarden van de WGO 400 deeltjes pro mille bedragen per uur.

Om te wijzen op de omvang van de vervuiling in de woningen, toont mevrouw Meurrens een transparant met de NO- en NO<sub>2</sub>-concentraties, die normaliter niet meer mogen bedragen dan 200 tot  $400\mu\text{g}/\text{m}^3$  in een keuken waar geen afzuigkap aanwezig is. De grenswaarden worden er echter ruim overschreden.

Ze toont een transparant met de toestand van de verontreinigende stoffen die, op grond van de Europese richtlijnen, moeten worden gemeten.

Op het vlak van SO<sub>2</sub> rijst er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet langer een probleem. Weldra zal worden voorgesteld van de richtwaarden grenswaarden te maken. Zelfs dan rijst er voor Brussel geen probleem.

Ook wat de zwevende deeltjes betreft, waarvoor de metingsmethodes gebaseerd zijn op die welke vastgesteld zijn voor de zwarte rook, is er op dit ogenblik geen enkel probleem. De nieuwe regelgeving zou dit echter wel kunnen veranderen.

Wat NO<sub>x</sub> betreft, worden de grenswaarden niet overschreden. Men stelt vast dat men de richtwaarden benadert. Dit zijn de gewenste waarden wat de bescherming van de volksgezondheid betreft.

Lood is geen probleem in Brussel.

Voor ozon houdt men geen rekening met grenswaarden en richtwaarden. Men hanteert eerder waarschuingswaarden voor de inwoners.

Deze waarschuingswaarden worden geregeld overschreden, wat blijkt uit de rapporten van het BIM en uit berichten in de media. In de zomer van 1994 werden de grenswaarden in Brussel dertien keer overschreden, in 1995 24 maal en in 1996 twee keer.

Er wordt ernstig werk gemaakt van de harmonisatie van de maatregelen op Europees vlak om realistischere vergelij-

Des mesures du benzène ont également été faites dans les tunnels. Ces mesures montrent clairement que les concentrations sont fonction du trafic. Il est à signaler que l'échelle en journée va de 0 à  $250\mu\text{g}/\text{m}^3$  alors que les valeurs-limites dans le projet de directive européenne sont de  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Mme Meurrens signale que la Région de Bruxelles-Capitale est la seule Région qui a une législation en matière de pollution de l'air dans les tunnels. Encore faut-il que cette législation soit appliquée et qu'on contrôle effectivement les teneurs des polluants.

Cette législation prévoit pour le monoxyde de carbone des valeurs-limites de 100 ppm sur une période relativement courte de 30 minutes, alors que les valeurs-guides de l'OMS sont de 400 ppm sur une période d'une heure.

Pour signifier l'importance des pollutions domestiques, Mme Meurrens montre à l'aide d'un transparent les concentrations en NO et NO<sub>2</sub> - qui normalement ne peuvent pas dépasser 200 à  $400\mu\text{g}/\text{m}^3$  - dans une cuisine où on travaille sans hotte. Les valeurs-limites y sont largement dépassées.

Un transparent montre la situation des polluants obligatoirement soumis à surveillance par les directives européennes.

Pour le SO<sub>2</sub>, la Région de Bruxelles-Capitale n'a plus de problème. Prochainement, il sera proposé de considérer les valeurs-guides comme valeurs-limites et, même à ce niveau-là, la Région bruxelloise n'aura aucun problème.

En ce qui concerne les particules en suspension, dont les méthodes de mesure se basent sur celles qui avaient été adoptées pour les fumées noires, il n'y a pas de problème actuellement. La nouvelle législation pourrait modifier cette situation.

En ce qui concerne les NO<sub>x</sub>, il n'y a pas de dépassement des valeurs-limites. On constate qu'on approche les valeurs-guides qui sont les valeurs souhaitées pour la protection de la santé.

Le plomb ne pose plus de problème à Bruxelles.

L'ozone, quant à lui, n'est pas déterminé en fonction des valeurs-limites et valeurs-guides mais ce sont plutôt des valeurs d'avertissement de la population.

Ces valeurs d'avertissement sont fréquemment dépassées. Les rapports de l'IBGE, ainsi que la publication dans les médias, en font écho. Le nombre de dépassements des valeurs-limites à Bruxelles a été en 1994 de 13; en 1995 de 24 et en 1996 de 2.

On travaille beaucoup à l'harmonisation des mesures au niveau européen pour rendre les comparaisons plus réalistes.

kingen mogelijk te maken. Mevrouw Meurrens toont een transparant met het gemiddeld gehalte aan VOS in verschillende steden. Voor benzeen bedraagt dit in Brussel, in de tuingemeten, 10; in Parijs, 14; in London, 14,9 en in Amsterdam, 8,9. Dit is toch wel verontrustend aangezien de cijfers niet sterk van elkaar verschillen, wetende dat men zich in Amsterdam veel meer met de fiets verplaatst.

Mevrouw Meurrens wijst erop dat er ongeveer 40 vluchtige organische stoffen worden gemeten.

De heer Alain Adriaens wenst te weten of er voor deze vervuilende stoffen een gradatieschaal bestaat.

Mevrouw Meurrens zegt dat dit niet het geval is en dat er een veertigtal VOS worden gemeten. Benzeen wordt altijd als referentie gehanteerd omdat deze stof de meest giftige is en de meest specifieke voor het verkeer.

De WGO zou weldra richtwaarden moeten bekendmaken en indexen van het vermogen om mutaties te veroorzaken.

Sedert 1996 werkt het BIM aan een databank over de uitstoot van vervuilende stoffen. Het doel bestaat erin terzake een planning en een allesomvattende aanpak vast te stellen. Als men een enkele stof aanpakt, mag men andere gevolgen niet uit het oog verliezen.

Sedert 1996 verzamelt het BIM gegevens en tracht het de verhoudingen vast te stellen tussen emissie en immissie van vervuilende stoffen.

Dank zij het Europees programma Corinair heeft men voor een scala vervuilende stoffen een inventaris kunnen opstellen van de uitstoot per sector. In het Brussels Gewest stelt het BIM de inventaris op voor deze stoffen.

Het spreekt vanzelf dat men, als men een beleid op ruimere schaal wil voeren, intergewestelijk en zelfs op Europees vlak overleg zal moeten plegen.

Het BIM is bijna klaar met de eerste fase van dit project, dat in 1996 op stapel is gezet. Deze stap bestond erin de gegevens te verzamelen. Het BIM werkt op dit ogenblik aan de gegevensbank en zal vervolgens de verhouding tussen emissie en immissie van vervuilende stoffen moeten vaststellen.

Voor het gamma in het Corinairprogramma vastgestelde stoffen, wordt een inventaris per sector opgesteld (industrie, wegverkeer...).

In sommige gevallen gebeurt de vaststelling "bij benadering", bijvoorbeeld voor de verontreiniging afkomstig van woningverwarming. In een bepaalde straat telt men het aantal woningen, wat overeenstemt met het aantal verwarmingsinstallaties. Aldus kan men de verontreiniging vaststellen.

A l'aide d'un transparent, Mme Meurrens montre les teneurs moyennes en COV dans différentes villes. Le benzène côté jardin à Bruxelles est de 2, à Paris de 4 et à Amsterdam de 4,6, tandis que le benzène côté rue à Bruxelles est de 10, à Paris de 14, à Londres de 14,9 et à Amsterdam de 8,9. Cela peut ne pas être rassurant dans la mesure où on se trouve dans les mêmes ordres de grandeur tout en sachant qu'à Amsterdam beaucoup plus de personnes se déplacent à vélo.

Mme Meurrens signale que plus ou moins 40 composants organiques volatils sont mesurés.

M. Alain Adriaens souhaite savoir s'il y a une échelle de gradation de ces polluants.

Mme Meurrens informe qu'il n'y en a pas. On mesure une quarantaine de COV. La référence est toujours le benzène parce que c'est le plus toxique et le plus spécifique au trafic.

L'OMS devrait donner prochainement des valeurs-guides et des indices de mutagénéité.

Depuis 1996, l'IBGE tente d'élaborer une banque de données sur l'émission des polluants dans l'air. L'objectif est de permettre une planification à ce niveau et de travailler de façon intégrée. On ne peut pas travailler de façon isolée sur un polluant sans provoquer d'autres inductions.

Depuis 1996, l'IBGE s'attache à rassembler les données et à établir des relations entre l'émission et l'immission des polluants.

Pour une série de polluants, le programme européen Corinair a permis d'élaborer un inventaire d'émissions par secteur. En Région bruxelloise, c'est l'Institut qui est chargé de faire un inventaire pour ces produits.

Il est évident que pour pouvoir mener une politique à plus grande échelle, il faut en venir à des échanges suprarégionaux et même européens.

Dans ce projet qui a été mis en route en 1996, l'IBGE a presque terminé la première étape qui consistait au rassemblement des données. L'Institut se concentre actuellement sur l'établissement de la base de données et devra ensuite élaborer la relation entre les émissions et les immissions de polluants.

L'inventaire de la série de produits Corinair est établi par secteur (industries, trafic, etc.).

Dans certains cas, les évaluations sont faites de manière "surfacique", par exemple en ce qui concerne la pollution causée par les chauffages au niveau domestique. On relève dans une rue le nombre d'habitations, qui correspond au nombre de chauffages. On peut ainsi avoir une évaluation

Voor de bedrijven kan men een en ander precies en plaatsgebonden vaststellen. Op het vlak van het verkeer zijn lineaire vaststellingen mogelijk per stuk weg en rekening houdend met de verkeersdrukke.

Het BIM heeft de gegevens als volgt onderverdeeld:

- energieverbruik;
- specifieke uitstoot;
- plaatsgebonden vaststellingen.

Mevrouw Meurrens wijst er ook op dat het BIM momenteel meer specifieke informatie verzamelt over de verdamping van vervuilende stoffen als gevolg van stilstaand verkeer of van geparkeerde voertuigen.

Wat de specifieke uitstoot van sommige bedrijven betreft, voert het BIM momenteel onderzoeken uit voor elke sector en per soort bedrijf (stomerij, carrosserie, drukkerij, benzine-station...).

Om modellen te kunnen opstellen en simulaties te kunnen houden, brengt het BIM de uitstoot in kaart. Mevrouw Meurrens toont een transparant met de geraamde CO-uitstoot. Dit visueel beeld laat toe te controleren of de ramingen correct zijn. Op dit ogenblik verzamelt het BIM deze gegevens voor zijn gestructureerde gegevensbank en om een simulatiemodel te kunnen opstellen om de stoffen in de lucht met de uitstoot in verband te kunnen brengen. Inzake informatie, heeft het BIM in 1990 de campagne "klare kijk op de lucht" in het leven geroepen. Elkeen die informatie wil kan een groen nummer draaien.

Het BIM heeft luchtvervuilingsindexen vastgesteld, gaande van 1 tot 10. Aan de hand van een transparant toont mevrouw Meurrens dat deze indexen voor heel 1996 tussen 3 en 4 liggen, erop wijzen dat de waarden voor de zomer hoger zijn als gevolg van ozonpieken.

Het BIM heeft ook verkeersindexen vastgesteld. Hierdoor kan men elkeen die zich in de stad verplaatst of die er woont sensibiliseren en tegelijk vaststellen in welke mate men met deze indexen rekening houdt.

Een andere transparant van mevrouw Meurrens heeft betrekking op het "air quality management model". Ze wijst erop dat het niet makkelijk is om op gewestelijk vlak te werken, te meer daar het Gewest soms over weinig actiemiddelen beschikt (de technische keuring van de voertuigen is bijvoorbeeld geen gewestelijke bevoegdheid). Op Europees vlak bestaat er een theoretisch model, waarmee de concentraties, de uitstoot en de verdamping worden gemeten. Het verspreidingsmodel moet het BIM de mogelijkheid bieden simulaties te houden. Ze attendeert er ten slotte ook nog op dat men sommige maatregelen moet plannen en dat men de kostprijs ervan moet ramen.

de la pollution. Ces évaluations peuvent être ponctuelles et géoréférenciées pour les entreprises et elles peuvent être des évaluations linéaires par tronçon de trafic en fonction des conditions de trafic.

L'IBGE a sous-traité les données en trois parties:

- la consommation énergétique;
- les émissions spécifiques;
- un travail de géoréférenciation.

Mme Meurrens signale également qu'actuellement l'Institut rassemble des informations plus spécifiques de l'évaporation des polluants provoquée par les véhicules à l'arrêt ou en stationnement.

En ce qui concerne les émissions spécifiques à certaines entreprises, l'IBGE est en train de mener des enquêtes sectorielles selon le type d'entreprise (nettoyage à sec, carrosserie, imprimerie, station-service, etc.).

Pour pouvoir élaborer des modèles et des simulations, l'IBGE reprend sur une carte les représentations des émissions. Au moyen d'un transparent, Mme Meurrens montre par exemple les émissions de CO qui ont été estimées. Cette représentation visuelle permet de vérifier si les estimations ont été faites correctement. Pour l'instant, l'IBGE rassemble ces données pour élaborer sa banque de données structurée et pour mettre au point un modèle de simulation qui permettra de relier les données dans l'atmosphère à ces émissions. En matière d'information, l'IBGE a mis sur pied l'opération "Transparence air" depuis 1990, qui est accessible grâce au numéro vert.

L'Institut a établi des indices de pollution de l'air qui vont de 1 à 10. Au moyen d'un transparent, Mme Meurrens indique que pour 1996 sur toute l'année on voit des indices de qualité de l'air entre 3 et 4 globalement avec en été des indices de qualité de l'air moins bons dûs aux pics d'ozone.

L'Institut a également constitué des indices de trafic. Ces indices permettent en fait de sensibiliser à la fois les gens qui se déplacent dans le milieu urbain ou qui y vivent et de constater dans quelle mesure les personnes sont sensibles à ces indices.

Mme Meurrens montre un transparent "Air quality management model". Elle souligne qu'il n'est pas facile de travailler au niveau d'une Région, d'autant moins que la Région a parfois peu de moyens d'actions (par exemple: le contrôle technique des véhicules n'est pas de compétence régionale). Un modèle théorique existe au niveau européen qui consiste à mesurer les concentrations, les émissions et la dispersion. Ce modèle de dispersion doit permettre à l'IBGE d'élaborer des simulations. Ensuite, il s'agit de planifier certaines mesures et d'en évaluer le coût.

Aan de hand van een transparant bewijst mevrouw Meurrens hoe ingewikkeld een en ander wel is. Als men de ozonconcentratie wil verminderen, dan moet men tegelijk de NO<sub>x</sub>- en VOS-problematiek aanpakken, anders zal men meer kwaad dan goed doen.

Deze noodzaak om een allesomvattend en transversaal beleid te voeren inzake luchtvervuiling komt ook tot uiting in de taakverdeling binnen het BIM. Bij de toekenning van een milieuvergunning, houdt de dienst voor de regelgevingen en de vergunningen ook rekening met de luchtvervuiling ten gevolge van uitstoot. Voor de in klassen ingedeelde installaties, kan de gewestelijke overheid maatregelen treffen wat de industriële en de specifieke uitstoot betreft. Ze heeft echter veel minder vat op de uitstoot van het verkeer. Terzake beperkt de regering zich tot de afgifte van vergunningen voor parkeergelegenheden. Mevrouw Meurrens wil hierop vooralsnog niet dieper ingaan.

De inspectie van het BIM speelt ook een belangrijke rol op het vlak van de controle van en het toezicht op de luchtverontreiniging. Deze dienst gaat na of de productnormen – een federale bevoegdheid – op gewestelijk vlak in acht genomen worden. Het BIM controleert ook de verwarmingsinstallateurs en houdt zich bezig met de opleiding in deze sector.

Het Instituut voert ook campagnes inzake milieuvriendelijke mobiliteit en spoort aan tot het opstellen van bedrijfsvervoerplannen.

Het BIM zorgt ook voor campagnes om de bevolking van een en ander bewust te maken en in te lichten.

## 2. Gedachtenwisseling

Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt of alle auto's met een katalysator zijn uitgerust en of men het gebruik ervan nog altijd aanbeveelt.

De volksvertegenwoordigster zegt dat de deskundige van het BIM erop gewezen heeft dat dieselloertuigen meer NO<sub>x</sub> uitstoten dan andere. Kan men dit meten?

Zij attendeert erop dat mevrouw Meurrens heeft gezegd dat er door het gebruik van loodvrije benzine meer benzeen wordt uitgestoten. Kan men dit probleem verhelpen?

De heer Alain Adriaens stelt vast dat er voor elke parameter zes tot acht meetposten worden ingeschakeld terwijl het BIM vijftien permanente meetpunten heeft.

Is het meetnetwerk van het BIM groot genoeg om een correct beeld te krijgen van de luchtvervuiling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

De spreker wenst ook de ozonproblematiek te berde te brengen. Ozon is immers een van de meest gezondheids-

Au moyen d'un transparent, Mme Meurrens met l'accent sur la complexité des choses: pour diminuer l'ozone, il ne s'agit pas de travailler sur un paramètre isolé, on risquerait de faire pire que bien. Il s'agit de diminuer à la fois les NO<sub>x</sub> et les COV.

Cette nécessité de mener une politique intégrée et transversale en matière de pollution de l'air se reflète dans la division des tâches au sein de l'IBGE. Lorsque le département des réglementations et autorisations examine les conditions d'octroi d'un permis d'environnement, il travaille également les données de la pollution de l'air par les émissions, .... Le pouvoir politique a un moyen d'action au niveau des installations classées pour les émissions industrielles et les émissions spécifiques. Là où le pouvoir régional a moins de pouvoir d'action, c'est au niveau des émissions dues au trafic. Dans ce domaine, le gouvernement se borne à la délivrance des permis pour les parkings. Mme Meurrens ne souhaite pas s'étendre sur le sujet en ce lieu.

Enfin, la division Inspectorat de l'Institut joue également un rôle de contrôle et de surveillance en matière de pollution de l'air. L'Inspectorat vérifie que les normes de produits, compétence demeurée fédérale, soient respectées au niveau régional. L'Institut exerce également un contrôle sur les chauffagistes et assure une formation dans ce secteur.

Par ailleurs, l'Institut mène des campagnes d'écomobilité et incite à l'élaboration de plans de déplacements d'entreprises.

L'Institut mène également des campagnes d'action de sensibilisation et d'information des habitants.

## 2. Echange de vues

Mme Béatrice Fraiteur se demande d'une part si toutes les voitures sont équipées de pots catalytiques et si ces pots catalytiques sont encore recommandés.

D'autre part, la députée relève que l'expert de l'IBGE a souligné que les véhicules diesel ont des émissions plus importantes de NO<sub>x</sub>. Des mesures sont-elles envisageables?

Enfin, Mme Meurrens a informé les commissaires que du fait de l'utilisation d'essence sans plomb, on a augmenté les émissions de benzène. Existe-t-il une solution à ce problème?

M. Alain Adriaens constate que par paramètre mesuré, six à huit stations de mesures sont reprises alors que l'IBGE dispose d'une quinzaine de lieux permanents de mesures.

Le réseau de mesures dont dispose l'IBGE est-il bien suffisant pour avoir une évaluation correcte de la pollution de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale?

Le commissaire souhaite également aborder la problématique de l'ozone qui est un des polluants les plus

bedreigende stoffen. Men zegt altijd dat het moeilijk is om bij piekmomenten metingen uit te voeren omdat men, als men de uitstoot van vervuilende stoffen stopt, tegelijk de afbraak van ozon tegenhoudt en er dus geen regulerend effect is. Hij wil hierover meer duidelijkheid.

Aan de hand van dagelijkse diagrammen heeft mevrouw Meurrens duidelijk aangetoond dat er ozonpieken zijn als het verkeer het drukst is én als er veel zon is. De spreker wenst een wetenschappelijk gestaafd antwoord op de vraag of de ozonconcentratie aanzienlijk zou verminderen als men alle verkeer op die momenten zou verbieden.

In de tunnels van het Brussels Gewest heerst enorme luchtvervuiling. Pakken het BIM en het BUV dit probleem gezamenlijk aan? Worden de normen van de gewestelijke regelgeving werkelijk in acht genomen of daarentegen overschreden?

De spreker wijst erop dat we terzake met een ernstig volksgezondheidsprobleem geconfronteerd worden. Hij herinnert zich dat de toenmalige minister belast met verkeer, de heer Thys, verklaard heeft dat elkeen die van zijn schoonmoeder wilde verlost zijn, haar dagelijks tweemaal door de Leopold II-tunnel diende te sturen. In deze tunnel is de luchtvervuiling immers tien keer intenser dan die in heel het Brussels Gewest.

De volksvertegenwoordiger wenst ten slotte te weten hoe het BIM de algemene vervuilingindexen opstelt. Betreft het een gemiddelde van drie vervuilende stoffen, namelijk SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> en O<sub>3</sub>? Of is het feit dat een van die drie stoffen de normen overschrijdt determinerend voor de index?

Deze algemene index lijkt bovendien een prachtig hulpmiddel om de bevolking te sensibiliseren en in te lichten. De fractie waartoe de spreker behoort, heeft een voorstel van ordonnantie ingediend dat de bekendmaking van deze algemene index van de luchtvervuiling via de media regelt. De spreker herinnert ook nog aan het beleid dat in Parijs wordt gevoerd (AirParif), dat een mooi staaltje is van sensibilisering en voorlichting van de bevolking, waarbij ook de geschreven pers wordt ingeschakeld.

Zou het BIM met de media kunnen onderhandelen over het bekendmaken van deze indexen?

De heer Mahfoud Romdhani komt terug op het transparant over de luchtvervuiling in Brussel, Parijs, Londen en Amsterdam. Het verbaast hem dat de lucht in Amsterdam vuiler zou zijn dan in Brussel. Bestaat er hiervoor een verklaring?

Mevrouw Guillaume-Vanderroost vraagt welke respons het werk van het BIM op Europees vlak krijgt.

Wat doet de Europese Commissie met de informatie van de drie Belgische gewesten?

nocifs pour la santé. On affirme toujours qu'il est difficile de prendre des mesures contre l'ozone en cas de pics car si on arrête l'émission des polluants, on arrête également la destruction de l'ozone et dès lors on n'aura pas d'effet régulateur. Il souhaite vérifier la véracité de cette affirmation.

Mme Meurrens a clairement indiqué sur les diagrammes journaliers que les pics d'ozone se manifestaient lorsque le trafic était le plus dense et simultanément le rayonnement solaire était le plus important. Le commissaire souhaite avoir une réponse scientifique à la question de voir si en arrêtant le trafic à ce moment-là on pourrait avoir une amélioration sensible de l'ozone?

Quant à la pollution de l'air dans les tunnels, elle est très élevée en Région bruxelloise. Cette problématique est-elle cogérée par l'IBGE et l'AED? D'autre part, les normes établies par la législation régionale sont-elles réellement respectées ou, au contraire, dépassées?

Le commissaire tient à souligner qu'il s'agit là d'un problème de santé publique grave. Il se souvient que lorsque le ministre Thys était encore compétent pour les communications, il affirmait que pour se débarrasser de sa belle-mère, il suffisait de l'envoyer deux fois par jour dans le tunnel Léopold II. Il faut savoir qu'on atteint dans ce tunnel-là des pollutions dix fois supérieures à ce qu'on a dans l'air ambiant en Région bruxelloise.

Enfin, le député souhaite savoir comment l'Institut élabore les indices globaux de pollution. Est-ce une moyenne entre les trois polluants principaux: SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> et O<sub>3</sub> ou est-ce le dépassement des normes d'un de ces trois polluants qui détermine la qualité de l'indice?

Cet indice global semble par ailleurs un excellent outil de sensibilisation et d'information de la population. Le groupe du commissaire a déposé une proposition d'ordonnance qui devrait permettre de réglementer la publication dans les médias de cet indice global de pollution de l'air. Le commissaire souligne la politique menée à Paris (AirParif) qui est une excellente politique de sensibilisation et d'information, y compris dans la presse écrite.

L'Institut ne pourrait-il pas négocier la publication de ces indices avec un certain nombre de médias?

M. Mahfoudh Romdhani est surpris d'apprendre à l'aide du transparent comparatif entre la pollution de l'air à Bruxelles, à Paris, à Londres et à Amsterdam, qu'Amsterdam serait plus polluée que Bruxelles. Quels sont les facteurs qui expliquent cette situation?

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost se demande quel est l'écho au niveau européen du travail mené par l'IBGE.

Comment les informations en provenance des trois Régions belges sont-elles intégrées au niveau de la Commission européenne?

De heer François Roelants du Vivier meent in dit opzicht dat het interessant zou zijn te weten wat de plaats is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het comité van deskundigen bij de DG XI. Zijn wij goed vertegenwoordigd?

De gewestelijke wetgever wordt vaak betrokken bij de omzetting van het Europees recht in het gewestelijk recht. Kan het Brussels Instituut voor Milieubeheer op afdoende wijze te kennen geven wat de specifieke stedelijke kenmerken zijn van ons gewest bij de totstandkoming van de ontwerpen van Europese regelgeving?

Het commissielid geeft te kennen dat de verbrandingsinstallatie van Neder-Over-Heembeek weldra een lagere uitstoot van verontreinigende stoffen in de lucht zal hebben door de ingebruikname van de installatie voor het zuiveren van de rookgassen. Kan Mevr. Meurrens zeggen in welke mate het autoverkeer bijdraagt tot de toename van de uitstoot van verontreinigende stoffen?

Mevr. Meurrens heeft te kennen gegeven dat de katalysatoren in een stadsmilieu weinig efficiënt zijn. In zijn geheel bekeken is die maatregel echter wel efficiënt. Toen de kwestie van de katalysatoren aan de orde was, rees er een conflict tussen de voorstanders van de katalysatoren en de voorstanders van schone motoren. Zelfs als het BIM de schone motoren de beste oplossing vond, dient gezegd dat de voorstanders van de katalysatoren het pleit gewonnen hebben door te lobbyen.

Alle wagens zijn nog niet met katalysatoren uitgerust. Dit is het geval met de nieuwe maar niet met de oude.

Er moet nog gesleuteld worden aan de dieselmotoren die vervuilen door de uitstoot van zeer giftige partikels. De technologie van benzinemotoren kan niet veel meer worden verbeterd in het kader van de best beschikbare technologie voor het milieu.

De heer François Roelants du Vivier wijst op de recente initiatieven van de Europese Commissie in dat verband.

Mevrouw Meurrens bevestigt dat het probleem van het benzeen op Europees niveau wordt bestudeerd. Er wordt onderzoek gedaan naar alternatieve brandstoffen (Petrofina doen onderzoek op dit vlak).

Langzaam maar zeker worden er inspanningen gedaan om de verontreiniging te verminderen, bijvoorbeeld om de vervuiling door de verdamping aan de benzinepompen te verminderen, enz.

In verband met het aantal meetstations voor de luchtverontreiniging in het Brussels Gewest is het duidelijk dat men met voor- en nadelen rekening moet houden in verband met de hoge kosten van die stations en het ideaal dat de wetenschapslui nastreven. Het BIM tracht meer te analyseren per

M. François Roelants du Vivier renchérit dans le même sens: il serait intéressant de connaître la place de la Région bruxelloise dans le comité d'experts auprès de la DG XI. Sommes-nous bien représentés?

Le législateur régional intervient souvent dans la transposition du droit européen en droit régional. L'Institut bruxellois de gestion de l'environnement peut-il faire entendre correctement la spécificité urbaine de notre Région dans l'élaboration des projets de droit européen?

Le commissaire signale que l'incinérateur de Neder-over-Heembeek va connaître très prochainement une diminution de ses émissions de polluants dans l'air grâce au lavage des fumées. Mme Meurrens a-t-elle une idée de l'augmentation proportionnelle de l'émission de polluants par le trafic automobile dans ce cadre-là?

En ce qui concerne les pots catalytiques, Mme Meurrens a abordé sa relativement faible efficacité en milieu urbain. Au niveau global, cette mesure est cependant efficace. A l'époque où on a abordé la question des pots catalytiques, il y avait un conflit entre les promoteurs des pots catalytiques et les promoteurs des moteurs propres. Même si pour l'IBGE les moteurs propres auraient été la meilleure solution, il faut savoir que le lobbying a permis de faire gagner les défenseurs des pots catalytiques.

Toutes les voitures ne sont pas encore équipées de pots catalytiques; les nouveaux véhicules en sont équipés d'office mais pas les anciens.

Des améliorations restent à faire pour les moteurs diesel qui polluent principalement par l'émission de particules très toxiques. Quant aux moteurs à essence, il n'y a plus grand-chose à faire pour en améliorer la technologie au niveau des meilleures technologies disponibles en matière d'environnement.

M. François Roelants du Vivier souligne les initiatives récentes de la Commission européenne sur ce point.

Mme Meurrens confirme que le problème du benzène est étudié au niveau européen. Des alternatives de combustibles sont à l'état de recherche (Petrofina mène une campagne de recherche et développement sur ce point).

Lentement mais sûrement, d'autres efforts sont menés pour diminuer la pollution à ce niveau; par exemple, au niveau de l'approvisionnement en essence à la station-service pour diminuer la pollution par évaporation, etc.

Quant au nombre de stations de mesures de la pollution de l'air en Région bruxelloise, il est évident qu'il convient de faire la part des choses entre le coût important de ces stations et l'idéal souhaité par les scientifiques. L'IBGE tente d'augmenter les polluants analysés par station et d'avoir des

station en wij meer stations krijgen. Mevr. Meurrens geeft te kennen dat Tractebel een meetstation heeft geïnstalleerd bij zijn centrale van Drogenbos. Het BIM heeft nog geen cijfergegevens gekregen over deze plek.

Het BIM tracht een bijkomend meetstation te krijgen in het kader van de kwestie van de parkeergarage van het Europees Parlement in het D3-gebouw. Dit bijkomend station zou in de Belliardstraat worden opgesteld.

Mevr. Meurrens geeft toe dat het moeilijk is isoconcentratiekaarten te maken van verontreinigende stoffen met het aantal bestaande meetstations. Zij zegt dat de Europese Commissie in 1994 aan het BIM subsidies heeft gegeven om honderd metingen uit te voeren met een verplaatsbaar laboratorium van het BIM. Het instituut onderhandelt op dit ogenblik met de DG XI om subsidies te verkrijgen voor 1998 om een isoconcentratiekaart te kunnen opstellen voor benzeen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het instituut zoekt andere oplossingen om het tekort aan meetstations op te vangen. Zij wijst er voorts op dat het hoofdstedelijk gewest in vergelijking met andere Europese steden een groot aantal meetstations heeft. Thans maakt het instituut een bestek op om het benzeen doorlopend te kunnen meten. Het tracht het maximum te doen en geleidelijk aan te evolueren naargelang van de beschikbare budgetten.

Mevr. Meurrens zegt in verband met de meting van het ozon in crisisgevallen dat andere landen hebben getracht het probleem te onderzoeken en na te gaan of de emissie zich verplaatst of vermindert als het verkeer wordt stilgelegd bij sterke zonnestraling. De resultaten van die studies zijn niet afdoende.

Mevr. Meurrens wenst de nadruk te leggen op het verschil tussen het wetenschappelijk werk en de politieke wil om snel te handelen, vooral in noodsituaties.

Ozon is een uiterst zorgwekkend probleem. Men moet trachten het probleem te benaderen naargelang van de bron van de vervuiling. Als wetenschapper wijst Mevr. Meurrens erop dat er moet worden opgetreden, zij het niet overhaast. Op middellange en lange termijn moet er een globaal beleid worden opgezet op een hoger beleidsniveau. Zij wijst er voorts op dat, zo men het verkeer op zeker ogenblik en op een bepaalde plaats stillet, bijvoorbeeld in de steden, de gevolgen voor de ozonconcentraties pas vijf dagen later waar te nemen zijn. Men moet weten dat de pollutanten en de gassen zich verspreiden.

De wetgeving schrijft in verband met de verontreiniging in de tunnels voor dat zowel de tijd dat de verontreiniging in de tunnels blijft als de concentraties van verontreinigende stoffen moeten worden gemeten.

Het instituut heeft sedert twee jaar aandacht besteed aan de uitrusting van de tunnels voor de meetstations. Resultaten ontbreken vooralsnog. Het instituut zal weldra resul-

stations complémentaires. Mme Meurrens signale que Tractebel a installé une station de mesure à sa centrale de Drogenbos; l'IBGE n'a pas encore obtenu de résultats mesurés à cet endroit.

L'IBGE tente d'obtenir une station de mesures complémentaire suite à la problématique du parking du Parlement européen au bâtiment D3; cette station complémentaire serait située rue Belliard.

Mme Meurrens reconnaît qu'il est difficile d'élaborer des cartes d'isoconcentration de polluants avec le nombre de stations de mesures actuelles. Elle signale qu'en 1994 la Commission européenne avait fourni un subside à l'IBGE pour effectuer cent points de mesures avec le laboratoire mobile de l'IBGE. L'Institut est actuellement en négociation avec la DG XI pour avoir un subside pour 1998 de manière à élaborer une carte d'isoconcentration pour le benzène dans la Région de Bruxelles-Capitale. L'Institut recherche des palliatifs pour combler le manque de stations de mesures. Elle souligne par ailleurs que par rapport à d'autres villes européennes, la Région de Bruxelles-Capitale jouit d'un nombre de stations de mesures important. Actuellement, l'Institut élabore un cahier de charges pour permettre de mesurer le benzène de manière continue. L'Institut tente de faire le maximum et d'évoluer petit à petit en la matière selon les budgets disponibles.

Quant à la mesure de l'ozone en cas de crise, Mme Meurrens signale que d'autres pays ont tenté d'étudier la problématique en examinant si, en cas d'arrêt du trafic en période de rayonnement solaire important, l'émission était décalée ou avait diminué. Les résultats de ces études ne sont pas probants.

Mme Meurrens souhaite mettre l'accent sur la différence entre le travail scientifique et la volonté du politique qui souhaite agir rapidement, particulièrement en temps de crise.

L'ozone est un problème extrêmement préoccupant. Il faut tenter de l'aborder en fonction des sources: le trafic et les autres sources. En tant que scientifique, Mme Meurrens souligne qu'il faut agir, mais pas dans la précipitation, l'urgence. Il convient d'élaborer une politique globale à moyen et long termes et au niveau suprarégional. Elle signale par ailleurs que si on arrête le trafic à un moment donné à un endroit donné, par exemple en milieu urbain, les répercussions sur l'ozone auront lieu cinq jours après. Il faut savoir que les polluants de proximité et les polluants gazeux diffusent.

Quant à la pollution des tunnels, la législation prévoit de mesurer à la fois le temps de séjour dans le tunnel et les concentrations des polluants.

L'Institut a travaillé au niveau de l'équipement des tunnels pour les stations de mesures depuis deux ans; on n'a pas encore de résultat. Quant au comptage du trafic et au calcul

taten hebben over de verkeerstelling en de berekening van de tijd dat de verontreiniging blijft hangen.

De volksvertegenwoordiger die de vraag had gesteld, wenst te weten of dit werk door het BIM wordt uitgevoerd.

Mevr. Meurrens zegt dat dit niet het geval is. Dit is een taak van het BUV.

De volksvertegenwoordiger wenst meer te weten over de samenwerking tussen het BIM en het BUV in dit verband.

Mevr. Meurrens geeft toe dat de samenwerking moeilijk verloopt in zoverre de administratieve verantwoordelijke de dienst verlaten heeft. Administratieve rompslomp vertraagt het werk.

De medewerker van de minister wijst erop dat er samenwerking is met het BUV want het BIM heeft de technische gegevens bepaald voor de opvangapparaten en het BUV dat de tunnels beheert heeft hiermee rekening gehouden.

De heer François Roelants du Vivier wenst te weten of het BUV de offerteaanvraag al heeft uitgeschreven.

De medewerker van de minister meent dat het BUV de offerteaanvraag al heeft uitgeschreven. Hij geeft evenwel toe dat er door de vervanging van de verantwoordelijke vertraging is bij de administratieve afhandeling in het BUV. Het probleem zou dit jaar moeten worden geregeld omdat de begrotingen voor 1997 zijn goedgekeurd.

De volksvertegenwoordiger die het probleem van de tunnels aan de orde heeft gesteld vraagt of het BIM studies heeft uitgevoerd zoals het IHE aan het eind van de jaren 80 placht te doen in de Brusselse tunnels.

Mevr. Meurrens geeft toe dat het BIM geen dergelijke proeven meer doet. Om dergelijke metingen uit te voeren moet er een partnerschapsovereenkomst gesloten worden met het BUV dat de tunnels beheert. Dit is voor het ogenblik niet gemakkelijk.

Mevr. Beatrice Fraiteur vraagt zich af of de ventilatie van de tunnels is verbeterd. Als ze zich goed herinnert voorzag de gewestbegroting voor 1997 in een stijging van de kredieten voor de luchtventilatie in de tunnels.

Mevr. Meurrens preciseert dat het niet om de begroting van leefmilieu maar om de begroting van afdeling 12 ging. Zij benadrukt voorts dat men niet zo negatief mag staan tegenover het probleem van de tunnels. Men moet beseffen dat de gegevens die zijn gepubliceerd over de luchtverontreiniging in de tunnels het probleem onder de aandacht hebben gebracht en dat nieuwe ventilatietechnieken worden overwogen voor de tunnels, onder meer in de Kortenberg-tunnel. Het instituut geeft hierover advies.

du temps de séjour, l'Institut aura prochainement des résultats.

Le député, qui avait posé la question, souhaite savoir si ce travail est effectué par l'IBGE.

Mme Meurrens répond par la négative; cela relève des compétences de l'AED.

Le député souhaite connaître l'état de la collaboration de l'IBGE avec l'AED sur ce point.

Mme Meurrens reconnaît que la collaboration est difficile dans le sens où le responsable administratif qui s'occupait de ces dossiers a quitté le service. Certaines lourdeurs administratives ralentissent le travail.

Le collaborateur du ministre souligne qu'il y a cependant une collaboration avec l'AED car c'est l'IBGE qui a déterminé les données techniques du capteur et l'AED, le gestionnaire des tunnels, en a tenu compte.

M. François Roelants du Vivier souhaite savoir si l'appel d'offres a déjà été lancé par l'AED?

Le collaborateur du ministre pense que l'appel d'offres a été lancé par l'AED. Il reconnaît toutefois qu'il y a un retard administratif au niveau de l'AED de par le changement de responsable du service. Le problème devrait être réglé cette année étant donné que les budgets ont été votés pour 1997.

Le député qui avait abordé la problématique des tunnels demande si l'IBGE a refait des études telles que celles qui avaient été menées par l'IHE à la fin des années 80 dans les tunnels bruxellois.

Mme Meurrens reconnaît que l'IBGE n'a plus fait ce genre de captage. Pour pouvoir faire ce genre de mesures, il faut un partenariat avec le gestionnaire des tunnels, l'AED, ce qui pour le moment n'est pas très facile. L'IBGE aurait préféré avoir des stations fixes de mesures dans les tunnels.

Mme Béatrice Fraiteur se demande si la ventilation des tunnels a été améliorée. Si elle se souvient bien, le budget régional de 1997 prévoyait une augmentation des crédits ventilation des tunnels.

Mme Meurrens précise qu'il ne s'agit pas du budget de l'environnement mais bien du budget de la division 12. Elle souligne par ailleurs qu'il ne faut pas être si négatif par rapport à la problématique des tunnels. Il faut se rendre compte que les données qui ont été publiées sur la pollution de l'air dans les tunnels ont permis une prise de conscience de la problématique et de nouvelles conceptions des tunnels sont envisagées au niveau de la ventilation, entre autres au niveau du tunnel du Cortenberg. L'Institut donne son avis en la matière.



Men moet ook rekening houden met de dwarsverbanden tussen de beleidsterreinen want sommigen zouden het probleem van de geluidsoverlast op de kleine ring willen oplossen door die ring te overdekken maar het BIM kant zich hiertegen omdat hierdoor de luchtvervuiling zou toenemen en het energieverbruik zou toenemen met krachtige ventilatoren in de tunnels. Op alle vlakken moet een consequent beleid worden gevoerd.

De heer Adriaens wenst te weten welke maatregelen zullen worden genomen in de tunnel onder de Hallepoort.

Mevr. Meurrens zegt dat er sprake van is om een scheidingmuur te bouwen. Zij zegt dat het zeer moeilijk is om op die plaats metingen te doen.

Mevr. Meurrens zegt dat het instituut veel aandacht heeft besteed aan de vervuilingindexcijfers en getracht heeft om die te vulgariseren omdat het nogal moeilijke informatie is. Voor het gezondheidsindexcijfer stond het AirParifindexcijfer model. Daarin wordt immers rekening gehouden met de SO<sub>2</sub>-, NO<sub>2</sub>- en ozonconcentraties en die index wordt bepaald aan de hand van de Europese richtwaarden.

Aangezien men voor de NO<sub>2</sub> ver af is van de richtwaarden, men voor SO<sub>2</sub> de richtwaarden benadert in de winter is deze globale index nagenoeg een ozonindex.

Mevr. Meurrens benadrukt dat dit indexcijfer niet voldoet in de steden omdat men hiermee het gedrag van de mensen niet kan veranderen. Het probleem wordt immers verdoezeld omdat deze index de facto beperkt is tot een ozonindex die afhangt van de weersgesteldheid.

Daarom geeft het BIM de voorkeur aan een verkeersindex die steunt op de verontreinigende stoffen die verspreid worden door het verkeer. Het zou beter zijn om deze cijfers aan het publiek te melden. Deze verkeersindex is opgesteld door het instituut en is aan de Europese instanties voorgesteld.

Mevr. Meurrens zegt dat het instituut de gezondheidsindex-ozonindex bekendmaakt maar dat bepaalde media, waaronder Le Soir, die niet willen bekendmaken.

De heer François Roelants du Vivier vraagt of Le Soir gezegd heeft waarom.

Mevr. Meurrens zegt dat de krant geen redenen heeft opgegeven. Zij zegt evenwel dat de Franse kranten 's avonds verschijnen en dat de Belgische 's morgens verschijnen. Het is dus moeilijk om de informatie mede te delen. Mevr. Meurrens zegt dat deze indexen door TV Brussel worden bekendgemaakt sedert het BIM met de campagne begonnen is.

De volksvertegenwoordiger wenst te weten waarom Télé Bruxelles dit niet doet.

Il faut cependant tenir compte de la transversalité des politiques car d'aucuns voudraient par exemple résoudre le problème de bruit sur la Petite Ceinture en la recouvrant, là l'IBGE met le holà car ce serait augmenter d'une part la pollution de l'air et augmenter la consommation énergétique avec les ventilateurs puissants qui doivent être installés dans les tunnels. Il faut mener des politiques conséquentes à tous les niveaux.

M. Alain Adriaens souhaite connaître les mesures qui seront prises au niveau du tunnel de la Porte de Hal.

Mme Meurrens signale qu'il est question de construire un mur de séparation. Elle souligne toutefois qu'il est très difficile d'effectuer des mesures à cet endroit.

En ce qui concerne les indices de pollution, Mme Meurrens informe que l'Institut a beaucoup travaillé ces indices et a tenté de les vulgariser car il s'agit d'informations assez ardues. En fait, l'indice santé est copié sur l'indice AirParif. Il reprend en effet les concentrations en SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> et ozone et est déterminé par rapport aux valeurs-guides européennes.

Etant donné qu'au niveau du NO<sub>2</sub> on se trouve loin des valeurs-guides, du SO<sub>2</sub> on approche les valeurs-guides en hiver, cet indice global est pratiquement un indice ozone.

Mme Meurrens souligne que cet indice est peu satisfaisant en milieu urbain car il ne permet pas de modifier le comportement des gens. Le problème est en effet masqué car, comme cet indice est de facto réduit à un indice ozone, il est lié à la météorologie.

C'est pourquoi l'IBGE préfère l'indice trafic, qui lui est basé sur les polluants du trafic. Il serait plus intéressant de communiquer cet indice au public. Cet indice trafic est un indice élaboré par l'Institut et qui a été présenté au niveau européen.

Quant au problème de la diffusion de l'indice santé - l'indice ozone - Mme Meurrens signale que cet indice est communiqué par l'Institut mais certains médias, dont Le Soir, ont refusé de le diffuser.

M. François Roelants du Vivier demande si Le Soir a motivé sa décision.

Mme Meurrens répond par la négative. Elle signale toutefois que les journaux français paraissent le soir tandis que les journaux belges paraissent le matin. Il y a dès lors une difficulté de communication. Mme Meurrens signale que depuis que l'IBGE a mené une campagne, ces indices sont publiés par TV Brussel.

Le député souhaite savoir pourquoi Télé Bruxelles ne fait pas de même.

Volgens Mevr. Meurrens meende het BIM dat Télé Bruxelles zou reageren. Misschien is het tijdstip niet geschikt. Zij herinnert zich dat Télé Bruxelles tijdens een nieuwsuitzending bericht had dat de ozongehalten ongunstig waren in het Brusselse gewest terwijl het regende. Dit komt doordat er een tijdsverschil is tussen het ogenblik van de opname van de berichtgeving en het ogenblik waarop de kijkers het nieuws vernemen. Sedert de campagne "Rijden en gassen vermijden" berichten Radio Bruxelles-Capitale en TV Brussel over deze indexen temeer daar het Brussels Instituut voor Milieubeheer deze indexen berekent tot 16 uur opdat ze zo correct mogelijk zouden zijn op het ogenblik dat de luisteraar of de kijker de berichten te horen krijgt.

Mevr. Meurrens geeft toe dat deze index moet worden verbeterd met het oog op een betere berichtgeving aan het publiek. Deze index varieert thans van 1 tot 10, met dien verstande dat 10 de slechtste toestand is.

De heer François Roelants du Vivier wijst erop dat TV-Brussel deze index mededeelt, zij het niet met die schaal maar met een vermelding (goed, middelmatig of slecht) met tussenschalen.

Het BIM maakt voorts werk van informatiepalen over de luchtverontreiniging. Volgend jaar organiseert het Instituut voor Natuurwetenschappen een grote tentoonstelling over de duurzame ontwikkeling en het BIM werkt met dit instituut samen met het oog op het installeren van paaltjes met informatie over de luchtvervuiling.

Mevr. Meurrens zegt dat zij over enkele dagen een vergadering heeft om met de bevoegde instanties in Londen en Madrid na te gaan of soortgelijke indexen over de luchtverontreiniging kunnen worden bekendgemaakt.

Op de vraag of Amsterdam meer vervuild is dan Brussel zegt Mevr. Meurrens dat men de gegevens die zij bezorgd heeft moet relativiseren want in andere documenten zijn andere cijfers gepubliceerd. Men moet zien waarmee rekening wordt gehouden: het stadscentrum of Amsterdam en de rand. Dit geeft niet dezelfde indexen. Alles hangt tevens af van de plaatsen en van de meetstations. Het klopt dat er in Amsterdam nog veel vervuiling is ten gevolge van het verkeer hoewel er alternatieven zijn op het vlak van de mobiliteit.

De heer François Roelants du Vivier wijst erop dat de politieke en geografische grenzen van het hoofdstedelijk gewest niet precies afgebakend zijn terwijl dat niet het geval is in andere steden.

Mevr. Meurrens meent dat het BIM eveneens onderzoek moet verrichten over de invloed van de ring op de kwaliteit van de lucht in Brussel. Zij geeft toe dat er meer emissies ten gevolge van het verkeer zullen zijn zodra de rookzuiveringsinstallatie van de verbrandingsinstallatie efficiënt zal werken. Men moet beseffen dat het verkeer een grote rol vervult in de luchtvervuiling omdat de nijverheid in Brussel nagenoeg verdwenen is.

Mme Meurrens signaleert dat l'IBGE a cru que Télé Bruxelles allait réagir. Elle peut difficilement comprendre sauf que peut-être les moments sont inadéquats. Elle se souvient que, lors d'un journal, Télé Bruxelles a affirmé que les taux d'ozone étaient mauvais dans la Région bruxelloise alors qu'il pleuvait. Cela est dû au décalage entre les nouvelles et le moment où les téléspectateurs les captent. Mais depuis la campagne "Rouler sans gazer" Radio Bruxelles-Capitale et TV Brussel diffusent ces indices d'autant plus que l'Institut bruxellois de la gestion de l'environnement fait l'effort de calculer ces indices jusque 16 heures pour qu'ils soient le plus correct possible au moment où l'auditeur ou le téléspectateur reçoit les nouvelles.

Mme Meurrens reconnaît que cet indice doit être amélioré en vue d'une meilleure communication avec le public. Cet indice va actuellement de 1 à 10, le 10 étant la situation la plus mauvaise.

M. François Roelants du Vivier souligne que TV Brussel communique cet indice, non pas avec cette échelle-là mais par un qualificatif (indice bon, moyen ou médiocre), avec des échelles intermédiaires.

L'IBGE travaille par ailleurs à des bornes d'information du public quant à la pollution de l'air. L'année prochaine, l'Institut des sciences naturelles organise une grande exposition sur le développement durable et l'IBGE travaille avec cet Institut pour la mise sur pied de bornes indicatrices de la pollution de l'air.

Mme Meurrens signale que dans quelques jours, elle aura une réunion pour pouvoir examiner avec les autorités de Londres et de Madrid, la diffusion d'indices semblables en matière de pollution de l'air.

Quant à la question de savoir si Amsterdam est réellement une ville plus polluée que Bruxelles, Mme Meurrens signale qu'il faut relativiser les données qu'elle a pu montrer car d'autres chiffres sont publiés dans d'autres documents. Il faut voir ce qui est pris en considération: est-ce le centre-ville ou est-ce Amsterdam plus la périphérie? Cela ne donne pas les mêmes indices. Tout dépend également des lieux et des stations de mesures. Il est cependant vrai qu'à Amsterdam il y a encore beaucoup de pollution due au trafic alors que des alternatives sont développées en matière de mobilité.

M. François Roelants du Vivier souligne que les limites politiques et géographiques de la Région de Bruxelles-Capitale sont très précisément délimitées alors que ce n'est pas le cas dans d'autres villes.

Mme Meurrens estime que l'IBGE doit également étudier l'influence du ring sur la qualité de l'air à Bruxelles. Elle reconnaît qu'une fois que l'incinérateur aura son système performant de lavage des fumées, on aura encore beaucoup plus d'émissions dues au trafic. Il convient de se rendre compte que si le trafic joue un tel rôle dans la pollution de l'air, c'est également parce que l'industrie a quasiment disparu de la scène bruxelloise.

In verband met de weerklank van de werken van het BIM op Europees niveau wil Mevr. Meurrens erop wijzen dat het instituut grote vermaardheid geniet in België maar tevens in Europa. Mevr. Meurrens zegt dat de DG XI vindt dat België uitstekende deskundigen heeft. Zij zegt dat de Belgische deskundigen in vrijwel alle werkgroepen voor de richtlijnen en Brussel is ruim vertegenwoordigd in die groepen.

IRCEL is een intergewestelijke cel die is opgericht door teams van wetenschapslui van de drie Gewesten.

Mevr. Meurrens is ervan overtuigd dat het instituut veel invloed heeft in milieuaangelegenheden in steden. Zij verwijst naar de werkgroep over koolmonoxide waar België vertegenwoordigd wordt door de Brusselse deskundige.

Het instituut wordt vaak als pilootinstelling aangewezen voor de berekening van bepaalde indexen en om methodes uit te werken.

De heer François Roelants du Vivier vraagt zich af of de verkeersindex die door het BIM is uitgewerkt niet zou kunnen worden veralgemeend in de Europese steden.

Mevr. Meurrens zegt dat deze index is voorgesteld op een vergadering van de Europese regio's en dat hierover een vergadering zal worden georganiseerd met Londen en Madrid in de loop van deze week. Zij preciseert evenwel dat het instituut die index onlangs heeft uitgewerkt en die eerst in het Brussels Gewest wil uittesten.

Mevr. Marie Nagy verwijst opnieuw naar de problemen die het BIM ondervindt om de luchtverontreinigingsindexen bekend te maken. Het commissielid zegt dat de grote kranten in de derde wereld sedert tien tot vijftien jaar vervuilingindexen bekendmaken naast de weerberichten van de dag. Waarom kan dit niet in Brussel?

De volksvertegenwoordiger wenst voorts te weten wat het verband is tussen de metingen van het BIM en de epidemiologische waarnemingen waarvoor de minister van volksgezondheid bevoegd is.

In dit verband vraagt Mevr. Marie Nagy zich af of het BIM bijzondere informatie heeft over de meting van de gechloroerde organische verbindingen en de dioxines afkomstig van de rook van de verbrandingsinstallatie.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat, telkens men de federale minister van volksgezondheid ondervraagt over de epidemiologische gevolgen van de luchtvervuiling, hij in zijn antwoord telkens verwijst naar hetzelfde belangrijke onderzoek. Er lijkt geen bijzonder verband te bestaan tussen de milieumetingen gedaan door een instituut zoals het BIM en de epidemiologische bewaking van de bevolking.

En ce qui concerne la répercussion des travaux de l'IBGE au niveau européen, Mme Meurrens tient à souligner que l'Institut est très bien reconnu non seulement au niveau belge mais également au niveau européen. Mme Meurrens signale que la DG XI considère les experts belges comme étant excellents. Elle signale par ailleurs que les experts belges se trouvent dans presque tous les groupes de travail pour la création de directives filles et Bruxelles est largement représentée dans tous ces groupes.

Céline est une cellule interrégionale qui a été créée par des équipes de scientifiques des trois Régions.

Mme Meurrens est convaincue que l'Institut est influent au niveau des problématiques environnementales urbaines. Elle cite l'exemple du groupe de travail sur le monoxyde de carbone; c'est l'expert bruxellois qui représente la Belgique.

L'Institut est souvent requis pour être pilote pour le calcul de certains indices et pour mettre des méthodes au point.

M. François Roelants du Vivier se demande si l'indice trafic élaboré par l'IBGE ne pourrait être généralisé au niveau des villes européennes.

Mme Meurrens signale que cet indice a été présenté à une réunion d'Eurorégions et qu'il sera discuté en réunion commune avec Londres et Madrid dans le courant de cette semaine. Elle précise toutefois que c'est un indice que l'Institut a élaboré très récemment et l'Institut souhaite le tester d'abord dans la Région bruxelloise.

Mme Marie Nagy se penche à nouveau sur la difficulté que rencontre l'IBGE à publier les indices de pollution de l'air. Le commissaire signale que même dans les pays du tiers monde, les grands journaux publient depuis dix à quinze ans plusieurs indices de pollution parallèlement à la publication de la météorologie du jour. Pourquoi cela n'est-il pas possible à Bruxelles?

La députée souhaite par ailleurs connaître le lien entre les mesures faites par l'IBGE et les observations épidémiologiques qui relèvent plutôt du ministre de la santé publique.

A ce propos, Mme Marie Nagy se demande si l'IBGE dispose d'une information particulière sur le mesurage ou non des organochlorés et de la dioxine en provenance des fumées de l'incinérateur.

La députée souligne que lorsqu'on interroge le ministre fédéral de la santé publique sur les retombées épidémiologiques de la pollution de l'air, sa réponse se réfère toujours à la même recherche qui date. Et il ne semble pas y avoir de lien particulier entre les mesures environnementales faites par un institut tel que l'IBGE et le suivi épidémiologique de la population.

In antwoord op de eerste vraag herhaalt Mevr. Meurrens dat het BIM hier aandacht aan besteedt maar dat het een ingewikkelde kwestie is.

In verband met de gevolgen van de luchtvervuiling voor de gezondheid wijst Mevr. Meurrens erop dat het BIM met het IHE samenwerkt in het kader van onderzoek naar de hogere sterftecijfers die verband zouden houden met de toename van de luchtvervuiling.

Zoals Mevr. Meurrens tevoren al heeft gezegd is ozon geen specifiek Brussels probleem. Het is een globaal probleem. Anderzijds zou blijken dat de Brusselse bevolking niet talrijk genoeg is om een gedegen epidemiologisch onderzoek te voeren.

Mevr. Marie Nagy wijst erop dat Lyon eveneens een miljoen inwoners telt en dat er in die stad een Europees onderzoek wordt uitgevoerd.

Mevr. Meurrens zegt dat het instituut onderzoek doet naar de verbanden tussen chemische verontreiniging, biologische verontreiniging en allergische problemen. Men moet weten dat de verontreinigende stoffen in de lucht giftig maar niet dodelijk zijn.

Zij bericht dat het BIM vrij interessante resultaten heeft behaald. Dit onderzoek heeft het onder meer mogelijk gemaakt om te ontdekken dat het stuifmeel meer allergeen is wanneer het in een meer vervuild milieu tot stand komt. Het epidemiologisch onderzoek is echter nog niet ver genoeg gevorderd om uit te maken of de gezondheid meer aangetast wordt in de stad dan op het platteland.

Het BIM heeft het Centrum voor gezondheidsobservatie gepolst om een gegevensbank op te stellen. Die contacten verlopen niet vlot door administratieve problemen en institutionele problemen.

Mevr. Marie Nagy wenst te weten of het centrum geen belangstelling heeft voor dergelijke studies.

Mevr. Meurrens bericht dat het centrum belangstelling heeft voor dergelijke studies, maar dat er institutionele problemen zijn.

Het instituut heeft ook in de grote ziekenhuizen onderzoek ingesteld naar het aantal consulten wegens longproblemen in gevallen van zware luchtvervuiling. Totnogtoe heeft het BIM geen afdoende resultaten behaald in het kader van deze voorafgaande studies.

Mevr. Meurrens meent dat er een netwerk van artsen zoals dat het geval is voor griep zou kunnen worden ingevoerd dat resultaten zou kunnen opleveren.

Zij is ervan overtuigd dat de artsen zou moeten worden bijgeschoold in verband met de kennis van de problemen

En ce qui concerne la première question, Mme Meurrens réitère que l'IBGE y travaille sérieusement mais qu'il s'agit d'une question complexe.

Quant aux répercussions sur la santé de la pollution de l'air, Mme Meurrens souligne que l'IBGE travaille en collaboration avec l'IHE sur les études relatives à la surmortalité qui aurait un lien avec l'augmentation de la pollution de l'air.

Comme l'a déjà affirmé précédemment Mme Meurrens, le problème de l'ozone n'est pas un problème spécifiquement bruxellois; il s'agit d'un problème global. D'autre part, il semblerait que la population bruxelloise ne soit pas suffisante que pour mener une étude épidémiologique conséquente.

Mme Marie Nagy souligne que Lyon compte également un million d'habitants et que cette ville fait partie d'une recherche au niveau européen.

Mme Meurrens signale que l'Institut travaille sur les synergies d'action entre les pollutions chimiques, pollutions biologiques et les problèmes allergiques. Il faut savoir que les polluants de l'air sont toxiques mais pas nécessairement mortels.

Elle informe que l'IBGE a obtenu des résultats assez intéressants. Cette recherche a entre autres permis de détecter que les pollens sont davantage allergisants lorsqu'ils sont produits dans un milieu plus pollué. Cependant, on est encore très loin de pouvoir conclure au niveau épidémiologique si la santé est plus atteinte en ville qu'en milieu rural.

L'IBGE a tenté d'avoir des contacts avec l'Observatoire de la santé bruxellois pour voir si on pouvait constituer une banque de données. Cela ne marche pas bien étant donné les lourdeurs administratives, ainsi que les problèmes institutionnels.

Mme Marie Nagy souhaite savoir si c'est l'Observatoire qui n'est pas intéressé par ce genre d'étude.

Mme Meurrens informe que l'Observatoire est intéressé par ce genre d'étude, mais il y a un blocage institutionnel.

L'Institut a également enquêté auprès des grands hôpitaux pour pouvoir dénombrer les consultations en pneumologie en cas de plus grande pollution de l'air. Jusqu'à présent, l'IBGE n'a pas obtenu de résultats concluants dans ces études préliminaires.

Mme Meurrens pense qu'un réseau de médecins vigies - comme il en existe pour la grippe - pourrait être instauré et donner des résultats.

Elle est convaincue qu'il faudrait en premier lieu parfaire la formation des médecins au niveau des connaissances de

rond luchtvervuiling. Zij werkt zelf ook mee aan dergelijke opleidingen.

Men dient te weten dat er al een zeer grote kloof gaapt tussen de specialisten in epidemiologie en de huisartsen. Mevr. Meurrens verwacht veel van de guidelines van de WGO die meer gewicht zouden geven aan de artsen die dergelijke klachten behandelen. Mevr. Meurrens wacht met ongeduld op dit document van de WGO want men moet beseffen dat de artsen liever gegevens van hun collega's hebben dan gegevens uit het Europees recht.

Mevr. Meurrens zegt dat de meting van verontreinigende stoffen bij verbranding niet bij de immissie maar bij de emissie gebeurt. Men moet voorts weten dat de concentraties in de lucht vrij gering zijn en dat ze moeilijk te meten zijn. Omdat ook de technologie niet stilstaat is het niet uitgesloten dat men er over enkele jaren in slaagt om uiterste lage concentraties te meten.

Op 16 december 1997 hield de commissie voor leefmilieu een hoorzitting met de heer Jean-Pascal van Ypersele.

**III.2. Hoorzitting met de heer Jean-Pascal van Ypersele de Strihou, docent aan de Faculté des sciences van de UCL en Belgische afgevaardigde bij de Subsidiary Body on Scientific and Technological Assessment, een orgaan van de Kader-Overeenkomst van de Verenigde Naties over de klimaatveranderingen (georganiseerd bij zijn terugkeer van Kyoto)**

De voorzitter is van oordeel dat het van belang was om een algemeen beeld te hebben om op plaatselijk vlak te kunnen handelen.

Als medeondertekenaar van het voorstel van resolutie wil de heer Alain Adriaens de voorzitter van de commissie danken dat hij deze ambassadeur van de strijd tegen het broeikaseffect heeft willen uitnodigen.

### 2.1. Uiteenzetting

Ter inleiding van zijn uiteenzetting over de onderhandelingen van de partijen in Kyoto zegt de heer Jean-Pascal van Ypersele dat de intergouvernementele groep van deskundigen over de klimaatveranderingen van de Verenigde Naties (IPCC) in 1996 een verslag heeft opgesteld waarin voor het eerst te kennen wordt gegeven dat uit een aantal elementen blijkt dat er een waarneembare invloed is van de mens op het klimaat, of anders gezegd dat men de gevolgen van de menselijke bedrijvigheid, en dus van de broeikasgassen, op het klimaat in deze eeuw reeds kan waarnemen.

De zes titels van dit verslag hebben aanleiding gegeven tot de opdracht van Berlijn, die geleid heeft tot het protocol van Kyoto.

la problématique de la pollution de l'air. Elle participe personnellement à des formations sur ce point.

Il faut savoir qu'il existe une très grande marge entre les épidémiologistes et les praticiens généralistes. Mme Meurrens espère beaucoup des "guidelines" de l'OMS qui donneraient plus de poids aux médecins qui interviennent à ce niveau. Mme Meurrens attend avec impatience ce document de l'OMS car il faut bien se rendre compte que les médecins préfèrent les données de leurs collègues plutôt que des données issues du droit européen.

Enfin, quant à la mesure des polluants à l'immission de l'incinération, Mme Meurrens précise qu'on ne mesure pas les polluants à l'immission, uniquement à l'émission. Il faut savoir par ailleurs que les concentrations dans l'air ambiant sont tellement faibles, qu'elles sont difficilement mesurables. Cependant, les technologies évoluant, il n'est pas exclu que dans quelques années on parvienne à mesurer des concentrations extrêmement faibles.

Le 16 décembre 1997, la commission de l'environnement auditionnait M. Jean-Pascal van Ypersele.

**III.2. Audition de M. Jean-Pascal van Ypersele de Strihou, chargé de cours à la Faculté des sciences de l'UCL et délégué belge du Subsidiary Body on Scientific and Technological Assessment, organe de la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques (organisée à son retour de Kyoto)**

Le président estime qu'il était important d'avoir une vision globale pour pouvoir agir localement.

En tant que co-signataire de la proposition de résolution, M. Alain Adriaens tient à remercier le président de la commission d'avoir invité cet ambassadeur de la lutte contre l'effet de serre au niveau international.

### 2.1. Exposé

En préambule à son exposé sur les négociations des Parties à Kyoto, M. Jean-Pascal van Ypersele signale qu'en 1996 le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat des Nations-Unies (GIEC ou IPCC en anglais) a rédigé un rapport qui indiquait pour la première fois qu'«un faisceau d'éléments suggère qu'il y a une influence perceptible de l'homme sur le climat global», autrement dit que l'on peut déjà observer l'impact des activités humaines - dès lors des gaz à effet de serre - sur le climat de ce siècle.

Les six titres de ce rapport ont donné lieu au mandat de Berlin, qui a abouti au protocole de Kyoto.

Uit het verslag van de IPCC bleek onder meer dat de concentratie van de broeikasgassen bleef toenemen. De concentratie van CO<sup>2</sup> bijvoorbeeld is in vergelijking met de pre-industriële periode met 30 % gestegen.

De aerosolen van menselijke oorsprong (onder andere als gevolg van de verbranding van fossiele brandstoffen en het vrijkomen van zwavel) leiden tot een afkoeling van het klimaat die helemaal geen compensatie vormt voor de opwarming als gevolg van de broeikasgassen.

Het klimaat blijft opwarmen (een halve graad Celsius gemiddeld voor de volledige planeet).

Dit verslag van 1996 stelt vast dat er een duidelijke invloed is, en niet zou zijn, van de mens op het globale klimaat; dat is een nieuwigheid in vergelijking met het eerste verslag van de GIEC, opgericht door de Verenigde Naties in 1988.

De heer Jean-Pascal van Ypersele wijst erop dat men verwacht dat het klimaat blijft evolueren. Er blijven evenwel tal van onzekerheden.

Dank zij het in rekening brengen van de aerosolen, de evolutie van de klimaatmodellen en de evolutie van de statistische gegevens, is een nieuwe start genomen door de Partijen bij de Conventie over de klimaatveranderingen.

De verwachtingen van nu tot 2100 zijn dat de temperatuur zal stijgen met 1 tot 3,5° Celsius als algemeen gemiddelde, wat de helft is van de verhoging van de temperatuur die de aarde op tienduizend jaar gekend heeft (periode van het einde van de laatste ijstijd tot het verlaten van deze ijstijd).

Deze opwarming heeft gevolgen, onder andere de stijging van het zeeniveau, die eerder een gevolg is van het uitzetten van het water aan de oppervlakte van de oceanen door de stijging van de temperatuur, eerder dan een gevolg van het smelten van de ijskappen, onder andere in Groenland (in Antarctica heeft de ijskap voor het ogenblik eerder de neiging te groeien).

De heer Jean-Pascal van Ypersele onderstreept evenwel dat er nog altijd verrassingen mogelijk zijn want er zijn zeer veel onzekerheden. Voor de Conferentie van Kyoto heeft men uit de verklaring, op aangeven van Saoedi-Arabië, het tweede deel van de zin doen schrappen waarbij verwezen werd naar de mogelijke verrassingen. De stromingen in de Atlantische oceaan zouden gevolgen kunnen hebben voor het Europese klimaat, waar de temperatuur zou dalen in tegenstelling tot de rest van de wereld waar die zou stijgen.

België bevindt zich op een hogere breedtegraad dan Montreal bijvoorbeeld; nochtans is het klimaat meer gematigd omdat België onder de invloed van de warmte van de Gulfstream ligt. Het is mogelijk dat bij verwarming van het klimaat en bij een wijziging van de verdeling van de regens, er ook een wijziging optreedt in de oceaanstromen, met als gevolg dat de Gulfstream niet zo veel meer warmte naar België

Le rapport du GIEC signalait entre autres que la concentration des gaz à effet de serre continuait à augmenter; pour ne citer qu'un chiffre, la concentration en CO<sub>2</sub> a augmenté de 30% par rapport à la période pré-industrielle.

Les aérosols d'origine humaine (entre autres provoqués par la combustion de combustibles fossiles et la libération de soufre notamment) ont un effet de refroidissement du climat qui est loin de compenser le réchauffement provoqué par les gaz à effet de serre.

Le climat continue à se réchauffer (un demi-degré Celsius en moyenne sur l'ensemble de la planète).

Ce rapport de 1996 suggère qu'il y a et non pas qu'il y aurait une influence perceptible de l'homme sur le climat global; c'est une nouveauté par rapport au premier rapport du GIEC, mis sur pied par les Nations-Unies en 1988.

M. Jean-Pascal van Ypersele signale qu'on s'attend à ce que le climat continue d'évoluer. Les incertitudes restent cependant nombreuses.

Grâce à la prise en compte des aérosols, à l'évolution des modèles climatiques et à l'évolution des données statistiques, un nouvel élan a été pris par les parties à la Convention sur les changements climatiques.

Les prévisions d'ici à 2100 sont une augmentation de la température de 1 à 3,5°C comme moyenne globale, ce qui est la moitié de l'augmentation de température qu'a connu la terre en dix mille ans (période allant de la fin de la dernière glaciation à la sortie de cette glaciation).

Ce réchauffement a des corollaires, entre autres l'augmentation du niveau des mers qui est plus lié à la dilatation de l'eau à la surface des océans par le réchauffement de la température qu'à la fonte des glaciers, entre autres du Groenland (l'Antarctique aurait quant à lui plutôt tendance à grossir actuellement).

M. Jean-Pascal van Ypersele souligne toutefois que des surprises sont toujours possibles car les incertitudes restent nombreuses. Avant la conférence de Kyoto on a retiré dans la déclaration – sur intervention de l'Arabie Saoudite – la deuxième partie de la phrase «et des surprises sont toujours possibles». La circulation au niveau de l'océan Atlantique pourrait avoir des effets sur le climat européen, qui se refroidirait dans un monde dont le climat global serait au réchauffement.

La Belgique se situe à une latitude supérieure à celle de Montréal par exemple; pourtant le climat est beaucoup plus tempéré parce que la Belgique bénéficie de l'apport de chaleur du Gulf Stream. Il est possible que si le climat se réchauffe et qu'il y a une variation de la répartition des pluies, il y ait également une modification de la circulation océanique qui impliquerait que le Gulf Stream n'apporte plus

zou aanbrengen, maar eerder in de richting van het Noorden van Europa.

Deze fenomenen worden nu nog bestudeerd. Het voorzichtigheidsprincipe dat in Rio aangenomen is, houdt echter in dat men de productie van broeikasgassen zoveel mogelijk beperkt omdat men onvoldoende zekerheid terzake heeft.

De te verwachten gevolgen op het vlak van de temperatuur zijn hittegolven met alle mogelijke gevolgen voor de gezondheid; het zeeniveau zou stijgen waardoor de landen gelegen aan de kust vaker overstroomd zouden worden, de grondwaterlagen en de bodems zouden door zout water geïnfiltrerd worden, wat de mogelijke drinkwaterbronnen zou verminderen; door de wijziging van de hydrologische snelheid zullen bepaalde streken meer droogte kennen en andere meer overstromingen. De waterbronnen en de landbouwopbrengsten zullen fundamenteel veranderen. De landbouwopbrengst zal wel niet in hoeveelheid verminderen, maar de verdeling zal anders gebeuren ten nadele van de ontwikkelingslanden.

De gevolgen voor de gezondheid zijn onder andere de toename van bepaalde ziektes zoals malaria in het zuiden van Europa. Bepaalde parasieten in de tropische landen zullen toenemen en dat zal natuurlijk gevolgen hebben voor de migraties. Als de Nijl- en de Gangesdelta, streken met een sterke bevolkingsdichtheid, overstroomd geraken, zullen de bevolkingen moeten emigreren. Migraties van meerdere tienduizenden personen zullen de komende decennia plaatsvinden.

De heer Jean-Pascal van Ypersele onderstreept dat de Conventie over de klimaatsveranderingen in artikel 2 bepaalt dat de concentraties van broeikasgassen gestabiliseerd moeten worden tot op een niveau dat geen gevaar inhoudt van een antropische storing van het klimaat.

Deze stabilisering moet snel gebeuren opdat drie subdoelstellingen bereikt zouden worden; de ecosystemen moeten zich natuurlijk kunnen aanpassen aan de klimaatveranderingen; de voedselproductie mag niet bedreigd worden; de economische en sociale ontwikkeling moet duurzaam voortgezet kunnen worden (dit woord wordt gedefinieerd in de zin van het Bruntlandrapport).

De kaderconventie van de Verenigde Naties over de klimaatveranderingen bepaalde dat alle partijen gemeenschappelijke verbintenissen moesten aangaan, zowel de ontwikkelde landen (bijlage I van de conventie, dit zijn de landen van de OESO alsmede de landen op weg naar een markteconomie) als de ontwikkelingslanden. De Partijen verbinden er zich toe inventarissen op te maken van de uitstoot van broeikasgassen volgens welbepaalde methodes. Zij verbinden er zich ook toe nationale programma's op te stellen en dit niet alleen voor de landen van de OESO, maar ook voor de ontwikkelingslanden. De eerste conventie uit 1994 bevat maatregelen die ertoe strekken de klimaatveranderingen te

autant de chaleur en Belgique mais en apporte plus au nord de l'Europe.

Ces phénomènes sont encore à l'étude. Cependant, le principe de précaution adopté à Rio implique qu'on limite autant que possible la production de gaz à effet de serre étant donné les incertitudes en la matière et les quelques certitudes.

Les impacts auxquels on peut s'attendre sont dans le domaine de la température des vagues de chaleur avec tous ses impacts sur la santé; l'élévation des niveaux de mer qui provoquerait des inondations plus fréquentes pour les pays côtiers, l'invasion des sols et des nappes phréatiques par de l'eau salée, ce qui diminuerait les ressources en eau potable. De par la modification de la vitesse hydrologique, certaines régions connaîtront davantage de sécheresse, d'autres davantage d'inondations. Les ressources en eau, ainsi qu'agricoles connaîtraient des bouleversements. Bien que les ressources agricoles ne diminueraient pas en quantité, leur répartition serait modifiée au détriment des pays en développement.

Les effets sur la santé seraient notamment la recrudescence de certaines maladies telles que la malaria au sud de l'Europe. Certains parasites dans les pays tropicaux seraient en croissance et, enfin, cela aura bien évidemment des répercussions sur les migrations. Si le delta du Nil et le delta du Gange, qui sont des régions fortement habitées, sont inondées, les populations devront émigrer. Des migrations de plusieurs dizaines de millions de personnes pourraient avoir lieu dans les décennies qui viennent.

M. Jean-Pascal van Ypersele souligne que la Convention sur les changements climatiques prévoit dans son article 2 de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique.

Cette stabilisation doit se faire rapidement pour que trois sous-objectifs soient atteints; d'une part que les écosystèmes puissent s'adapter naturellement aux changements climatiques; que la production alimentaire ne soit pas menacée; que le développement économique et social puisse se poursuivre d'une manière durable (ce mot étant défini dans le sens du rapport Bruntlandt), d'autre part.

La convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques prévoyait des engagements communs de toutes les parties, tant des pays développés (Annexe I de la convention et qui comprend les pays de l'OCDE, ainsi que les économies en transition), ainsi que les pays en voie de développement. Les Parties s'engagent notamment à faire des inventaires des émissions de gaz à effet de serre suivant des méthodes bien précises. Elles s'engagent également à établir des programmes nationaux et ce, non seulement pour les pays de l'OCDE mais également pour les pays en voie de développement. La première convention qui date de 1994 contient des mesures visant à atténuer les changements

beperken en de aanpassing te vergemakkelijken. Een andere element die in deze kaderconventie onderstreept dient te worden is de noodzakelijke samenwerking tussen de Staten om de klimaatveranderingen te bestrijden. De heer Jean-Pascal van Ypersele kan geen totaal overzicht geven van deze eerste kaderconventie en verwijst naar de tekst.

De verbintenis van de OESO-landen en de landen in een overgangsfase, bedoeld in Bijlage I van de Conventie, dit is het meest ingewikkelde artikel waarbij de Amerikaanse vertegenwoordigers vooral voorbehoud aangetekend hebben, bestaat erin dat in het jaar 2000 de uitstoot gestabiliseerd moet zijn op het niveau van 1990. Deze Conventie werd juist voor de Top van Rio in 1992 ondertekend.

Een artikel bepaalde ook dat tijdens de eerste zitting van de Conferentie van de partijen (jaarlijks) het adequate kader van deze twee artikelen 4.2a en 4.2b getoetst zou worden aan de einddoelstelling van de Conventie.

De eerste Conferentie van de Partijen die plaatsvond eind maart /begin april 1995 in Berlijn (beter bekend onder de naam Mandaat van Berlijn) heeft deze adequatie getoetst en heeft besloten dat de inspanning van de ontwikkelde landen onvoldoende was. De conclusie was dat de stabilisering van de uitstoot in 2000 op het niveau van de uitstoot van 1990 onvoldoende was om een reële bescherming van het klimaat te bereiken, zoals bedoeld in artikel 2. In Berlijn werd een akkoord gesloten opdat in 1997, dat is de datum van de volgende Conferentie van de Partijen die plaats had in Kyoto, de Conferentie van de Partijen een mandaat zou krijgen om een tekst van een protocol op te stellen waarbij de noodzakelijke en voldoende maatregelen genomen zouden worden om het klimaat te beschermen door de uitstoot na het jaar 2000 te beperken.

Wat de voorlopige tekst van het Protocol van Kyoto bij de Kaderconventie van de Verenigde Naties over de klimaatwijzigingen betreft, wijst de heer Jean-Pascal van Ypersele erop dat er enkele kleine technische wijzigingen aangebracht kunnen worden op deze tekst.

Artikel 1 bevat de definities.

Artikel 2 behandelt het beleid en de maatregelen, onder andere de wijze waarop de doelstellingen door elke Partij bereikt moeten worden, terwijl artikel 3 betrekking heeft op de doelstellingen. (verbintenis van beperking en vermindering).

De landen bedoeld in artikel 2 zijn degene in Bijlage I die moeten zorgen voor een beleid en maatregelen die een duurzame ontwikkeling en een bescherming van het klimaat in bepaalde domeinen moeten bevorderen, die als voorbeeld gegeven worden en die dus niet bindend zijn (de Verenigde Staten wilden niet horen van verplichte maatregelen).

De Europese Unie die deze lijst vroeg en die trouwens belangrijker was in het begin, namelijk verplicht, heeft vrede

climatiques et à faciliter l'adaptation. Un autre élément à souligner dans cette Convention-cadre est celui de la coopération nécessaire entre Etats pour lutter contre les changements climatiques. M. Jean-Pascal van Ypersele ne peut faire un relevé exhaustif de cette première convention-cadre, il renvoie au texte.

Quant à l'engagement des pays de l'OCDE et des Etats en transition, visés à l'Annexe I de la Convention, l'article le plus compliqué - qui a connu le plus de réticences de la part des représentants américains - vise à stabiliser en 2000 les émissions au niveau de 1990. Cette Convention avait été signée juste avant le sommet de Rio en 1992.

Un article prévoyait également qu'à la première session de la conférence des Parties (annuelle) le cadre adéquat de ces deux articles 4.2a et 4.2b soit vérifié par rapport à l'objectif ultime de la convention.

La première Conférence des Parties qui a eu lieu fin mars/début avril 1995 à Berlin (connue comme le Mandat de Berlin) a vérifié cette adéquation et a conclu que l'effort effectué par les pays développés était inadéquat. La conclusion était que la stabilisation des émissions en 2000 au niveau des émissions de 1990 n'était pas suffisante pour atteindre une protection réelle du climat, telle que visée à l'article 2. Un accord a été pris à Berlin pour que d'ici 1997, c'est-à-dire la conférence suivante des Parties, qui a eu lieu à Kyoto, la Conférence des Parties ait un mandat pour négocier le texte d'un protocole qui devrait prendre les mesures nécessaires et suffisantes pour protéger le climat en limitant les émissions après l'an 2000.

En ce qui concerne le texte provisoire du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, M. Jean-Pascal van Ypersele signale que quelques modifications techniques mineures pourraient encore être apportées à ce texte.

L'article 1<sup>er</sup> comprend les définitions.

L'article 2 traite des politiques et mesures, entre autres de la manière de réaliser les objectifs par chacune des Parties, tandis que l'article 3 traite des objectifs (engagements de limitation et de réduction).

Les pays visés à l'article 2 sont ceux de l'Annexe I, qui doivent prévoir les politiques et mesures dans un souci de promotion de développement durable et de protection du climat dans certains domaines, cités comme exemples et dès lors prévus de manière non contraignante (les Etats-Unis ne voulaient pas entendre parler de mesures obligatoires).

L'Union européenne qui souhaitait que cette liste, d'ailleurs bien plus importante au départ, soit obligatoire, a dû



moeten nemen met de aangehaalde voorbeelden die veel beperkter zijn (in het tegengestelde geval had zij niets bereikt).

Dit beleid en maatregelen hebben bijvoorbeeld betrekking op de energetische efficiëntie, de bevordering van hernieuwbare energiebronnen, fiscale stimuli, de beperking en de vermindering van uitstoot in de transportsector; de beperking en/ of de vermindering van de uitstoot van methaan in de sector van het afvalstoffenbeheer, almede in de productie, het transport en de distributie van energie, de beperking van uitstoot door het lucht- en maritiem verkeer; ...

Artikel 3 heeft de meeste aandacht gekregen, men moet weten dat de Amerikanen geen enkel cijfer voor oktober bezorgd hebben. Een land zoals Australië heeft zijn doelstellingen pas aangekondigd tijdens de Conferentie van Kyoto zelf.

Artikel 3 bepaalt duidelijk dat de Partijen bedoeld in Bijlage I ervoor moeten zorgen dat zij individueel of samen hun geaggregeerde antropische uitstoot, uitgedrukt in equivalenten- koolstofdioxide, broeikasgassen bedoeld in bijlage A - CO<sub>2</sub>, methaan, protoxide van stikstof, de HFC's, de PFC's en F6 (deze laatste wordt gebruikt in welbepaalde industriële toepassingen sinds enkele jaren en heeft een verwarmingseffect per kilo dat zeer hoog is) - de hoeveelheid niet overschrijden die hen toegekend zijn in Bijlage B. Deze bijlage stelt de verbintenissen land per land vast om het totaal van hun gasuitstoot minstens met 5,2% te verminderen in vergelijking met 1990 tijdens de periode van de verbintenis die gaat van 2008 tot 2012. De Europese Unie had gewenst dat Bijlage B een gemeenschappelijke verbintenis vaststelde, maar de Verenigde Staten hebben dat niet aanvaard.

Het feit dat men deze verbintenisperiode op vijf jaar vastgelegd heeft laat de verschillende landen toe hun uitstoot te controleren niet alleen volgens klimatologische gegevens (als het koud is moet men meer verwarmen) maar ook volgens economische en sociale gegevens.

Elk van de Partijen bedoeld in Bijlage I zal in 2005 vooruitgang gemaakt moeten hebben waarvan zij de bewijzen zal kunnen leveren.

Artikel 3.4 bepaalt dat de vergadering van de Partijen, die een onderscheiden orgaan is van de Conferentie van de Partijen voor het Protocol maar dikwijls op hetzelfde ogenblik bijeenkomt, de voorwaarden bepaalt om te beslissen welke activiteiten moeten toegevoegd worden of van de lijst geschrapt worden (voor het ogenblik is die beperkt tot bebossingen, herbebossingen of het kappen van bossen).

Artikel 3.5 bepaalt dat de voormalige Oostbloklanden, die nu bestempeld worden als economieën in een overgangsfase naar een vrijemarkteconomie, een ander referentiejaar dan 1990 mogen nemen om hun verbintenissen uit te voeren. In 1990 hadden die in het algemeen een zeer laag uitstootcijfer omdat hun economieën geherstructureerd werden.

se contenter d'exemples cités et de manière bien plus restreinte (dans le cas contraire elle n'aurait rien obtenu).

Ces politiques et mesures concernent par exemple: «l'efficacité énergétique, la promotion de sources d'énergie renouvelables, des incitations fiscales, la limitation et la réduction des émissions dans le secteur des transports; la limitation et/ou la réduction des émissions de méthane dans le secteur de la gestion des déchets ainsi que dans la production, le transport et la distribution de l'énergie; la limitation des émissions au niveau du transport aérien et maritime; ...

L'article 3 est celui qui a retenu le plus l'attention. Il faut savoir que les Américains n'ont fourni aucun chiffre avant octobre. Un pays comme l'Australie n'a annoncé ses objectifs que durant la conférence de Kyoto même.

L'article 3 détermine clairement que les parties visées à l'Annexe I font en sorte qu'individuellement ou conjointement leurs émissions anthropiques agrégées, exprimées en équivalents - dioxyde de carbone, des gaz à effet de serre indiqués à l'Annexe A - CO<sub>2</sub>, méthane, protoxyde d'azote, les HFC, PFC et F6 (ce dernier est utilisé dans des implications industrielles bien précises depuis quelques années et a un effet de réchauffement par kilo très élevé) - ne dépassent pas les quantités qui leur sont attribuées à l'Annexe B. Cette dernière reprend les engagements pays par pays en vue de réduire le total de leurs émissions de ces gaz d'au moins 5,2% par rapport au niveau de 1990 au cours de la période d'engagement de 2008 à 2012. L'Union européenne aurait souhaité que l'Annexe B prenne un engagement commun, les Etats-Unis ne l'ont pas accepté.

Le fait qu'on ait fixé cette période d'engagement sur cinq ans permet aux différents pays de gérer leurs émissions en fonction de données non seulement climatiques (s'il fait froid, il faut chauffer plus par exemple) mais également en fonction de données économiques et sociales.

Chacune des parties visées à l'Annexe I devra avoir accompli en 2005 des progrès dont elle pourra apporter la preuve.

L'article 3.4 prévoit que la réunion des Parties, qui est un organe distinct de la Conférence des Parties pour le Protocole mais qui se réunit souvent de manière concomitante, arrête les modalités à appliquer pour décider quelles activités doivent être ajoutées ou retranchées à la liste (pour le moment limitée aux boisements, aux reboisements ou aux déboisements).

L'article 3.5 prévoit que les anciens pays de l'Est, aujourd'hui catalogués d'économies en transition vers une économie de marché, peuvent prendre une autre année de référence que 1990 pour remplir leurs engagements. Et cela parce qu'en 1990 ils avaient en général un taux d'émissions très bas étant donné que leurs économies étaient en restructuration.

Bovendien wordt bepaald dat de overgangseconomieën een zekere vrijheid krijgen bij de uitvoering van hun verbintenissen. De verbintenisperiodes zijn duidelijk bepaald, de eerste gaat van 2008 tot 2012 en de volgende bestrijken periodes van vijf jaar.

Voor de drie laatste gassen bedoeld in bijlage A, de HFC's, de PFC's en de SF<sub>6</sub>, is het referentiejaar 1995 en niet 1990 omdat in dit laatste geval men het cijfer nul had moeten hanteren voor bepaalde van die gassen, zoals SF<sub>6</sub>, die nog maar zeer recentelijk gebruikt wordt (deze artificiële gassen bestonden niet in 1990).

De verbintenissen voor de jaren na de periode 2008-2012 worden gedefinieerd in de amendementen op bijlage 2 (artikel 3.9).

Artikel 3.10 bepaalt dat deze verbintenissen gedeeltelijk uitgevoerd kunnen worden via het principe van verhandelbare emissierechten. Dit mechanisme wordt beschreven in de artikelen 16 en 16bis en bepaalt dat de landen in Bijlage I, en alleen die landen, onderling een recht kunnen kopen om te vervuilen en dit van een land dat daar geen nood aan heeft (de Verenigde Staten kunnen bijvoorbeeld dit recht afkopen van de Russische Federatie). De Verenigde Staten zijn zeer geïnteresseerd in dit mechanisme aangezien er 30% Russische "hot air" is, dit zijn emissiequota die de Russen niet zullen gebruiken. De Verenigde Staten zullen op die manier minder inspanningen op het vlak van de huishoudelijke uitstoot moeten doen, en zullen toch hun verbintenissen kunnen nakomen in het geval dat zij het Protocol van Kyoto ratificeren.

Artikel 3.12 is het resultaat van een compromis tussen een Braziliaans en Amerikaans voorstel. Dit artikel komt tegemoet aan het dringende verzoek van de Verenigde Staten om de ontwikkelingslanden meer bij de zaak te betrekken. Voor iedere eenheid van vermindering van uitstoot die gecertificeerd wordt in een ontwikkelingsland, kan deze laatste een krediet verkrijgen in de landen van het Noorden. De heer Jean-Pascal van Ypersele onderstreept dat het wel degelijk gaat om een bijkomende vermindering van uitstoot in vergelijking met de reeds aangegeven verbintenis.

## 2.2. Gedachtenwisseling

De heer François Roelants du Vivier onderstreept dat wel degelijk in het Protocol bepaald wordt dat iedere partij het bewijs zal kunnen leveren en niet dat zij dit bewijs zal moeten leveren.

De heer Jean-Pascal van Ypersele legt uit dat de Partij vooruitgang geboekt zal moeten hebben. Artikel 3 bevat 15 subartikelen en bevat ook, in tegenstelling tot wat de Europese Unie wenste, absorptiecapaciteiten van vervuiling door de vegetatie (artikel 3.3). Het gaat om een moeilijk meetbaar iets. De controle is zeer moeilijk en zal gebeuren via de meting van controleerbare wijzigingen in de stocks

En outre, il est prévu que les économies en transition aient une certaine latitude dans l'exécution de leurs engagements. Les périodes d'engagements sont bien précisées, la première allant de 2008 à 2012 et les suivantes étant des périodes de cinq ans également.

Pour les trois derniers gaz prévus à l'Annexe A, les HFC, les PFC et les SF<sub>6</sub>, l'année de référence est 1995 et non pas 1990 car, dans ce cas-là, on aurait dû mettre zéro pour certains de ces gaz tel que le SF<sub>6</sub>, qui est utilisé depuis seulement très peu de temps (ces gaz artificiels n'existaient pas en 1990).

Les engagements pour les années au-delà de la période 2008-2012 seront définis aux amendements à l'Annexe B (article 3.9).

L'article 3.10 prévoit que ces engagements peuvent en partie être réalisés par le mécanisme d'échanges de permis négociables. Ce mécanisme, décrit dans les articles 16 et 16bis, prévoit l'achat possible entre pays de l'Annexe I – et seulement entre ces pays – d'un droit de polluer d'un autre pays qui n'en aurait pas besoin (les Etats-Unis peuvent acheter par exemple ce droit à la Fédération de Russie). Les Etats-Unis sont extrêmement intéressés par ce mécanisme du fait qu'il y a 30% de «hot air» russe, c'est-à-dire des émissions que les Russes ne vont de toute façon pas utiliser. Ainsi les Etats-Unis devront faire moins d'efforts domestiques, tout en respectant leurs engagements dans le cas où ils ratifient le Protocole de Kyoto.

L'article 3.12 résulte d'un compromis entre une proposition brésilienne et américaine. Cet article répond à la demande pressante des Etats-Unis d'impliquer plus les pays en voie de développement. Pour toute unité de réduction d'émission certifiée dans un pays en voie de développement, celui-ci peut obtenir un crédit dans les pays du Nord. M. Jean-Pascal van Ypersele souligne qu'il s'agit bien d'une réduction d'émissions supplémentaire par rapport à l'engagement fait.

## 2.2. Echange de vues

M. François Roelants du Vivier souligne qu'il est bien inscrit dans le Protocole que chaque Partie pourra apporter la preuve et non pas qu'elle devra l'apporter.

M. Jean-Pascal van Ypersele informe qu'elle devra avoir accompli des progrès. L'article 3 qui comprend quinze sous-artikelen, contient également, contrairement à la volonté de l'Union européenne, les capacités d'absorption de pollution par la végétation (article 3.3). Il s'agit de quelque chose qui est difficile à mesurer. Le contrôle, qui est très difficile, se fera à travers la mesure des variations vérifiables des stocks

van koolstof die afkomstig zijn van de opname van CO<sub>2</sub> in de wouden van een geëven land.

Daarover zal zeker nog moeten gediscussieerd worden in de wetenschappelijke en technologische Raad, een subsidiair orgaan dat daartoe opgericht is.

De heer François Roelants du Vivier vraagt of deze kredieten door het Wereldfonds voor leefmilieu beheerd worden.

De heer Jean-Pascal van Ypersele legt uit dat dit mechanisme door het Protocol van Kyoto in het leven geroepen is; dat is een eigen ontwikkelingsmechanisme.

Mevrouw Françoise Carton de Wiart vraagt of het om geldtransfers gaat dan wel of het ook kan gaan om technologieoverdrachten.

De heer Jean-Pascal van Ypersele preciseert dat het in dit geval om geld gaat en dat de technologieoverdrachten elders geregeld worden.

De heer Alain Adriaens vraagt zich af wie de muntwaarde van de vermindering van de vervuiling zal bepalen.

De heer Jean-Pascal van Ypersele erkent dat dit nog wazig is.

De Europese Unie had strenge regels willen vaststellen voor deze vervuilingsvergunningen. De Verenigde Staten hebben verkregen dat de discussie over deze regels uitgesteld wordt tot de vierde Conferentie van de Partijen, dat is in november 1998 in Buenos Aires. De heer Jean-Pascal van Ypersele onderstreept ook dat de tekst dubbelzinnig is; het is niet duidelijk of men moet wachten tot die regels gepreciseerd zijn opdat de landen van het Noorden recht zouden krijgen op deze verminderingen van vervuiling in ruil voor geld.

Men moet weten dat er beursbedrijven zijn die reeds voor uitwisselingen zorgen in de Verenigde Staten. Verminderingen van uitstoot werden reeds gecertificeerd in Costa Rica. Heel Latijns-Amerika is dit project van uitwisseling gunstig gezind.

Artikel 3.14 beantwoordt aan een vraag van de OPEC, die tijdens de Conferentie van Kyoto optrad als de woordvoerder van de Groep van 77. Dit artikel strekt ertoe de sociale, milieu- en economische gevolgen voor de ontwikkelingslanden zoveel mogelijk te beperken.

Artikel 4 heeft betrekking op de "Europese ballon", wat betekent dat de vermindering van uitstoot met 8% voor het geheel van de 15 lidstaten van de Europese Unie geldt. Bepaalde landen kunnen meer inspanningen doen dan andere; het totaal van 8% moet bereikt worden. De heer Jean-Pascal van Ypersele verwijst naar Bijlage B waar bepaald wordt dat de 15 lidstaten van de Europese Unie 8% vermin-

de carbone provenant de l'absorption de CO<sub>2</sub> dans les forêts d'un pays donné.

Cela fera certainement encore l'objet de discussions du Conseil scientifique et technologique, organe subsidiaire mis sur pied pour ce faire.

M. François Roelants du Vivier demande si ces crédits sont gérés par la Facilité environnementale mondiale (GEF).

M. Jean-Pascal van Ypersele informe qu'il s'agit d'un mécanisme, créé par le Protocole de Kyoto; un mécanisme de développement propre.

Mme Françoise Carton de Wiart souhaite savoir s'il s'agit d'échanges monétaires ou si cela peut se traduire également par des transferts de technologie.

M. Jean-Pascal van Ypersele précise que dans ce cas-ci il s'agit d'argent en tant que tel, les transferts de technologie étant prévus par ailleurs.

M. Alain Adriaens se demande, quant à lui, qui va fixer la valeur monétaire des réductions de pollution.

M. Jean-Pascal van Ypersele reconnaît que cela est encore flou.

L'Union européenne aurait souhaité définir des règles bien strictes pour ces permis de polluer. Les Etats-Unis ont obtenu que la discussion de ces règles soit postposée à la quatrième Conférence des Parties, c'est-à-dire en novembre 1998 à Buenos Aires. M. Jean-Pascal van Ypersele souligne par ailleurs que le texte est ambigu; il n'est pas clair qu'il faut attendre la précision de ces règles pour que les pays du Nord puissent bénéficier de ces réductions de pollution en échange d'argent.

Il faut savoir qu'il y a des entreprises boursières qui lancent déjà les échanges aux Etats-Unis. Des réductions d'émissions ont déjà été certifiées au Costa Rica. L'ensemble de l'Amérique latine était très favorable à ce projet d'échange.

L'article 3.14 correspond à une demande de l'OPEP, qui se présentait lors de la conférence de Kyoto comme le porte-parole du Groupe des 77. Cet article vise à réduire au maximum les conséquences sociales, environnementales et économiques pour les pays en voie de développement.

L'article 4 traite de la «bulle européenne», ce qui signifie que la réduction d'émissions de 8% porte sur la globalité des Quinze pays membres de l'Union européenne. Certains pays peuvent faire de plus grands efforts que d'autres; le total de 8% doit être atteint. M. Jean-Pascal van Ypersele renvoie à l'Annexe B où il est spécifié que les quinze Etats membres de l'Union européenne doivent atteindre 8% de

dering van de uitstoot moeten bereiken; de Europese Unie wordt als dusdanig ook opgenomen opdat het geaggregeerde effect van het geheel het niveau van 8% zou bereiken.

De heer Jean-Pascal van Ypersele wijst er op dat een Raad van de ministers bevoegd voor leefmilieu van de 15 lidstaten voor het ogenblik een evaluatie van de resultaten van Kyoto maakt. Men moet weten dat de Europese Unie uitgegaan was van een doelstelling voor de onderhandelingen van 15% vermindering voor de drie voornaamste broeikasgassen en dat zij oorspronkelijk niets bepaald had voor de drie volgende. De Unie is van Kyoto teruggekomen met een vermindering van 8% voor de zes broeikasgassen. De heer Jean-Pascal van Ypersele onderstreept dat dit ongeveer op hetzelfde neerkomt en dat dit zelf een stap vooruit is voor het klimaat. In tegenstelling tot wat men kon denken toen men de resultaten van de onderhandelingen van Kyoto via de media vernam, zijn de standpunten van de verschillende partijen weinig veranderd.

De Verenigde Staten waren naar Kyoto gekomen met de bedoeling hun uitstoot in 2010 te stabiliseren op het niveau van 1990 (wat in feite neerkwam op een uitstel met tien jaar van hun verbintenissen die zij in Rio aangegaan waren). In Kyoto hebben zij zich ertoe verbonden hun uitstoot met 7% te verminderen, maar zij willen daarbij rekening houden met de regen, de verhandelbare emissierechten; in feite komt dat neer op een algemene vermindering van hun huishoudelijke uitstoot met 2 tot 3%.

De heer François Roelants du Vivier wijst er op dat er, gelet op de Amerikaanse mentaliteit, een zeer grote inspanning gedaan is.

De heer Jean-Pascal van Ypersele wijst er ook op dat men er zich bewust moet van blijven van wat er gebeurd zou zijn zonder Protocol, namelijk in het geval van "business as usual". De Verenigde Staten zouden hun uitstoot van nu tot 2010 met 30% verhoogd hebben.

Het secretariaat van de Conventie heeft berekend dat zonder het Protocol alle landen uit Bijlage I hun uitstoot met 24% verhoogd zouden hebben; na het Protocol spreekt men van een vermindering van de uitstoot met 5%, dat betekent in vergelijking met de toestand "business as usual" ongeveer 30%.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt zich af wat de Verenigde Staten er toe zal brengen het Protocol werkelijk te ratificeren.

De heer Jean-Pascal van Ypersele wijst er op dat men moet wachten op de vierde Conferentie van de Partijen in november 1998. Ondertussen zal men goed moeten uitleggen wat de ontwikkelingslanden reeds gedaan hebben en wat ze nog zullen doen, want de Verenigde Staten hadden de indruk dat deze landen nog geen inspanningen hadden gedaan.

De eerste dag van de Conferentie heeft de voorzitter van de werkgroep voor het Protocol van Kyoto, de Argentijn

réduction d'émissions, l'Union européenne en tant que telle est également reprise pour que l'effet agrégé de l'ensemble se trouve au niveau des 8%.

M. Jean-Pascal van Ypersele signale qu'un Conseil des ministres de l'environnement des Quinze évalue actuellement les résultats de Kyoto. Il faut savoir que l'Union européenne était partie avec un objectif de négociation de 15% de réduction sur les trois principaux gaz à effet de serre et, dans un premier temps, rien pour les trois suivants. Elle est revenue de Kyoto avec une réduction acquise de 8% sur les six gaz à effet de serre. M. Jean-Pascal van Ypersele souligne que cela revient à peu près à la même chose et que c'est même un acquis au point de vue du climat. Contrairement à ce qu'on a pu penser en prenant connaissance des négociations à Kyoto à travers les médias, les positions des uns et des autres ont très peu changé.

Les Etats-Unis étaient arrivés à Kyoto avec une volonté de stabiliser leurs émissions en 2010 à leur niveau de 1990 (ce qui revenait en fait à un report de leurs engagements à Rio de dix ans). Ils se sont engagés à Kyoto à une réduction de leurs émissions de 7% mais en tenant compte des pluies, des permis d'échange de polluer, ce qui revient en fait à une réduction globale de leurs émissions domestiques de 2 à 3%.

M. François Roelants du Vivier signale qu'il s'agit d'un effort colossal compte tenu de la mentalité américaine.

M. Jean-Pascal van Ypersele relève par ailleurs qu'il faudrait voir également ce qui se passerait sans Protocole, c'est-à-dire «business as usual». Les Etats-Unis auraient augmenté leurs émissions d'ici 2010 de 30%.

Le secrétariat de la Convention a calculé que sans Protocole, l'ensemble des pays de l'Annexe I auraient augmenté leurs émissions de 24%; après Protocole, on parle d'une baisse des émissions de 5%, ce qui représente par rapport à la situation «business as usual» plus ou moins 30%.

Mme Béatrice Fraiteur se demande ce qui va pousser les Etats-Unis à ratifier réellement le Protocole.

M. Jean-Pascal van Ypersele signale qu'il faut attendre la quatrième Conférence des Parties en novembre 1998. Entre-temps il conviendra de bien expliquer ce que les pays en voie de développement ont déjà fait et ce qu'ils vont encore faire car les Etats-Unis avaient l'impression que ces pays n'avaient pas encore effectué d'efforts.

Le premier jour de la Conférence, le président du groupe de travail pour le Protocole de Kyoto, l'Argentin Estrada, a

Estrada, de resultaten voorgelegd van een onderzoek waaruit bleek dat de ontwikkelingslanden reeds belangrijke inspanningen hadden gedaan om de stijging van de uitstoot te verminderen, onder andere door de vermindering van de subsidies voor het gebruik van steenkool en petroleum, zoals India en China, terwijl de landen van de OESO geen soortgelijke inspanningen hadden gedaan. De heer Jean-Pascal van Ypersele is er zich wel van bewust dat de Amerikaanse regering in tegengestelde zin gaat lobbyen en men zal de nadruk moeten leggen op de bestaande verbintenissen van de ontwikkelingslanden, alsmede op de toekomstige verbintenissen onder andere via het mechanisme voor de duurzame ontwikkeling.

De heer François Roelants du Vivier stelt vast dat er vooruitgang gemaakt wordt dank zij het bestaan van het secretariaat van een internationale conventie en aanvullende protocollen.

Dat was ook het geval voor de CFK's, een aangelegenheid waarin vooruitgang is geboekt dank zij het Protocol van Montreal.

In dit geval maakt men vooruitgang dank zij de Conventie en de aanvullende Protocollen. De vraag is of men snel genoeg gaat gelet op de risico's van de klimaatveranderingen.

De heer Jean-Pascal van Ypersele erkent dat men te traag gaat om de schade te beperken die de klimaatveranderingen oorzaken voor de economie en de gezondheid van de mens.

Indien er een duidelijk verband gelegd kan worden tussen de intensiteit van El Niño, die onder andere in Californië ravages heeft aangericht, zouden de Verenigde Staten wel eens verplicht kunnen zijn hun mening te herzien. Indien het vermoeden bevestigd wordt dat dit fenomeen gebonden is aan de algemene opwarming van het klimaat zouden zij aangespoord kunnen worden om sneller maatregelen te nemen.

De heer Jean-Pascal van Ypersele erkent dat de internationale conventies een proces op gang brengen. De aanvullende protocollen kunnen nog heel wat preciseren. Het geval van het Protocol van Montreal is daar een duidelijk voorbeeld van: het werd aangenomen twee jaar na de Conventie van Wenen, die dateert van 1985 en waarnaar zeer zelden verwezen wordt.

Door de vooruitgang van de wetenschappelijke kennis en door het feit dat de man in de straat zelf kan vaststellen welke schade aangericht wordt ten gevolge van de klimaatwijzigingen, zullen de Partijen verplicht zijn het Protocol van Kyoto te amenderen.

Mevrouw Françoise Carton de Wiart vraagt zich af of de deelname van de politici tijdens de tweede week van de Conferentie van Kyoto gevolgen gehad heeft voor de verbintenissen.

communiqué les résultats d'une étude qui montrait que les pays en voie de développement avaient déjà fait des efforts significatifs pour diminuer la croissance des émissions, notamment par le biais de la diminution des subsides à l'utilisation du charbon et du pétrole, entre autres en Inde et en Chine, alors que les pays de l'OCDE n'avaient pas fait d'efforts équivalents. M. Jean-Pascal van Ypersele est bien conscient que le gouvernement américain va faire du contre-lobbying, il conviendra de mettre l'accent sur l'engagement existant des pays en voie de développement et l'engagement futur à travers entre autres le mécanisme pour le développement propre.

M. François Roelants du Vivier constate que les progrès sont toujours accomplis grâce à l'existence du secrétariat d'une convention internationale et aux protocoles additionnels.

Ce fut également le cas pour les CFC, domaine dans lequel des progrès ont été réalisés grâce au Protocole de Montréal.

Dans le cas présent, grâce à la Convention et aux Protocoles additionnels, on progresse. Le rythme est-il cependant suffisamment rapide par rapport aux risques climatiques?

M. Jean-Pascal van Ypersele reconnaît que le rythme est beaucoup trop lent par rapport à ce qui serait nécessaire et suffisant pour limiter les dommages en matière d'impact des changements climatiques tant sur l'économie que sur la santé humaine.

S'il y a confirmation du lien entre l'intensité de l'événement El Niño qui a des impacts entre autres en Californie qui est en train d'être submergée à cause de ce phénomène, cela pourrait forcer les Etats-Unis à changer d'avis. Si le soupçon est confirmé que ce phénomène est lié au réchauffement global du climat, cela pourrait les inciter à prendre des mesures plus rapides.

M. Jean-Pascal van Ypersele reconnaît que les conventions internationales mettent un processus en route. Les protocoles additionnels permettent de préciser beaucoup plus les choses. Le cas du Protocole de Montréal est très illustratif à ce propos: il a été adopté deux ans après la Convention de Vienne, qui date de 1985 et qu'on cite très rarement.

La progression des connaissances scientifiques et malheureusement également la croissance de la fréquence des impacts visibles et perceptibles par l'homme de la rue des impacts causés par les changements climatiques, forceront les Parties à amender le Protocole de Kyoto.

Mme Françoise Carton de Wiart se demande si l'arrivée des politiques lors de la deuxième semaine de la Conférence de Kyoto a eu un impact sur les engagements.

De heer Jean-Pascal van Ypersele antwoordt dat de Conferentie duidelijk uit twee delen bestond. De eerste week werd vergaderd zonder de politici en de tweede met de politici, onder andere met de vice-president van de Verenigde Staten, de heer Al Gore. Het is zeker dat de Conferentie daar een nieuwe dynamiek gekregen heeft.

De eerste week heerste de algemene indruk dat er zeer weinig vooruitgang geboekt zou worden zonder de politici. Men kan moeilijk vooruitgang boeken over een artikel als er geen vooruitgang is over een ander. Iedere delegatie trachtte halsstarrig de debatten te oriënteren in de richting die zij wenste. De politici kennen de technische en wetenschappelijke details minder waardoor men op het einde een akkoord heeft kunnen bereiken, omdat bepaalde dingen onduidelijk gebleven zijn. De heer Jean-Pascal van Ypersele onderstreept dat er politici zijn die in Kyoto niet beseft hebben hoe belangrijk hun beslissingen waren.

Mevrouw Françoise Carton de Wiart vraagt zich af of men zich kan verwachten aan een toename van de wolkbreuken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die hebben catastrofale gevolgen.

Deze wolkbreuken hebben belangrijke gevolgen in ons Gewest omdat de bodem er bijna onvolledig ondoordringbaar is; deze fenomenen leggen niet alleen het verkeer lam, maar veroorzaken eveneens overstromingen, problemen met de riolering enz.

De heer Jean-Pascal van Ypersele zou graag op deze vraag kunnen antwoorden. Hij herhaalt dat het moeilijk is precieze informatie te verstrekken over de gevolgen per gewest van de klimaatveranderingen.

De verschillende klimaatmodellen geven soms uiteenlopende resultaten. Het is dan ook moeilijk precieze voorspellingen te maken voor een bepaald punt op aarde.

Mevrouw Françoise Carton de Wiart is van mening dat het tijd wordt de noodzakelijke maatregelen te nemen. Zij geeft het voorbeeld van Nederland dat zijn dijken verhoogt. Misschien zou het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maatregelen moeten nemen inzake afvloeiing van het water.

De heer Jean-Pascal van Ypersele wijst erop dat de wetenschappers en de technici de politici alleen maar kunnen aanbevelen zo flexibel mogelijke infrastructuren aan te brengen die snel aan de veranderingen aangepast kunnen worden.

Dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Een voorbeeld: als de Gulf Stream zich verplaatst en een afkoeling van het klimaat in Europa tijdens de winter tot gevolg heeft, en de gebouwen hier geïsoleerd zijn om de emissies van broeikasgassen te verminderen, laat diezelfde isolatie ook toe om makkelijker weerstand te bieden zowel aan een kouder als aan een warmer klimaat.

M. Jean-Pascal van Ypersele informeert qu'il y avait clairement deux parties à la Conférence. La première semaine sans les politiques et la deuxième semaine avec les politiques et entre autres l'arrivée du Vice-Président des Etats-Unis, M. Al Gore. C'est certain que cela a insufflé une nouvelle dynamique à la Conférence.

La première semaine, l'impression générale était que très peu de progrès pouvaient être fait sans les politiques. Il est très difficile de progresser sur un article sans qu'il y ait de progrès sur un autre. Chaque délégation luttait pied à pied dans le sens qu'il souhaitait que s'orientent les débats. Les politiques connaissant moins les détails techniques et scientifiques ont permis l'accord auquel on est parvenu en fin de course, grâce à la zone de flou. M. Jean-Pascal van Ypersele souligne qu'il y a des politiques qui n'ont pas réalisé à Kyoto l'importance de ce qu'ils étaient en train de décider.

Mme Françoise Carton de Wiart se demande si on peut s'attendre à une multiplication des coups d'eau (des fortes pluies aux conséquences désastreuses) dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Ces coups d'eau ont un impact important dans une Région telle que la nôtre qui a un sol presque entièrement imperméabilisé; ces phénomènes provoquent non seulement une paralysie du trafic mais également des inondations, des problèmes d'avaloirs, etc.

M. Jean-Pascal van Ypersele aimerait bien pouvoir répondre à cette question. Cependant, il réitère qu'il est difficile de donner des informations très précises sur la distribution régionale des effets des changements climatiques.

Les différents modèles climatiques donnent des résultats parfois divergents. Il est dès lors très difficile de donner des prévisions très précises pour un point donné à la surface de la terre.

Mme Françoise Carton de Wiart est d'avis que si mesures il faut prendre, il est temps de les envisager. Elle cite l'exemple des Pays-Bas qui rehaussent leurs digues. Peut-être que la Région de Bruxelles-Capitale devrait prendre des mesures en matière d'écoulement des eaux.

M. Jean-Pascal van Ypersele signale que tout ce que les scientifiques et techniciens peuvent conseiller aux politiques, c'est de mettre sur pied les infrastructures les plus flexibles et les plus adaptables possible aux changements quels qu'ils soient.

C'est cependant plus facile à dire qu'à faire. Pour ne citer qu'un exemple, si effectivement le Gulf Stream se modifie et qu'il engendre un refroidissement du climat en Europe en hiver, dans le cas où les bâtiments ont été isolés pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, cette même isolation permettra néanmoins de résister plus facilement à la fois à un climat plus froid et à un climat plus chaud.

De heer Jean-Pascal van Ypersele verwijst naar een studie van de Wereldorganisatie voor Weerkunde en het Amerikaanse World Research Institute die in Kyoto is voorgesteld. Daarin wordt het verband gelegd tussen klimaatsveranderingen en andere problemen. Het is echter uiterst moeilijk om een burger te overtuigen dat hij zijn energie meer moet betalen, zijn levenswijze veranderen, bindende maatregelen moet treffen, ... uit solidariteit met de toekomstige generaties (dat betekent op een termijn van twintig, dertig, tot vijftig jaar).

Als men daarentegen het verband legt tussen de verhoging van de concentraties van de uitstoot van broeikasgassen en het vervoer, het probleem van de luchtverontreiniging gekoppeld aan het vervoer, het verband met het aantal verkeersongevallen, met de verbranding van fossiele brandstoffen, het verband met het aantal kinderen die het slachtoffer zijn van ademhalingsziekten in de steden, wat allemaal problemen zijn die dichterbij ons liggen dan de impact van klimaatsveranderingen, dan zal men vooruitgang boeken en maatregelen ad hoc treffen.

De studie van de Wereldorganisatie voor Weerkunde en het Amerikaanse World Research Institute stelt dat als men tussen nu en 2020 een consequent beleid voert om de uitstoot van broeikasgassen op wereldvlak te beperken, d.w.z. dat men het scenario van klimaatspreventie volgt, men de dood van acht miljoen mensen zou kunnen vermijden (cijfer onder voorbehoud), wat overeenkomt met het aantal verkeersslachtoffers in dezelfde periode.

Deze studie is interessant in de mate dat zij de mogelijkheid biedt en de noodzaak aantoonst om een verband te leggen tussen een beleid dat op het klimaat is gericht en een beleid dat andere doeleinden en resultaten heeft, maar die beide een transversale impact hebben.

De heer François Roelants du Vivier onderstreept dat men in een stadsgewest als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet anders kan dan het verband leggen tussen de concentratie van pollutanten in de lucht en de volksgezondheid, want de pollutanten hebben een synergie-effect.

De heer Philippe Smits vraagt zich af of we nu in een ijstijd leven of in een periode van opwarming van het klimaat, of het daarentegen gaat om een zuiver economisch effect veroorzaakt door onze levenswijze en onze economische en sociale ontwikkeling.

Is het mogelijk dat de overheid op korte termijn maatregelen treft om op versnelde wijze een aantal effecten te bestrijden? Het probleem van de popularisering van de problematiek van de klimaatsverandering is aan de orde. Hij onderstreept dat de problematiek voor zover dat mogelijk is door de bevolking moet worden gesteund (zoals voor de afvalstoffen en de dierenbescherming).

De heer Jean-Pascal van Ypersele wijst erop dat ook in het verleden klimaatsveranderingen zijn opgetreden (de tem-

M. Jean-Pascal van Ypersele signaleert qu'une étude de l'Organisation météorologique mondiale et du World Research Institut américain a été présentée à Kyoto. Celle-ci fait précisément le lien entre les changements climatiques et d'autres problèmes. Il est cependant très difficile de faire admettre au citoyen qu'il doit payer son énergie plus cher, changer son mode de vie, prendre des mesures contraignantes, ..., par solidarité avec les générations futures (c'est-à-dire à une échéance de vingt, trente à cinquante ans).

Si par contre on fait le lien entre l'augmentation des concentrations des émissions de gaz à effet de serre et le transport, le problème de la pollution de l'air lié au transport, le lien avec le nombre d'accidentés de la route, avec la combustion de combustibles fossiles, le lien avec le nombre d'enfants victimes de maladies respiratoires dans les villes, qui sont des problèmes plus immédiats que l'impact des changements climatiques, on pourra progresser et prendre les mesures ad hoc.

L'étude de l'Organisation météorologique mondiale et du World Research Institute établit que si d'ici à 2020 on adopte des politiques conséquentes pour limiter l'émission de gaz à effet de serre à l'échelle planétaire, c'est-à-dire qu'on adopte le scénario de prévention climatique, on pourrait éviter le décès de huit millions de personnes (chiffre sous réserve) c'est-à-dire le total de victimes des accidentés de la route sur la même période.

Cette étude est intéressante dans la mesure où elle établit la possibilité et la nécessité de faire le lien entre une politique à but climatique et une politique ayant d'autres objectifs et d'autres effets, les deux ayant cependant des impacts transversaux.

M. François Roelants du Vivier souligne que dans une région urbaine comme la Région de Bruxelles-Capitale il faut établir le lien entre la concentration de polluants dans l'air et la santé publique car les polluants ont un effet synergique.

M. Philippe Smits se demande si nous sommes actuellement dans une période de glaciation, au contraire de réchauffement du climat, ou bien s'il s'agit d'un effet purement économique créé par le mode de vie, le développement économique et social causé par l'homme.

Serait-il possible que les pouvoirs politiques prennent des mesures à court terme pour contrer certains effets de manière accélérée? Le problème de la vulgarisation de la problématique des changements climatiques se pose. Il souligne que la problématique doit être portée par la population pour que cela soit possible (tel que ce fut le cas pour les déchets et la défense animale).

M. Jean-Pascal van Ypersele signaleert que le climat a également varié par le passé (les échelles de température sont

peratuurschalen worden in globale temperaturen bepaald). De laatste ijstijd vond twintigduizend jaar geleden plaats en de temperatuur bedroeg toen minder dan 5° C. Er moet op gewezen worden dat tegen 2100 een temperatuurstijging van 3,5° C wordt voorspeld, en dat is enorm veel.

De heer Jean-Pascal van Ypersele verklaart dat het tien-duizend jaar heeft geduurd om uit de laatste ijstijd te geraken. Men heeft sindsdien vastgesteld dat het klimaat ook om natuurlijke redenen evolueert, maar aan een veel trager tempo. We bevinden ons nu in een tussenijstijd met een afkoeling binnen twintig- tot dertigduizend jaar.

De huidige opwarming is echter veel sneller en is te wijten aan een snelle verstoring door de mens.

De heer Philippe Smits vraagt of de huidige toestand vroeger ooit al is voorgekomen.

De heer Jean-Pascal van Ypersele deelt mee dat dit nog nooit het geval was. We zitten in de situatie van de leerling-tovenaar; we bevinden ons in een laboratorium en het gevaar bestaat dat wij en de volgende generaties er de witte muizen van zijn.

Opdat politieke maatregelen aanvaardbaar zouden zijn voor de man in de straat moet deze het probleem werkelijk aanvoelen. Dat is heden niet of nog niet het geval.

Twee jaar geleden tijdens de grote overstromingen in het zuiden en het oosten van België, was de verleiding groot om daar gebruik van te maken in de zin van de klimaatsveranderingen. Sommigen hebben dit gedaan, ook al omdat klimaatsmodellen aantonen dat in de winter meer regen valt, wat past in het kader van een globaal warmer klimaat, net als de warme zomers van de laatste drie jaar. De heer Jean-Pascal van Ypersele staat eerder huiverig tegenover deze argumenten omdat het klimaat niet bestaat uit afzonderlijk beschouwde onderdelen van het weer. Klimaatsveranderingen zijn gesteund op een weersgemiddelde en de variaties rondom dat gemiddelde.

In een klimaatstelsel zijn er processen aan de gang waarbij energie wordt uitgewisseld tussen de atmosfeer en de oceaan. Dat betekent dat het klimaat een aantal natuurlijke variaties kent. Om in deze randverschijnselen een echt teken van klimaatsverandering te zien heeft men statistische gegevens nodig over verschillende jaren.

Een studie van het IHE uit 1994 heeft aangetoond dat de combinatie van ozonverontreiniging en hittegolven de oorzaak is van 1.200 sterfgevallen meer dan in een normale situatie.

Mevr. Ghislaine Dupuis deelt mee dat men in het weerbericht praat over overstromingen, opwarming, enz. Als dit echter binnen normale klimatologische gegevens gebeurt zal

déterminées en températures globales). La dernière glaciation date d'il y a vingt mille ans; la température était à l'époque inférieure de cinq degrés C. Il est très important de souligner que pour 2100 les prévisions portent sur une augmentation de la température de 3,5° C, ce qui est énorme.

M. Jean-Pascal van Ypersele signale qu'il a fallu dix mille ans pour sortir de la dernière glaciation. On a dès lors pu constater que le climat évolue aussi pour des raisons naturelles, mais à des vitesses plus faibles. Actuellement, on se situe dans une période interglacière avec un refroidissement d'ici vingt à trente mille ans.

Le réchauffement actuel est cependant beaucoup plus rapide et est en effet lié à une perturbation anthropique rapide.

M. Philippe Smits demande si la situation actuelle ne s'est jamais présentée auparavant.

M. Jean-Pascal van Ypersele informe en effet que le cas ne s'est jamais posé. C'est une expérience d'apprenti sorcier; nous nous trouvons dans un laboratoire et le danger est que nous, ainsi que les générations futures, en soyent les souris blanches.

Pour que les mesures politiques soient acceptables par l'homme de la rue il faut qu'il ressente réellement le problème. Ce qui n'est pas encore le cas ou pas partout le cas aujourd'hui.

Il y a deux ans lorsqu'il y a eu des inondations importantes dans le Sud et l'Est de la Belgique, la tentation était très forte d'exploiter ça dans le sens des changements climatiques. Certains l'ont exploité d'autant plus que les modèles climatiques constatent une intensification des pluies en hiver, le cadre d'un climat global plus chaud, de même que des étés chauds ces trois dernières années. M. Jean-Pascal van Ypersele est assez réticent à ces arguments car le climat n'est pas constitué de temps pris de manière séparée; les changements climatiques se basent en fait sur une moyenne de temps plus la variabilité autour de ces moyennes.

Dans le système climatique, il y a des processus d'échanges d'énergie entre l'atmosphère et l'océan, ce qui implique une certaine variabilité naturelle du climat. Pour que des épiphénomènes puissent être un signe réel de changement climatique, il faut des données statistiques sur plusieurs années.

Une étude de 1994, réalisée par l'IHE, a démontré que la combinaison de la pollution par l'ozone et les vagues de chaleur ont provoqué un nombre supplémentaire de décès de 1.200 par rapport à la situation normale.

Mme Ghislaine Dupuis signale que lors des bulletins météorologiques on parle d'inondations, de réchauffement, etc. Cependant, si cela reste dans des données climatologi-



het voor de politici moeilijk zijn om de bevolking van het probleem bewust te maken.

De heer Jean-Pascal van Ypersele erkent dat het KMI dit zegt en gelijk heeft dat het deze informatie meedeelt aan de bevolking. Nochtans overdrijft het Instituut soms omdat het weigert toe te geven dat een aantal van deze gebeurtenissen misschien niet echt een tendens vormen omdat ze niet vaak genoeg voorkomen.

Deze gebeurtenissen tonen echter duidelijk aan dat onze maatschappij zich interesseert voor wat met ons klimaat aan de hand is.

De heer François Roelants du Vivier meent dat als men de mensen wil sensibiliseren men het accent misschien niet zozeer moet leggen op meteorologische gebeurtenissen maar eerder op problemen van volksgezondheid.

De heer Jean-Pascal van Ypersele heeft gesproken over de vervuiliingsrechten die oorspronkelijk niet op het verlanglijstje van de Europese Unie stonden; ze werden echter aangenomen onder druk van de VS en zullen deel uitmaken van het gehele mechanisme.

De heer François Roelants du Vivier wenst te weten of vanuit wetenschappelijk standpunt, zonder rekening te houden met de parameters van een economische rechtvaardigheid - landen zoals de Verenigde Staten zullen vervuiliingsrechten kunnen kopen van landen zoals Rusland -, deze rechten toch geen globaal positief resultaat hebben omdat een ton minder CO<sub>2</sub> nog altijd beter is dan niets. Kan de efficiëntie van het eindresultaat als nuttig worden beschouwd in het geheel van de geplande maatregelen?

De heer Jean-Pascal van Ypersele meent dat als er echt minder broeikasgassen vrijkomen, het mechanisme nuttig kan zijn. Men moet echter weten dat een land als de Russische Federatie een uitstoot van broeikasgassen heeft die 30% lager ligt dan in 1990 omdat het economisch systeem in elkaar is gestort. Daarom gelooft hij niet dat de uitstoot van broeikasgassen in werkelijkheid zal dalen. Als de VS gebruik maken van deze 30% in vergelijking met 1990 kunnen ze voor lange tijd putten uit de Russische warme lucht zonder dat ze inspanningen op het thuisfront hoeven te doen.

De heer François Roelants du Vivier is van oordeel dat dit klopt op korte en middellange termijn. Hij meent echter dat er heel wat economische projecties bestaan die doen uitschijnen dat de vervuiliingsrechten ook op langere termijn efficiënt kunnen zijn.

De heer Jean-Pascal van Ypersele antwoordt dat talrijke economische projecties inzake de Russische Federatie willen doen uitschijnen dat er nog lange tijd Russische warme lucht zal bestaan omdat de economische situatie niet snel zal verbeteren (reeds in 1990 was dat economisch systeem al weinig efficiënt).

ques normales, il sera difficile pour les politiques de conscientiser la population.

M. Jean-Pascal van Ypersele reconnaît que l'Institut royal météorologique de Belgique a ce discours et a raison de fournir ces informations à la population. Cependant l'Institut pêche un peu par excès en refusant d'admettre qu'il y ait une possibilité que certains de ces événements ne soient pas réellement une tendance faute de se répéter suffisamment.

Ces événements illustrent cependant clairement la sensibilité de nos sociétés aux événements climatiques.

M. François Roelants du Vivier estime que si l'on veut sensibiliser les gens ce n'est peut-être pas sur des épisodes météorologiques qu'on doit mettre l'accent mais plutôt sur des questions de santé publique.

M. Jean-Pascal van Ypersele a parlé des permis de polluer, qui n'étaient pas ce que souhaitait l'Union européenne au départ; ceux-ci ont été cependant adoptés sur pression des Etats-Unis et vont faire partie de l'ensemble des mécanismes.

M. François Roelants du Vivier souhaite savoir si d'un point de vue scientifique, sans prendre en compte les paramètres d'une justice économique - des pays tels que les Etats-Unis vont pouvoir acheter des permis de polluer à des pays tels que la Russie -, ceux-ci néanmoins n'ont pas un effet global positif étant donné qu'une tonne de CO<sub>2</sub> épargnée vaut toujours mieux que rien. Leur efficacité en tant que résultat final peut-elle être estimée utile dans l'ensemble des mesures envisagées?

M. Jean-Pascal van Ypersele estime que si les réductions de gaz à effet de serre sont des réductions réelles, le mécanisme peut être utile. Il faut cependant savoir qu'un pays comme la Fédération de Russie a des émissions de gaz à effet de serre 30% plus bas qu'en 1990 parce que le système économique s'est effondré. Dès lors il ne pense pas qu'il y aura une réduction réelle des émissions de gaz à effet de serre. Si les Etats-Unis exploitent ces 30% par rapport à 1990 ils auront de quoi puiser longtemps dans l'air chaud russe pour éviter des efforts domestiques.

M. François Roelants du Vivier estime que c'est vrai à court et moyen termes. Il croit cependant savoir qu'il y a beaucoup de projections économiques qui porteraient à croire que les permis de polluer peuvent être efficaces à plus long terme.

Nombreuses projections économiques faites au sujet de la Fédération de Russie tentent à démontrer qu'il va rester encore longtemps de l'air chaud russe car l'économie ne va pas s'améliorer de manière notable (déjà en 1990 le système économique était peu efficace), réitère M. Jean-Pascal van Ypersele.

De heer François Roelants du Vivier wenst toch te onderstrepen dat de economische wetenschappen geen exacte wetenschappen zijn. Talrijke economische projecties zijn door de feiten weerlegd en men kan zich voorstellen dat als de economieën van landen op weg naar een markteconomie en ontwikkelingslanden een echte groei kennen, de vervuilingrechten een efficiënt mechanisme kunnen worden.

Zeker in dat geval, meent de heer van Ypersele.

Als de Europese Unie duidelijke regels wenst inzake de vervuilingrechten, is dat omdat de leden menen dat deze onder bepaalde voorwaarden op termijn een efficiënt mechanisme kunnen betekenen.

De heer van Ypersele wijst er in dit verband op dat, in een verklaring van Belgische klimatologen en economen over de noodzaak van preventiemaatregelen inzake klimaatveranderingen, gepubliceerd een paar dagen voor de aanvang van de conferentie van Kyoto, wordt bevestigd dat het gamma van beschikbare economische en institutionele instrumenten toelaten een aantal zaken te doen en, voor een aantal daarvan, tegelijk bij te dragen tot de verlichting van andere tekortkomingen van onze technische en economische systemen zoals de overbevolkte steden en de werkloosheid. Hoe legt men het verband met de werkloosheid? Een deel van het Europees ontwerp van heffing op energie en CO<sub>2</sub> zou kunnen bijdragen tot de vermindering van de arbeidslasten en dus de werkgelegenheid kunnen doen stijgen. Een ander deel kan worden gebruikt om de eigen investeringen in energiebesparing te bevorderen. Men moet echter weten dat dit ontwerp reeds een hele tijd in de onderste la is opgeborgen en dat de industriëlen er niet willen van weten (de UNICE heeft er zich herhaaldelijk tegen uitgesproken).

En dan gaat het nog om een neutraal ontwerp: de som van de verschillende heffingen is gelijk aan nul. De economische actoren hoeven dus niet bevreesd te zijn voor dit ontwerp.

Men moet toch weten dat de arbeidskost te hoog is. Arbeid wordt te zwaar belast en er zijn te weinig natuurlijke rijkdommen.

De heer Jean-Pascal van Ypersele toont een diagram dat de evolutie voorstelt van de energetische intensiteit gemeten in warmte-equivalent gelijk aan één ton ruwe olie per 1000\$ BBP. Naargelang de tijd verstrijkt is er steeds minder energie nodig voor een gelijke hoeveelheid BBP. Men ziet in dit diagram dat Groot-Brittannië als eerste de industriële revolutie heeft gerealiseerd en dat hoe later de industrialisering gebeurt, des te meer het plafond van de curve daalt. Dat is bijvoorbeeld het geval voor Japan en dit dankzij de toepassing van de technologische vooruitgang.

De heer François Roelants du Vivier dankt de deskundige voor de uiteenzetting. Hij wijst de commissieleden erop dat

M. François Roelants du Vivier tient toutefois à souligner que la science économique n'étant pas une science exacte, de nombreuses projections économiques ont été contredites par les faits et on peut s'imaginer que si les économies des pays en transition et des pays en voie de développement connaissent une réelle croissance et une réelle amélioration, les permis de polluer pourraient devenir un mécanisme efficace.

Dans ce cas-là en effet, estime M. van Ypersele.

Si l'Union européenne a émis le souhait d'avoir des règles bien précises pour les permis de polluer c'est bien que les membres pensent qu'à certaines conditions ils peuvent être un mécanisme efficace à terme.

A ce sujet, M. van Ypersele signale que dans la Déclaration des climatologues et économistes belges sur la nécessité de mesures de prévention en matière de changements climatiques, publiée quelques jours avant la Conférence de Kyoto, il est affirmé que la variété des instruments économiques et institutionnels disponibles permettent de faire un certain nombre de choses et de contribuer en même temps, pour certains d'entre eux, à l'allègement d'autres défaillances de nos systèmes techniques et économiques tels que l'encombrement des villes et le chômage. Comment peut-on faire le lien avec le chômage? Une partie du projet européen de taxe sur l'énergie et le CO<sub>2</sub> pourrait contribuer à diminuer les charges du travail et donc à augmenter l'emploi. Une autre partie pourrait être utilisée à favoriser les investissements propres économisant l'énergie. Il faut cependant savoir que ce projet est dans les cartons européens depuis belle lurette et que les industriels refusent d'en entendre parler (l'UNICE s'est prononcé contre ce projet à maintes reprises).

Et de souligner qu'il s'agit pourtant d'un projet neutre: la somme des différentes taxes est égale à zéro. Les acteurs économiques ne devraient dès lors pas craindre ce projet.

Il faut cependant savoir que le coût du travail est trop élevé. Le travail est trop taxé et les ressources naturelles le sont trop peu.

M. Jean-Pascal van Ypersele montre un diagramme relatif à l'évolution de l'intensité énergétique mesurée en tep par 1.000 \$ de PIB. Ce qui est intéressant dans ce diagramme, c'est que pour chaque pays on a le même type de courbe. Au fur et à mesure que le temps passe, il faut de moins en moins d'énergie pour une quantité égale de PIB. On vérifie dans ce diagramme que la Grande-Bretagne a réalisé la révolution industrielle en premier lieu et au plus tard que l'industrialisation a lieu, au plus le plafond de la courbe diminue. C'est le cas par exemple pour le Japon, et ce, grâce à l'incorporation de progrès technologique.

Tout en remerciant l'expert pour son exposé, M. François Roelants du Vivier signale à l'attention des commissaires qu'il

zij moeten onderzoeken wat zij op korte en middellange termijn aan wetgevend werk kunnen verrichten.

Op 10 februari 1998 zet de commissie voor leefmilieu de bespreking voort van het voorstel van resolutie.

### III.3. Algemene bespreking (vervolg)

De heer Alain Adriaens wijst eens te meer op de ernst van het probleem en wenst de regering ertoe aan te zetten om een initiatief te nemen inzake deze problematiek. De volksvertegenwoordiger wijst op het belang van de verschillende domeinen die op dit niveau kunnen meespelen en onder andere op de grote rol van het wegverkeer in de vervuiling te Brussel.

De heer Alain Adriaens herinnert aan de opmerkingen van mevr. Annick Meurrens van het BIM dat de vaststellingen inzake volksgezondheid gegrond zijn. De volksvertegenwoordiger wenst dus dat de regering op dit vlak concrete maatregelen treft.

De minister stelt de commissieleden voor om te luisteren naar een Brusselse deskundige inzake de autofiscaliteit (onder andere om te antwoorden op de Belgische engagementen inzake de vermindering van het CO<sub>2</sub> gehalte). Hij wijst er ook op dat men rekening moet houden zowel met de transversaliteit van de problematiek als met de beperktheid van de gewestelijke bevoegdheden (inzake autofiscaliteit, productienormen voor brandstoffen en de belasting op brandstoffen, volksgezondheid,...).

De minister stelt dus voor dat deze resolutie wordt besproken in de verenigde commissies voor infrastructuur en leefmilieu. Hij wijst op de noodzaak om te beschikken over technische middelen om het autoverkeer te beperken (bijvoorbeeld het autoverkeer op vijf jaar met 10% verminderen). De minister wijst er meer bepaald op dat hij op dit ogenblik niet over de technische middelen beschikt om deze beperking te laten uitvoeren.

Volgens de minister is voor de beperking van het wegverkeer een hervorming van de autofiscaliteit noodzakelijk.

Hij wijst erop dat hij in dit verband een voorstel heeft gedaan in de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu. Dit is aanvaard door de ministers van leefmilieu en in maart 1997 aan de minister van Financiën gezonden en aan de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling.

De voorzitter verwijst naar de methodologie en onderstreept dat de commissie voor leefmilieu tot op heden geen advies heeft ontvangen van de commissie voor infrastructuur. De minister heeft gewezen op het transversaal karakter van de problematiek. Het zou tot niets leiden als alleen de "milieufundamentalisten" intern deze zaak bespre-

conviendra d'examiner ce que les commissaires peuvent faire en tant que législateurs à court et moyen termes.

Le 10 février 1998, la commission de l'environnement poursuit la discussion de la proposition de résolution.

### III.3. Discussion générale (suite)

M. Alain Adriaens insiste une fois de plus sur la gravité du problème et souhaite amener le gouvernement à intervenir dans cette problématique. Le député souligne l'importance des différents domaines pouvant interférer à ce niveau et entre autres, sur l'importance que joue le trafic routier dans les facteurs de pollution à Bruxelles.

M. Alain Adriaens rappelle les observations de Mme Annick Meurrens de l'IBGE selon lesquelles les constatations sur la santé publique étaient fondées. Le député souhaite donc que le gouvernement, prenne des dispositions concrètes à cet égard.

Le ministre suggère aux commissaires d'auditionner l'experte bruxelloise en matière de fiscalité automobile (entre autres pour répondre aux engagements de la Belgique en matière de réduction de taux de CO<sub>2</sub>). Il souligne par ailleurs qu'il convient de tenir compte à la fois de la transversalité de la problématique et de la limite des compétences régionales (en matière de fiscalité automobile, de normes de produits pour les carburants et de taxation des carburants, de santé publique, ...).

Le ministre propose donc que cette résolution soit débattue en commissions réunies de l'infrastructuur et de l'environnement. Il souligne la nécessité de disposer des moyens techniques pour limiter la circulation automobile (par exemple réduire de 10% la circulation automobile en cinq ans). Le ministre signale notamment qu'il ne dispose actuellement pas des éléments techniques permettant d'arriver à cette limitation.

Le ministre pense qu'une limitation de la circulation routière passe par une réforme de la fiscalité automobile.

Il signale qu'il a fait une proposition à cet égard à la Conférence interministérielle de l'environnement. Celle-ci a été acceptée par les ministres de l'environnement et, transmise en mars 1997, au ministre des finances ainsi qu'au Conseil fédéral de développement durable.

Le président, évoquant la méthodologie, souligne que la commission de l'environnement n'a jusqu'à présent pas reçu d'avis de la commission de l'infrastructuur. Le ministre a souligné le caractère transversal de la problématique. Il serait inutile que seuls les «environnementalistes» débattent en chambre de la question. Le président propose que le plus

ken. De voorzitter stelt voor dat zo snel mogelijk een verenigde commissie bijeen wordt geroepen. In dit kader stelt de voorzitter ook voor dat de commissieleden eerst de deskundige horen.

De heer Alain Adriaens heeft het over de inhoud en de wijze waarop de minister hierop reageert. De heer Alain Adriaens stelt vast dat de suggesties van de minister inzake autofiscaliteit volledig tegemoet komen aan de doelstelling om de luchtverontreiniging veroorzaakt door het wegverkeer te verminderen.

De volksvertegenwoordiger spreekt over de fiscaliteit die niet is aangepast aan de verschillende vormen van vervoer (concreet: het aanmoedigen van dieselmotoren terwijl die veel meer vervuilen dan benzinemotoren).

De heer Alain Adriaens steunt de gedane suggesties. Toch wenst hij dat de tweehoofdige commissie alle dynamiek behoudt en dat in dit opzicht de voorzitter van de commissie voor leefmilieu de motor wordt van de toekomstige werkzaamheden.

Op 11 maart 1998 horen de verenigde commissies voor infrastructuur en leefmilieu de Brusselse deskundige van de werkgroep "autofiscaliteit".

#### **IV. Bespreking van het voorstel van resolutie in de verenigde commissies voor infrastructuur en leefmilieu**

##### **IV.1. Hoorzitting met mevr. Sarah Ochelen van het BIM in verband met het verslag van de werkgroep "autofiscaliteit", opgesteld door de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu**

In een voorwoord op de uiteenzetting van mevr. Sarah Ochelen wijst de voorzitter erop dat deze werkgroep voor de autofiscaliteit is opgericht op vraag van de Hoofdstedelijke minister voor Leefmilieu. Hij deelt ook mee dat tot op dit ogenblik ter zake nog geen enkele beslissing is getroffen. Toch zijn er enkele denkpluizen naar voor geschoven en aan een aantal personen ter beoordeling voorgelegd.

##### *IV.1.1 Uiteenzetting door mevrouw Sarah Ochelen*

Tijdens de vergadering van 19 maart 1996 heeft de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu beslist een werkgroep op te richten om voorstellen uit te werken met het oog op een hervorming van de autofiscaliteit waarbij gegevens met betrekking tot leefmilieu zouden worden opgenomen.

De voorzitter van deze werkgroep was de heer De Rijck, federaal minister van Leefmilieu. De volgende diensten werden uitgenodigd om aan de vergaderingen van deze werkgroep deel te nemen: de federale en gewestelijke dien-

tôt possible, une commission réunie soit organisée. Dans ce cadre, le président suggère que les commissaires auditionnent d'abord l'expert.

M. Alain Adriaens évoque le fond et la manière dont le ministre y répond. M. Alain Adriaens constate que les suggestions faites par le ministre en matière de fiscalité automobile rencontrent entièrement l'objectif de limiter la pollution atmosphérique due au trafic routier.

Le député évoque la fiscalité mal adaptée aux différents modes de transport (notamment l'encouragement des moteurs diesels alors que ceux-ci sont beaucoup plus polluants que les moteurs à essence).

M. Alain Adriaens appuie les suggestions faites. Il souhaite néanmoins que la commission bicéphale garde toute sa dynamique et que, dans cette optique, le président de la commission de l'environnement soit le moteur des travaux à venir.

Le 11 mars 1998, les commissions réunies de l'infrastructure et de l'environnement auditionnent l'experte bruxelloise du groupe de travail "fiscalité automobile".

#### **IV. Examen de la proposition de résolution en commissions réunies de l'infrastructure et de l'environnement**

##### **IV.1. Audition de Mme Sarah Ochelen de l'IBGE au sujet du rapport du groupe de travail "fiscalité automobile", mis sur pied par la Conférence interministérielle de l'environnement.**

En préambule à l'exposé de Mme Sarah Ochelen, le président signale que c'est à la demande du ministre régional bruxellois de l'environnement que ce groupe de travail sur la fiscalité automobile a été mis sur pied. Il informe par ailleurs qu'à l'heure actuelle aucune décision n'a encore été prise en la matière. Cependant, des pistes de réflexion ont été avancées et ont été soumises à certaines personnes.

##### *IV.1.1. Exposé de Mme Sarah Ochelen*

C'est lors de sa rencontre du 19 mars 1996 que la Conférence interministérielle de l'environnement a décidé de mettre sur pied un groupe de travail pour élaborer des propositions en vue de réformer la fiscalité automobile en vue d'y intégrer des données environnementales.

Le président de ce groupe de travail était M. De Rijck du Ministère fédéral de l'environnement. Les services suivants ont été invités à participer aux réunions de ce groupe de travail: les administrations fédérales et régionales, ainsi que

sten, evenals de ministeriële kabinetten bevoegd voor leefmilieu, vervoer, financiën en wetenschapsbeleid.

Deze werkgroep heeft driemaal vergaderd. Gelijklopend met deze vergaderingen heeft een kleiner redactiecomité vergaderd om het verslag op te stellen. Dit verslag steunt op een werkdocument dat is voorbereid door het kabinet van minister Gosuin en het BIM, en vervolledigd en aangepast door de andere leden van de werkgroep.

Dit verslag is voorgesteld op de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu van maart 1997 en overgezonden aan het federale ministerie van Financiën en de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling.

Mevr. Sarah Ochelen wijst erop dat dit verslag geen einddocument is, maar eerder een verzameling van voorstellen en denkpistes die nog moeten worden besproken en verfijnd. Het gaat om het werkverslag van de werkgroep en dit verslag is nog niet aan de politieke beoordeling voorgelegd.

#### INLEIDING

Het autoverkeer is een bron van heel wat overlast, waarvan de luchtverontreiniging niet de minste is. Het autoverkeer is verantwoordelijk voor 90% van de loodemissies (ook al zijn deze de laatste jaren fors gedaald dankzij de loodvrije benzine), 50% van de NO<sub>x</sub>, 95% van de vluchtige organische stoffen en 23% van de CO<sub>2</sub>. En dit zijn nog maar de belangrijkste pollutanten die schade veroorzaken op het vlak van de volksgezondheid, de ecosystemen, de landbouw, de gebouwen en het klimaat.

Het autoverkeer is ook verantwoordelijk voor de geluidshinder die ook de gezondheid schaadt, voor ongevallen die menselijk leed veroorzaken, voor sterfgevallen en de kosten die dat meebrengt, en tenslotte voor de verzadiging van het stadsverkeer en een aanzienlijk tijdsverlies.

Het komt er nu op aan de externe kosten van de door het wegverkeer veroorzaakte hinder en schade te berekenen. Een deel van deze hinder is makkelijk in geldwaarde uit te drukken (bijvoorbeeld voor de landbouw) door het economische verlies te berekenen; in andere gevallen zoals de menselijke gezondheid moet men met andere criteria rekening houden zoals de bepaling om de kosten voor controle te betalen.

Uit het groenboek van de Europese Commissie ("Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer: Mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie.") blijkt dat de externe kosten van het wegverkeer oplopen tot 4% van het Europees BBP.

Deze kosten zijn erg verschillend van land tot land. Voor het Hoofdstedelijk Gewest schatte men in 1998 de kosten voor een wagen met benzinemotor op 40,3 fr. per kilometer,

les cabinets ministériels compétents pour l'environnement, le transport, les finances et la politique scientifique.

Ce groupe de travail s'est réuni trois fois. Parallèlement à ces réunions, un Comité de rédaction plus restreint s'est réuni pour élaborer le rapport. Ce rapport est basé sur un document de travail préparé par le cabinet du ministre Gosuin et l'IBGE et complété et adapté par les autres membres du groupe de travail.

Ce rapport a été exposé à la Conférence interministérielle de l'environnement de mars 1997 et transmis au ministère fédéral des finances et au Conseil fédéral pour le développement durable.

Mme Sarah Ochelen souligne dès lors que ce rapport n'est pas un document définitif mais plutôt un rassemblement de propositions et de pistes de réflexion qui doivent encore être discutées et affinées. Il s'agit du rapport de travail du groupe de travail et ce rapport n'a pas encore été soumis aux arbitrages politiques.

#### INTRODUCTION

Le trafic automobile est la cause de beaucoup de nuisances, dont la moindre n'est pas la pollution de l'air. Le trafic automobile est responsable pour 90% des émissions de plomb (même si celles-ci ont fortement diminué ces dernières années grâce à l'essence sans plomb); 50% des émissions de NO<sub>x</sub>; 95% des composants organiques volatils et 23% du CO<sub>2</sub>. Et ce ne sont ici que les principaux polluants qui provoquent des dégâts au niveau de la santé publique, des écosystèmes, de l'agriculture, des bâtiments et du climat.

Le trafic automobile est également responsable de la pollution via le bruit qui nuit également à la santé, d'accidents qui amènent des souffrances humaines, des décès et des coûts, enfin de la congestion du trafic en ville et d'une grande perte de temps.

Il s'agit de calculer les coûts externes de ces nuisances et dommages provoqués par le trafic routier. Pour certaines nuisances, on peut évaluer facilement la valeur monétaire (par exemple pour les dommages causés à l'agriculture) par la perte économique; dans d'autres cas telle que la santé humaine il faut adopter d'autres critères telle que la disposition à payer des coûts de contrôle.

Du livre vert de la Commission européenne ("Vers une tarification équitable et efficace dans les transports: Options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne."), il ressortait que les coûts externes dus au trafic routier s'élevaient à 4% du PIB européen.

Ces coûts diffèrent cependant largement d'un pays à l'autre. En Région bruxelloise, les estimations pour 1998 étaient qu'une voiture à moteur à essence coûtait 40,3 francs

voor een stadsbus op 3 fr. en voor de metro op 0,3 fr. per kilometer.

## ALGEMENE PRINCIPES

Doel is een beter systeem voor de heffing uit te werken.

Tot op heden dient de autofiscaliteit uitsluitend als bron van inkomsten voor de begroting van de overheid. De autofiscaliteit zou dus kunnen worden afgestemd op doeleinden van duurzame ontwikkeling.

Het gaat om een transversaal beleid waarvoor coördinatie is vereist. Er zijn verschillende federale zowel als gewestelijke entiteiten bij betrokken. Het vraagt om verschillende beheersinstrumenten zowel inzake fiscaliteit als productnormen, technische controle, inspectie, infrastructuur, ... Er zijn ook een aantal logische consequenties aan verbonden: werkloosheid, inkomensherverdeling, ... De ontvangsten zouden binnen het kader van een duurzame ontwikkeling kunnen gaan naar een sociaal beleid, naar het milieubeleid, naar het openbaar vervoer en naar alternatieve vervoersmiddelen (fiets, elektrische voertuigen, verplaatsingen te voet, ...).

Wat de algemene principes betreft wijst Mevrouw Ochelen ook op de recyclage van gebruikte voertuigen. Dit is een belangrijk punt, want als een nieuwe fiscaliteit van kracht wordt heeft dat waarschijnlijk tot gevolg dat het autopark wordt vernieuwd. Maar men mag een milieuprobleem niet oplossen door er een ander te creëren met een onopgelost probleem van gebruikte wagens.

De kosten voor de gemeenschap moeten door de gebruiker worden gedragen. Een mogelijke denkpiste op dat vlak bestaat erin om enerzijds het gebruik van de wagen te belasten, eerder dan het bezit ervan, en anderzijds een belasting te heffen volgens de graad van vervuiling om het gedrag en de keuze van de gebruikers te beïnvloeden.

## HUIDIGE TOESTAND

Het Belgische wagenpark bestaat momenteel uit 5,6 miljoen voertuigen. Dit groeit met gemiddeld 2,5% per jaar. Het aantal dieselveertuigen is toegenomen en bedraagt op dit ogenblik zowat 50% van de totale voertuigenverkoop in België.

Het jaarlijks brandstofgebruik bedraagt:

- 2,85 miljoen ton voor benzine;
- 4 miljoen ton voor diesel;
- 0,05 miljoen ton voor LPG.

au kilomètre, un bus urbain 3 francs au kilomètre et le métro 0,3 francs au kilomètre.

## PRINCIPES GÉNÉRAUX

Le but est d'élaborer un système de prélèvement plus subtil.

Jusqu'à présent, la fiscalité automobile sert uniquement de recettes pour le budget de l'autorité publique. La fiscalité automobile pourrait plutôt être canalisée vers des objectifs de développement durable.

Il s'agit d'une politique transversale qui nécessite dès lors une coordination. Elle concerne différentes entités tant fédérales que régionales. Elle implique différents instruments de gestion tant en matière de fiscalité que de normes de produit, de contrôle technique, d'inspection, que d'infrastructure, ... Elle a par ailleurs différents effets corollaires: le chômage, la distribution des revenus, ... Les recettes pourraient être dirigées dans une optique de développement durable vers une politique sociale, vers la politique environnementale, vers les transports en commun et autres transports alternatifs (vélo, véhicule électrique, déplacements à pied, ...).

Parmi les principes généraux, Mme Ochelen cite également le recyclage des voitures usagées. Il s'agit d'un point important car probablement si une nouvelle fiscalité est adoptée cela pourrait impliquer notamment un renouvellement du parc automobile. Mais il ne faut pas résoudre un problème environnemental en créant un autre par le fait qu'on ne résoudrait pas le problème du recyclage des véhicules usagers.

Il convient d'imputer les coûts sociaux à l'utilisateur. Des pistes de réflexion en la matière sont, d'une part, d'imposer l'usage de la voiture plutôt que la propriété d'un véhicule, et d'autre part, d'imposer selon le degré de pollution du véhicule pour influencer le comportement et le choix des utilisateurs.

## SITUATION ACTUELLE

Le parc de voitures comprend actuellement 5,6 millions de véhicules en Belgique. Le taux de croissance de ce parc est en moyenne de 2,5% par an. Le nombre de véhicules diesel a augmenté. Il est actuellement de plus ou moins 50% du total des ventes de véhicules en Belgique.

La consommation annuelle de combustibles est de:

- essence: 2,85 millions de tonnes;
- diesel: 4 millions de tonnes;
- LPG: 0,05 millions de tonnes.

Wat de fiscale ontvangsten voor 1996 betreft onderstreept mevr. Sarah Ochelen dat deze 300 miljard fr. bedragen, dat betekent een achtste van de totale fiscale ontvangsten in België (de parafiscale uitgezonderd). Meer dan de helft van deze ontvangsten komt van accijnzen en BTW op de brandstoffen. Bijna een vierde komt van de BTW op de voertuigen. In dalende volgorde komen dan de verkeersbelastingen en de bijkomende heffingen zoals belastingen en heffingen op de verzekeringspremies. Tot slot komen de belastingen op de inverkeerstelling en diversen (onder andere de pro justitia).

Deze inkomsten zijn bestemd voor de federale overheid, behalve de verkeersbelasting die aan de gewesten wordt terugbetaald rekening houdend met de plaats van inning (net zoals de milieubelastingen die ook naar de gewestelijke geldbeugel gaan).

#### SPECIFIEKE DENKPISTES: INDIRECTE FORFAITAIRE HEFFING

##### 1. *Heffing op de inverkeerstelling*

Voor het ogenblik wordt deze heffing berekend op grond van het vermogen van de motor, die 2.500 BF tot 200.000 BF kan bedragen.

De bedoeling is voertuigen in de handel te brengen die beantwoorden aan strenge milieunormen (en aan een sociale billijkheid), alsmede de werkgelegenheid in België te stimuleren.

De volgende denkpijsten zijn aangereikt:

- deze belasting op de in verkeersstelling schrappen en ze te vervangen door een variabele heffing naargelang het gebruik van de wagen (de specificiteit van het voertuig zou niet meer belast worden, maar wel het gebruik ervan) of ze te vervangen door fiscale stimulansen ten voordele van het gebruik van voertuigen die aan strenge milieunormen beantwoorden;
- deze belasting op de in verkeersstelling aanpassen overeenkomstig de geluidsemissie en de emissies die bijdragen tot luchtvervuiling;
- maatregelen nemen die het gebruik van alternatieve voertuigen aansporen na analyse van de levenscyclus van het voertuig.

##### 2. *BTW op de aankoop van een wagen*

Voor het ogenblik bedraagt de BTW op de aankoop van een nieuw voertuig 21%.

En ce qui concerne les recettes fiscales pour 1996, Mme Sarah Ochelen souligne qu'elles représentent 300 milliards de BEF c'est-à-dire un huitième des recettes fiscales totales en Belgique (en dehors de la parafiscalité). Plus de la moitié de ces recettes proviennent des accises et de la TVA sur les combustibles. Presque un quart provient de la TVA sur les véhicules. En ordre décroissant interviennent ensuite les taxes de circulation et taxes complémentaires ainsi que les taxes et prélèvements sur les primes d'assurance. Enfin interviennent les taxes sur la mise en circulation et divers (entre autres les pro justicia).

Ces recettes sont destinées au Fédéral à l'exception de la taxe de roulage qui est ristournée aux Régions en fonction de la localisation des impositions (tout comme les écotaxes qui vont également dans l'escarcelle régionale).

#### PISTES DE RÉFLEXION SPÉCIFIQUES: IMPOSITION INDIRECTE FORFAITAIRE

##### 1. *Imposition sur la mise en circulation*

Actuellement cette taxe est calculée sur base de la puissance du moteur et peut aller de 2.500 BEF à 200.000 BEF.

L'objectif est de commercialiser des véhicules qui répondent à des critères environnementaux stricts (et une équité sociale) ainsi que de stimuler l'emploi en Belgique.

Les pistes de réflexion portent sur les propositions suivantes:

- supprimer cette taxe de mise en circulation et la remplacer soit par une taxe variable en fonction de l'utilisation du véhicule (ce ne serait plus la propriété du véhicule qui serait taxée mais l'utilisation du véhicule) ou de la remplacer par des stimuli fiscaux en faveur de l'utilisation de véhicules répondant à des critères environnementaux stricts;
- moduler cette taxe de mise en circulation en fonction des émissions de bruit et des émissions qui contribuent à la pollution de l'air;
- prendre des mesures incitatives à l'utilisation de véhicules alternatifs après analyse du cycle de vie du véhicule.

##### 2. *TVA sur l'achat d'un véhicule*

Actuellement la TVA sur l'achat d'un nouveau véhicule s'élève à 21%.

Een alternatieve benadering is invloed uitoefenen op de beslissing tot aankoop.

Het voorstel heeft betrekking op een vermindering van dit BTW-tarief en op een aanpassing ervan naargelang de milieuprestaties van dit voertuig (het BTW-tarief zou naargelang van de criteria van 0 tot 6% gaan).

Deze vermindering van de BTW op de aankoop van een voertuig zou in feite gecompenseerd worden door een verhoging van de BTW op de brandstof, waardoor in werkelijkheid een belasting op het gebruik van het voertuig gegeven zou kunnen worden.

Er is evenwel een nadeel: de marge om de BTW op de aankoop van voertuigen grondig te herzien, is tamelijk beperkt omdat men op Europees vlak naar een harmonisering van de tarieven streeft.

#### SPECIFIEKE DENKPISTES: FORFAITAIRE INDIRECTE HEFFING

##### *3. Milieutaks op de aankoop van een wagen*

De milieutaks bestaat voor het ogenblik niet. De doelstelling van deze maatregel is invloed uitoefenen op de aankoop en problemen te voorkomen bij een herziening van de BTW.

Een voorstel bestaat erin de belasting op de aankoop te verhogen volgens de graad van vervuiling van het voertuig. Het nadeel van deze maatregel is dat de Belgische voertuigen gemiddeld langer in gebruik zouden blijven omdat de aankoopprijs zou verhogen; dit heeft andere negatieve gevolgen op de luchtvervuiling.

Een ander voorstel is de "feebate" optie die erin bestaat een belasting te heffen of een som terug te betalen naargelang de emissie: indien het voertuig veel schadelijke stoffen uitstoot, wordt een belasting gegeven ("fee"); indien het voertuig minder schadelijke stoffen uitstoot, ontvangt de gebruiker een subsidie ("rebate"). Deze operatie is over de hele lijn neutraal. Het nadeel is dat een zwaar administratief werk bijkomt.

##### *4. Jaarlijkse verkeersbelasting*

Voor het ogenblik wordt deze belasting berekend op grond van het vermogen van het voertuig en gaat zij van 2.125 BF tot 92.680 BF per jaar.

Het doel is de milieuprestaties van het voertuig blijvend te stimuleren.

Dit zijn de voorstellen:

L'objectif d'une piste alternative serait d'influer sur la décision d'achat.

La proposition porte sur une diminution de ce taux de TVA et sur son adaptation en fonction des performances environnementales du véhicule (le taux de TVA varierait selon ces critères de 0 à 6%).

Cette diminution de la TVA sur l'achat du véhicule serait en fait compensée par une augmentation de la TVA sur le combustible, ce qui permettrait d'imposer réellement l'utilisation du véhicule.

Il y a cependant un inconvénient: la marge de manoeuvre pour revoir de fond en comble la TVA sur l'achat des véhicules est assez réduite étant donné qu'on progresse vers une harmonisation des taux au niveau européen.

#### PISTES DE RÉFLEXION SPÉCIFIQUES: TAXE INDIRECTE FORFAITAIRE

##### *3. Ecotaxe sur l'achat d'un véhicule*

Cette écotaxe n'existe pas actuellement. L'objectif de cette mesure serait d'influencer la décision d'achat et d'éviter les problèmes que pourrait poser une révision de la TVA.

Une proposition serait de rendre la taxe d'achat plus importante selon le degré de pollution du véhicule. L'inconvénient de cette mesure est toutefois qu'il augmenterait l'âge du parc de véhicules belges à cause de l'augmentation du prix d'achat, ce qui a d'autres répercussions néfastes sur la pollution de l'air.

Une autre proposition vise le "feebate" opération qui consiste à imposer ou gratifier selon les émissions: si le véhicule a plus d'émissions nocives, une imposition est appliquée ("fee"); un véhicule émet moins d'émissions nocives: son utilisateur reçoit un subside ("rebate"). Il s'agit d'une opération globalement neutre. L'inconvénient est que cette opération requerrait un lourd travail administratif.

##### *4. Taxe annuelle de circulation*

Actuellement, cette imposition est calculée à partir de la puissance du véhicule et varie de 2.125 BEF à 92.680 BEF par an.

L'objectif serait de conserver une stimulation des performances environnementales du véhicule à travers le temps.

Les propositions sont:



- het bedrag van de belasting aan de technische keuring koppelen;
- de technische keuring uitbreiden tot het geluid, de nieuwe vervuilende stoffen, de uitvoering van grondigere en strengere controles;
- de ambtenaren van de gewestelijke en federale besturen bevoegd maken om processen-verbaal op te stellen wanneer de emissienormen overschreden worden.

#### SPECIFIEKE DENKPISTES: INDIRECTE BELASTING OP HET GEBRUIK VAN DE VOERTUIGEN

##### 1. Accijnzen op de brandstoffen

Voor het ogenblik ziet de situatie er als volgt uit: volgens de gegevens van 1 april 1995 bedragen de accijnzen op benzine met lood 19,5 bef per liter; de accijnzen op benzine zonder lood bedragen 16,75 bef per liter en 11,7 bef per liter voor de diesel.

Het doel van de nemen maatregelen zou er in bestaan:

- invloed uit te oefenen op het gedrag, dit betekent dat de milieukosten in rekening gebracht zouden worden;
- de ontvangsten die op deze manier geïnd zouden worden te gebruiken om de strijd aan te binden met de gevolgen van het verkeer;
- de producenten aan te moedigen brandstoffen op de markt te brengen die minder schadelijk zijn voor het milieu.

De voorstellen bestaan in:

- een geleidelijke herziening van het verschil tussen de accijnzen op diesel en op benzine. De milieukosten verantwoordt dit verschil niet: voor afgelegde kilometer hebben deze twee brandstoffen ongeveer dezelfde milieukost. Bovendien, indien men rekening houdt met het feit dat per afgelegde kilometer minder diesel dan benzine verbruikt wordt, zouden de accijnzen op diesel zelfs hoger moeten zijn;
- hogere accijnzen in de zomer om de ozonticketten van het openbaar vervoer te financieren;
- voordeeltarieven voor brandstoffen die minder schadelijk zijn voor het leefmilieu.

##### 2. BTW op de brandstoffen

Voor het ogenblik bedraagt het BTW op de brandstoffen 21%.

- lier le niveau d'imposition au contrôle technique;
- étendre le contrôle technique au niveau du bruit, des nouveaux polluants, de l'exécution de contrôles plus approfondis et plus stricts;
- que les fonctionnaires des administrations régionales et fédérales soient compétents pour dresser procès-verbal lorsqu'il y a dépassement des niveaux d'émission.

#### PISTES DE RÉFLEXION SPÉCIFIQUES: IMPOSITION INDIRECTE SUR L'UTILISATION DES VÉHICULES

##### 1. Accises sur les combustibles

Actuellement, la situation est la suivante: d'après les données du 1er avril 1995 les accises sur l'essence au plomb sont de 19,5 BEF par litre; de 16,75 BEF par litre pour l'essence sans plomb et de 11,7 BEF par litre pour le diesel.

L'objectif des mesures à prendre serait:

- d'influencer le comportement: c'est-à-dire d'internaliser les coûts environnementaux;
- les recettes qui seraient collectées de cette façon seraient utilisées pour lutter contre les conséquences du trafic routier;
- encourager les producteurs à mettre sur le marché des combustibles plus favorables à l'environnement.

Les propositions consistent en:

- une révision progressive de la différence d'accises entre le diesel et l'essence. Les coûts environnementaux ne justifient pas cette différence: par kilomètre parcouru les deux combustibles ont plus ou moins le même coût environnemental. De plus, si on prend en compte le fait que par kilomètre parcouru on consomme moins de diesel que d'essence, les accises du diesel devraient même être plus élevées;
- des accises plus élevées en été pour financer les tickets ozones dans les transports en commun;
- des tarifs avantageux pour des combustibles plus favorables à l'environnement.

##### 2. TVA sur les combustibles

Actuellement la TVA sur les combustibles est de 21%.

Het doel van deze hervorming zou erin bestaan het gebruik van een voertuig te belasten; dit heeft als nadeel dat initiatieven in deze aangelegenheid nogal beperkt zijn omdat binnen de vijftien lidstaten naar een harmonisering van de BTW gestreefd wordt.

### 3. CO<sub>2</sub>-heffing

De Europese Commissie bespreekt reeds geruime tijd een ontwerp van richtlijn. Verschillende landen hebben reeds eenzijdig deze belasting ingevoerd. België zou dit initiatief moeten volgen.

#### DENKPISTES INZAKE DE DIRECTE BELASTING

Het gaat hier om de beroepskosten die afgetrokken kunnen worden van de inkomstenbelastingen. Indien de gebruiker kiest voor een forfaitaire aftrek, zullen de kosten van de wagen geen enkele rol spelen.

Voor het ogenblik bedraagt de aftrek voor reële beroepskosten:

- a) voor personenwagens voor professioneel gebruik: 75 tot 100% van alle kosten (aflossing, verkeersbelasting, verzekering, onderhoud, brandstof, parking, pro justitia,...) en voor het woon-werkverkeer, 6 frank per kilometer;
- b) voor de andere voertuigen: 100% van alle kosten.

Het doel van een hervorming is invloed uit te oefenen op de aankoop van voertuigen, alsmede op het autogebruik.

De voorstellen strekken er toe de aftrek te verminderen of af te schaffen, nadat een kwantitatief onderzoek gevoerd is naar de impact van het gedrag van de autobestuurder en naar de efficiëntie en billijkheid van de maatregel. Mevrouw Ochelen wijst erop dat het voordeel van deze maatregel erin bestaat dat die administratief efficiënt is.

#### SPECIFIEKE DENKPISTES

##### *Heffing op het binnenrijden van steden en varianten*

Voor het ogenblik hebben Noorwegen (Trondheim, Bergen, Oslo), Frankrijk, Nederland (rand), ... het principe van de tol op bepaalde wegen ingevoerd, ofwel een stadstol in bepaalde grootsteden. Er bestaan verschillende inningsystemen. Het meest gepaste systeem is een elektronische aftrek van de bedragen, onder andere via de Proton-kaart.

L'objectif de la réforme serait d'imposer l'utilisation d'un véhicule avec l'inconvénient que le degré de liberté en la matière est réduit étant donné l'harmonisation de la TVA au sein des Quinze.

### 3. Prélèvement CO<sub>2</sub>-énergie

Depuis longtemps un projet de directive de la Commission européenne est en discussion. Différents pays ont de manière unilatérale déjà prévu cette imposition. La Belgique devrait suivre cette initiative.

#### PISTES DE RÉFLEXION EN MATIÈRE D'IMPOSITION DIRECTE

L'objectif poursuivi est de viser les frais professionnels qui peuvent être déduits de la base imposable des impôts sur les revenus. Si le choix effectué par l'utilisateur est une déduction forfaitaire, les coûts de la voiture ne joueront aucun rôle.

Actuellement, la déduction pour frais réels des frais professionnels est de:

- a) pour les véhicules de personnes dont l'utilisation est professionnelle: 75 à 100% de tous les coûts (amortissement, taxe de circulation, assurance, entretien, combustible, parking, pro justitia, ...) et pour la circulation domicile/lieu de travail: 6 francs au kilomètre;
- b) les autres véhicules: 100% de tous les coûts.

L'objectif d'une révision de cette situation serait d'influer sur l'achat de véhicules, ainsi que sur la conduite automobile.

Les propositions visent à diminuer ou à abolir la déduction après recherche quantitative concernant l'impact sur le comportement de l'automobiliste et l'efficacité et l'équité de la mesure. Mme Ochelen signale que l'avantage de cette mesure est qu'elle est administrativement efficace.

#### PISTES DE RÉFLEXION SPÉCIFIQUES

##### *Prélèvement de taxes à l'entrée des villes et variantes*

Actuellement la Norvège (Trondheim, Bergen, Oslo), la France, les Pays-Bas (périphérie), ... ont introduit le principe du péage sur certains axes routiers ou sous la forme d'un péage urbain dans les grandes villes. Il existe différents systèmes de perception. Le système le plus adéquat est une déduction électronique des montants entre autres grâce à la carte Proton.

In Singapore moeten de autobestuurders een heffing betalen om de stad binnen te rijden tijdens de spitsuren (vignet).

Heel wat steden leggen een hoog parkeertarief op, volgens de plaats, de uur, de duur. Dat is ook een alternatief, maar toch minder efficiënt omdat het geen invloed heeft op het continue verkeer.

De bedoeling is dat de aldus geïnde heffingen gebruikt worden om de externe kosten te betalen (onder andere het vastlopen van het verkeer).

Op die manier tracht men het gedrag te wijzigen: het gebruik van de auto wordt ontmoedigd in zones waar het verkeer gemakkelijk vastloopt en de mensen worden aangemoedigd naar een andere vervoerswijze over te stappen.

De geïnde fiscale ontvangsten moeten gebruikt worden voor het milieubeleid en de mobiliteit.

Er wordt voorgesteld:

- dit systeem in de stedelijke gebieden in te voeren;
- tegelijkertijd kwaliteitsvolle alternatieven aan te bieden;
- maatregelen te nemen om de verplaatsingen anders te plannen (bijvoorbeeld het thuiswerk aanmoedigen en de woningen en bedrijven anders te lokaliseren zodat de steden compacter worden, enz.);
- de negatieve nevengevolgen tegen te gaan, onder andere de alternatieve wegen, die niet betalend zijn, en de gevolgen om de inkomens van de mensen met de laagste inkomens.

### **Besluiten**

Het gedrag inzake verplaatsingen is het resultaat van complexe keuzes die uit verschillende etappes bestaan (aankoop van een wagen, onderhoud, vervanging, brandstof, tijd en ruimte, gebruik, ...).

Een enkele heffing kan niet alles oplossen. Er is nood aan verschillende aanvullende heffingen:

- de beslissing van de aankoop kan beïnvloed worden door een milieutaks;
- het onderhoud: door een verkeersbelasting;
- de keuze van een brandstof: door de accijnzen;
- de tijdswinst en het gebruik van de ruimte door stadstol.

De aangereikte denkpistes moeten ertoe leiden dat verschillende heffingen gecombineerd worden zodat de proble-

A Singapour, les automobilistes doivent payer une taxe pour entrer en ville durant les heures de pointe (vignette).

Beaucoup de villes taxent fortement les places de parking selon le lieu, l'horaire, la durée. Ceci est une alternative mais qui est toutefois moins efficace étant donné que le trafic continu n'est pas imposé de cette façon-là.

L'objectif est que les prélèvements ainsi réalisés soient orientés pour payer les coûts externes (entre autres la congestion).

De cette façon, on veut impliquer un changement de comportement: décourager l'utilisation de la voiture dans des zones sensibles à la congestion et orienter les personnes qui se déplacent vers un transfert modal.

Les recettes fiscales collectées doivent être destinées à la politique environnementale et à la mobilité.

Les propositions sont de:

- introduire ce système dans les régions urbaines;
- adopter simultanément des alternatives de qualité;
- prendre des mesures qui permettent de replanifier les déplacements (stimuler par exemple le télétravail et relocaliser les logements et entreprises de manière à avoir des villes plus compactes, etc);
- contrer les effets induits négatifs, entre autres les routes de délestage, qui ne sont pas des routes payantes et les effets sur les revenus pour les plus bas revenus.

### **Conclusions**

Le comportement en matière de déplacements est un processus de choix complexe qui comprend différentes étapes (achat de véhicule, entretien, remplacement, combustible, temps et espace, utilisation, ...).

Un instrument d'imposition ne peut pas tout résoudre. Les différentes impositions doivent être complémentaires:

- le comportement à l'achat peut être influencé par une écotaxe;
- l'entretien: par la taxe de circulation;
- le choix du combustible: par les accises;
- le gain de temps et l'utilisation de l'espace par les péages urbains.

Le défi des pistes de réflexion proposées est d'effectuer un mixage des impositions pour contrer de manière effective

men van luchtvervuiling en geluidshinder als gevolg van het verkeer efficiënt aangepakt worden door rekening te houden met de sociale dimensie.

Algemene benadering: men moet rekening houden met andere bestaande plannen (het CO<sub>2</sub>-plan, het Ozonplan).

België mag niet achterop hinken en dit des te minder omdat de buurlanden een automobiefiscaliteit ingevoerd hebben die gunstig is voor het leefmilieu. België zou daar de negatieve gevolgen kunnen van ondervinden.

In de buurlanden is er een hogere heffing op de tweedehandsvoertuigen die meer vervuilen. De markt van occasionwagens is dan ook minder interessant dan in België. Het Belgische wagenpark is dan ook veel ouder omdat de buurlanden ervoor zorgen dat hun tweedehandswagens van de markt verdwijnen.

Men moet prioriteiten stellen en met enkele hervormingen starten: directie voor de inschrijving voor de voertuigen, verkeersbelasting en belasting op de brandstof.

#### IV.1.2. Gedachtenwisseling

De voorzitter vraagt de vertegenwoordiger van het kabinet van de minister, de heer Olivier De Clercq, te verduidelijken voor de leden van de commissie hoe dit verslag onthaald geweest is.

Hij vraagt in het bijzonder dat de heer Oliver De Clercq zou preciseren welk gevolg gegeven is aan de voorstellen met betrekking tot de pendelaars die de stad binnenrijden. Hij vraagt ook hoe het ministerie van financiën gereageerd heeft: hoe ziet dit ministerie de hervorming van de automobiefiscaliteit?

De heer Olivier De Clercq herinnert eraan dat de werkgroep op initiatief van minister Gosuin opgericht is. Deze werkgroep bracht de kabinetten, de ministeries voor transport en leefmilieu van de Gewesten en van de federale overheid bijeen. De kabinetten en het bestuur van financiën waren ook uitgenodigd, maar zijn niet opgedaagd.

Er is zeer snel een consensus gegroeid over de denkpluizen (de heer Olivier De Clercq onderstreept het feit dat het om plussen en niet om beslissingen gaat). De adviseur van de minister heeft geen enkele terughoudendheid vastgesteld wat betreft het aspect van het pendelen tussen de buurwesten.

Het verslag van de werkgroep is gunstig onthaald door de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu en is voor advies aan het ministerie van de financiën bezorgd; de automobiefiscaliteit is immers geen bevoegdheid van deze interministeriële Conferentie.

Men heeft een rappelbrief moeten sturen naar de minister van financiën vooraleer die gereageerd heeft. Er is geant-

et efficace les problèmes de pollution de l'air et de bruit causés par le trafic en prenant en compte la dimension sociale.

Approche globale: il s'agit de tenir compte de plans existants par ailleurs (le plan CO<sub>2</sub>, le plan ozone).

La Belgique ne peut être retardataire et ce d'autant moins que dans les pays voisins une fiscalité automobile favorable à l'environnement a été introduite et cela pourrait avoir des effets négatifs sur la Belgique.

Dans les pays voisins, il y a une imposition plus importante sur les véhicules usagers et plus polluants. Le marché de véhicules d'occasion est dès lors moins favorable qu'en Belgique. Le parc de voitures belge est d'autant plus ancien que les pays limitrophes y évacuent leurs véhicules usagés.

Il faut établir des priorités et commencer par quelques réformes: direction d'immatriculation des véhicules, taxe de circulation et taxe sur les combustibles.

#### IV.1.2. Echange de vues

Le président invite le représentant du cabinet du ministre, M. Olivier De Clercq, à préciser aux commissaires l'accueil qui a été réservé à ce rapport.

Il souhaiterait tout particulièrement que M. Olivier De Clercq précise comment les propositions concernant plus précisément les navetteurs à l'entrée des villes ont été accueillies ainsi que par le ministère des finances: comment ce dernier voit-il la réforme de la fiscalité automobile?

M. Olivier De Clercq rappelle que le groupe de travail a été créé à l'initiative du ministre Gosuin. Ce groupe de travail regroupait à la fois les cabinets, les ministères des transports et de l'environnement des Régions et du fédéral. Les cabinets et l'administration des finances avaient été également invités mais ont brillé par leur absence.

Très rapidement, il y a eu un consensus sur les pistes ébauchées (M. Olivier De Clercq met bien l'accent sur le fait qu'il s'agit de pistes et non de décisions). Le conseiller du ministre n'a pas constaté de réticences en ce qui concerne l'aspect des navettes entre régions limitrophes.

Le rapport du groupe de travail a été accueilli favorablement par la Conférence interministérielle de l'environnement et transmis pour avis au ministère des finances étant donné que la fiscalité automobile n'est pas de la compétence de la CIE.

Il a fallu envoyer un rappel au ministre des finances pour qu'il réagisse. Il a été répondu au groupe de travail, ainsi

woord aan de werkgroep, alsmede aan de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu, dat het verslag ter studie ligt, samen met een verslag van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur, meer in het bijzonder over het transport. Er worden ook nog voorstellen van het bestuur van financiën besproken die dezelfde strekking hebben.

In november 1997 werd dit verslag over de automobiel-fiscaliteit aan de federale Raad voor duurzame ontwikkeling voorgelegd opdat deze Raad het verslag zou opnemen in zijn programma voor duurzame ontwikkeling.

Mevrouw Ghislaine Dupuis brengt het probleem van de internationale transportmaatschappijen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter sprake. Deze maatschappijen gebruiken stookolie als brandstof voor hun vrachtwagens van 5, 10, 15, 20, 25 ton. In de verschillende voorstellen en denkplaatjes van de deskundige van de regering, heeft de volksvertegenwoordigster vastgesteld dat er een heffing is volgens de graad van vervuiling van de brandstof. Aangezien stookolie een vervuilende brandstof is, maakt de volksvertegenwoordigster zich zorgen over de toekomst van deze maatschappijen die reeds tien jaar geleden in moeilijkheden geraakt zijn toen de regelgeving inzake de arbeid van vrachtwagenbestuurders gewijzigd werd. Ze vraagt zich af of deze maatschappijen niet eens te meer de boeken zullen moeten neerleggen indien zij niet sterk genoeg op de markt staan.

De heer Alain Adriaens bedankt mevrouw Ochelen voor haar uiteenzetting. Hij stelt evenwel vast dat heel wat denkplaatjes al jaren gekend zijn en dat er ongelukkige initiatieven sindsdien genomen zijn, die soms ingaan tegen die platen (bijvoorbeeld de maatregelen die inzake diesel en gas genomen zijn om tegemoet te komen aan de belangen van de lobby's, eerder dan te denken aan de kwaliteit van het leefmilieu en de volksgezondheid). Het lid vindt het niet goed dat de minste belasting op diesel en gas uitgebreid is tot heel het wagenpark. Misschien was dat wel verantwoord voor het bedrijfstransport...

Het verheugt de volksvertegenwoordiger dat het samenbrengen van de verschillende denkplaatjes op initiatief van het Hoofdstedelijk Gewest gebeurd is. Hij is evenwel niet optimistisch over de evolutie van het dossier, want het is duidelijk dat de federale overheid en het ministerie van financiën van slechte wil zijn.

De heer Alain Adriaens stelt dat zo lang de huidige politieke partijen aan de macht blijven het belang van de lobby's groot zal blijven en de zaken niet zullen veranderen.

Hij blijft er evenwel van overtuigd dat men niet mag wachten met maatregelen; dat is trouwens de doelstelling van de indiening van dit voorstel van resolutie.

De heer François Roelants du Vivier wenst het probleem van het gebruik door sommige automobilisten van stookolie voor verwarming aan te kaarten. Die is immers goedkoper

qu'à la CIE, que le rapport est à l'étude en même temps qu'un rapport émanant de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (CICI), plus particulièrement sur le transport, ainsi que des propositions de l'administration des finances, ayant la même logique.

En novembre 1997, ce rapport sur la fiscalité automobile a été transmis au Conseil fédéral de développement durable pour que ce dernier l'intègre dans son programme de développement durable.

Mme Ghislaine Dupuis aborde le problème des sociétés internationales de transport dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ces sociétés utilisent du mazout comme carburant pour leurs camions de 5, 10, 15, 20, 25 tonnes. Dans les différentes propositions et les pistes dressées par l'experte du gouvernement, la députée a retenu une taxation selon le degré de pollution du carburant. Le mazout étant un carburant polluant, la députée s'inquiète quant à l'avenir de ces sociétés qui ont déjà connu des difficultés il y a dix ans lorsqu'on a modifié la réglementation en matière de travail des camionneurs. Elle se demande si ces sociétés ne vont pas devoir une fois de plus déposer leur bilan pour les plus petites d'entre elles.

M. Alain Adriaens remercie Mme Ochelen pour son exposé. Il constate toutefois que moult pistes de réflexion sont déjà connues depuis des années et que des initiatives malheureuses ont été prises depuis lors, allant parfois à l'encontre de ces pistes (par exemple les mesures qui ont été prises en matière de diesel et de gas-oil en fonction de l'intérêt des lobbies plutôt que d'un souci de qualité de l'environnement et de santé publique). Le commissaire estime qu'il a été malheureux d'étendre la moindre imposition pour le diesel et le gas-oil à tout le parc routier. Peut-être que cela se justifiait pour le transport professionnel ...

Le député se réjouit que ce travail de collation de différentes pistes de réflexion ait été fait à l'initiative de la Région bruxelloise. Il n'est cependant pas optimiste quant à l'évolution du dossier car le manque de volonté au niveau fédéral et au niveau du ministère des finances est flagrant.

M. Alain Adriaens estime qu'avec les formations politiques au pouvoir actuellement, le poids des lobbies demeurera important et empêchera de faire bouger les choses.

Il continue cependant à penser qu'il convient de prendre des mesures sans attendre; c'est d'ailleurs l'objectif poursuivi par le dépôt de cette proposition de résolution.

M. François Roelants du Vivier souhaite aborder le problème de l'utilisation par certains automobilistes - pratique qui devient de plus en plus courante même pour

dan benzine en deze handelswijze komt meer en meer voor, zelfs voor privé-gebruik. Deze brandstof vervuult veel meer.

De volksvertegenwoordiger vraagt zich af of men een evaluatie kan maken van de tonnage van stookolie voor verwarming die gebruikt wordt als brandstof voor wagens.

Hij onderstreept dat de vervuiling door wagens op stookolie voor verwarming rijden veel erger is dan die veroorzaakt door voertuigen die op diesel rijden; het probleem is zo groot dat men er rekening mee moet houden bij de voorstellen inzake fiscaliteit.

In België is het wagenpark oud. De wagens hebben een langere levensduur in België dan in de buurlanden. Indien men er voor zorgt dat de wagens sneller vervangen worden, zullen de technische normen waaraan deze voertuigen beantwoorden strenger worden, wat een goede zaak is voor de kwaliteit van de lucht. Anderzijds is het een interessante milieudoelstelling om ervoor te zorgen dat de goederen niet te oud worden. Hoe kan men de middenweg vinden tussen een doelstelling van duurzaamheid en een doelstelling van mindere vervuiling?

De heer François Roelants du Vivier wijst erop dat een van de denkpluizen aangereikt door mevrouw Ochelen erin bestaat premies in te voeren voor voertuigen die minder vervuilen. Hij meent dat deze premies in het algemeen naar personen zullen gaan die over de meest middelen beschikken. Hebben de leden van de werkgroep gedacht aan het sociale aspect van een dergelijke beslissing die natuurlijk verder gaat dan de milieuproblematiek?

De volksvertegenwoordiger vraagt tenslotte wat de verwezenlijkingen zijn inzake automobiefiscaliteit in de buurlanden (onder andere Nederland waar men veel verder staat dan in België).

Mevrouw Ochelen is er zich van bewust dat iedere fiscale hervorming gevolgen zal hebben voor bepaalde actoren. In dit geval kan een hogere heffing op de brandstof moeilijkheden bezorgen aan de maatschappijen die goederen via de weg vervoeren en die dus een deel van de markt zouden kunnen verliezen. Het is echter nodig maatregelen te nemen tegen deze belangrijke bron van vervuiling.

Tot nu toe is de fiscale aftrek ten voordele van het transport via de weg zo gunstig dat er eigenlijk een oneerlijke concurrentie is tegenover het transport via het spoor of via het water.

Bovendien zal de fiscale last niet alleen door de eigenaar van de transportmaatschappij gedragen worden. Zij zal meegerekend worden in de prijs van de goederen onder de rubriek transport. Uiteindelijk zal de consument de milieukost betalen van een transport over lange afstand van goederen via de weg.

l'usage privé - du mazout de chauffage, qui est meilleur marché que l'essence. Ce carburant pollue cependant beaucoup plus.

Le député se demande si on pourrait évaluer le tonnage de mazout de chauffage qui est utilisé pour la propulsion de moteurs de véhicules.

Et de souligner que le problème de pollution causé par ces véhicules roulant au mazout de chauffage est encore bien pire que celui provoqué par les véhicules roulant au diesel; il est suffisamment grave pour qu'il soit abordé dans les suggestions en matière de fiscalité.

La Belgique est caractérisée par un parc de véhicules anciens. Les véhicules automobiles ont une durabilité plus grande en Belgique que dans les pays voisins. En assurant un plus grand "turn-over" des véhicules, les normes techniques auxquelles répondent ces véhicules vont être plus strictes, ce qui est une bonne chose du point de vue de la pollution. D'un autre côté, diminuer l'obsolescence des biens est également un objectif environnemental intéressant. Comment trouver le juste milieu entre un objectif de durabilité et un objectif de dépollution?

M. François Roelants du Vivier signale qu'une des pistes de réflexion soulevées par Mme Ochelen consiste à introduire des primes pour les véhicules les moins polluants. Il estime que ces primes reviendront en général aux personnes qui ont le plus de moyens. Les membres du groupe de travail ont-ils réfléchi à l'aspect social d'une telle décision qui ne relève bien entendu pas strictement de la problématique environnementale?

Enfin le député souhaiterait connaître les réalisations en matière de fiscalité automobile dans les pays voisins (entre autres aux Pays-Bas où les choses sont bien plus avancées qu'en Belgique).

Mme Ochelen est bien consciente que toute réforme fiscale aura des répercussions sur certains acteurs. Dans le cas présent, une plus grande imposition des carburants pourrait poser des difficultés aux sociétés de transport de marchandises par route qui pourraient perdre des parts de marché. Il faut cependant prendre des mesures contre cette source de pollution importante.

Jusqu'à présent, les dégrèvements fiscaux en faveur du transport par route sont tels qu'il y a en quelque sorte une concurrence déloyale par rapport au transport par chemin de fer ou par bateau.

De plus, la charge fiscale ne sera pas supportée uniquement par le propriétaire de la société de transport. Elle sera incorporée dans le prix des marchandises à la rubrique transport. En fin de compte, le consommateur paiera le coût environnemental d'un transport à longue distance par route de marchandises.

Wat het gebruik van stookolie voor verwarming betreft, is mevrouw Ochelen de mening toegedaan dat men niet kan berekenen hoe sterk dit fenomeen verspreid is door rekening te houden met het wagenpark en het gebruik van deze brandstof. Een variabele blijft immers onbekend en dat is het aantal kilometers. Bovendien mag men niet vergeten dat een vierde van ons land beschouwd wordt als een grensoverschrijdende zone, wat de benaderingen nog moeilijker maakt.

Mevrouw Ochelen onderstreept dat wanneer men de milieuproblematiek met de loep van de uitstoot van broeikasgassen onderzoekt, men snel vaststelt dat men ook moet optreden in andere domeinen dan het transport; zij denkt bijvoorbeeld aan de verwarming waarbij heel wat CO<sub>2</sub> vrijkomt.

Gelet op het verschil in kleur van de uitlaatgassen bij gebruik van stookolie voor verwarming, die meer vervuult dan diesel, is de enige manier om op te treden een controle te organiseren op de weg.

Mevrouw Ghislaine Dupuis wijst erop dat de consument snel het voordeel berekend heeft om een wagen te kopen die op diesel rijdt; de aankoopprijs is hoger, maar deze kost is snel afgelost aangezien er een sterk prijsverschil is tussen een liter benzine en een liter diesel.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat het niet gemakkelijk zal zijn een invloed uit te oefenen op de prijs voor diesel, gelet op het gewicht van de lobby van de transporteurs.

De heer François Roelants du Vivier wijst erop dat er op Europees vlak een ontwerp van richtlijn op tafel ligt om de fiscaliteit voor dieselveertuigen te wijzigen. De beslissingsprocedure in deze aangelegenheid is tijdrovend, gelet op het belang van de lobby.

De volksvertegenwoordiger onderstreept evenwel dat men uiteindelijk tot een harmonisering zal komen, onder overigens gelijke omstandigheden, van de fiscaliteit inzake de verschillende brandstoffen.

Wat de dilemma betreft tussen de duurzaamheid van een voertuig en de graad van mindere vervuiling, erkent mevrouw Ochelen dat de werkgroep daar niet veel aandacht aan besteed heeft. Bepaalde pistes gaan wel in die richting, zoals de aanpassing van de jaarlijkse verkeersbelasting die voordeliger gemaakt zou worden voor goed onderhouden wagens.

De heer François Roelants du Vivier vraagt of men geen overheidssteun zou kunnen geven (naar het Franse voorbeeld van de maatregelen van Juppé en Balladur) zodat we krachtige wagens zouden hebben met een lager BTW-tarief. Het commissielid denkt hierbij aan elektrische voertuigen waarvan de aankoopprijs veel te hoog ligt in vergelijking met klassieke voertuigen (onder meer rekening houdend met de vernieuwing van de batterijen). Als de BTW op dit type voertuigen bijvoorbeeld 6% was in plaats van 21% zouden

En ce qui concerne l'utilisation de mazout de chauffage, Mme Ochelen ne pense pas qu'on pourrait calculer l'ampleur de ce phénomène en connaissant le parc automobile et l'utilisation de carburant car une variable demeure inconnue: le kilométrage. De plus, il ne faut pas perdre de vue qu'un quart de notre pays est considéré comme zone transfrontalière, ce qui rend les approximations encore plus difficiles.

Mme Ochelen souligne que lorsqu'on examine le problème environnemental sous la loupe de la production de gaz à effet de serre, on constate rapidement qu'il faut également intervenir dans d'autres domaines que le transport entre autres dans celui du chauffage où on produit pas mal de CO<sub>2</sub> également.

Etant donné la différence de couleur des gaz d'échappement lors de l'utilisation de mazout de chauffage qui sont plus polluants que lors de l'utilisation de diesel, la seule manière d'opérer serait d'organiser des contrôles sur les routes.

Mme Ghislaine Dupuis signale que le consommateur a vite calculé l'avantage d'acheter un véhicule fonctionnant au diesel; si à l'achat la somme est plus élevée, ce coût est vite amorti étant donné la différence de prix entre le litre d'essence et le litre de diesel.

Mme Ochelen signale qu'il ne sera pas très facile de jouer sur le prix du diesel étant donné l'importance du lobby des transporteurs.

M. François Roelants du Vivier signale qu'au niveau européen il existe un projet de directive de modification de la fiscalité pour les véhicules diesel. Le processus de décision en la matière est très lent étant donné l'importance du lobby.

Le député souligne toutefois qu'on en viendra probablement en fin de compte à une harmonisation, toutes choses étant égales par ailleurs, de la fiscalité sur les différents carburants.

En ce qui concerne le dilemme entre la durabilité d'un véhicule et son degré de dépollution, Mme Ochelen reconnaît que le groupe de travail n'y a pas beaucoup réfléchi. Cependant certaines pistes vont dans ce sens: entre autres l'adaptation de la taxe de circulation annuelle qui serait avantageuse pour les véhicules bien entretenus.

M. François Roelants du Vivier se demande dans quelle mesure on ne pourrait pas prévoir des aides publiques (du type des "jupettes" et des "baladettes" en France) ce qui permettrait d'avoir des véhicules performants pour lesquels la TVA serait moins élevée. Le commissaire songe entre autres aux véhicules électriques qui sont actuellement beaucoup trop chers à l'achat par rapport aux véhicules classiques (compte tenu entre autres du renouvellement des batteries). Si la TVA sur ce type de véhicule était de 6% au

die voor de consument in een meer betaalbare categorie vallen.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat dit idee door de werkgroep in aanmerking is genomen.

Mevrouw Ochelen wijst er ook op dat in een bijlage van het verslag van de werkgroep duidelijk is te zien wat de voordelen en nadelen zijn van de verschillende voertuigen: er is geen enkel voertuig dat in alle aspecten scoort. Het elektrisch aangedreven voertuig biedt voordelen in de stad, waaronder het verdwijnen van de plaatselijke luchtverontreiniging en de geluidsoverlast, maar het is ongeschikt buiten de stad. Er is het probleem van de elektriciteitsproductie en de recycling van de batterijen op het einde van hun levensduur. Persoonlijk is Mevrouw Ochelen ervan overtuigd dat dit een maatregel is die politiek geen problemen zal opleveren. Zij vreest echter dat de impact van dergelijke maatregelen op het leefmilieu vrij beperkt is.

De heer François Roelants du Vivier vraagt of men ook gedacht heeft aan voertuigen die zuiniger zijn.

Een voertuig dat minder verbruikt is hoe dan ook voordeliger, want als het minder verbruikt betaalt men ook minder accijnzen op de brandstof. Mevrouw Ochelen onderstreept dat een dergelijk voertuig ook zonder enige premie fiscale voordelen biedt. Nochtans is tijdens de brainstorming met specifieke voordelen rekening gehouden.

De heer Olivier De Clercq wijst erop dat als de belastingen op de brandstof zullen verhoogd zijn om rekening te houden met de kosten voor het leefmilieu, de gebruiker nog duidelijker zal kiezen voor voertuigen die minder verbruiken.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat men meer belang moet hechten aan de emissie van pollutanten door voertuigen, omdat het verbruik van een voertuig in het spitsuur in gestremd verkeer enorm hoog is in vergelijking met het vlotte verkeer zoals bijvoorbeeld op zondag.

De heer Alain Adriaens vraagt of het Hoofdstedelijk Gewest enige invloed heeft op de voorbereidingen van de richtlijnen auto-oil die zowel de fiscaliteit van motoren en brandstoffen betreffen.

De voorzitter onderstreept dat het BIM aanwezig is in de comités van experts die de teksten van de Europese wetten voorbereiden. In die zin kunnen de vertegenwoordigers ervan het Europese wetgevende werk beïnvloeden.

De heer Olivier De Clercq wijst erop dat de werkgroep in zijn conclusies erop wijst dat België er belang bij heeft snel te handelen om de buurlanden bij te halen en niet de economische gevolgen te ondergaan van onder andere de beslissingen van Duitsland om voertuigen te bevoordelen die voldoen aan bijvoorbeeld de normen Euro 93 en Euro 95. Als België niet snel in actie schiet zullen occasie-

lieu de 21% par exemple, ce véhicule serait plus abordable pour le consommateur.

Mme Ochelen signale que cette piste a été retenue par le groupe de travail.

Mme Ochelen souligne toutefois qu'une annexe du rapport du groupe de travail permet de visualiser les avantages/désavantages des différents véhicules: il n'y a aucun véhicule qui est bien sous tous les aspects. Le véhicule électrique a ses avantages en ville étant donné la disparition de la pollution locale, ainsi que l'élimination de la nuisance par le bruit, mais il est inadapté hors ville. Le problème de la production d'électricité se pose néanmoins, ainsi que le problème du recyclage des batteries, en fin de vie. Personnellement, Mme Ochelen est convaincue qu'il s'agit d'une mesure politiquement facile à prendre. Elle craint cependant que l'impact environnemental de ce type de mesures ne soit assez limité.

M. François Roelants du Vivier se demande si dans les pistes de réflexion on a retenu les véhicules qui consomment moins de carburant.

Le véhicule, qui a une consommation moindre, est de toute manière avantageux étant donné que s'il consomme moins, il paie moins d'accises sur le carburant. Dès lors même en dehors de toute prime, ce véhicule a ses avantages fiscaux, souligne Mme Ochelen. Cependant des avantages spécifiques ont été repris dans les pistes de réflexion.

M. Olivier De Clercq signale que lorsque la fiscalité sur le carburant aura augmenté pour prendre en compte le coût environnemental, le choix de l'utilisateur sera encore plus clairement orienté vers les véhicules qui consomment moins.

Mme Ochelen souligne qu'il faut d'autant plus travailler sur l'émission de polluants des véhicules qu'il faut savoir que la consommation d'un véhicule en heure de pointe, dans un trafic congestionné, est énorme par rapport à un trafic déchargé le dimanche par exemple.

M. Alain Adriaens se demande si la Région bruxelloise a un quelconque impact sur la préparation des directives auto-oil qui visent à la fois la fiscalité des moteurs et des carburants.

Le président souligne que l'IBGE est présent dans des comités d'experts qui préparent les textes de lois européens. Dans ce sens, ses représentants peuvent influencer le travail législatif européen.

M. Olivier De Clercq signale que dans ses conclusions, le groupe de travail signale que la Belgique a intérêt à agir rapidement pour rattraper ses voisins et ne pas subir les conséquences économiques entre autres des décisions prises en Allemagne qui favorisent les véhicules correspondant aux normes Euro 93 et Euro 95 par exemple. Si la Belgique n'opère pas rapidement, le transfert des véhicules usagés ne corres-



voertuigen die niet beantwoorden aan deze normen in ons land blijven toestromen.

Wat de richtlijnen auto-oil betreft onderstreept de heer Olivier De Clercq dat het gaat om een hevige confrontatie tussen twee zeer belangrijke lobbies: die van de petroleum-sector en die van de autofabrikanten. Op een van de punten waarover getalmd wordt op het niveau van de richtlijn auto-oil - de richtlijn "stage two", dat betekent de recuperatie van vluchtige organische deeltjes bij het vullen van het brandstofreservoir - heeft het Hoofdstedelijk Gewest beslist om sneller te gaan. De Hoofdstedelijke Regering heeft een besluit getroffen. Dat zal het plaatsen van een toestel verplichten voor de recuperatie van VOD in dit stadium. Als Duitsland, Nederland en misschien ook Brussel het voortouw nemen zou dat de beslissing op Europees niveau kunnen beïnvloeden.

De heer François Roelants du Vivier vraagt of de commissieleden zouden kunnen beschikken over een vergelijkende tabel van de metingen die in de buurlanden werden verricht.

Mevrouw Ochelen kent alleen maar een studie over rationeel gebruik van energie en het vervoer, die is besteld door het BIM in het kader van zijn afdeling energie. Deze studie handelt over alle maatregelen die noodzakelijk zijn om een duurzame ontwikkeling te waarborgen. Deze maatregelen gaan verder dan de fiscale maatregelen.

Deze studie zou elementen kunnen aandragen.

De heer Olivier De Clercq wijst erop dat het verslag een bijlage bevat van FEBIAC over de wettelijke maatregelen die van kracht zijn in Nederland en Duitsland.

Mevr. Béatrice Fraiteur meent dat het belangrijk is dat België niet de vuilnisbak wordt van occasievoertuigen uit de buurlanden. Daarom is het buitengewoon belangrijk dat het Hoofdstedelijk Gewest een inspanning levert.

Zij vraagt zich ook af of elektrische voertuigen wel een valabel alternatief zijn.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat de elektriciteitsproductie andere problemen kan veroorzaken. In België wordt 60% van de elektriciteit geproduceerd door kernenergie. Dat is echter een heel andere discussie, namelijk die van het kernafval. Mevrouw Ochelen wijst er ook op dat elektriciteit geen hernieuwbare energiebron is.

Bovendien worden elektrische voertuigen nog niet in serie gebouwd en zijn ze dus duurder, wat een groot nadeel is.

De heer Alain Adriaens wijst op het probleem van de LPG die zowel goedkoper als weinig verontreinigend is. Hij vraagt of het gebrek aan succes ervan niet te wijten is aan het feit dat LPG nog steeds is verboden in ondergrondse parkeer-

pondant pas à ces normes continuera à affluer vers notre pays.

En ce qui concerne les directives auto-oil, M. Olivier De Clercq souligne qu'il s'agit d'un affrontement féroce entre deux lobbies très importants: celui des pétroliers et celui des fabricants d'automobiles. Sur un des points, sur lesquels les avancements ne sont pas rapides au niveau de la directive auto-oil - la directive "stage two", c'est-à-dire la récupération des composés organiques volatils au remplissage des réservoirs de carburant - la Région bruxelloise a décidé d'aller plus vite. Un arrêté du gouvernement régional a été pris. Celui-ci imposera la mise en place de dispositifs permettant la récupération des COV à ce stade. Si l'Allemagne, les Pays-Bas et peut-être Bruxelles prennent le devant, cela pourrait influencer la décision au niveau européen.

M. François Roelants du Vivier demande si les commissaires pourraient disposer d'un tableau comparatif des mesures qui ont été prises dans les pays voisins.

Mme Ochelen a seulement connaissance d'une étude - "l'utilisation rationnelle de l'énergie et le transport" - qui a été commandée par l'IBGE dans le cadre de sa division énergie. Cette étude aborde toutes les mesures à prendre dans un souci de développement durable. Ces mesures transcendent les mesures fiscales.

Cette étude pourrait apporter des éléments.

M. Olivier De Clercq signale que le rapport comprend une annexe réalisée par la FEBIAC reprenant les mesures réglementaires en vigueur aux Pays-Bas et en Allemagne.

Mme Béatrice Fraiteur estime qu'il est important que la Belgique ne soit pas la poubelle des véhicules usagers des pays limitrophes. C'est pourquoi il est extrêmement important que la Région bruxelloise fasse des efforts.

Elle se demande par ailleurs si le véhicule électrique est une alternative plausible.

Mme Ochelen signale que la production d'électricité peut susciter d'autres problèmes. L'électricité est produite en Belgique pour 60% à partir de l'énergie nucléaire. On entre cependant là dans un tout autre débat; celui des déchets nucléaires. Mme Ochelen souligne par ailleurs que l'électricité n'est pas une source d'énergie renouvelable.

En outre, le véhicule électrique n'étant pas encore produit en série, il est plus cher, ce qui est un grand désavantage.

M. Alain Adriaens soulève le problème du carburant LPG qui est à la fois le moins cher et peu polluant. Il se demande si le manque de succès de ce type de carburant n'est pas dû au fait qu'il est toujours interdit dans les parkings

garages. Zouden de volksvertegenwoordigers geen inspanning kunnen leveren om hieraan iets te veranderen?

Bovendien bieden voertuigen op LPG nog een ander voordeel: ze gaan veel langer mee omdat LPG weinig nitraten voortbrengt.

De volksvertegenwoordiger veronderstelt dat de minister met deze toestand rekening zal houden. Hij vraagt bovendien of men het gebruik van deze brandstof zou kunnen aanmoedigen voor de voertuigen van het Hoofdstedelijk Gewest en ook de taxibedrijven hiertoe zou aanzetten.

De heer Benoît Veldekens vraagt of het BIM beschikt over statistieken over de evaluaties van de metingen die in de zomer van 1997 in Frankrijk zijn uitgevoerd precies met de bedoeling de ozonpieken tijdens de zomermaanden te bestrijden.

Hij wenst onder meer een evaluatie van de campagne waarbij voertuigen met een nummerplaat die op een paar of onpaar nummer eindigt om de andere dag mogen rijden.

Zou men bij een gunstig resultaat gelijkaardige maatregelen kunnen treffen in het Hoofdstedelijk Gewest?

De heer François Roelants du Vivier wijst erop dat een van de maatregelen die de werkgroep voorstelt erin bestaat om de brandstofprijzen tijdens de warmste maanden van het jaar te verhogen.

Volgens de heer Benoît Veldekens is dit een maatregel die alleen in theorie mogelijk is.

De heer François Roelants du Vivier meent dan weer dat het afwisselen van pare en onpare voertuigen een symbolische maatregel is die door de bewoners snel zal worden omzeild.

De heer Benoît Veldekens stelt vast dat een groene minister heeft verkozen om de belasting op de brandstoffen niet te verhogen. Hij heeft echter deze maatregel getroffen die zelfs gevolgen zou hebben in een stad van het formaat van Parijs.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat de problematiek veel ingewikkelder is. Men moet een inspanning doen op lange termijn; door het verkeer een paar dagen te verbieden kan men de vervuiling zelfs doen toenemen.

Mevrouw Ochelen onderstreept dat het psychologisch effect resultaat oplevert. Onlangs heeft zij nog een vorming georganiseerd over de vervoersplannen van de ondernemingen en als men ermee dreigt het verkeer te verbieden op

souterrains. Les parlementaires ne pourraient-ils pas oeuvrer pour changer cet état de choses.

De plus, les véhicules qui roulent au LPG ont aussi un autre aspect positif c'est que leur durabilité est largement augmentée étant donné que le carburant LPG produit peu de nitrates.

Le député suppose que le ministre pourra tenir compte de cet état de choses et il se demande par ailleurs si on ne peut pas encourager l'utilisation de ce type de carburant dans les véhicules de la Région et inciter les compagnies de taxis à en faire usage également.

M. Benoît Veldekens se demande si l'IBGE a des statistiques sur les évaluations des mesures qui ont été prises en été 1997 en France notamment pour lutter contre les pics d'ozone durant les mois d'été.

Il souhaiterait entre autres avoir une évaluation de la campagne de circulation des véhicules pairs un jour et des véhicules impairs le lendemain.

Dans le cas où l'impact aurait été favorable pourrait-on prendre des mesures similaires en Région de Bruxelles-Capitale?

M. François Roelants du Vivier signale qu'une des mesures que le groupe de travail suggère pendant les mois d'été est de rendre les carburants plus chers durant les mois les plus chauds de l'année.

M. Benoît Veldekens est d'avis que de rendre le carburant plus cher l'été est une mesure très théorique.

M. François Roelants du Vivier estime quant à lui que la circulation des véhicules pairs un jour et des impairs le lendemain est une mesure symbolique qui est très rapidement contournée par les habitants.

M. Benoît Veldekens constate qu'un ministre vert a préféré ne pas augmenter la taxe sur les carburants. Il a par contre pris cette mesure qui devrait avoir un impact sur une ville de la taille de Paris.

Mme Ochelen signale que la problématique est beaucoup plus complexe: il faut travailler sur une longue période; en interdisant le trafic durant certains jours, on pourrait même augmenter la pollution.

Mme Ochelen souligne toutefois que l'effet psychologique est porteur. Récemment, elle a encore organisé une formation sur les plans de déplacement d'entreprise et lorsqu'on brandit la menace de l'interdiction de circuler les

dagen met een te hoog ozongehalte worden de mensen er zich van bewust dat men overbodige privé-verplaatsingen beter kan vermijden.

De heer Benoît Veldekens wijst er echter op dat een gelijkaardige maatregel ook in La Rochelle en in andere Franse steden is getroffen. Als deze maatregel geen resultaat zou hebben zou de Franse overheid er ook niet naar teruggrijpen.

Mevrouw Ochelen herhaalt dat het effect vooral psychologisch is. Het gaat niet om een rationele efficiëntie.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat een systeem van tolheffing enerzijds toelaat de individuele keuze te kanaliseren, maar dat men anderzijds ook naar de externe kosten voor de gemeenschap moet kijken.

De heer Benoît Veldekens is er niet van overtuigd dat de verhoging van de fiscale druk via een tolheffing en een stijging van de brandstofprijzen het autoverkeer zal doen afnemen.

De heer François Roelants du Vivier onderstreept dat Mevrouw Ochelen er wel heeft op gewezen dat de accijnzen een belangrijk deel van de heffing op de auto's vormen, maar dat er een arsenaal aan fiscale instrumenten bestaat. Zo mag men niet vergeten dat er een bijkomende maatregel bestaat, die van de parkeerplaatsen. De heer François Roelants du Vivier stelt vast dat het parkeertarief te Brussel niet duur is. In Parijs is dat driemaal zo veel. Het gaat nochtans om een makkelijk afschrikkingsmiddel.

De adviseur van minister Hasquin verklaart dat een Brussels automobilist het normaal vindt om met de auto om een brood of een krant te gaan, terwijl dat in Parijs niet het geval is. Dat probleem heeft uitsluitend met parkeergelegenheid te maken.

De heer Alain Adriaens meent dat het internaliseren van de externe kosten van de wagen in de brandstofprijzen ook een belangrijke psychologische invloed heeft. Hij wijst erop dat de meerderheid van de reizigers de prijs van de verschillende verplaatsingswijzen berekent en vergelijkt. Volgens de automobilist kost zijn privé-voertuig hem drie frank per kilometer. Als men daarbij alle belastingen telt komt men aan vijftien frank per kilometer. Als men de vaste kosten kan verminderen en de proportionele kosten per afgelegde kilometer kan doen stijgen zal dat, volgens de volksvertegenwoordiger, een invloed hebben op het gedrag van de reiziger.

De heer Adriaens onderstreept bovendien dat de berekeningen en de simulaties van het Planbureau over de CO<sub>2</sub>-heffing hadden mogelijk gemaakt erop te wijzen dat de keuze voor dit systeem niet alleen de mogelijkheid zou bieden om een gedeelte van de inkomsten te bestemmen voor de verplaatsingsalternatieven, maar ook voor een sociaal en

jours à trop fort taux d'ozone, les gens prennent conscience qu'il vaut mieux éviter les déplacements privés inutiles.

M. Benoît Veldekens signale toutefois qu'une mesure similaire a également été prise à la Rochelle et dans d'autres villes françaises. Si cette mesure n'avait pas d'effet, les autorités publiques françaises ne la prendraient pas.

Mme Ochelen réitère que l'effet est surtout psychologique; il ne s'agit pas d'une efficacité rationnelle.

Mme Ochelen souligne qu'un système de péage permet d'une part d'orienter le choix individuel mais également de tenir compte du coût externe, c'est-à-dire pour la collectivité.

M. Benoît Veldekens n'est pas convaincu que l'augmentation de la pression fiscale via un système de péage ainsi que via l'augmentation du prix des carburants va diminuer le trafic automobile.

M. François Roelants du Vivier souligne que Mme Ochelen a bien signalé que les accises sont une part importante de l'imposition de l'automobile mais qu'il existe une panoplie d'autres instruments fiscaux. Dans cet ensemble d'instruments, il ne faut pas négliger une mesure annexe qui est celle des parkings. M. François Roelants du Vivier constate que le coût du parking à Bruxelles est très peu élevé. Et de signaler que le coût du parking à Paris est trois fois plus élevé qu'à Bruxelles. Il s'agit cependant d'un moyen de dissuasion aisé.

Le membre du cabinet du ministre Hasquin signale qu'un automobiliste est capable de prendre sa voiture à Bruxelles pour aller acheter un pain ou le journal tandis qu'à Paris ce n'est pas le cas; ce problème est uniquement lié au stationnement.

M. Alain Adriaens estime que l'internalisation des coûts externes de la voiture dans le prix du carburant a également un impact psychologique important. Il signale que la majorité des consommateurs de déplacement calculent le coût comparatif des différents modes de déplacement. Pour son véhicule privé, l'automobiliste estime que le coût lui revient à trois francs du kilomètre. Si on inclut toutes les taxes on en vient à quinze francs du kilomètre. Si on peut diminuer les coûts fixes et augmenter les coûts proportionnels au kilométrage parcouru, le député estime que ça aura un impact sur le comportement du consommateur de déplacements.

M. Alain Adriaens souligne par ailleurs que les calculs et simulations faits par le Bureau du Plan sur la taxe CO<sub>2</sub> avaient permis de souligner que non seulement en optant pour ce système-là on pourrait réaffecter une partie des recettes à la promotion d'alternatives de déplacement mais aussi à des politiques d'emplois et des politiques sociales. Il est sidéré

werkgelegenheidsbeleid. Hij is verbijsterd dat de bevindingen van de economen van het Planbureau, die toch helemaal geen geflipte ecologen zijn, niet verder reiken dan de nu al jaren bestaande onverschilligheid.

In naam van de slogan "geen nieuwe belastingen" kiest men voor een volledig immobilisme, er gaat werkgelegenheid teloor en het sociaal beleid gaat achteruit net zoals de bescherming van het leefmilieu.

De heer François Roelants du Vivier onderstreept dat men maatregelen moet treffen die de gulden middenweg bewandelen, want als men alleen de accijnzen verhoogt zal de automobilist uit het verre Luxemburg benadeeld worden tegenover de stedeling die zijn wagen alleen in Brussel gebruikt en fors bijdraagt tot de toename van de luchtvervuiling.

Mevrouw Ochelen komt terug op het betoog van de heer Alain Adriaens en wijst erop dat de mensen vaak meer belang hechten aan variabele kosten dan aan vaste kosten. Daarom moet men zich concentreren op de variabele kosten.

Mevrouw Ochelen is ook van oordeel dat zodra de voertuigenbelasting de externe kosten beter zal internaliseren, het ook makkelijker zal zijn om een meer rendabel openbaar vervoer aan te bieden (dus betere frequenties, enz.).

Mevrouw Ochelen vertelt dat zij elke dag van Leuven naar Gulleulle pendelt met een expresbus van de Lijn (deze bussen nemen de autostrade). De Lijn zal de frequentie van deze pendelbussen niet verhogen omdat er geen vraag naar is; een tiental mensen nemen de bus op hetzelfde uur als Mevrouw Ochelen.

Mevrouw Ochelen merkt ook op dat arbeid in België te zwaar wordt belast en verplaatsingen te weinig.

In verband met het betoog van de heer Adriaens inzake LPG, wijst Mevrouw Ochelen erop dat volgens de technici een reservoir voor LPG of aardgas niet gevaarlijker is dan een benzinetank.

Mevr. Ghislaine Dupuis vraagt of ondernemingen niet moeten worden aangemoedigd om de waterwegen en Brucargo te gebruiken voor het goederenvervoer, eerder dan de steden te verzadigen met grote vrachtwagens van 25 ton.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat de Dienst voor uitrusting en verplaatsingen onlangs een document heeft opgesteld over het goederenvervoer. Onder de voorgestelde oplossingen beveelt de Dienst voor uitrusting en verplaatsingen ook het multimodaal platform aan dat gepland is in de haven van Brussel. De Dienst voor uitrusting en verplaatsingen

que les affirmations des économistes du Bureau du Plan, qui ne sont point des écologistes farfelus, n'aboutissent qu'à l'inertie en vigueur depuis des années.

Au nom du slogan "plus de taxes supplémentaires", on opte pour l'immobilisme le plus total, on perd des emplois, on perd en politique sociale et en défense de l'environnement.

M. François Roelants du Vivier souligne qu'il faut trouver des mesures de juste milieu car si on augmente uniquement les accises ce sera l'automobiliste qui vient du fin fond du Luxembourg qui sera pénalisé par rapport au citoyen qui utilise sa voiture dans Bruxelles et qui contribue fortement à l'augmentation de la pollution de l'air.

Mme Ochelen revient à l'intervention de M. Alain Adriaens en signalant qu'en effet les gens accordent plus d'importance sur tout ce qui est coûts variables plutôt que sur les coûts fixes. Il convient dès lors d'agir sur les coûts variables.

Mme Ochelen est par ailleurs d'avis que dès que la taxation de l'automobile internalisera mieux les coûts externes, il sera également plus facile d'offrir des transports en commun plus rentables (dès lors de meilleures fréquences, etc).

Mme Ochelen signale que personnellement elle effectue la navette entre Louvain et le Gulleulle. Elle effectue cette navette grâce aux bus rapides instaurés par De Lijn (ces bus prennent l'autoroute). De Lijn ne va pas augmenter les fréquences de ces navettes étant donné que la demande est inexistante; une dizaine de personnes prennent cette navette aux mêmes horaires que Mme Ochelen.

Mme Ochelen observe par ailleurs que le travail est trop taxé en Belgique tandis que les déplacements le sont trop peu.

Par rapport à l'intervention de M. Adriaens concernant l'utilisation du carburant LPG, Mme Ochelen signale que, selon les techniciens, un réservoir LPG ou de gaz naturel n'est pas plus dangereux qu'un réservoir à essence.

Mme Ghislaine Dupuis se demande s'il ne faudrait pas prévoir des incitants pour les entreprises pour qu'elles utilisent la voie fluviale et également Brucargo pour le transport des marchandises plutôt que d'encombrer les villes avec des grands camions de 25 tonnes.

Mme Ochelen signale que l'Administration de l'équipement et des déplacements a récemment élaboré un document sur le transport des marchandises. Dans les solutions préconisées, l'Administration de l'équipement et des déplacements conseille entre autres la plate-forme multimodale prévue au Port de Bruxelles. L'Administration de l'équipement et des

heeft het ook over een beperking van het goederenverkeer op een aantal grote wegen. De Dienst voor uitrusting en verplaatsingen bereidt ook een hele reeks voorstellen voor wat betreft het parkeren van de vrachtwagens.

Mevr. Ghislaine Dupuis vindt dat ondernemingen fiscaal moeten worden aangemoedigd om hun goederenvervoer te laten gebeuren per trein, per boot of met Brucargo.

De adviseur van minister Hasquin wijst erop dat multimodaliteit reeds bestaat te Brussel; voor afstanden van meer dan 500 km is het goederenvervoer per trein reeds interessanter dan over de weg.

Het probleem met de multimodaliteit is dat de ondernemingen hun bestelling "just in time" willen geleverd krijgen.

De adviseur van minister Hasquin meent dan weer dat fiscale aanmoedigingen de situatie niet zouden verbeteren maar, in tegendeel, de zaken nog complexer maken.

Mevr. Danielle Caron meent dat het verslag van de werkgroep uitstekend is. Als volksvertegenwoordiger uit Brussel wenst zij echter dat men meer rekening houdt met het specifieke karakter van het stadsgewest dat ook de Europese Hoofdstad is. Er worden verschillende denkpijsten naar voor geschoven, zoals de verhoging van het parkeertarief en een systeem van stadstol, maar tot op heden is nog geen concrete beslissing getroffen.

De heer Benoît Veldekens meent dat als men de belasting op de voertuigen en de brandstoffen wil hervormen, men rekening moet houden met de economische problematiek van Brussel. Een aantal maatregelen zouden een negatieve invloed kunnen hebben op de economie en de werkgelegenheid te Brussel. Ontradende maatregelen op fiscaal vlak zou tot delocalisatie van ondernemingen kunnen leiden.

Hij vraagt tevens of de opstellers van het verslag rekening hebben gehouden met de invloed van het internationale transitverkeer op de Brusselse ring. Heeft de werkgroep de vervuiling gemeten die wordt veroorzaakt door het internationale transitvervoer op deze ring?

Mevrouw Ochelen meent dat men de twee aspecten op begeleidend wijze moet bekijken. Het Hoofdstedelijk Gewest wil vooral de stadsvervuiling terugdringen en het verkeer weer vlot krijgen. Maar men moet ook rekening houden met de middelen die men heeft: op fiscaal vlak is de belasting op de parkings het enige instrument waarover de Brusselse regering beschikt.

De overige beslissingen situeren zich op het niveau van de federale overheid of van Europa.

déplacements parle également de limiter la circulation du trafic de marchandises sur certains axes routiers. L'Administration de l'équipement et des déplacements prévoit également toute une série de propositions au niveau du stationnement des poids lourds.

Mme Ghislaine Dupuis estime qu'il faut opérer par la voie d'incitants fiscaux qui amènerait l'entreprise à acheminer ses marchandises par le train, le bateau ou à Brucargo.

La conseillère du ministre Hasquin signale que la multimodalité existe déjà à Bruxelles; pour des distances de 500 km, le transport de marchandises par train est déjà plus intéressant que par route.

Le problème que pose la multimodalité est en fait que les entreprises exigent de pouvoir disposer de leur commande "just in time".

La conseillère du ministre Hasquin estime quant à elle que prévoir des incitants fiscaux pourrait ne pas améliorer la situation mais, au contraire, rendre les choses encore plus complexes.

Mme Danielle Caron estime que le rapport élaboré par le groupe de travail est excellent. En tant que députée bruxelloise elle souhaiterait qu'on tienne cependant plus compte des spécificités de la région urbaine, par ailleurs capitale européenne. Des pistes ont été citées qui seraient adéquates dans la Région bruxelloise entre autres l'augmentation du prix des places de stationnement et l'instauration d'un système de péage urbain, mais ce ne sont que des pistes de réflexion et, jusqu'à présent, aucune décision concrète n'a été prise.

M. Benoît Veldekens estime que si on souhaite réorienter la taxation sur les véhicules et les carburants, il faut tenir compte de la problématique économique bruxelloise; certaines mesures pourraient avoir des impacts négatifs sur l'économie et l'emploi bruxellois. Des mesures dissuasives en matière fiscale pourraient provoquer des délocalisations d'entreprises.

Il se demande par ailleurs si les auteurs du rapport ont pris en compte l'impact du transit international sur le ring autour de Bruxelles. Le groupe de travail a-t-il des mesures de la pollution provoquée par le transport de transit international sur ce ring?

Mme Ochelen estime qu'il faut voir deux aspects de manière concomitante. Les objectifs visés en Région bruxelloise sont principalement de diminuer la pollution urbaine et de désengorger les voiries. Mais il faut cependant également prendre en compte les instruments disponibles: au niveau fiscal, le seul instrument dont dispose le gouvernement bruxellois est la taxation sur les parkings.

Le reste des décisions se situe à un niveau de pouvoir fédéral ou même européen.

Wat het probleem van het gevaar van delocalisaties betreft, onderstreept Mevrouw Ochelen dat, tot op heden, de vestiging van bewoners, ondernemingen en dienstbedrijven is bepaald door zeer geringe verplaatsingskosten. Dat heeft aanleiding gegeven tot een zeer grote keuzevrijheid en onder meer tot de aanleg van industrieterreinen op het platteland. Mevrouw Ochelen onderstreept dat een meer intelligente fiscaliteit zou leiden tot een herziening van de keuze van de vestigingsplaatsen zowel van het werk als van de woonst.

Maar in tegenstelling tot de heer Veldekens meent Mevrouw Ochelen dat dit zal leiden tot compactere steden waar woon- en werkplaats bij elkaar liggen. We evolueren dus naar een grotere vermenging van activiteiten binnen de stad.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat de Europese Commissie medefinancier is van een studie door het adviesbureau Stratec "Steam", dat de wisselwerking tussen vervoer en ruimtelijke ordening bestudeert.

De heer Alain Adriaens verklaart dat deze problematiek reeds aan bod kwam bij het IRIS-plan maar dat toen geen enkele concrete beslissing is getroffen.

Wat betreft de luchtverontreiniging veroorzaakt door het transitverkeer rond Brussel, is Mevrouw Ochelen van mening dat een studie moet worden uitgevoerd door de diensten van leefmilieu en vervoer, en dat het essentieel is om een dialoog tot stand te brengen met de twee andere Gewesten. Er worden kaarten bestudeerd en de stadstol heeft onder meer tot doel rekening te houden met deze externe kost.

Op 13 mei 1998, in de verenigde commissies voor infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen, en van leefmilieu, natuurbehoud en waterbeleid, kondigt de minister van Vervoer aan dat hij weldra de resultaten van een studie "Rekening Reizigersvervoer" zal bekend maken.

Op 17 juni 1998 deelt de minister van Vervoer de resultaten mee van een studie getiteld "De rekening reizigersvervoer voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

## **IV.2. Mededeling van de minister van Vervoer betreffende de resultaten van de studie "De rekening reizigersvervoer voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest"**

### *IV.2.1. Uiteenzetting van de minister*

In zijn voorwoord verklaart de minister dat het gaat om een studie die alleen het reizigersvervoer betreft. Er wordt op dit ogenblik nog gewerkt aan een studie over het goederenvervoer.

En ce qui concerne la problématique soulevée sur le danger de délocalisations, Mme Ochelen souligne que, jusqu'à présent, la localisation des habitants, des entreprises et des sociétés de service a été dictée par un prix de déplacements très restreint. Cela a donné lieu à une grande liberté de choix et entre autres à la création de zonings en rase campagne. Mme Ochelen souligne qu'une fiscalité plus intelligente irait vers une révision du choix des localisations à la fois du travail et du logement.

Mais, contrairement à M. Veldekens, Mme Ochelen croit que cela amènera à des villes plus compactes où la résidence et le lieu de travail seront regroupés. On évolue dès lors vers une plus grande mixité des activités au sein de la ville.

Mme Ochelen signale que la Commission européenne a cofinancé une étude réalisée par le Bureau d'études Stratec "Steam" qui étudie les interactions entre le transport et l'aménagement du territoire.

M. Alain Adriaens relève que cette problématique est déjà abordée dans le plan IRIS mais qu'aucune décision concrète n'est prise.

En ce qui concerne la pollution de l'air provoquée par le trafic de transit sur le ring autour de Bruxelles, Mme Ochelen estime qu'une étude doit être menée par les administrations de l'environnement et du transport et qu'il est essentiel d'instaurer un dialogue avec les deux autres Régions. Des cartes sont à l'étude et le péage urbain vise entre autres à tenir compte de ce coût externe.

Le 13 mai 1998 en commissions réunies de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications et de l'environnement, de la conservation de la nature et de la politique de l'eau, le ministre des communications annonce qu'il communiquera incessamment les résultats d'une étude "Compte transport voyageurs".

Le 17 juin 1998, le ministre des communications communique les résultats de l'étude "Le compte transport voyageurs pour la Région de Bruxelles-Capitale".

## **IV.2. Communication du ministre des communications relative aux résultats de l'étude "Le compte transport voyageurs pour la Région de Bruxelles-Capitale"**

### *IV.2.1. Exposé du ministre*

En préambule, le ministre indique qu'il s'agit d'une étude qui n'englobe que le transport des voyageurs ; une étude relative au transport de marchandises est en cours d'élaboration.

## BELANGRIJKSTE RESULTATEN VAN DE REKENING VAN HET REIZIGERSVERVOER VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

### 1. Inleiding

In januari 1997 heeft de minister aan de "Groupe Transport van de Université Libre de Bruxelles", die voor deze gelegenheid samenwerkt met het Franse studie bureau SYSTRA, gevraagd een rekening voor het "reizigersvervoer" van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op punt te stellen.

De eerste resultaten ervan werden hem bezorgd begin 1998. Sedertdien werden deze systematisch verfijnd en aangevuld door de consultant en vandaag kan ik u er de belangrijkste resultaten van voorleggen.

Deze vervoerrekening handelt enkel over de reizigers: thans werkt men aan de methodologische studie die moet uitmonden in het luik over het "goederenvervoer".

#### 1.1. Wat is de vervoerrekening ?

Zoals elke economische activiteit brengt ook het vervoer uitgaven en ontvangsten met zich, zowel voor de overheid als voor de bedrijven en de gezinnen. Zij hebben eveneens invloed op de hele gemeenschap.

Bij de uitgaven en de ontvangsten moet onderscheid gemaakt worden in twee categorieën :

1. de rechtstreekse uitgaven en inkomsten : deze stemmen overeen met de reële geldstromen die worden teweeggebracht bij de uitoefening van de verschillende vervoeractiviteiten;
2. de externe (of onrechtstreekse) kosten en baten die, in monetaire bewoordingen, de gevolgen meten van de vervoeractiviteit, gevolgen die niet ten laste worden genomen door de gebruikers noch door de markt in rekening worden gebracht; deze gevolgen raken de hele gemeenschap; dit is meer bepaald het geval voor de geluidshinder en de luchtvervuiling.

Het doel van een vervoerrekening bestaat erin een inventaris te maken op een welbepaald grondgebied en voor een welbepaalde periode, van alle rechtstreekse en onrechtstreekse uitgaven en ontvangsten, deze te ramen en er het aandeel van te bepalen voor ieder vervoermiddel.

Eens dit gedaan is, kunnen we er relatief gemakkelijk verschillende gegevens uit halen die vergelijkingen mogelijk maken, hetzij tussen verschillende bestudeerde regio's, hetzij tussen de verschillende vervoermiddelen aanwezig op het betrokken grondgebied. Deze efficiëntie-indicatoren kunnen bijvoorbeeld verschijnen in de vorm van dekkingspercentages van de uitgaven door de ontvangsten of in de vorm van een totale kostprijs (meer bepaald met inbegrip van de externe gevolgen) per reiziger/kilometer.

## PRINCIPAUX RÉSULTATS DU COMPTE TRANSPORT VOYAGEURS POUR LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

### 1. Introduction

Le ministre a commandé la réalisation d'un compte transport voyageurs pour la Région de Bruxelles-Capitale en janvier 1997 au Groupe Transport de l'Université Libre de Bruxelles, associé pour l'occasion au bureau d'études français SYSTRA.

Les premiers résultats lui sont parvenus au début de 1998. Depuis, ils ont été affinés et complétés par le consultant et je peux aujourd'hui vous en présenter les principales conclusions.

Ce compte transport traite uniquement des voyageurs; l'étude méthodologique devant mener à la réalisation du volet «marchandises» est en cours.

#### 1.1 Qu'est-ce que le compte transport ?

Comme toute activité économique, les transports génèrent des dépenses et des recettes, à la fois pour les pouvoirs publics, pour les entreprises et pour les ménages. Ils ont également un impact sur la collectivité dans son ensemble.

Parmi les coûts et les recettes, il convient de distinguer deux grandes catégories :

1. les dépenses et recettes directes, qui correspondent aux flux financiers réels liés à l'exécution des diverses activités de transport;
2. les coûts et bénéfices externes (ou indirects) qui mesurent en termes monétaires les conséquences de l'activité de transport, qui ne sont pas prises en charge par les usagers et qui ne sont pas pris en compte par le marché; ces conséquences atteignent souvent la collectivité tout entière; c'est le cas, notamment, des nuisances liées à la pollution atmosphérique ou sonore.

L'objectif d'un compte transport est de faire l'inventaire, sur un territoire donné et pour une période choisie, de l'ensemble des dépenses et des recettes, directes et externes, de les évaluer et d'en déterminer la fraction imputable à chacun des modes de transport.

Une fois cet exercice réalisé, il est relativement aisé d'en tirer de multiples ratios, qui permettent d'établir des comparaisons, soit entre différentes régions étudiées, soit entre les différents modes de transport présents sur le territoire considéré. Ces «indicateurs d'efficacité» peuvent, par exemple, prendre la forme de taux de couverture des dépenses par les recettes ou celle d'un coût total (incluant notamment les effets externes) par voyageur-kilomètre.

### 1.2 Waarom een vervoerrekening ?

Een vervoerrekening moet worden gezien als een hulpinstrument bij de beslissingen op het vlak van vervoer. De financiële gegevens en evaluaties hieruit maken het mogelijk om tegemoet te komen aan onder meer volgende bekommernissen :

- de situering van de context en de inzet voor het vervoer op het betrokken grondgebied, met oog voor het belang van de ontvangsten en de kosten voor de verplaatsingen;
- de invloed meten van de vervoeractiviteit op de gemeenschap door de externe kosten naar voren te schuiven;
- de vergelijking, op gelijke voet, van de verschillende vervoermiddelen die ter beschikking staan van de gebruikers;
- een evaluatie van de gevolgen, op het vlak van de economische efficiëntie, van het vervoerbeleid en van de gekozen investering;
- een inschatting van de financiële weerslag van het tariefbeleid voor de dienstverlening.

Algemeen laat een vervoerrekening de beleidsverantwoordelijken en de overheid toe hun vervoerbeleid te stelen op een minder benaderende sociaal-economische basis.

### 1.3. De rekening voor het reizigersvervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De vervoerrekening die werd uitgewerkt door de ULB en SYSTRA heeft dus enkel betrekking op de verplaatsingen van de reizigers op het Brussels Hoofdstedelijk grondgebied. Zij houdt uiteraard rekening met de talrijke pendelaars die het vervoernetwerk van de hoofdstad gebruiken.

De in aanmerking genomen vervoermiddelen zijn :

- de individuele middelen : eigen wagen, taxi, gemotoriseerde tweewielers en fietsen
- het openbaar vervoer : metro, tram, bus en trein

Voor de eerste opmaak van een vervoerrekening moest gewerkt worden met meer dan één jaar : 1991 werd gekozen omdat dit het begin luidde van de gewestvorming en vooral omdat dit het referentiejaar is van de IRIS-studie, een fundamentele gegevensbron : 1994 en 1995 werden nadien gekozen omdat dit de laatste jaren waren waarvan aan het begin van de studie de nodige statistieken beschikbaar waren.

Deze eerste vervoerrekening staat nog niet helemaal op punt, maar haar bestaan is gerechtvaardigd. De minister zegt

### 1.2 Pourquoi réaliser un compte transport ?

L'établissement d'un compte transport doit être considéré comme un instrument d'aide à la décision dans le domaine des transports. Les informations et les évaluations, en termes financiers, qu'il contient permettent de répondre, entre autres, aux préoccupations suivantes :

- situer le contexte et les enjeux liés aux transports sur le territoire considéré, en appréciant l'importance des recettes et des coûts de déplacement;
- mesurer l'impact sur la collectivité des activités de transport par la mise en évidence des coûts externes;
- comparer entre eux, sur une base identique, les différents modes de transport mis à la disposition des usagers;
- évaluer l'effet, sur le plan de l'efficacité économique, de la politique de transport et des choix d'investissement qui ont été effectués;
- apprécier les impacts financiers des politiques de tarification des services.

De manière générale, un compte transport permet aux décideurs et aux pouvoirs publics d'asseoir leur politique de transport sur une base socio-économique moins approximative.

### 1.3. Le compte transport voyageurs de la Région de Bruxelles-Capitale

Le compte transport réalisé par l'ULB et SYSTRA concerne donc uniquement les déplacements de voyageurs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il tient compte bien entendu des nombreux navetteurs qui empruntent les réseaux de transport de la capitale.

Les modes qui ont été retenus sont les suivants :

- Les modes individuels : voiture particulière, taxi, deux-roues motorisés et vélo;
- Les transports en commun : métro, train, bus et tram.

Pour cette première réalisation d'un compte transport, il était important de faire l'exercice sur plus d'une année : 1991 a été choisie car elle se situe au début de la régionalisation et, surtout, constitue l'année de référence de l'étude IRIS, source de données fondamentale; 1994 et 1995 ont été retenues ensuite parce qu'il s'agit des dernières années pour lesquelles toutes les statistiques nécessaires étaient disponibles au début de l'étude.

Ce premier compte transport est certainement imparfait, mais il a le mérite d'exister. Le ministre informe que les



dat de internationale referenties op het vlak van de globale vervoerrekening, die meer nog op schaal is gemaakt van een stadsgewest als Brussel, zeer gering zijn.

## 2. Rechtstreekse uitgaven en inkomsten

De rechtstreekse uitgaven en inkomsten vormen alle geldstromen die voortvloeien uit de activiteiten van het reizigersvervoer op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De vervoerrekening evalueert dus voor ieder vervoermiddel in het Gewest alle inkomsten en uitgaven die dit meebrengt (bijvoorbeeld : de uitgaven voor de aankoop en het onderhoud van een wagen, een moto of een fiets, de brandstofuitgaven, de verzekeringskosten voor de eigenaars van een wagen, de uitgaven van de overheid voor de aanleg en het onderhoud van de wegen, de investeringen en de exploitatieuitgaven van de openbare vervoermaatschappijen, enz.). Ook de heffingen voor al deze posten komen in aanmerking.

De vervoerrekening verdeelt eveneens de uitgaven onder de verschillende financieringsbronnen : privé-sector (gezinnen en bedrijven) en de openbare sector (federale overheid, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, andere gewesten, gemeenten).

De minister verduidelijkt dat de bij deze vervoerrekening gekozen aanpak gebeurt op een financiële basis. Dit in tegenstelling tot een boekhoudkundige benadering. Het zijn reële geldstromen (fysische programma's) die werden geboekt.

### 2.1. Uitgaven per vervoermiddel

Tabel 1 toont ons het aandeel van ieder vervoermiddel in de totale vervoeruitgaven voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

*Tabel 1. - Globale uitgaven voor de verschillende vervoermiddelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

	1991		1994		1995	
	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)
Individuele middelen	79.015	72,4%	84.534	67,2%	80.288	68,9%
Modes individuels						
Personenwagens	75.390	69,1%	80.784	64,2%	76.527	65,7%
Voitures particulières						
Taxi's	1.853	1,7%	1.802	1,4%	1.767	1,5%
Taxis						
Motoriseerde tweewielers	1.492	1,4%	1.650	1,3%	1.681	1,4%
Deux-roues motorisés						

références internationales en matière de compte transport global, qui plus est à l'échelle d'une ville-région comme la Région de Bruxelles-Capitale, sont fort rares.

## 2. Dépenses et recettes directes

Les dépenses et les recettes directes correspondent à l'ensemble des flux financiers liés à l'exécution des activités de transport de voyageurs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le compte transport évalue donc pour chacun des modes de transport présents sur le territoire de la Région, l'ensemble des recettes et des dépenses qu'il engendre. A titre d'exemple, on peut citer les dépenses liées à l'achat et à l'entretien d'une voiture, d'une moto ou d'un vélo, les dépenses de carburant, les frais d'assurance pour les propriétaires de voitures, les dépenses des pouvoirs publics pour la réalisation et l'entretien des voiries, les investissements et les dépenses d'exploitation des opérateurs de transports en commun, etc. Les taxes relatives à chacun des postes sont également prises en considération.

Le compte transport établit également la répartition des dépenses entre les diverses sources de financement : secteur privé (ménages et entreprises) et secteur public (État fédéral, Région de Bruxelles-Capitale, autres Régions, Communes).

Le ministre précise par ailleurs que l'approche retenue dans ce compte transport est financière, par opposition à une approche comptable : ce sont les flux financiers réels (programmes physiques) qui ont été comptabilisés.

### 2.1. Dépenses selon le mode de transport

Le tableau 1 exprime la part prise par chacun des modes retenus dans les dépenses totales de transport au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

*Tableau 1. - Dépenses totales générées par les différents modes de transport en Région de Bruxelles-Capitale*

Fietsen vélos	280	0,3%	298	0,2%	313	0,3%
Openbaar vervoer Transports en commun	30.162	27,6%	41.349	32,8%	36.215	31,1%
Metro Métro	5.753	5,3%	5.299	4,2%	5.752	4,9%
Tram Tram	4.092	3,7%	5.113	4,1%	6.013	5,2%
Bus Bus	4.862	4,5%	5.378	4,3%	5.679	4,9%
Trein Train	15.455	14,2%	25.559	20,3%	18.771	16,1%
Totaal Total	109.177	100,0%	125.883	100,0%	116.503	100,0%
<b>Totaal per inwoner (lopende BEF)</b>	<b>114.436</b>		<b>132.635</b>		<b>122.431</b>	
<b>Total par habitant (BEF courants)</b>						
Totaal per inwoner (BEF 1995)	127.573		133.523		122.431	
Total par habitant (BEF 1995)						

De vervoeractiviteit op het gewestelijk grondgebied is elk jaar dus goed voor een totale uitgave van meer dan 110 miljard BEF (116 miljard in 1995). Dit komt ongeveer neer op 120.000 BEF per inwoner. In constante frank is de totale uitgave per inwoner tussen 1994 en 1995 (1) gevoelig gedaald.

Voorts stelt men vast dat de eigen vervoermiddelen verantwoordelijk zijn voor meer dan 70% van de totale uitgave. Deze vooraanstaande positie, vooral te wijten aan de eigen wagen, vertoont evenwel een daling: van 72,4% in 1991 naar 68,9% in 1995 en dit ten gunste van de uitgaven voor het openbaar vervoer.

Bij laatstgenoemde stelt men voor de jongste drie jaren vast dat de uitgaven voor metro, tram en bus dezelfde zijn. Er dient op gewezen dat de financiële benadering in deze vervoer rekening van jaar tot jaar belangrijke schommelingen kan vertonen, naargelang de voltooiing van de investeringen.

De uitgave geboekt op de post van de spoorwegen is aanzienlijk: 15 tot 20% van de totale vervoeruitgaven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hierbij moet worden gekeken naar de omvang van de investeringen op het gewestelijk grondgebied (de investeringen voor de HST werden evenwel weggelaten) maar ook, en dit omwille van de bijzondere sociale situatie van de NMBS, naar de financiële last van de pensioenen van het personeel, die zijn weerslag heeft op de exploitatiekosten.

(1) In de eerste tabel lijkt het jaar 1994, net zoals in de andere tabellen, atypisch ten opzichte van 1991 en 1995. Men stelt vast dat zowel de uitgaven als de ontvangsten van 1994 aanzienlijk hoger liggen dan voor de andere twee jaren. Dit is het teken van het economisch herstel dat volgde op de sterke terugloop van de activiteiten in 1993.

L'activité de transport sur le territoire de la Région génère donc une dépense totale de plus de 110 milliards de BEF chaque année (116 milliards en 1995), ce qui représente environ 120.000 BEF par habitant. En francs constants, la dépense totale par habitant est en baisse sensible entre 1991 et 1995 (1).

On constate par ailleurs que les modes individuels sont responsables d'environ 70 % de la dépense totale. Cette position dominante, due essentiellement à la voiture particulière, est cependant en baisse: de 72,4% en 1991 à 68,9 % en 1995, au profit des dépenses pour les transports en commun.

Parmi ces derniers, on constate que, pour les trois années considérées, les dépenses relatives au métro, au tram et au bus sont du même ordre de grandeur. Notons ici que l'approche financière suivie dans ce compte transport est susceptible de faire apparaître d'importantes fluctuations d'une année à l'autre, au gré de la réalisation des investissements.

La dépense imputable aux chemins de fer est considérable: 15 à 20 % du total des dépenses de transport en Région de Bruxelles-Capitale. Il faut y voir le poids des investissements réalisés sur le territoire de la Région (les investissements relatifs au TGV ont cependant été omis) mais également, en raison de la situation sociale particulière de la S.N.C.B., la charge financière des pensions du personnel, qui se répercute sur les coûts d'exploitation.

(1) Dans ce premier tableau comme dans tous les autres, l'année 1994 apparaît comme un peu atypique par rapport à 1991 et 1995. On constate que tant les dépenses que les recettes enregistrés en 1994 sont nettement plus élevées que celles des deux autres années. On peut y voir le signe de la reprise économique qui a suivi le profond ralentissement des activités constaté en 1993.

## 2.2. Verdeling van de uitgaven onder de verschillende financieringsbronnen

Tabellen 2 en 3 tonen ons hoe de uitgaven verdeeld worden onder respectievelijk de eigen vervoermiddelen en het openbaar vervoer, onder de private (gezinnen en bedrijven) en openbare financieringsbronnen (federale overheid, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, andere Gewesten en gemeenten).

*Tabel 2 – Indeling van de financiering van de uitgaven voor de individuele vervoermiddelen onder enerzijds de gezinnen en de bedrijven en anderzijds de openbare sector*

	1991		1994		1995	
	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)
Privé-financiering Financement privé	73.816	93,4%	80.246	94,9%	76.762	95,6%
Openbare financiering Financement public	5.200	6,6%	4.289	5,1%	3.525	4,4%
<b>Totaal/Total</b>	<b>79.016</b>	<b>100,0%</b>	<b>84.535</b>	<b>100,0%</b>	<b>80.287</b>	<b>100,0%</b>

*Tabel 3 – Indeling van de financiering van de uitgaven van het openbaar vervoer onder enerzijds de gezinnen en de bedrijven en anderzijds de openbare sector*

	1991		1994		1995	
	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)
Privé-financiering Financement privé	5.484	18,2%	6.237	15,1%	6.412	17,7%
Openbare financiering Financement public	24.677	81,8%	35.112	84,9%	29.803	82,3%
<b>Totaal/Total</b>	<b>30.161</b>	<b>100,0%</b>	<b>41.349</b>	<b>100,0%</b>	<b>36.215</b>	<b>100,0%</b>

De individuele vervoermiddelen worden door de gezinnen en de bedrijven gefinancierd voor meer dan 95% (in 1995). Het resterend percentage van de openbare financiering, dat sinds de periode 1991-1995 daalt, vormt het aandeel van de uitgaven voor de investeringen in en het onderhoud van de wegen waarvoor de individuele vervoermiddelen verantwoordelijk zijn.

De toestand bij het openbaar vervoer is juist omgekeerd : deze zijn voor meer dan 80% door de openbare sector gefinancierd, met een lichte stijging in de verhouding tijdens de periode 1991-1995.

## 2.2. Répartition des dépenses entre les diverses sources de financement

Les tableaux 2 et 3 indiquent comment se répartissent les dépenses relatives, respectivement, aux modes de transport individuels et aux transports en commun, entre les sources de financement privées (ménages et entreprises) et publiques (État fédéral, Région de Bruxelles-Capitale, autres Régions et communes).

*Tableau 2 – Répartition du financement des dépenses relatives aux modes individuels entre, d'une part, les ménages et les entreprises et, d'autre part, le secteur public*

*Tableau 3 – Répartition du financement des dépenses relatives aux transports en commun entre, d'une part, les ménages et les entreprises et, d'autre part, le secteur public*

Les modes de transport individuels sont financés à plus de 95 % (en 1995) par les ménages et les entreprises. La fraction de financement public, en baisse de 1991 à 1995, représente la part des dépenses d'investissement et d'entretien des voiries imputable aux modes individuels.

La situation est opposée en ce qui concerne les transports en commun : ils sont financés à plus de 80 % par le secteur public, une proportion en très légère hausse de 1991 à 1995.

Tabel 4 illustreert de totale uitgaven ten laste van elkeen van de financieringsbronnen voor alle vervoeractiviteiten in het Gewest.

*Tabel 4 – Verdeling van de totale vervoeruitgaven op basis van de financieringsbron*

Le tableau 4 expose les dépenses totales à charge de chacune des sources de financement pour l'ensemble des activités de transport au sein de la Région.

*Tableau 4 – Répartition des dépenses totales liées au transport selon la source de financement*

	1991		1994		1995	
	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)
Gezinnen (gebruikers) Ménages (usagers)	62.421	57,2%	65.921	52,4%	61.656	52,9%
Bedrijven Entreprises	16.559	15,2%	20.174	16,0%	21.204	18,2%
Overheid Pouvoirs publics	30.197	27,7%	39.789	31,6%	33.642	28,9%
<i>Federale overheid Etat fédéral</i>	<i>16828</i>	<i>15,4%</i>	<i>26709</i>	<i>21,2%</i>	<i>19446</i>	<i>16,7%</i>
<i>Brussels Hoofdstedelijk Gewest Région de Bruxelles-Capitale</i>	<i>11961</i>	<i>11,0%</i>	<i>11585</i>	<i>9,2%</i>	<i>12957</i>	<i>11,1%</i>
<i>Andere Gewesten Autres Régions</i>	<i>436</i>	<i>0,4%</i>	<i>509</i>	<i>0,4%</i>	<i>520</i>	<i>0,4%</i>
<i>Gemeenten Communes</i>	<i>654</i>	<i>0,6%</i>	<i>598</i>	<i>0,5%</i>	<i>404</i>	<i>0,3%</i>
<i>Andere Autres</i>	<i>318</i>	<i>0,3%</i>	<i>388</i>	<i>0,3%</i>	<i>315</i>	<i>0,3%</i>
<b>Totaal/Total</b>	<b>109.177</b>	<b>42,8%</b>	<b>125.884</b>	<b>47,6%</b>	<b>116.502</b>	<b>47,1%</b>

Het aandeel van de gezinnen in de financiering van alle vervoermiddelen bedroeg in 1995 bijna 53%. Datzelfde jaar bedroeg het aandeel van de bedrijven ongeveer 18%, terwijl de overheid ca 29% voor haar rekening nam.

Tussen 1991 en 1995 stelt men vast dat het aandeel van de gezinnen vermindert ten gunste van de bedrijven. Het aandeel ten laste van de overheid blijft stabiel tijdens deze periode.

Bij de overheid blijkt uit de verdeling dat de uitgave van de federale overheid meer dan 16% van het totaal bedroeg voor 1995, terwijl het aandeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slechts 11% bedroeg. Het aandeel van de andere gewesten en gemeenten is zeer gering.

### 2.3. Fiscale ontvangsten uit het reizigersvervoer

De activiteiten van het reizigersvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest genereren uiteraard fiscale ontvangsten voor de federale overheid. Tabel 5 illustreert de verdeling van deze ontvangsten onder deze van de individuele vervoermiddelen en van het openbaar vervoer.

La part des ménages dans le financement de l'ensemble des modes de transports est de près de 53% en 1995. La même année, celle des entreprises est d'environ 18% tandis que les pouvoirs publics en assument environ 29%.

Entre 1991 et 1995, on constate un effritement de la part des ménages, au profit de celle des entreprises. La fraction à charge des pouvoirs publics est en légère augmentation sur cette période.

Au sein de pouvoirs publics, la répartition fait apparaître que la dépense de l'État fédéral est de plus de 16% du total en 1995, tandis que celle de la Région de Bruxelles-Capitale est de 11% seulement. Les autres régions et les communes pèsent ici d'un poids très faible.

### 2.3. Recettes fiscales liées au transport de voyageurs

Les activités de transport de voyageurs au sein de la Région de Bruxelles-Capitale génèrent évidemment des recettes fiscales au bénéfice de l'État fédéral. Le tableau 5 illustre la répartition de ces recettes entre celles liées aux modes individuels et celles dues aux transports en commun.

Tabel 5 - Fiscale ontvangsten uit het reizigersvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten gunste van de federale overheid

	1991		1994		1995	
	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)
Ontvangsten uit het individueel vervoer (inclusief de taxi's)	17.650	97,3%	19.459	97,5%	18.666	97,8%
Ontvangsten uit het openbaar vervoer	498	2,7%	494	2,5%	427	2,2%
<b>Totaal</b>	<b>18.148</b>	<b>100,0%</b>	<b>19.953</b>	<b>100,0%</b>	<b>19.093</b>	<b>100,0%</b>

Tableau 5 - Recettes fiscales générées par les transports de voyageurs en Région de Bruxelles-Capitale, au bénéfice de l'État fédéral

De individuele vervoermiddelen, in hoofdzaak de eigen wagen, nemen dus meer dan 97% van de fiscale ontvangsten van het reizigersvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor hun rekening. Daarenboven stelt men vast dat de fiscale ontvangsten ongeveer 16% van de totale vervoerkosten vertegenwoordigen.

### 3. Externe kosten en ontvangsten

De externe gevolgen zijn de gevolgen van de vervoeractiviteit, maar gedragen door de gemeenschap (en niet enkel door de gebruikers) en dus niet in rekening gebracht door de markt.

De voornaamste externe gevolgen hebben betrekking op de hinder : het geluid, de luchtvervuiling, de ongevallen en de verkeerscongestie. Het doel van dit deel van de vervoer rekening bestaat erin de kostprijs te bepalen van deze externe gevolgen voor de gemeenschap.

Soms spreekt men ook van positieve externe gevolgen : hier gaat het om voordelen van het openbaar vervoer die onrechtstreeks ten goede komen aan de niet-gebruikers. Deze werden hier niet in aanmerking genomen omdat zij ten opzichte van de vormen van overlast zeer klein zijn.

Er zijn twee mogelijkheden om de externe kostprijs te bepalen :

- de algemene benadering : hier wil men op een globale manier de kostprijs bepalen van de externe gevolgen van alle vervoerprestaties en dit voor ieder vervoermiddel ; de algemene benadering is het meest geschikt voor een vervoerrekening;
- de marginale benadering : hier wil men de externe kostprijs bepalen die veroorzaakt wordt door de invoering van een bijkomende vervoereenheid; de marginale benadering is dus het meest geschikt voor de bepaling van de tarieven voor het gebruik van de infrastructuur.

Les modes individuels, principalement la voiture particulière, génèrent donc de 97 % des recettes fiscales liées au transport de voyageurs en Région de Bruxelles-Capitale. Par ailleurs, on constate que les recettes fiscales représentent environ 16 % des dépenses totales de transport.

### 3. Recettes et coûts externes

On appelle effets externes, ou externalités, les effets générés par l'activité de transport mais supportés par la collectivité (et pas seulement par les usagers), et qui ne sont pas pris en compte par le marché.

Les principales externalités sont associées à des nuisances : le bruit, la pollution atmosphérique, les accidents et la congestion. L'objet de cette partie du compte transport est d'évaluer le coût, pour la collectivité, de ces externalités.

On parle parfois aussi d'externalités positives : il s'agit des avantages indirectement apportés par les transports aux non-usagers. Elles n'ont pas été prises en considération ici car elles sont considérées comme faibles au regard des nuisances.

Deux approches peuvent être envisagées pour la détermination des coûts externes

- l'approche globale, qui cherche à évaluer de manière globale le coût des externalités produites par l'ensemble des prestations de transport dans chaque mode; l'approche globale semble la plus adaptée dans le cadre d'un compte transport;
- l'approche marginale, qui cherche à évaluer le coût externe induit par l'introduction d'une unité de transport supplémentaire; l'approche marginale est plus adaptée pour la détermination de la tarification de l'usage des infrastructures.

Bij de vervoerrekening zal dus rekening worden gehouden met de algemene benadering.

Om de externe kostprijs te bepalen kunnen meerdere methodes worden gehanteerd. Bij de vervoerrekening werden er twee in aanmerking genomen :

- de kostprijs van de schade : dit is de meest intuïtieve methode; hierbij bepaalt men de reële kostprijs, voor de gemeenschap, van de schade die voortvloeit uit het betrokken extern gevolg; spijtig genoeg gebeurt het maar al te vaak dat deze schade en vooral de kostprijs ervan voor de gemeenschap moeilijk met voldoende precisie te bepalen is;
- de vermijdingskostprijs : dit zijn bedragen die worden uitgegeven om de hinder weg te werken (of aanzienlijk te verminderen).

De kostprijs van de geluidshinder en de luchtvervuiling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd berekend op basis van de vermijdingskostprijs, terwijl voor die van de ongevallen en de verkeersoverlast beroep werd gedaan op de methode van de schadekostprijs.

### 3.1. Kostprijs van de geluidshinder

Deze werd geraamd op basis van de vermijdingskostprijs. Hierbij werd rekening gehouden met de geluidsisolatie van de gevels, de aanpassingen aan het wegdek en aan de voertuigen.

### 3.2. Kostprijs van de luchtvervuiling

De methode van de vermijdingskostprijs werd eveneens in aanmerking genomen. In de evaluatie zit de kostprijs van de katalytische knalpotten, deeltjesfilters, loodvrije bezine, ontzwaveling van dieselolie, de aankoop van elektrische bromfietsen, enz.

Het gaat om een minimalistische benadering voor zover het gedeelte overeenkomend met het materiaal en onderzoek in het raam van de bestrijding van de luchtvervuiling moeilijk in de prijs van een nieuwe wagen te bepalen is. Voorts is thans geen enkel systeem in staat de luchtvervuiling volledig te doen verdwijnen.

### 3.3. Kostprijs van de ongevallen

Hierbij werd de kostprijs van de schade geëvalueerd volgens een uitvoerige en nauwkeurige methodologie, waarbij bijvoorbeeld rekening is gehouden met de leeftijd en geslacht van de slachtoffers.

In deze evaluatie zitten met name de kostprijs van de geneeskundige verzorging, de verliezen inzake productie-

C'est donc l'approche globale qui a été retenue dans ce compte transport.

Plusieurs méthodes peuvent être mises en oeuvre pour l'évaluation des coûts externes. Le compte transport en a retenu deux :

- le coût des dommages : il s'agit de la méthode la plus intuitive; elle consiste à évaluer le coût réel, pour la collectivité, des dommages provoqués par l'externalité considérée; elle se heurte malheureusement souvent à la difficulté d'évaluer avec précision ces dommages et, surtout, leur coût pour la collectivité;
- le coût d'évitement : il s'agit des sommes à dépenser pour supprimer (ou réduire de manière significative) la nuisance.

Le coût du bruit et de la pollution atmosphérique en Région de Bruxelles-Capitale ont été calculés par la méthode du coût d'évitement, tandis que celui des accidents et de la congestion a fait appel à la méthode du coût des dommages.

### 3.1. Coût du bruit

Il a été évalué par le coût d'évitement. Ont été considérés ici : l'isolation phonique des façades, l'action sur les revêtements routiers et l'action à la source sur les véhicules.

### 3.2. Coût de la pollution atmosphérique

La méthode du coût d'évitement a également été retenue. L'évaluation intègre ici les coûts associés aux pots d'échappement catalytiques, aux filtres à particules, à l'essence sans plomb, à la désulfuration du gasoil, à l'achat de cyclomoteurs électriques, etc.

Il s'agit d'une approche minimaliste dans la mesure où il est difficile de déterminer, dans le prix d'un véhicule neuf, la fraction correspondant au matériel et aux recherches menées dans le cadre de la lutte contre la pollution. Par ailleurs, aucun dispositif actuel ne permet de supprimer totalement la pollution atmosphérique.

### 3.3. Coût des accidents

C'est le coût des dommages qui a été évalué ici, selon une méthodologie exhaustive et très fine, tenant compte par exemple de l'âge et du sexe des victimes.

Cette évaluation prend en compte notamment le coût des soins médicaux, les pertes de capacité de production, les

capaciteit, de menselijke kosten, de materiële schade, de uitgaven voor de spoeddiensten, politie en rijkswacht, de gerechts- en verzekeringskosten, de administratieve kosten, enz.

#### 3.4. Kostprijs van de verkeersoverlast

Ook hier is de methode voor de kostprijs van de schade gehanteerd. Dit zijn de gevolgen van de verkeersoverlast op de weg :

- tijdverlies voor de automobilisten zelf;
- tijdverlies voor de gebruikers van het openbaar vervoer;
- oververbruik van brandstof en toename van de vervuiling voor de eigen wagen en het openbaar vervoer;
- toename van de investeringen en exploitatiekosten van het openbaar vervoer.

De automobilisten zijn rechtstreeks verantwoordelijk voor de gevolgen van hun tijdverlies (omdat ze vertraging hebben in de files die ze mede veroorzaken). Daarom werd deze als geïnternaliseerd beschouwd. Derhalve is de waarde van deze tijd niet in de vervoerrekening opgenomen.

Gezien het belang van deze post in de externe kosten die te wijten zijn aan het gebruik van de eigen wagen heeft deze optie een impact op de totale kostprijs per kilometer of per reiziger/kilometer van de eigen wagen. Het debat tussen specialisten is op dit punt evenwel nog steeds aan de gang.

Voorts werden het overgebruik en de toename van de kosten voor het openbaar vervoer reeds geboekt in het hoofdstuk gewijd aan de directe kosten : deze dienen dan ook niet te worden beschouwd als strikt extern. Het zou daarentegen verstandig zijn deze bijkomende kosten toe te wijzen aan de eigen wagens en ze af te trekken van de lasten die wegen op het openbaar vervoer.

Enkel het tijdverlies voor de gebruikers van het openbaar vervoer werd derhalve aanzien als extern in deze vervoerrekening.

#### 3.5. Externe kosten

Tabel 6 geeft een overzicht van de totale externe kostprijs voor de desbetreffende vier vormen van overlast.

coûts humains, les dommages matériels, les dépenses des services d'urgence, de police et de gendarmerie, les frais de justice et d'assurance, les frais administratifs, etc.

#### 3.4 Coût de la congestion

C'est à nouveau la méthode du coût des dommages qui est retenue dans ce cas. Les conséquences de la congestion routière sont les suivantes :

- une perte de temps pour les automobilistes eux-mêmes;
- une perte de temps pour les usagers des transports en commun;
- une surconsommation de carburant et accroissement de la pollution pour les voitures particulières et pour les véhicules de transport en commun;
- un accroissement des investissements et des coûts d'exploitation des transports en commun,

Le temps perdu par les automobilistes est une conséquence qu'ils assument directement (puisqu'ils sont ralentis dans les embouteillages qu'ils contribuent à former). Pour cette raison, il a donc été considéré ici comme internalisé. Dès lors, la valeur de ce temps n'est pas incluse dans le compte transport.

Étant donné l'importance de ce poste au sein des coûts externes imputables à l'usage de la voiture particulière, cette option n'est pas sans conséquence sur le coût total par kilomètre ou par voyageur.kilomètre de la voiture particulière. Le débat entre spécialistes n'est cependant pas tranché sur ce point.

Par ailleurs, les surconsommations et l'accroissement des coûts des transports en commun ont déjà été comptabilisés dans le chapitre consacré aux coûts directs : il ne doivent donc pas être considérés comme strictement externes. En revanche, il pourrait être judicieux d'attribuer aux véhicules particuliers ces frais supplémentaires, et de les défalquer des charges pesant sur les transports en commun.

Seule la perte de temps des usagers des transports en commun a donc été considérée comme externe dans ce compte transport.

#### 3.5. Coûts externes

Le tableau 6 récapitule les coûts externes totaux associés aux quatre nuisances retenues.

Tabel 6 – Totale externe kostprijs van de activiteiten inzake reizigersvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de desbetreffende vorm van overlast

Tableau 6 – Coûts externes totaux des activités de transport de voyageurs en Région de Bruxelles-Capitale, selon la nuisance considérée

	1991		1994		1995	
	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)
Kosten geluidshinder Coût du bruit	2.368	17,5%	2.845	21,9%	2.875	21,8%
Kosten luchtvervuiling Coût de la pollution atmosphérique	3.301	24,4%	3.671	28,3%	3.699	28,0%
Kosten ongevallen Coût des accidents	7.260	53,7%	5.704	44,0%	5.880	44,5%
Externe kosten verkeersoverlast Coût externe de la congestion	591	4,4%	742	5,7%	759	5,7%
<b>Totaal/Total</b>	<b>13.520</b>	<b>100,0%</b>	<b>12.962</b>	<b>100,0%</b>	<b>13.213</b>	<b>100,0%</b>
Bijkomende kosten verkeersoverlast Coût additionnel de la congestion	12.221	90,4%	14.534	112,1%	14.968	113,3%

De kostprijs van de externe gevolgen is globaal gezien stabiel gebleven van 1991 tot 1995.

De externe kostprijs voor de ongevallen (het gaat voornamelijk om ongevallen op de weg) komt in 1995 overeen met ongeveer 45% van het totaal van de externe gevolgen. Deze daalt evenwel gevoelig sinds 1991, zowel in absolute waarde als percentagegewijs van het totaal.

Vervolgens zijn er de externe kostprijs van de luchtvervuiling (28% van het totaal) en die van de geluidsoverlast (ongeveer 22%). Beide posten zijn gestegen tussen 1991 en 1995.

Ten slotte blijkt het als extern beschouwde gedeelte van de kosten die verband houden met verkeersoverlast sterk gedaald (4 tot 6%).

Men stelt evenwel vast dat de bijkomende kostprijs van de verkeersoverlast (in hoofdzaak bestaande in de waarde van het tijdverlies opgelopen door de automobilisten) een waarde is die, wanneer ermee rekening wordt gehouden, het totaalbedrag van de externe kostprijs van het vervoer in Brussel kan verdubbelen.

Tabel 7 geeft de verdeling aan van de externe kosten tussen de verschillende in aanmerking genomen vervoermiddelen.

Le coût total des externalités est globalement stable de 1991 à 1995.

Le coût externe des accidents (il s'agit essentiellement des accidents de la route) représente en 1995 près de 45 % du total des externalités. Il est cependant en baisse sensible depuis 1991, tant en valeur absolue qu'en pourcentage du total.

Viennent ensuite le coût externe de la pollution atmosphérique (28 % du total) et celui des nuisances sonores (près de 22 %). Ces deux postes sont en augmentation entre 1991 et 1995.

Enfin, la partie considérée comme externe des coûts liés à la congestion apparaît fort réduite (4 à 6%).

On constate cependant que le coût additionnel de la congestion (constitué essentiellement de la valeur du temps perdu par les automobilistes) représente une valeur susceptible, si on la prenait en considération, de doubler le montant total des coûts externes des transports à Bruxelles.

Le tableau 7 indique comment se répartissent les coûts externes entre les différents modes de transport retenus.



Tabel 7 - Verdeling van de externe kosten volgens de verschillende vervoermiddelen

Tableau 7 - Répartition des coûts externes selon les modes de transport

	1991		1994		1995	
	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)	(MBEF)	(%)
Eigen wagen (taxi's inbegrepen)	12.308	91,0%	11.542	89,0%	11.762	89,0%
Voiture particulière (y compris les taxis)						
Gemotoriseerde tweewielers	683	5,1%	698	5,4%	715	5,4%
Deux-roues motorisés						
Openbaar vervoer	529	3,9%	723	5,6%	737	5,6%
Transports en commun						
Metro	1	0,0%	6	0,0%	6	0,0%
Métro						
Tram	105	0,8%	281	2,2%	208	1,6%
Tram						
Bus	335	2,5%	339	2,6%	425	3,2%
Bus						
Trein	88	0,7%	97	0,7%	98	0,7%
Train						
<b>Totaal/Total</b>	<b>13.520</b>	<b>100,0%</b>	<b>12.963</b>	<b>100,0%</b>	<b>13.214</b>	<b>100,0%</b>

De individuele vervoermiddelen dragen dus voor ongeveer 95% bij tot de externe gevolgen voor het vervoer.

Het aandeel van de eigen wagen bedraagt 89%.

Het openbaar vervoer draagt aldus zeer weinig bij tot de externe kosten voor het vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hoewel het aandeel ervan in het totaal licht lijkt toe te nemen.

#### 4. Het aandeel van de pendelaars

Zoals bekend wordt meer dan de helft van de banen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingenomen door niet-Brusselaars.

Deze talrijke pendelaars maken aldus gebruik van de infrastructuur en diensten die worden geleverd en gefinancierd door met name het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In de vervoerrekening werd getracht een evaluatie te maken van het aandeel van de openbare uitgaven voor vervoer die te wijten zijn aan de niet-Brusselaars. De verdeling gebeurde op basis van het aantal verrichte reizigers/kilometers en van de verdeling van de verplaatsingen tussen Brusselaars en niet-Brusselaars.

Voor 1995 zijn de resultaten de volgende:

Les modes individuels contribuent donc pour près de 95% aux effets externes des transports. La part de la voiture particulière est de 89 %.

Les transports en commun ne contribuent ainsi que très peu aux coûts externes des transports en Région de Bruxelles-Capitale, bien que leur poids semble augmenter légèrement dans le total.

#### 4. Le poids des navetteurs

Chacun sait que plus de la moitié des emplois situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sont occupés par des non-bruxellois.

Ces nombreux navetteurs utilisent donc les infrastructures et les services mis en place et financés notamment par la Région de Bruxelles-Capitale.

On a essayé dans le compte transport d'évaluer la part des dépenses publiques de transport que l'on peut imputer à des non-Bruxellois. La répartition a été effectuée sur la base du nombre de voyageurs.kilomètres effectués et de la répartition des déplacements entre Bruxellois et non-Bruxellois.

Pour 1995, les résultats en sont les suivants :

Tabel 8 – Verdeling van de openbare uitgaven voor het vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tussen Brusselaars en niet-Brusselaars

Tableau 8 – Répartition des dépenses publiques générées par les transports en Région de Bruxelles-Capitale entre les Bruxellois et les non-Bruxellois

	Algemeen	Totaal		Brusselaars		Niet-Brusselaars	
	Totaal	Totaal		Brusselaars		Niet-Brusselaars	
	—	—		—		—	
	Total général	Total		Bruxellois		Non-Bruxellois	
MBEF		Eigen	Openbaar	Eigen	Openb.	Eigen	Openb.
		Wagen	Vervoer	Wagen	Vervoer	Wagen	verv.
		—	—	—	—	—	—
		Voit.	Transports	Voit.	Transports	Voit.	Transports
		part.	en commun	part.	en commun	part.	en commun
Federale staat	19.447	2.326	17.121	1.259	10.030	1.067	7.090
Etat fédéral							
Brussels Gewest	12.957	929	12.028	595	8.973	334	3.055
Région de Bruxelles-Capitale							
Andere gewesten	520	-	520	-	-	-	520
Autres régions							
Gemeenten	403	268	135	198	92	70	43
Communes							
<b>Totaal/Total</b>	<b>33.328</b>	<b>3.523</b>	<b>29.805</b>	<b>2.053</b>	<b>19.095</b>	<b>1.472</b>	<b>10.708</b>

Deze tabel laat zien dat globaal gezien ongeveer één derde van de openbare uitgaven voor vervoer te wijten is aan de niet-Brusselse pendelaars.

Wat betreft de uitgaven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geeft de berekening aan dat de kosten veroorzaakt door de pendelaars 2.250 MBEF in 1995 bedragen bij aftrek van de ontvangsten van het stedelijk openbaar vervoer van die uitgaven.

### 5. Efficiëntie-indicatoren

De in de vorige paragrafen uiteengezette resultaten verschaffen gegevens om de vervoersproblematiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest synthetisch te benaderen en de vervoermiddelen onderling te vergelijken.

In tabel 9 zijn enkele van deze indicatoren opgenomen.

Hieruit blijkt dat in 1994 en 1995 de eigen wagen voor meer ontvangsten (in dit geval fiscale) heeft gezorgd dan dat ze aan de gemeenschap heeft gekost (met inbegrip van de externe kosten). Hierbij dient er evenwel op te worden gewezen dat de externe kosten die geëvalueerd zijn in de vervoerrekening een minimum vormen en dat een diepgaander onderzoek tot een tegengestelde conclusie zou kunnen leiden.

On constate sur ce tableau que, globalement, on peut imputer environ un tiers des dépenses publiques de transport aux navetteurs non-bruxellois.

En ce qui concerne les dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale, si l'on déduit de ces dépenses les recettes des transports en commun urbains, le calcul indique que les coûts induits par les navetteurs sont de l'ordre de 2.250 MBEF en 1995.

### 5. Indicateurs d'efficacité

L'exploitation des résultats développés dans les paragraphes précédents fournit des informations qui permettent d'appréhender de manière synthétique la problématique des transports en Région de Bruxelles-Capitale et de comparer entre eux les modes de transport.

Le tableau 9 présente quelques-uns de ces indicateurs.

On y constate que, en 1994 et 1995, la voiture particulière a rapporté plus de recettes (fiscales en l'occurrence) qu'elle n'a coûté à la collectivité (y compris les coûts externes). Rappelons-nous cependant que les coûts externes évalués dans le compte transport constituent un minimum, et qu'une investigation plus poussée pourrait mener à une conclusion opposée.

Wat het openbaar vervoer betreft, bedraagt het "dekingspercentage" van de kosten door de inkomsten voor de gemeenschap, 30% voor het stadsvervoer en ongeveer 11% voor de trein (uitsluitend in het Brussels Gewest).

Uit de berekening van de totale kostprijs per reiziger/kilometer voor de gemeenschap blijkt de sterke concurrentiële positie van het openbaar stadsvervoer : van 15 tot 16 BEF/reiz.km.

De kostprijs van de trein bedraagt ongeveer 20 BEF/reiz.km, behalve in 1994 waar het gewicht van de gedane investeringen duidelijk tot uiting komt.

Ten slotte blijkt de eigen wagen globaal het duurste te zijn : meer dan 30 BEF/reiz.km.

*Tabel 9 - Synthèse en efficiëntie-indicatoren voor de voornaamste middelen voor het reizigersvervoer*

En ce qui concerne les transports en commun, leur «taux de couverture» par les recettes des coûts pour la collectivité est de l'ordre de 30 % pour les transports urbains et d'environ 11 % pour le train (en Région bruxelloise exclusivement).

Le calcul du coût total pour la collectivité par voyageur-kilomètre fait apparaître la position très concurrentielle des transports publics urbains : de 15 à 16 BEF/voy.km.

Les coûts du train s'établissent aux environs de 20 BEF/voy.km, sauf en 1994, où le poids des investissements réalisés en marque nettement.

Enfin, la voiture particulière se révèle la plus coûteuse au total: plus de 30 BEF/voy.km.

*Tableau 9 - Synthèse et indicateurs d'efficacité pour les principaux modes de transport de voyageurs*

	1991	1994	1995
<b>Ontvangsten (MBEF) (1)</b>			
<b>Recettes (MBEF) (1)</b>			
Eigen wagen - Voiture particulière	16.750	18.617	17.847
Metro, tram, bus - Métro, tram, bus	3.778	4.307	4.391
Trein - Train	1.823	1.992	2.117
<b>Openbare uitgaven (MBEF) (2)</b>			
<b>Dépenses publiques (MBEF) (2)</b>			
Eigen wagen - Voiture particulière	5.142	4.244	3.489
Metro, tram, bus - Métro, tram, bus	11.047	11.545	13.149
Trein - Train	13.630	23.567	16.654
<b>Externe kosten (MBEF) (3)</b>			
<b>Coûts externes (MBEF) (3)</b>			
Eigen wagen - Voiture particulière	12.308	11.542	11.762
Metro, tram, bus - Métro, tram, bus	441	626	639
Trein - Train	88	97	98
<b>Privé-uitgaven (MBEF) (4)</b>			
<b>Dépenses privées (MBEF) (4)</b>			
Eigen wagen - Voiture particulière	70.248	76.540	73.038
Metro, tram, bus - Métro, tram, bus	3.661	4.245	4.295
Trein - Train	1.823	1.992	2.117
<b>Jaarlijkse reizigers.km (in miljoenen)</b>			
<b>Voy. km annuels (en millions)</b>			
Eigen wagen - Voiture particulière	2.736	2.880	2.880
Metro, tram, bus - Métro, tram, bus	1.007	1.075	1.085
Trein - Train	873	861	889
<b>Ontvangsten (1) / Totale kostprijs voor de gemeenschap(2+3)</b>			
<b>Recettes (1) / Coût total pour la collectivité (2+3)</b>			
Eigen wagen - Voiture particulière	96,0%	117,9%	117,0%
Metro, tram, bus - Métro, tram, bus	32,9%	35,4%	31,8%
Trein - Train	13,3%	8,4%	12,6%

**Ontvangsten (1) / Totale kostprijs(2+3+4)****Recettes (1) / Coût total (2+3+4)**

Eigen wagen – Voiture particulière	19,1%	20,2%	20,2%
Metro, tram, bus – Métro, tram, bus	24,9%	26,2%	24,3%
Trein – Train	11,7%	7,8%	11,2%

**Kosten (directe+externe) (2+3+4) Per reiz.km (BEF)****Coût (direct+externe) (2+3+4) par voy.km (BEF)**

Eigen wagen – Voiture particulière	32,1	32,1	30,7
Metro, tram, bus – Métro, tram, bus	15,0	15,3	16,7
Trein – Train	17,8	29,8	21,2

**6. Besluit**

De rekening reizigersvervoer waarvan ik zonet de voor- naamste resultaten heb uiteengezet, vormt een primeur voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ze heeft het voordeel, en dat mag wel worden verwacht van een dergelijke oefening, dat ze ons een grote hoeveelheid gegevens bezorgt over de uitgaven en ontvangsten van het vervoer in ons Gewest alsook wezenlijke informatie over de prestaties van de verschillende vervoermiddelen.

Deze gegevens voor ons zijn onmiddellijk toegankelijk, we kunnen ze herwerken om daaruit nieuwe indicatoren af te leiden en bepaalde berekeningen over te doen op basis van opties die verschillen van die van de consultant.

Ik besluit met de volgende punten.

- Ongeacht het vervoermiddel kost het reizigersvervoer de gemeenschap geld omdat de ontvangsten minder zijn dan de uitgaven. De fiscale last op de eigen wagen matigt deze bewering ietwat omdat sinds 1994 de fiscale ontvangsten meer bedragen dan de kosten voor de gemeenschap. Niettemin hebben we kunnen vaststellen dat de externe kosten waarvan sprake in deze vervoerrekening minimaal zijn : een grondiger evaluatie ervan zou zeker tot een dekkingspercentage leiden dat minder dan één bedraagt.
- De bijkomende kostprijs van de verkeersoverlast, die hier als geïnternaliseerd is beschouwd, is van dezelfde orde als de som van de andere externe kosten. Deze vaststelling rechtvaardigt de investering in een openbaar vervoersnet waarvan de dienstverlening voldoende moet zijn om klanten aan te trekken en te behouden. De vervoerrekening heeft voorts aangetoond dat tweederde van de privé-uitgaven voor de auto gefinancierd worden door de gezinnen (waarbij het saldo gefinancierd wordt door de bedrijven) : men kan hieruit afleiden dat ongeveer tweederde van de automobilisten kunnen worden aange- trokken door het openbaar vervoer en mede overscha- kelen van de eigen wagen naar het openbaar vervoer.

**6. Conclusions**

Le compte transport voyageurs dont je viens de vous présenter les principaux résultats est une première au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il offre l'avantage, et c'est ce que l'on est en droit d'attendre d'un tel exercice, de nous fournir une très grande quantité de données relatives aux dépenses et aux recettes des transports dans notre région, de même que des informa- tions essentielles sur les prestations des différents modes de transport.

Ces données nous sont directement accessibles et nous sommes libres de les retravailler afin d'en tirer de nouveaux indicateurs ou, si nous le souhaitons, de refaire certains cal- culs en prenant des options différentes de celles du consul- tant.

Je conclurai sur les points suivants.

- Quel qu'en soit le mode, le transport de voyageurs coûte à la collectivité puisque les recettes qu'il génère ne com- pensent pas les coûts qu'il provoque. La charge fiscale sur la voiture particulière tempère quelque peu cette affirmation puisque l'on peut voir que, dès 1994, les recettes fiscales dépassent les coûts pour la collectivité. Néanmoins, nous avons vu que les coûts externes men- tionnés dans ce compte-transport constituent un mini- mum: une évaluation plus approfondie de ceux-ci condui- rait certainement à un taux de couverture inférieur à l'unité.
- Le coût additionnel de la congestion, qui a été considéré ici comme internalisé, est du même ordre de grandeur que la somme des autres coûts externes. Cette constatation justifie l'investissement dans un réseau de transports en commun dont le niveau de service serait suffisant pour attirer et fidéliser la clientèle. Le compte transport a d'autre part mis en évidence que deux tiers des dépenses privées consacrées à l'automobile sont financées par les ménages (le solde étant apporté par les entreprises) : on peut en déduire que deux tiers environ des automobilistes sont susceptibles d'être attirés par les transports en commun et de participer à un report modal.

- Men stelt ook vast dat de kostprijs van de externe gevolgen veroorzaakt door de wagen, uitgedrukt in absolute waarde, minstens gelijk is aan de uitgaven van de Brusselse overheid voor het openbaar vervoer.
- Men stelt ten slotte vast dat in de huidige toestand de tarifiering voor geen enkel vervoermiddel de reële structuur van de kosten weergeeft (ongeacht ze direct, extern of totaal zijn). De aanwending van de vervoer rekening op dat vlak zou zeer nuttig kunnen blijken om te komen tot een tarifiering van de diensten in rechtstreeks verband met de kosten die ze veroorzaken.

#### IV.2.2. Gedachtenwisseling

De heer Willem Draps vraagt op basis van welke criteria de makers van de studie de splitsing van het verkeer tussen Brusselaars en niet-Brusselaars hebben uitgevoerd, vermits die allemaal dezelfde wegeninfrastructuur gebruiken.

De minister verduidelijkt dat zij tewerk zijn gegaan door het aantal wagens van niet-Brusselaars te tellen die het Hoofdstedelijk Gewest binnenrijden. Zij hebben de dagelijkse tellingen van de wagens tussen 6 en 22 uur genomen (cijfers van 1996) voor alle wegen.

De minister wijst er ook op dat de intensiteit van het verkeer op de ring gemiddeld met 5% per jaar toeneemt.

De heer Willem Draps heeft vragen bij de informatie van de minister dat de investeringen proportioneel zouden dalen naarmate er minder pendelaars binnenkomen.

De minister verduidelijkt dat dit te maken heeft met slijtage aan de infrastructuur. Op sommige uren van de dag bestaat het grootste deel van de verkeersstroom uit pendelaars.

De heer Draps wijst erop dat niet alle investeringen moeten gebeuren omwille van slijtage.

De minister geeft dat toe, maar de slijtage gebeurt sneller door het aantal pendelaars. De Brusselaars gebruiken vooral de gemeentelijke infrastructuur. De paradox is dat de Brusselse gemeenten slechts 0,3% van de kosten uitmaken.

De heer Jan Béghin verwondert zich erover dat volgens de makers van de studie de gemeenten slechts 403 miljoen fr. per jaar uitgeven voor investeringen in hun wegennet.

Staat dit bedrag niet alleen voor de aflossingen van de investeringen van de gemeenten?

De heer Willem Draps verklaart dat zijn gemeente alleen al 200 miljoen per jaar uitgeeft.

De minister onderstreept dat het gaat om gesubsidieerde werken.

- On constate par ailleurs qu'en valeur absolue, les externalités générées par la voiture ont un coût au moins équivalent aux dépenses des pouvoirs publics bruxellois pour les transports en commun.
- On constate enfin que, dans la situation actuelle, la tarification ne reflète pour aucun mode la structure réelle des coûts (qu'ils soient directs, externes ou totaux). L'exploitation du compte transport dans ce domaine pourrait se révéler très utile, afin de tendre vers une tarification des services en relation directe avec les coûts qu'ils génèrent.

#### IV.2.2. Echange de vues

M. Willem Draps se demande sur base de quels critères les auteurs de l'étude ont effectué la ventilation du trafic entre Bruxellois/non Bruxellois étant donné que les deux empruntent les mêmes infrastructures routières.

Le ministre précise qu'ils ont opéré par approches successives en tenant compte du nombre de non Bruxellois qui entrent dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ils ont repris les comptages quotidiens des véhicules (chiffres de 1996) entre 6 heures et 22 heures pour l'ensemble des routes.

Le ministre signale par ailleurs que l'intensité du trafic sur le ring augmente en moyenne de 5% par an.

M. Willem Draps s'interroge quant à l'information fournie par le ministre selon laquelle les investissements seraient proportionnellement moindres à concurrence du nombre de navetteurs qui entrent.

Le ministre précise que c'est une question d'usure des infrastructures. A certaines heures de la journée, l'essentiel du flux des véhicules particuliers est dû aux navetteurs.

M. Draps signale que tous les investissements ne sont pas liés à l'usure.

Le ministre le reconnaît, mais il y a une usure plus rapide du fait des nombreux navetteurs. Ce que les Bruxellois usent surtout ce sont les infrastructures communales. Le paradoxe est que les communes bruxelloises ne représentent que 0,3% des coûts.

M. Jan Béghin s'étonne que selon les auteurs de l'étude, les communes ne dépensent que 403 millions de BEF pour leurs investissements routiers.

Cette somme ne reprend-elle que les amortissements des investissements des communes?

M. Willem Draps signale que sa commune dépense déjà une somme de 200 millions de BEF.

Le ministre souligne qu'il s'agit de travaux subsidiés.

De heer Jan Béghin verduidelijkt dat alleen maar een klein deel van de gemeentelijke investeringen onder de gesubsidieerde werken valt.

De minister kan aan de makers van de studie vragen dat zij een aantal gegevens verfijnen. Nochtans blijven de cijfers van de gemeenten onbeduidend in vergelijking met het geheel van het reizigersverkeer.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat zijn commentaar vooral zal slaan op het gedeelte van de studie over de luchtverontreiniging te wijten aan het wegverkeer. Hij herinnert eraan dat de uiteenzetting van de minister plaatsvond binnen het kader van de bespreking van het voorstel van resolutie over dit onderwerp.

Uit de woorden van de minister maakt de heer Alain Adriaens op dat de kosten veroorzaakt door de luchtverontreiniging onbeduidend zijn. Deze zuiver econometrische studie houdt geen rekening met een reeks bestaande externe kosten die moeilijk in cijfers zijn uit te drukken.

Als de volksvertegenwoordiger de voorstellen van de minister goed heeft begrepen, zijn de indirecte kosten te wijten aan lawaai en luchtverontreiniging alleen geschat door de maatregelen op te nemen bestemd om een reeks klachten te voorkomen of te verhelpen (gevelisolatie, geluidwerende muren,...). Dat verklaart waarom deze cijfers zo belachelijk laag liggen.

Volgens hem zijn de externe kosten van het verkeer ruimer: de impact op de volksgezondheid is moeilijk te meten. Volgens mevrouw Annick Meurrens van het BIM, die door de commissie voor het leefmilieu gehoord is, begint men nu statistieken aan te leggen van abnormale ziektes en sterftecijfers. Indien de auteurs van het onderzoek rekening hadden gehouden met de curatieve gezondheidskosten veroorzaakt door het verkeer, zouden de externe kosten van het verkeer exponentieel gestegen zijn.

Volgens de indieners van het voorstel van resolutie maakt de rekening reizigersvervoer het niet mogelijk een raming te maken van de algemene kosten van het verkeer van personen en goederen. In andere landen en regio's zijn er wel onderzoeken in die richting gemaakt.

Nochtans nopen deze vormen van hinder ertoe preventieve maatregelen te nemen - gelet op het beperkte grondgebied van het Gewest - via samenwerkingsakkoorden met de buurgewesten. Men moet verder gaan dan de fase van de onderzoeken (zie het akkoord tussen de ministers Hasquin en Baldewijns) en samenwerkingsakkoorden sluiten om duurzame oplossingen te vinden.

Het verheugt de heer Jean-Pierre Cornelissen dat de minister dit onderzoek heeft laten uitvoeren. De materie is zeer complex en technisch.

De volksvertegenwoordiger zou willen weten of de auteurs onderzoek gedaan hebben naar het verlies van de

M. Jan Béghin précise que seulement une petite partie des investissements communaux relève des travaux subsideés.

Le ministre peut demander aux auteurs de l'étude d'affiner certaines données; cependant les chiffres communaux demeureront dérisoires par rapport à l'ensemble du trafic voyageur.

M. Alain Adriaens signale que ses commentaires porteront surtout sur la partie de l'étude qui traite de la pollution de l'air ambiant résultant particulièrement du trafic routier; il tient à rappeler que l'exposé du ministre a lieu dans le cadre de la discussion de la proposition de résolution sur ce sujet.

A entendre le ministre, M. Alain Adriaens a l'impression que les coûts engendrés par la pollution atmosphérique, sont dérisoires. Cette étude purement économétrique n'intègre pas une série de coûts externes réels, difficilement quantifiables.

Si le député a bien entendu les propos du ministre, les coûts indirects dus au bruit et à la pollution atmosphérique sont uniquement estimés en comptabilisant les mesures destinées à prévenir ou réparer une série de nuisances (isolation de façades, murs anti-bruit,...). Cela explique pourquoi ces chiffres sont si ridiculement faibles.

Il lui semble que les coûts externes générés par le trafic sont plus larges : impact sur la santé de la population, difficilement quantifiable - cependant on commence à faire des relevés de maladies et de taux de mortalité anormaux, selon Mme Annick Meurrens de l'IBGE, auditionnée par la commission de l'environnement-. Si les auteurs de l'étude avaient pris en compte les coûts de santé curative engendrés par le trafic, ceux-ci augmenteraient de manière exponentielle les coûts externes dus au trafic.

Pour les auteurs de la proposition de résolution, l'étude compte transport voyageurs ne permet pas d'évaluer le coût global pour la collectivité du trafic de personnes et de marchandises. Des études ont été entreprises en ce sens dans d'autres pays, d'autres régions.

Pourtant ces nuisances imposent de prendre des mesures préventives - étant donné l'exiguïté du territoire de la Région - par le biais d'accords de coopération avec les régions voisines. Il faut dépasser le stade des études (cf. accord entre les ministres Hasquin et Baldewijns) pour passer au stade d'accords de coopération en vue de trouver des solutions durables.

M. Jean-Pierre Cornelissen se réjouit que le ministre ait fait réaliser cette étude. La matière est extrêmement dense et technique.

Le député souhaiterait savoir si les auteurs ont étudié la perte que représente pour les entreprises la congestion de

bedrijven als gevolg van het vastlopen van het verkeer in de stad. Het feit dat de werknemers systematisch in opstopingen vastzitten betekent een groot verlies voor de maatschappij. In een onderzoek van FEBIAC van het einde van de jaren 80 werd dit verlies voor het volledige Koninkrijk op 15 miljard BEF geraamd.

Heeft men de schade aan de gevels als gevolg van de luchtverontreiniging in rekening gebracht; werd de reiniging van het stadhuis van Brussel becijferd, om maar een voorbeeld te noemen?

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt ook dat de raming van de uitgaven van de gemeenten voor de wegen voor heel het Gewest (403 miljoen) niet realistisch is. Sommige cijfers uit de studie zouden verfijnd moeten worden; nadat zij de studie gelezen hebben, zullen de parlementsleden suggesties kunnen doen.

De heer Willem Draps onderschrijft de conclusies van de studie die de minister heeft uiteengezet: het gebrek aan doorzichtigheid en realisme inzake tarieven van de verschillende vervoerswijzen, het belang van de pendelaars, de externe kosten onder andere als gevolg van het autoverkeer; ook al worden niet alle externe kosten in rekening gebracht, toch mag men besluiten dat het nodig is een aantrekkelijk alternatief aan te bieden door het openbaar vervoer zowel kwantitatief als kwalitatief te verbeteren. Dat alles bevestigt de keuzes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en andere Europese steden.

De volksvertegenwoordiger wil twee zaken onderstrepen. Deze studie heeft enkel betrekking op het reizigersverkeer; inzake externe kosten is immers duidelijk gebleken dat het transport van goederen minstens even belangrijk is als het reizigersverkeer (in een stadsgewest zoals Brussel worden alle goederen langs de weg vervoerd). Volgens hem is het zeer moeilijk een onderscheid te maken tussen het reizigersverkeer en het goederenvervoer. Om maar een voorbeeld te geven: de geluidsmeters maken geen onderscheid tussen het lawaai van de wagens en dat van de vrachtwagens. Dezelfde opmerking geldt voor de luchtverontreiniging en de verkeersongevallen; de twee kunnen niet opgesplitst worden zonet kan men geen rekening houden met de interacties tussen beide.

De volksvertegenwoordiger vraagt zich ook af wat het nut is van een onderscheid tussen de gevolgen van het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zonder rekening te houden met een ruimer gebied. Wat dan met de methodologie die gebruikt is om de cijfers in de studie te kunnen bepalen?

De heer Willem Draps beperkt zich tot een irrealistisch cijfer, het bedrag van 403 miljoen, dat helemaal geen rekening houdt met de onderhoudskosten, de vernieuwing of de aanleg van infrastructuur door de 19 gemeenten van het Gewest. Op een jaar tijd (zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur) heeft een gemiddelde gemeente met wegen van 100 km, 200 miljoen BEF kosten. Het is duidelijk dat de

la ville. Le fait que les employés soient systématiquement bloqués dans les embouteillages représente une perte importante pour la collectivité. Une étude de la FEBIAC, qui date de la fin des années 80, avait évalué cette perte pour l'ensemble du Royaume à 15 milliards de BEF.

En ce qui concerne la pollution atmosphérique, a-t-on pris en compte les dégâts provoqués aux façades; est-ce que le nettoyage de l'hôtel de ville de Bruxelles, pour ne citer qu'un exemple, a été pris en compte ?

M. Jean-Pierre Cornelissen estime également que l'évaluation des dépenses routières des communes à 403 millions pour l'ensemble de la Région est irréaliste. Certains chiffres de l'étude devraient être affinés; après lecture de l'étude, les parlementaires pourront faire leurs suggestions.

M. Willem Draps peut souscrire aux conclusions de l'étude que le ministre a exposées; le manque de transparence et de réalisme dans les tarifs des différents modes de transport, le poids des navetteurs, les coûts externes engendrés entre autres par le trafic automobile - même si l'ensemble des coûts externes n'est pas repris, on peut en conclure à la nécessité d'offrir une alternative attrayante en améliorant tant quantitativement que qualitativement l'offre de transports publics -, ... Tout cela conforte les choix opérés dans la Région de Bruxelles-Capitale et dans d'autres villes européennes.

Le député tient cependant à souligner deux choses. Cette étude ne porte que sur le trafic voyageurs; or, en matière de coûts externes, il a été clairement établi que le transport des marchandises est au moins aussi considérable que celui du transport des voyageurs (il faut savoir que dans une région urbaine telle que Bruxelles toutes les marchandises sont transportées par route). Il est à son avis très difficile de faire la scission entre le transport de voyageurs et celui de marchandises. Pour ne citer qu'un exemple, les sonomètres ne distinguent pas le bruit généré par les voitures de celui généré par les camions. La même réflexion vaut pour la pollution atmosphérique et les accidents de la route; les deux ne peuvent être scindés sous peine de ne pas pouvoir prendre en compte les interactions entre les deux.

Le député s'interroge également quant à la pertinence de distinguer les impacts du trafic en Région de Bruxelles-Capitale, sans prise en compte d'une zone plus vaste. Quid dès lors de la méthodologie utilisée pour pouvoir déterminer les chiffres repris dans l'étude ?

Pour ne citer qu'un chiffre irréaliste, M. Willem Draps fait allusion aux 403 millions, qui ne représentent en rien les coûts d'entretien, de renouvellement ou de création de nouvelles infrastructures assumés par les 19 communes bruxelloises. Pour une année courante (sans création de nouvelles infrastructures) dans une commune moyenne avec une longueur d'axes de voirie de 100 km, le coût moyen est de

subsidies van 300 miljoen BEF die door het Gewest aan de 19 gemeenten toegekend worden, slechts een druppel op een hete plaat vormen in het kader van de gemeentelijke uitgaven voor de wegeninfrastructuur. Hij vindt dat het studie bureau aanvullend onderzoek moet verrichten.

Mevrouw Ghislaine Dupuis vindt dat men de externe kosten moet uitbreiden met de kosten voor de vernieuwing van de gevels als gevolg van de luchtverontreiniging, maar ook met de kosten voor het omhakken en het aanplanten van bomen langs de wegen, onder andere langs het Zoniën-woud.

Tijdens de hoorzitting met mevrouw Sarah Ochelen heeft de commissie vernomen dat het zeer moeilijk is goederen aan te brengen naar Brucargo of langs maritieme weg. De volksvertegenwoordigster wil het standpunt van de minister terzake horen.

Kan men echt niet voorkomen dat vrachtwagens van 25 ton het verkeer in de stad blijven doen vastlopen en lawaaihinder en sterke luchtverontreiniging veroorzaken?

Het verbaast de heer Dominique Harmel dat de auteurs van het onderzoek de kosten van de pendelaars op 2 of 3 miljard ramen; uit een vorige studie (1994-1995) in opdracht van de gewestregering bleek dat de kosten voor de pendelaars, zowel voor degenen die met het openbaar vervoer reizen als degenen die met de wagen komen, 5 miljard bedragen. De gewestregering heeft toen een nota aan de federale regering bezorgd als grond voor de onderhandelingen in het kader van het samenwerkingsakkoord. Is het echt nodig cijfers voor te leggen die lager zijn dan de cijfers die in 1995 aan de federale regering bezorgd zijn?

De parlementsleden moeten over het volledige onderzoek kunnen beschikken om vergelijkingen te kunnen maken met vroegere onderzoeken, die belangrijke gegevens aan het licht gebracht hebben.

De minister herhaalt dat het onderzoek dat ter discussie ligt een eerste deel vormt van een ruimer onderzoek. Hij zegt ook dat dit onderzoek zijn gelijke niet heeft in België, zelfs amper over heel de wereld. Het enige land dat een even precies onderzoek heeft gevoerd is Zwitserland, op federaal vlak.

De minister zal de documenten aan de leden van de commissie bezorgen.

Hij heeft er geen bezwaar tegen dat de conventie die hij met zijn collega, minister Baldewijns, ondertekend heeft, ook aan de leden bezorgd wordt.

De minister vindt dat men methodologisch te werk moet gaan; voordat een voorstel van resolutie aangenomen wordt, waarvan men de strekking niet goed kent, moet men de

200 millions de BEF. Il est clair que les subsides de 300 millions de BEF octroyés par la Région pour les 19 communes ne sont qu'une goutte d'eau dans les dépenses communales en matière d'infrastructures routières. Il estime que le bureau d'études devrait entreprendre des investigations complémentaires.

Mme Ghislaine Dupuis estime qu'il faudrait non seulement inclure dans les coûts externes la rénovation des façades entamées par la pollution atmosphériques, mais également le coût engendré par l'abattage et le renouvellement des arbres en bordure de voiries, entre autres le long de la Forêt de Soignes.

Lors de l'audition de Mme Sarah Ochelen, il nous a été dit qu'il était très difficile d'amener le transport de marchandises vers Brucargo ou par voie maritime. La députée souhaiterait entendre le ministre sur ce point.

Est-ce réellement irrémédiable de continuer à congestionner la ville avec des camions de 25 tonnes, qui engendrent également de grandes nuisances sonores et une forte pollution de l'air ?

M. Dominique Harmel s'étonne que les auteurs de l'étude évaluent le coût des navetteurs à 2 ou 3 milliards ; une étude antérieure (1994-1995) commandée par le gouvernement régional évaluait le coût des navetteurs, tant ceux empruntant les transports en commun que ceux qui se déplacent en voirie, à 5 milliards. Une note avait été transmise par le gouvernement régional au gouvernement fédéral pour alimenter les négociations dans le cadre de l'accord de coopération. Est-ce vraiment opportun de communiquer des chiffres inférieurs à ceux transmis en 1995 au gouvernement fédéral ?

Les parlementaires doivent pouvoir disposer de l'étude in extenso pour pouvoir établir des comparaisons avec les études antérieures, qui ont établi des données importantes.

Le ministre réitère que l'étude en discussion est un premier volet d'une recherche plus globale. Il signale par ailleurs que cette étude n'a pas d'équivalent en Belgique, très peu ailleurs dans le monde. Le seul pays qui ait fait effectuer une étude à ce niveau de précision, est la Suisse, au niveau fédéral.

Le ministre remettra les documents aux commissaires.

Il ne voit pas d'inconvénient à transmettre également la convention qu'il a signée avec son homologue, le ministre Baldewijns.

Le ministre estime qu'il convient de procéder avec méthode; avant d'adopter une proposition de résolution, dont on ne mesure pas la portée, il convenait de mesurer l'impact



impact ervan op de begroting evalueren door een aantal studies uit te voeren. Deze gegevens hebben reeds tot concrete maatregelen geleid in het kader van een samenwerkingsakkoord met de Vlaamse regering. Een aantal problemen zijn aan het licht gekomen; een reeks onderzoeken zullen samen gefinancierd worden met de bedoeling zo snel mogelijk tot een resultaat te komen. Op dat ogenblik zullen de kosten gedeeld moeten worden.

Voor het einde van het jaar zal de minister het tweede onderzoek over de rekening goederenvervoer voorstellen.

### IV.3. Uiteenzetting van de minister over het voorstel van resolutie

De luchtverontreiniging heeft negatieve gevolgen voor de volksgezondheid en de minister heeft dan ook systematisch rekening gehouden met dit aspect bij zijn beslissingen, zowel inzake verkeer als inzake ruimtelijke ordening

Hij heeft er bij de vernieuwing van zestig bussen van de MIVB in het begin van de zittingperiode persoonlijk op toegezien dat het materieel zo milieuvriendelijk mogelijk zou zijn en zou beantwoorden aan de meest strenge Europese normen, namelijk klasse Euro 2. Op dat ogenblik waren die normen helemaal niet verplicht. Onlangs heeft hij ervoor gezorgd dat bij de offerteaanvraag voor zestig andere bussen, een offerteaanvraag gevoegd zou worden voor vijftwintig hybride minibussen (elektriciteit-gas of elektriciteit-diesel) met klassieke variant. De minister heeft ook alle trambanen behouden hoewel deze exploitatiewijze in het algemeen duurder is dan de andere. De minister heeft ook de frequentie van de metro verhoogd om het aanbod te verhogen en tegemoet te komen aan de clientèle die ook toegenomen is.

Inzake infrastructuur heeft de minister gezorgd voor een belangrijke verhoging van het potentiële aanbod van het openbaar vervoer op middellange en lange termijn, door enkele metrolijnen te verlengen en het GEN op te richten. Deze projecten zijn onontbeerlijk om tegemoet te komen aan de toenemende noden inzake mobiliteit en vereisen intergewestelijke samenwerkingakkoorden, ondertekend of nog op de onderhandelingstafel. Net zoals de bescherming van het leefmilieu, waaronder de kwaliteit van de lucht, kan de verhoging van het aanbod van openbaar vervoer niet binnen de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgelost worden.

Gelet op het interregionale karakter van de transportfunctie vindt de minister het niet realistisch binnen een termijn van vijf jaar het autoverkeer in Brussel sterk te verminderen. Het autoverkeer sterk verminderen houdt immers in dat men moet zorgen voor geloofwaardige vervoeralternatieven. De minister denkt dat het niet gepast is deze vermindering onvoorwaardelijk voorop te stellen en die zelfs

budgetaire en realiserend een certain nombre d'études. Ces données ont déjà permis de prendre des mesures concrètes dans le cadre d'un accord de coopération avec le gouvernement flamand. Un certain nombre de problèmes ont été identifiés ; une série d'études seront financées en commun, le but étant d'arriver le plus vite possible à des résultats. A ce moment-là, il faudra financer en se partageant les frais.

Avant la fin de l'année le ministre présentera la deuxième étude relative au compte transport marchandises.

### IV.3. Exposé du ministre relatif à la proposition de résolution

La pollution de l'air ambiant ayant des effets négatifs sur la santé, le ministre a systématiquement pris en considération cet aspect dans ses décisions, que cela soit en politique des communications ou en politique d'aménagement du territoire.

Il a ainsi veillé personnellement lors du renouvellement de soixante bus de la STIB au début de la législature, à ce que le matériel soit le plus respectueux possible de l'environnement et réponde aux normes européennes les plus exigeantes, à savoir qu'ils sont de classe Euro 2, alors que ces normes ne présentaient aucun caractère obligatoire à ce moment-là. Récemment, il a tenu à ce qu'il soit adjoint à l'appel d'offres pour soixante autres bus, une demande d'offres pour vingt-cinq midi-bus à motorisation hybride (électricité-gaz ou électricité-diesel) avec variante classique. Le ministre a également maintenu chaque site de tram quoique ce mode d'exploitation soit globalement plus cher que les autres. Par ailleurs, le ministre a augmenté les fréquences de métro en vue d'accroître l'offre et de satisfaire par-là une demande de la clientèle, celle-ci ayant conjointement augmenté.

D'autre part, en termes d'infrastructures, le ministre a induit une augmentation importante du potentiel de l'offre des transports en commun à moyen et long termes, en initiant des extensions du métro et la création du RER. Ces projets, indispensables pour répondre à la croissance des besoins en mobilité, nécessitent des accords de coopération inter-régionaux, signés ou en cours de négociation. Car, comme la préservation de l'environnement, dont celle de la qualité de l'air, l'augmentation de l'offre des transports en commun ne peut se concevoir en s'arrêtant aux frontières de la Région de Bruxelles-Capitale.

Etant donné le caractère inter-régional de la fonction transport, le ministre estime irréaliste de réduire dans un délai de cinq ans et de manière significative la circulation automobile à Bruxelles. En effet, réduire la circulation automobile de manière significative nécessite d'abord et avant tout de proposer des alternatives de transport crédibles. Le ministre pense qu'il est inadéquat de décréter cette

op te leggen via diverse repressieve maatregelen en aldus duizenden mensen te verhinderen hun activiteiten uit te oefenen of naar hun werk te gaan.

Hij denkt dat de indieners van het voorstel van resolutie de sociale en economische gevolgen van een betekenisvolle vermindering (minstens 20%) van het autoverkeer onderschatten. Dat is toch de indruk die hij heeft bij het lezen van hun voorstel van resolutie van 10 juli 1996. De minister wenst aan de assemblee enkele cijfers voor te leggen die zijn standpunt moeten verduidelijken. Deze cijfers komen uit een analyse van de verplaatsingen die door zijn administratie in het kader van het Ozoncrisiscomité gemaakt is.

Een vermindering met 15% van het autoverkeer zou betekenen dat 60.000 verplaatsingen met privé-wagens met het openbaar vervoer moeten gebeuren. De MIVB kan 25.000 bijkomende reizigers verwerken en de NMBS 35.000, indien zij enkele bijzondere maatregelen treffen. Voor het ogenblik kunnen die alleen uitzonderlijk genomen worden, in een crisiscontext (luchtverontreinigingsalarm), want om een dergelijke verandering in vervoer op te vangen moet men er mee rekening houden dat:

1. de overstapparkings bij de stations van de NMBS onvoldoende plaatsen aanbieden;
2. het spitsuur moet uitgebreid worden, wat betekent dat de uurregelingen niet zullen beantwoorden aan de vraag van trouw cliënteel zoals de pendelaars;
3. dat de meerderheid van de reizigers recht moet staan, wat ook niet beantwoordt aan een gewettigde vraag van de pendelaars, want op die manier krijgen zij geen comfort meer aangeboden.

Daarbij komt dat het aantal inschrijvingen van privé-wagens dit jaar sterk gestegen is, met meer dan 10%. Nieuwe infrastructures vereisen veel tijd. De minister herinnert eraan dat er heel wat stappen ondernomen moeten worden, naast de eigenlijke werken: de intergewestelijke onderhandelingen, het zoeken naar een financieringswijze, maar ook de milieueffectenstudies. Men moet spijtig genoeg vaststellen dat degenen die de ontwikkeling van het openbaar vervoer voorstaan, tegelijk een houding aannemen die de voortgang van de procedure vertraagt. Zo duurt de milieueffectenstudie voor de tunnel Schuman-Josaphat reeds twee jaar, terwijl dit werk een essentieel onderdeel vormt van het toekomstige gewestelijke expresnet.

De minister houdt zich bezig met het sluiten van samenwerkingsakkoorden met de bevoegde overheden van de verschillende deelgebieden van de Belgische Staat, voor het ogenblik voor het GEN dat 130.000 pendelaars per dag zal moeten bedienen. Hij vindt het niet verantwoord dat men het autoverkeer in Brussel binnen een termijn van vijf jaar met minstens 20% wil verminderen, terwijl de diensten voor

réduction, voire de l'imposer par diverses mesures répressives et de gêner ainsi des milliers de gens dans l'exercice de leurs activités ou tout simplement dans l'accès à leur lieu de travail.

En fait, il lui semble que les auteurs de la proposition de résolution sous-estiment les impacts sociaux et économiques d'une diminution significative (d'au moins 20%) de la circulation automobile, d'après leur proposition de résolution du 10 juillet 1996. Aussi, le ministre souhaite-t-il communiquer à l'assemblée quelques chiffres qui explicitent sa position. Ces chiffres sont issus de l'analyse d'études de déplacements par son administration dans le cadre du Comité de crise ozone.

Une baisse de 15% de la circulation automobile correspond à un report modal de 60.000 déplacements en véhicules particuliers vers les transports en commun. La STIB a la capacité de prendre 25.000 voyageurs supplémentaires et la SNCB 35.000, moyennant une série de dispositions particulières. Actuellement, celles-ci ne sont envisageables que de manière exceptionnelle, dans un contexte de crise (alerte à la pollution), car, pour absorber un tel report modal, il convient de prendre en compte que :

1. les parkings de dissuasion aux abords des gares de la SNCB comptent un nombre d'emplacements insuffisant;
2. la plage de pointe horaire doit être élargie, ce qui signifie que les horaires ne répondront pas à la demande d'une clientèle récurrente et fidèle du type navetteurs;
3. la majorité des voyageurs restent debout, ce qui ne répond pas non plus à la demande légitime des navetteurs, leur confort n'étant pas assuré.

Parallèlement, il faut savoir que le nombre d'immatriculations de voitures particulières connaît cette année un regain important, supérieur à 10%. Or, la durée de procédure pour réaliser de nouvelles infrastructures est longue. Le ministre souhaite rappeler qu'elle comprend de nombreuses étapes outre les travaux; les négociations inter-régionales, la recherche du mode de financement, mais aussi, dans la perspective de préservation de l'environnement, les études d'incidences. Il faut hélas constater que, bien souvent, ceux qui prônent le développement des transports en commun, adoptent une attitude qui a pour effet de ralentir le déroulement de la procédure. Ainsi, par exemple, l'étude d'incidences pour le tunnel Schuman-Josaphat court depuis deux ans, alors même que cet ouvrage constitue un maillon essentiel du futur RER.

Le ministre s'emploie à conclure des accords de coopération avec les autorités compétentes des différentes composantes de l'Etat belge, en particulier en ce moment pour le RER, dont la zone de couverture concernera 130.000 navetteurs par jour. Par contre, il estime qu'il est irresponsable de vouloir réduire d'au moins 20% la circulation automobile à Bruxelles dans un délai de cinq ans, alors que les services

openbaar vervoer in die tijd niet de noodzakelijke capaciteiten zullen hebben om zoveel bijkomende reizigers te bedienen.

#### IV.3.2. Gedachtenwisseling

Mevrouw Evelyne Huytebroeck betwist de beweringen van de minister.

De minister vindt dat men moet weten wat men wil, indien de indieners van het voorstel van resolutie de autofabrieken willen sluiten...

De woorden van de minister zijn niet gepast, vindt de volksvertegenwoordigster.

De heer Alain Adriaens veronderstelt dat het is omdat het hier slechts om een voorstel van resolutie van de oppositie gaat dat de minister de vrijheid neemt om dingen te zeggen die volledig in tegenspraak zijn met het regeringsprogramma.

De heer Harmel vindt het commentaar van de minister bij het voorstel van resolutie laconiek: men mag niet verwachten dat de mensen hun gewoonten veranderen omdat het openbaar vervoer niet in staat is meer reizigers te vervoeren. Daarover moet een debat gevoerd worden.

De heer Willem Draps vraagt dat de minister een commentaar zou geven bij het cijfer van 403 miljoen, dat volgens de auteurs van het onderzoek het bedrag vormt van de gemeentelijke investeringen inzake wegeninfrastructuur.

De minister vraagt dat men de wetenschappelijke benadering zou respecteren die noodzakelijk is voor de algemene raming; hij herhaalt dat er een bijkomende studie komt over het goederentransport.

Men kan nu reeds bevestigen dat de vrachtwagens meer wegen beschadigen dan de privé-wagens. De volksvertegenwoordigers zullen dus op dat ogenblik over een algemeen bedrag kunnen beschikken.

De volksvertegenwoordiger vindt dat de opsplitsing tussen de kosten voor de schade veroorzaakt door privé-wagens en door vrachtwagens een verkeerde verhouding is.

Het cijfer blijft verbazingwekkend. Indien men alle gemeentelijke investeringen inzake wegen optelt, zonder rekening te houden met de aflossingen, zal men gemakkelijk 3 miljard frank overschrijden.

Op 24 juni 1998 zetten de volksvertegenwoordigers de bespreking van de studie in de verenigde commissies voort. Zij beschikken spijtig genoeg nog niet over het volledige onderzoek.

De adviseur van de minister wijst erop dat de kern van de studie in de synthese van twaalf bladzijden terug te vinden is.

de transports en commun n'auront pas pu produire entre-temps la capacité d'absorption nécessaire à un tel supplément de clientèle.

#### IV.3.2. Echange de vues

Mme Evelyne Huytebroeck conteste les affirmations du ministre.

Le ministre estime qu'il faut savoir ce que l'on veut ; si les auteurs de la proposition de résolution souhaitent fermer les usines d'automobiles...

Les propos du ministre sont inopportuns, affirme la députée.

M. Alain Adriaens suppose que c'est parce qu'il s'agit d'une proposition de résolution de l'opposition que le ministre se permet de faire des affirmations en totale contradiction avec le programme gouvernemental.

M. Dominique Harmel estime que le commentaire du ministre au sujet de la proposition de résolution est un peu court : on ne peut imaginer d'autres comportements parce que les transports en commun ne sont pas à même de pouvoir résorber un surplus de voyageurs. Cela mérite débat.

M. Willem Draps souhaiterait que le ministre commente le chiffre de 403 millions, qui représenterait, selon les auteurs de l'étude, les investissements communaux en matière routière.

Le ministre demande de respecter la rigueur scientifique nécessaire à l'estimation globale ; il répète qu'il y aura une étude complémentaire relative au transport des marchandises.

Sans être grand clerc, on peut affirmer que les poids lourds abîment plus les infrastructures que les voitures particulières. A ce moment-là, les députés disposeront du montant global.

Le député estime que la ventilation entre les coûts dus au passage des véhicules particuliers et les poids lourds n'est pas de cette proportion-là.

Ce chiffre demeure étonnant. Si on additionne l'ensemble des investissements communaux en voiries, même en ne tenant pas compte des amortissements, on dépassera largement les 3 milliards.

Le 24 juin 1998, les députés poursuivent l'examen de l'étude en commissions réunies. Ils ne disposent malheureusement pas encore de l'étude in extenso.

Le conseiller du ministre signale que l'essentiel de l'étude se trouve dans la synthèse de douze pages.

De minister heeft het volledige verslag niet willen rond-delen omdat de cijfers van de NMBS er niet in opgenomen waren. Deze cijfers zijn nu beschikbaar.

De twee adviseurs van de minister zijn bereid op alle vragen van de leden van de commissie te antwoorden.

De voorzitter merkt op dat de minister heeft laten weten dat hij verhinderd is op de vergadering van de commissie van vandaag.

De heer Alain Adriaens is verbaasd over de wijze waarop minister Hasquin, bevoegd voor ruimtelijke ordening, openbare werken en transport de commissies behandelt. Hij vindt het zeer spijtig dat de minister niet aanwezig wil zijn in de commissie.

Hij vindt dat de synthese van twaalf bladzijden niet volledig en niet objectief is. Hij wil de minister of de auteurs van de studie horen over de gevolgde methodologie.

Hij betreurt eveneens dat bepaalde media inzage gekregen hebben in alle cijfers van de studie, en andere niet.

Hij herinnert eraan dat de ordonnantie van 29 augustus 1991 inzake de toegang tot informatie met betrekking tot het milieu zeer duidelijk is in de artikelen 2a en 3d; iedere studie die betrekking heeft op leefmilieu moet zowel door de inwoners als door de verenigingen, a fortiori door de parlements-leden, geraadpleegd kunnen worden. Deze studie moet dan ook zo snel mogelijk aan de commissie bezorgd worden. Hij verwacht een gebaar van goed wil van de minister, zo niet bepaalt de ordonnantie dat het College voor een arbitrage zorgt.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck is eveneens verbaasd over de wijze waarop de minister de commissieleden behandelt; men vindt een betere synthese van de studie opgedragen door de minister in de pers; de minister vindt het beneden zijn waardigheid om in de commissie aanwezig te zijn; de NMBS bezorgt haar cijfers niet aan de auteurs van de studie; de studie betreffende het goederentransport is niet afgewerkt, maar de minister haalt daar politieke conclusies uit ofschoon de cijfers niet volledig zijn.

De volksvertegenwoordigster bedankt de medewerkers van de minister die niet verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor deze lacunes.

Zij stelt voor dat de commissie een korte bespreking houdt over de methodologie en dat de commissieleden pas in aanwezigheid van de minister een politiek debat voeren. Zij is het eens met het voorstel van de voorzitter om de indieners van de studie te horen.

De heer Harmel was zo naïef te hopen dat de minister aanwezig zou zijn.

Hij vindt dat de synthese van twaalf bladzijden niet erg wetenschappelijk is, terwijl de minister voordurend beweert

Le ministre n'a pas souhaité diffuser le rapport complet car il ne comportait par encore les chiffres SNCB. Ces chiffres sont désormais disponibles.

Les deux conseillers du ministre sont à la disposition des commissaires pour répondre à toutes leurs questions.

Le président signale que le ministre a fait savoir qu'il avait un empêchement pour assister à la commission de ce jour.

M. Alain Adriaens est étonné de la manière dont les commissions sont traitées par le ministre Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport. Il estime qu'il est désolant que le ministre ne veuille pas être présent en commission.

Il est d'avis que la synthèse de douze pages est partielle et partiale. Il souhaite interroger le ministre ou les auteurs de l'étude quant à la méthodologie suivie.

Il regrette également que l'intégralité des chiffres de l'étude ait été réservée à certains médias et pas à d'autres.

Il rappelle que l'ordonnance du 29 août 1991 relative à l'accès à l'information en matière d'environnement est très claire dans ses articles 2a et 3d; toute étude ayant trait à l'environnement doit pouvoir être consultée tant par les habitants que par les associations, a fortiori par les parlementaires. Cette étude doit dès lors être transmise au plus vite à la commission. Il attend un acte de bonne volonté du ministre, sinon l'ordonnance prévoit un arbitrage par le Collège.

Mme Evelyne Huytebroeck s'étonne également de la manière dont le ministre traite les commissaires : on retrouve une meilleure synthèse de l'étude commandée par le ministre dans la presse; le ministre ne daigne pas être présent en commission; la SNCB ne communique pas ses chiffres aux auteurs de l'étude; l'étude relative au transport des marchandises n'est pas finalisée, mais le ministre tire des conclusions politiques alors que les chiffres ne sont pas exhaustifs.

La députée remercie les collaborateurs du ministre qui ne sont pas responsables de ces dysfonctionnements.

Elle suggère que la commission discute brièvement de questions de méthodologie et que les commissaires attendent le ministre pour mener un débat politique. Elle est d'accord avec la suggestion du président d'entendre les auteurs de l'étude.

M. Dominique Harmel avait la faiblesse d'espérer que le ministre serait présent.

Il estime que la synthèse de douze pages n'est pas très scientifique alors que le ministre affirme en permanence qu'il

dat hij een wetenschapper is. De synthese is alleen maar een slecht vakantiewerk.

De commissie moet absoluut de minister en de auteurs horen om vragen te kunnen stellen over de gevolgde methodologie. Het is een illusie te denken dat de commissieleden een bij uitstek politiek debat kunnen voeren met twee medewerkers van de minister.

Hij vraagt dan ook dat de voorzitter de auteurs van de studie en de minister zou vragen in de commissie aanwezig te zijn om gehoord te kunnen worden, nadat de volledige studie aan de commissieleden bezorgd is.

De heer Smits vindt het wijzer de discussie uit te stellen tot het begin van de maand oktober, want de minister heeft duidelijk gezegd dat het om een eerste deel van een studie gaat; de studie rekening goederentransport moet nog uitgevoerd worden. Bovendien zijn de cijfers van de NMBS nog niet in de studie rekening reizigersvervoer opgenomen.

De conclusies die de minister uit dit eerste deel van een onvolledige studie heeft kunnen halen, kunnen alleen maar voorlopig zijn. De heer Harmel is dan ook te goeder trouw wanneer hij beweert dat de studie niet wetenschappelijk is.

De rapporteur stelt voor dat men de bespreking zou hervatten zodra het tweede deel van de studie klaar is en zodra de commissieleden de volledige studie ontvangen hebben.

De voorzitter merkt op dat het voorstel van resolutie reeds lange tijd ter bespreking ligt. De commissie voor leefmilieu had het advies van de commissie voor infrastructuur gevraagd. Zij heeft dit in juli 1997 niet gekregen. Men heeft dan ook beslist de commissies voor infrastructuur en leefmilieu samen bijeen te roepen om de bespreking voort te zetten. Als voorzitter van de commissie voor leefmilieu is het normaal dat hij kond doet van het ongeduld van zijn collega's, de indieners van het voorstel.

De voorzitter wijst erop dat vorige week de eerste gemeenschappelijke vergadering gehouden is tussen de Europese minister voor leefmilieu en transport; men moet dringend een oplossing vinden voor de verkeerscongestie en de luchtverontreiniging door het autoverkeer verminderen. Er werd een consensus gevonden. Dit debat is belangrijk op politiek vlak en dringend. De voorzitter van de commissie voor leefmilieu wil de discussie niet te veel vertragen om te voorkomen dat het Brussels Hoofdstedelijk Parlement geen invloed meer zou kunnen hebben op de beslissingen.

Hij herhaalt ook dat in november 1998 een internationale conferentie te Buenos Aires gehouden zal worden in aansluiting op het Protocol van Kyoto. Indien de discussie uitgesteld wordt zal die daarna niet meer dezelfde impact hebben. Men kan niet wachten op de voltooiing van de studie goederentransport dat voor het einde van het jaar aangekondigd is. De termijnen zijn te lang.

est un scientifique. Ce n'est qu'un mauvais devoir de vacances.

La commission doit absolument entendre le ministre et les auteurs pour pouvoir les interroger sur la méthodologie adoptée. Il est illusoire de penser que les commissaires peuvent mener une discussion éminemment politique avec deux collaborateurs du ministre.

Il demande dès lors que le président invite les auteurs de l'étude ainsi que le ministre à être auditionnés par la commission après envoi de l'étude exhaustive aux commissaires.

M. Philippe Smits estime qu'il serait sage de reporter la discussion au début du mois d'octobre car le ministre a clairement dit qu'il s'agit d'une première partie d'une étude; l'étude compte transport marchandises doit encore être réalisée. De plus, les chiffres de la SNCB ne sont pas encore intégrés dans l'étude compte transport voyageurs.

Les conclusions que le ministre a pu tirer de cette première partie de l'étude non encore exhaustive, ne peuvent être que provisoires. C'est dès lors un très mauvais procès quant à la non-scientificité de l'étude que mène M. Harmel.

Le rapporteur suggère qu'on reprenne la discussion lorsque l'étude aura été complétée par son deuxième volet et que les commissaires auront reçu l'ensemble de l'étude.

Le président signale que la proposition de résolution est en discussion depuis pas mal de temps. La commission de l'environnement avait demandé l'avis de la commission de l'infrastructure. Elle ne l'a pas obtenu en juillet 1997. C'est ainsi qu'il a été décidé de réunir les commissions de l'infrastructure et de l'environnement conjointement pour poursuivre la discussion. En tant que président de la commission de l'environnement, il est normal qu'il relaie l'impatience de ses collègues, auteurs de la proposition.

Le président signale que la semaine dernière a eu lieu la première réunion conjointe des ministres européens de l'environnement et du transport; il est urgent de trouver une solution aux problèmes de congestion et de pollution de l'air en réduisant le trafic automobile. Un consensus est apparu. Ce débat est important au niveau politique et urgent. Le président de la commission de l'environnement ne souhaite pas trop retarder la discussion pour que le Parlement régional bruxellois ne puisse plus avoir d'impact sur les décisions.

Il répète par ailleurs qu'en novembre 1998 se tiendra une conférence internationale à Buenos Aires dans la foulée du Protocole de Kyoto. Si on reporte la discussion, après cela, cela n'aura plus le même impact. On ne peut attendre la réalisation de l'étude transport marchandises qui est prévue en fin d'année. Les délais sont trop longs.

Mevrouw Guillaume-Vanderroost vindt dat het moeilijk is zich uit te spreken over de studie indien men niet over het volledige verslag beschikt en men de werkelijke methodologische aspecten niet kent.

In de korte synthese zijn er beweringen die betwist kunnen worden, onder andere over de externe kosten.

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement moet dringend een standpunt innemen via dit voorstel van resolutie en het ontwerp van ordonnantie van de regering betreffende de luchtverontreiniging die voor het begin van het nieuwe parlementaire jaar aangekondigd is, want steeds meer Europese landen nemen een standpunt in (akkoord te Luxemburg op 17 juni). Het Europese Agentschap voor Leefmilieu houdt zich ook met de problematiek bezig. Een alarmsignaal: het goedertransport via de weg is in de Europese landen met 34% gestegen sinds 1980. De parlementsleden moeten daarop reageren.

De heer Harmel zegt dat de heer Smits hem niet verkeerd mag begrijpen; de volksvertegenwoordiger heeft niets tegen de Groep Transport van het Instituut voor Sociologie van de ULB. De synthese van de studie is overhaastig opgesteld. Het is niet zeker dat de auteurs van de studie daarmee tevreden zouden zijn.

Mevrouw Huytebroeck kan begrijpen dat de heer Smits zijn minister verdedigt. Zij heeft het evenwel zelden meege maakt dat een minister de vrijheid neemt om zeer verregaande conclusies uit te brengen tegen een voorstel van resolutie, zonder degelijk cijfermateriaal. Zij herhaalt dat de indieners van het voorstel van resolutie zo vlug mogelijk over de studie wensen te beschikken, alsmede een hoorzitting te houden met het studie bureau.

De heer Philippe Smits verklaart dat het voorstel van resolutie belangrijk is voor de komende jaren.

Hij onderstreept dat de minister op vraag van de commissie zo vriendelijk geweest is voor de commissieleden een studie uiteen te zetten die nog niet afgewerkt was.

Volgens hem heeft de minister geen uitspraak gedaan tegen het voorstel van resolutie.

De heer Alain Adriaens hoopt dat er in de synthese van de studie geen feitelijke vergissingen staan.

Het lid maakt zich evenwel zorgen over de gevolgde methode voor de evaluatie van de externe kosten. Op bladzijde zes van de synthese wordt bepaald dat de externe kosten volgens twee methodes geanalyseerd zijn: de kost van de schade en de kost ter voorkoming. Volgens de volksvertegenwoordiger moet een evaluatie van de kosten van het lawaai en van de luchtverontreiniging als gevolg van het verkeer aan de hand van de methode van de kosten ter voorkoming noodzakelijkerwijze tot een verkeerde conclusie leiden. Volgens hem zou de evaluatiemethode gewijzigd moeten worden; methodologisch is een zware fout gemaakt die trouwens intellectueel oneerlijk is.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost estime qu'il est difficile de se prononcer sur l'étude sans disposer du rapport exhaustif et sans en connaître les réels aspects méthodologiques.

Dans la brève synthèse, il y a des affirmations qui peuvent être très discutées, entre autres sur les coûts externes.

Il est urgent que le Parlement régional bruxellois prenne attitude à travers cette proposition de résolution et à travers le projet d'ordonnance du gouvernement relatif à la pollution de l'air qui est attendue à la rentrée car les prises de position européennes se multiplient (accord à Luxembourg le 17 juin). L'Agence européenne de l'environnement se penche également sur la problématique. Un signal d'alarme : le transport de marchandises par route a augmenté de 34% dans les pays européens depuis 1980, doit faire réagir les parlementaires.

M. Dominique Harmel signale que M. Philippe Smits ne doit pas se méprendre; le député n'a rien contre le Groupe transport de l'Institut de sociologie de l'ULB. La synthèse de l'étude a été faite à la sauvette. Il n'est pas sûr que les auteurs de l'étude en seraient satisfaits.

Mme Evelyne Huytebroeck peut comprendre que M. Philippe Smits défende son ministre. Elle a cependant rarement vu un ministre se permettre d'émettre des conclusions très politiques contre une proposition de résolution, sans chiffres probants. Elle réitère que les auteurs de la proposition de résolution souhaitent obtenir l'étude au plus tôt ainsi que l'audition du bureau d'études.

M. Philippe Smits signale que la proposition de résolution est importante pour les années à venir.

Il souligne qu'à la demande de la commission, le ministre a fait le plaisir aux commissaires de venir présenter une étude qui n'était pas encore finalisée.

Selon lui, le ministre ne s'est pas prononcé contre la proposition de résolution.

M. Alain Adriaens ose espérer que dans la synthèse de l'étude il n'y a pas d'erreurs factuelles.

Il est cependant inquiet quant aux méthodes utilisées pour l'évaluation des coûts externes. A la page 6 de la synthèse, il est stipulé que les coûts externes ont été analysés selon deux méthodes : le coût des dommages et le coût d'évitement. Selon le député, évaluer le coût du bruit et de la pollution de l'air provoqué par le trafic à travers le coût d'évitement doit nécessairement mener à des conclusions erronées. Il lui semble que la méthode d'évaluation devrait changer; selon lui, il s'agit d'une faute grave au niveau méthodologique, qui relève de la malhonnêteté intellectuelle.

De tabel met de totale externe kosten van de activiteiten van het reizigersverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, volgens de in beschouwing genomen hinder, raamt de kosten van het lawaai op 21,8%; de kosten van de luchtverontreiniging op 28% en de kosten van verkeersongevallen op 44,5%. De volksvertegenwoordiger kent andere studies die een zeer verschillende evaluatie maken, onder andere de studie van het Zwitserse federale departement. De volksvertegenwoordiger voegt bij het verslag een samenvatting van het verslag van de Zwitserse Duitstalige studie. Deze studie raamt het lawaai en de gevolgen voor de volksgezondheid op 63% en de zware gevolgen voor de gebouwen op 15%.

Als men in de door de minister gevraagde studie inderdaad rekening zou houden met de externe kosten, zouden de conclusies ervan er helemaal anders uitzien en zou blijken dat de gevolgde methode verkeerd is.

De spreker zegt ook nog dat hij zich zorgen maakt over het feit dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen de hinder die door reizigersverkeer enerzijds en goederenverkeer anderzijds wordt veroorzaakt, aangezien ze elkaar wederzijds beïnvloeden.

Volgens de minister bedraagt de kostprijs van het privévervoer 15 frank per reiziger en van het openbaar vervoer 30 frank per reiziger. Volgens de spreker is er een en ander verkeerd gelopen.

De adviseur van minister Hasquin attendeert de commissieleden erop dat hij al hun verzoeken aan de minister zal bezorgen. Hij wenst voorts nog enige bijkomende informatie te geven over die eerste studie. Hierin is rekening gehouden met de door de NMBS bezorgde cijfers, wat niet het geval is in het basisdocument van het adviesbureau SYSTRA. Het kabinet heeft deze cijfers inmiddels in de studie opgenomen. De studie over het reizigersvervoer is dus volledig; die over het goederenvervoer zal niet voor december klaar zijn. Op dit ogenblik worden de gegevens verzameld en wordt de methode vastgesteld. Deze studie zal geenszins tegen het einde van het jaar of begin 1999 klaar zijn. Alleen de methodologie is aan hetzelfde adviesbureau opgedragen. Daarna zal men moeten beslissen aan wie de hele studie wordt toevertrouwd.

De adviseur wijst erop dat de studie over het reizigersvervoer op zich bruikbaar is en dat het een onafhankelijke studie betreft.

Hij is het niet eens met sommige commissieleden die van mening zijn dat de synthese onvolledig en partijdig is. De methodologie wordt er duidelijk in toegelicht. Deze nota bevat eveneens de voornaamste cijfers en de resultaten van de studie.

In verband met de methode die wordt gebruikt om de hinder te evalueren via de kostprijs van de uitwijking, wijst de adviseur van de minister erop dat het een van de metho-

de tableau reprenant les coûts externes totaux des activités de transport de voyageurs en Région de Bruxelles-Capitale, selon la nuisance considérée, évalue le coût du bruit à 21,8% ; le coût de la pollution atmosphérique à 28% et le coût des accidents à 44,5%. Le député a connaissance d'autres études qui en font une toute autre évaluation, notamment l'étude du département fédéral suisse. Le député joint au rapport un résumé en français de l'étude suisse, rédigée en allemand. Cette étude évalue le bruit, les affections à la santé publique à 63% et les atteintes graves aux bâtiments à 15%.

Si l'étude commandée par le ministre prenait réellement en compte les coûts externes, cela changerait totalement les conclusions de l'étude et la méthodologie adoptée se révélerait être erronée.

Le député marque également son inquiétude quant à la séparation des évaluations des nuisances du trafic voyageur et du trafic marchandises étant donné les interactions entre les deux.

Le ministre a également évalué le coût du transport privé à 15 francs du voyageur et le coût des transports en commun à 30 francs par voyageur; selon lui, les postulats utilisés pour ce faire et les orientations, sont erronés.

Le conseiller du ministre Hasquin signale aux commissaires qu'il transmettra l'ensemble des demandes des commissaires au ministre. Il souhaite apporter un complément d'informations en ce qui concerne cette première étude. A ce stade-ci, les chiffres de la SNCB sont inclus dans l'étude; c'est dans le document de base du Bureau de conseil Systra que ces chiffres n'avaient pas encore été incorporés. Ces dernières semaines, le cabinet a travaillé pour intégrer ces chiffres à l'étude. L'étude transport voyageurs est complète à ce stade. L'étude transport marchandises ne sera pas prête avant décembre; une première collecte d'informations et la définition de la méthodologie sont en voie d'achèvement. Cette étude ne sera certainement pas finalisée avant la fin de l'année, début 1999; seul l'aspect méthodologique a été confié au même consultant; ensuite, il faudra voir à qui est attribué l'ensemble de l'étude.

Le conseiller signale que l'étude compte transport voyageurs est exploitable en soi : elle est autonome.

Il ne partage pas l'avis de plusieurs commissaires qui estiment que la synthèse est partielle et partiale; l'aspect méthodologique y est clairement développé. Cette note comprend également les principaux chiffres et résultats de l'étude.

Quant à la méthode d'évaluation des nuisances par le coût d'évitement, le conseiller du ministre signale que c'est une des méthodes utilisées par les économistes du transport pour

des is die de vervoersdeskundigen gebruiken om te pogen de kosten te ramen die niet direct raambaar zijn. Volgens de vervoereconomisten zijn er twee evaluatiemethodes: de kostprijs van de schade en de kostprijs van de uitwijking. Deze beide methodes moeten samen leiden tot overeenstemmende resultaten. Het betreft dus zeker geen oneerlijke manier van werken.

Het lag vooral in de bedoeling van de minister om een transportbalans voor het Brussels Gewest te kunnen opstellen. Hij herhaalt dat dit een unicum is. De enige vergelijkbare studie tot op heden is de Zwitserse studie waarover verder sprake.

Hij wijst er echter op dat het heel moeilijk is om binnen een redelijke termijn de directe en indirecte kosten algemeen te kunnen ramen. Er moet statistisch onderzoek worden gedaan en vervolgens moeten er gesofistikeerde verdeelsleutels worden vastgesteld.

Er zij ook op gewezen dat de adviseur over een beperkt budget en dito termijn beschikte en dat hij de bestaande cijfers heeft overgenomen. Op sommige punten heeft hij ze eventueel bijgewerkt. Deze studie is uiteraard niet perfect. Niettemin heeft ze cijfers opgeleverd. Deze studie kan uitgediept worden en aldus een bruikbaar instrument worden voor de besluitvorming.

Volgens de heer Adriaens levert een try and errormethode, die gebaseerd is op opeenvolgende ramingen, de beste resultaten op.

De heer Harmel wijst erop dat de meeste gegevens in deze studie al opgenomen zijn in het Irisplan en dat 1991 als referentiejaar dient.

Volgens hem heeft de rekening reizigersvervoer alleen tot doel de kostprijs van de pendelaars vast te stellen.

De heer Harmel herhaalt dat de studie die in 1994-1995 is gehouden en die aan de eerste minister is bezorgd, de kostprijs van de pendelaars op 5 miljard raamde. Het verbaast hem ten zeerste dat de studie waarvan nu sprake de kostprijs op slechts 2 miljard berekent.

Mevrouw Sylvie Foucart begrijpt zonder meer dat het moeilijk is om een betrouwbare synthese te maken van deze studie, die verschillende honderden bladzijden telt. Ze herinnert eraan dat, in het kader van het armoedeverslag, de auteurs van de studie uitgenodigd zijn en dat er met de bevoegde ministers een discussie heeft plaatsgehad. Ze is van mening dat alleen deze studie en de bereidheid van de minister om beleidsvragen te komen beantwoorden tot een sereen debat zal kunnen leiden.

Volgens mevrouw Sylvie Foucart is dit voor de parlementsleden ook de enige manier om aanbevelingen te doen.

essayer d'évaluer les coûts qui ne sont pas directement estimables. Selon les économistes du transport, il y a deux méthodes d'évaluation : le coût des dommages et le coût d'évitement. Ces deux méthodes doivent converger vers des résultats concordants. Il ne s'agit dès lors certainement pas d'une démarche intellectuellement malhonnête.

L'objectif du ministre était avant tout de pouvoir élaborer un compte transport de la Région bruxelloise. Il réitère qu'il s'agit là d'une grande première. La seule étude comparable qui ait été réalisée est l'étude suisse dont référence ci-dessus.

Il signale toutefois qu'il est très difficile dans un délai raisonnable de pouvoir estimer globalement les coûts directs et indirects : il faut faire les recherches statistiques nécessaires et ensuite attribuer des clés de répartition sophistiquées.

Il faut savoir aussi que le consultant avait un budget et un délai limités et qu'il a repris les chiffres existants en les actualisant éventuellement sur certains points. Cette étude a vraisemblablement ses imperfections. Cependant, le mérite de cette étude est d'avoir mis les chiffres à plat. Cette étude peut être enrichie pour en faire un véritable outil à la décision.

M. Alain Adriaens estime que par une méthode d'essai et d'erreur qui se base sur des approximations successives, on obtient de meilleurs résultats.

M. Dominique Harmel signale que la plupart des données retenues dans cette étude sont déjà incorporées dans le Plan Iris et ont pour année de référence 1991.

Selon lui, le compte transport voyageurs n'a pas d'autre but que d'évaluer le coût des navetteurs.

M. Harmel répète que l'étude qui avait été réalisée en 1994-1995 et qui avait été transmise notamment au Premier ministre évaluait le coût des navetteurs à 5 milliards. Il s'étonne fortement que l'étude en discussion évalue le coût des navetteurs à seulement 2 milliards.

Mme Sylvie Foucart comprend aisément qu'il soit difficile de faire une synthèse fidèle au contenu de l'étude, qui contient plusieurs centaines de pages. Elle rappelle que pour le rapport sur la pauvreté, les auteurs de l'étude ont été invités et une discussion a pu avoir lieu avec les ministres concernés. Il lui semble que seule la disponibilité de cette étude et la disposition du ministre à venir répondre aux questions politiques permettra de mener ce débat de manière consensuelle.

Mme Sylvie Foucart estime que c'est la seule façon pour que les parlementaires puissent également faire des recommandations.



Volgens de heer Philippe Smits is het voorstel van resolutie echter toegespitst op een enkel punt. Bijgevolg vindt hij het voorstel vrij onrealistisch.

De adviseur van de minister voor Verkeer herinnert eraan dat in de synthese de kernpunten van de studie zijn weergegeven. De studie houdt uiteraard veel meer in dan louter een evaluatie van de kostprijs van de pendelaars.

Hij geeft toe dat 1991 als referentiejaar wordt gebruikt en dat het Irisplan op basis van deze gegevens is opgesteld. Hij wijst er voorts op dat het niet de bedoeling was een nieuw Irisplan op te stellen.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck wijst de adviseur van de minister er echter op dat de minister nogal haastig conclusies trekt in verband met het feit dat de auto meer opbrengt dan hij kost (zie het artikel in *Le Soir*). In de studie worden meerdere pistes naar voren geschoven, maar de minister geeft er een eigen interpretatie aan.

Op 12 januari 1999 is het voorstel van resolutie naar de commissie voor het leefmilieu verzonden.

## V. Bespreking in de commissie voor het leefmilieu (derde gedeelte)

### V.1. Algemene bespreking (vervolg)

Mevrouw Marie Nagy wijst erop dat het voorstel, sedert de indiening in 1996, enkele wederwaardigheden heeft doorgemaakt. Zij geeft toe dat de gegevens die in dit voorstel zijn opgenomen, achterhaald zijn. Vandaar dat zij amendementen op haar eigen voorstel indient om het bij te sturen.

Sedert de indiening van dit voorstel, buigen verschillende instellingen zich alsmaar maar vaker over het probleem van de luchtvervuiling in het algemeen en over het probleem van de luchtvervuiling en de gevolgen ervan voor de gezondheid in het bijzonder. Zij verwijst terzake naar studies van het Observatorium voor het Leefmilieu van het BIM, dat instrumenten heeft om de vervuilingindicatoren vast te stellen. Voorts verwijst zij ook nog naar de conclusies van een colloquium over het leefmilieu en de gezondheid, dat georganiseerd werd door het Koninklijk Instituut voor het Duurzaam Beheer van de Natuurlijke Bronnen en de Promotie van Schone Technologieën, alsook naar het jongste rapport van de OESO over de toestand van het leefmilieu in België.

Op het vlak van de luchtkwaliteit, is de verbetering in hoofdzaak te wijten aan schonere motoren, wat tot gevolg heeft dat de aanwezigheid van zware metalen en giftige bestanddelen aanzienlijk is teruggeschoefd. Sommige problemen blijven echter bestaan, bijvoorbeeld de te hoge uitstoot van partikels.

M. Philippe Smits estime cependant que la proposition de résolution se focalise sur un seul point et qu'elle est pour cette raison assez irréaliste.

Le conseiller du ministre des communications rappelle que la synthèse mentionne l'essentiel de l'étude. L'étude est bien plus large qu'une seule évaluation du coût des navetteurs.

Il reconnaît que l'année de référence utilisée est 1991 ; le Plan Iris des déplacements a été élaboré sur ces données. Il ne s'agissait bien entendu pas de refaire le Plan Iris.

Mme Evelyne Huytebroeck signale à l'attention du conseiller du ministre que le ministre fait des conclusions hâtives sur le fait que la voiture rapporte plus qu'elle ne coûte (cf. article du *Soir*); s'il y a plusieurs pistes dans l'étude, le ministre en fait une interprétation privilégiée.

Le 12 janvier 1999, la proposition de résolution est renvoyée en commission de l'environnement.

## V. Discussion en commission de l'environnement (troisième partie)

### V.1. Discussion générale (suite)

Mme Marie Nagy signale que depuis son dépôt en 1996 sa proposition a connu quelques avatars. Elle reconnaît que les données insérées dans cette proposition datent. C'est pourquoi elle propose des amendements à sa propre résolution pour l'actualiser.

Depuis le dépôt de cette proposition, différentes institutions se penchent de plus en plus sur le problème de la pollution de l'air en général et celui de la pollution de l'air et ses impacts sur la santé, en particulier. Elle fait ici allusion à la fois à des études de l'Observatoire de l'Environnement de l'IBGE, qui a des instruments qui fonctionnent pour définir des indicateurs de pollution. Il y a également eu les conclusions d'un colloque environnement et santé organisé par l'Institut royal pour la gestion durable des ressources naturelles et la promotion de technologies propres ainsi que le récent rapport de l'OCDE sur l'examen des performances environnementales de la Belgique.

En matière de qualité de l'air, les progrès sont dus principalement à l'amélioration des performances des moteurs, ce qui a eu comme conséquence une réduction sensible des métaux lourds et des substances toxiques. Cependant, certains problèmes demeurent, entre autres celui des trop grands rejets de particules.

De hoofdindieners van het voorstel herinnert eraan dat de te hoge ozonconcentraties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de zomermaanden de aanleiding zijn geweest tot de indiening van dit voorstel van resolutie.

Zij wijst erop dat het de bedoeling is tegelijk het probleem van de vervuiling ten gevolge van het wegverkeer op te lossen alsmede het fileprobleem.

De OESO wijst er in zijn rapport op dat er een vooruitstrevende strategie moet worden vastgesteld in verband met de mobiliteit en dat de verplaatsingen strategisch moeten worden gepland. Het is de hoogste tijd dat er nagedacht wordt over een echt gewestelijk verkeersplan.

De OESO geeft voorrang aan de opstelling van een strategisch verkeersplan, maar ook aan doelgerichte heffingen, aan een rationalisatie van het vervoer en aan een betere keuring van de voertuigen.

Mevrouw Nagy zegt dat ze zich zorgen maakt. Ze is zich wel degelijk bewust van de bekommernissen van minister Gosuin wat het leefmilieu betreft, maar ze stelt vast dat niet alle leden van de regering zich zorgen maken. Ze stelt ook vast dat in Brussel de beslissingen op het vlak van het wegverkeer, beslissingen zijn die in strijd zijn met de aanpak van de OESO, een instelling die men toch niet als vooruitstrevend of revolutionair kan bestempelen.

Zij wijst erop dat de minister belast met Verkeer van mening is dat men op sommige plaatsen in de stad en inzonderheid in de tunnels sneller moet kunnen rijden. Volgens haar houdt hij geen rekening met de leefmilieuproblemen. De keuze van minister Hasquin ten voordele van verkeersassen waar 70 km/uur mag worden gereden, leidt tot problemen. Zij is van oordeel dat het verkeer vlotter zal verlopen als men de snelheid tot 40 of 50 km/uur in de stad beperkt, ook in de tunnels. Aldus voorkomt men stilstaand verkeer in files, wat de luchtvervuiling drastisch zal terugschroeven. De opstoppingen ten gevolge van een hogere snelheid zullen voor een hogere uitstoot van CO en CO<sub>2</sub> zorgen.

Mevrouw Marie Nagy wijst erop dat haar collega's van Agalev menen dat het ontwerp dat de federale minister voor Verkeer in verband met de verkeersproblematiek heeft opgesteld, niet voldoende rekening houdt met de weerslag van het wegverkeer op het leefmilieu.

Zij herhaalt dat ze haar voorstel van resolutie zal bijwerken op basis van de gegevens die ze bij het Observatorium voor het Leefmilieu van het BIM, bij de OESO en bij het Instituut voor de Duurzame Ontwikkeling en de Schone Technologieën heeft ingewonnen. Zij vraagt dat het Gewest overleg zou plegen met de federale regering en dat er algemene maatregelen zouden worden getroffen, inzonderheid op fiscaal vlak, zodat de mobiliteitsproblematiek op een gestructureerde manier kan worden aangepakt.

L'auteur principale de la proposition rappelle que ce qui avait déclenché le dépôt de cette proposition de résolution étaient les trop fortes concentrations d'ozone dans la Région de Bruxelles-Capitale durant les mois d'été.

Elle signale qu'il s'agit de résoudre à la fois le problème environnemental dû au trafic, ainsi que le problème de congestion.

Comme l'OCDE l'observe dans son rapport, il convient d'adopter une stratégie avant-gardiste sur la mobilité et de planifier de manière stratégique les déplacements. Il est plus qu'urgent de réfléchir à un véritable plan de circulation régional.

L'OCDE donne la priorité à l'élaboration d'un plan stratégique de circulation mais également à des taxations ciblées, ainsi qu'à une rationalisation du transport, et à une amélioration de l'inspection des véhicules.

Mme Marie Nagy marque son inquiétude ; elle est bien consciente des préoccupations environnementales du ministre Didier Gosuin; cependant ces préoccupations ne semblent pas être partagées par l'ensemble du gouvernement. Elle constate qu'au niveau bruxellois les décisions prises en matière de circulation sont des décisions qui vont à l'encontre de l'approche de l'OCDE, organisme qu'on ne peut taxer d'avant-gardiste ou révolutionnaire.

Lorsque le ministre compétent pour les transports estime qu'il convient de pouvoir circuler à des vitesses plus élevées en ville et entre autres dans les tunnels, selon elle, il néglige la prise en compte de la problématique environnementale. Le choix du ministre Hasquin en faveur des axes de circulation à 70 km pose problème. Il lui semble qu'en limitant la vitesse des véhicules à 40 ou 50 km à l'heure en ville, il y aurait une meilleure fluidité de la circulation (par une circulation plus homogène) entre autres dans les tunnels. On pourrait ainsi éviter les arrêts dus aux embouteillages, ce qui diminuerait, de manière drastique, la pollution de l'air. Les bouchons générés par une plus grande vitesse sont responsables d'une plus grande concentration d'émissions de CO et CO<sub>2</sub>.

Mme Marie Nagy souligne que ses homologues du groupe Agalev estiment que le projet de circulation élaboré par le ministre fédéral des communications ne tient pas suffisamment compte de l'impact environnemental de la circulation.

Elle réitère qu'elle réactualisera sa proposition de résolution en fonction des données qu'elle a pu collecter au niveau de l'Observatoire de l'Environnement de l'IBGE, ainsi que de l'OCDE et de l'Institut pour le développement durable et les technologies propres. Elle invite la Région à se concerter avec le gouvernement fédéral pour que des mesures globales soient prises notamment en matière fiscale, de manière à aborder le problème de la mobilité de manière structurée.

Zij wijst er ten slotte op dat haar fractie geen beperkte mobiliteit in de stad wenst voor de personen die voor het privé-voertuig kiezen maar dat zij een betere mobiliteit en een betere verdeling van de openbare ruimte wil ten voordele van alle gebruikers van de openbare weg. Zij wijst er ook nog op dat de mogelijkheden optimaal moeten worden gebruikt (bijvoorbeeld goederenvervoer langs de waterweg).

De voorzitter vraagt de indiener van het voorstel of zij haar amendementen al heeft opgesteld.

Mevrouw Nagy zegt dat zij dat in de loop van de week zal doen.

Voor de minister is de analyse klaar en duidelijk. De gegevens zijn ter beschikking (OESO, BIM,...).

België zal de aangevane verplichtingen van het Protocol van Kyoto niet kunnen nakomen als men niet massaal in openbaar vervoer investeert. Men zal het broeikaseffect niet voldoende kunnen terugschroeven.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevindt zich weliswaar in de middenmoot van de Europese steden wat de luchtvervuiling betreft, maar het Gewest moet een duidelijke en ondubbelzinnige oproep doen opdat er niet alleen op gewestelijk, maar ook op nationaal en op Europees vlak verbintenissen worden aangegaan. Als Brussel tegen 2008 geen gewestelijk expresnet heeft, zal het de mobiliteit niet langer onder controle kunnen houden.

Hij wijst er ook op dat, als men de kostprijs van de vervoermodi vergelijkt, men rekening moet houden met het feit dat een automobilist die de kostprijs van zijn privé-vervoer berekent, geen rekening houdt met alle kosten per afgelegde kilometer. Men moet er zich van bewust zijn dat het om een uitgestelde betaling gaat. Om vervoer met het openbaar vervoer en met het privé-voertuig op economisch vlak te kunnen vergelijken, moet men rekening houden met alle parameters.

De minister wijst er ook nog op dat de fiscaliteit moet worden herzien.

Op initiatief van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft het Interministerieel Comité van de Ministers voor Leefmilieu en Vervoer zowat tweeënhalf jaar geleden de problematiek van de autobelasting aangesneden. Deze kwestie wordt momenteel op federaal vlak bestudeerd. De minister denkt echter dat de werkzaamheden niet voor het einde van de zittingsperiode rond zullen zijn.

Er zij ook op gewezen dat de parkeerproblematiek in de stad moet worden aangepakt. Een gewestelijk parkeerplan mag niet de optelling zijn van hetgeen er in de verschillende gemeenten gebeurt. Het bovengronds parkeren moet worden teruggedrongen. Dat gebeurt nu reeds in de meeste grote steden. De minister neemt Rijsel als voorbeeld, waar de overheid de parkeermogelijkheden de facto beperkt.

Enfin, elle souligne que son groupe ne souhaite point une mobilité réduite en ville pour les personnes qui optent pour le véhicule privé mais qu'il tient à une meilleure mobilité et à une meilleure répartition de l'espace public en faveur de tous les utilisateurs de la voie publique. Elle souligne par ailleurs qu'il y a des potentialités à utiliser au mieux (entre autres le transport fluvial pour les marchandises).

Le président demande à l'auteur de la proposition si elle a déjà rédigé ses amendements.

Mme Marie Nagy informe qu'ils seront rédigés dans la semaine.

Pour le ministre, l'analyse est évidente. Les données sont à disposition (OCDE, IBGE, etc.).

La Belgique ratifiera son rendez-vous avec le Protocole de Kyoto, s'il n'y a pas d'investissements massifs dans les transports en commun. On ne pourra diminuer de manière suffisante l'émission de gaz à effet de serre.

Même si la Région de Bruxelles-Capitale se situe correctement dans la moyenne des villes européennes au niveau de la pollution de l'air, il est essentiel que la Région lance un appel clair et précis pour qu'il y ait un engagement non seulement au niveau régional mais également aux niveaux belge et européen. Si Bruxelles ne possède pas un réseau express régional avant 2008, Bruxelles ne pourra plus gérer sa mobilité.

Il signale par ailleurs que lorsqu'on compare les coûts des moyens de transport, il convient de tenir compte qu'un automobiliste qui calcule le coût que représente pour lui sa voiture privée, en général, il n'incorpore pas tous les coûts au kilomètre parcouru. Il faut être bien conscient qu'il s'agit d'un paiement différé. Pour pouvoir comparer les transports en commun et les véhicules privés sur le plan économique, il faut prendre en compte tous les paramètres.

Parallèlement à cela, le ministre souligne qu'il est essentiel de réviser la fiscalité.

A l'initiative de la Région de Bruxelles-Capitale, il y a plus ou moins deux ans et demi, le Comité interministériel des ministres de l'environnement et du transport a abordé la fiscalité automobile. Le Fédéral l'étudie actuellement. Cependant, le ministre ne pense pas que les travaux auront abouti avant la fin de la législature.

De manière concomitante, il convient également d'aborder le problème du stationnement des véhicules en ville. Concevoir un plan de stationnement régional ne peut être une addition des différentes pratiques communales, car il faut diminuer le stationnement en surface. Cela se fait déjà dans la plupart des grandes villes. Le ministre cite en exemple l'agglomération de Lille où de facto les autorités limitent les

Zonder soortgelijke maatregelen is het niet mogelijk om de luchtkwaliteit aanzienlijk te verbeteren.

Volgens de minister moet het parkeerbeleid worden aangevuld met een coördinatie van de tarieven en het gebruik van het materieel. Zijn gemeente heeft als eerste geëxperimenteerd met betaalautomaten op zonne-energie, zonder dat er van enige coördinatie op gewestelijk vlak sprake was. Hij herhaalt dat het uiterst moeilijk is voor een gewestelijk beleid te zorgen dat geen optelling is van het beleid in de verschillende gemeenten.

De minister is het met de indiener van het voorstel van resolutie niet eens wat de snelheid betreft.

Ten slotte wijst hij erop dat er een studie is gemaakt over de weerslag van de variabele werktijd op de opstoppingen. Tot zijn grote verbazing blijkt hieruit dat de files nog groter worden als men glijdende werktijd invoert.

Hij besluit dat het nuttig zou zijn dat de verschillende Brusselse gezagsniveaus heel duidelijk hun standpunt inzake het verkeer bekendmaken.

De heer François Roelants du Vivier zegt dat er een evolutie is in het politieke debat over de dieselmotoren. Hij herinnert eraan dat 40% van de auto's in België een dieselmotor hebben. Ofschoon er op Europees vlak vooruitgang is geboekt en ofschoon er een richtlijn is aangenomen, zou men ervoor moeten zorgen dat deze richtlijn heel snel in Brusselse regelgeving wordt omgezet.

Mevrouw Marie Nagy wijst erop dat de federale minister voor Verkeer op dit ogenblik rondetafelconferenties organiseert over een federaal plan inzake duurzame mobiliteit. Het zou goed zijn dat de commissie de bespreking van het voorstel van resolutie voortzet en dat zij haar tekst aan de federale minister voor Verkeer tegen begin maart zou kunnen bezorgen, als dit mogelijk is.

In verband met de parkeerproblematiek, wijst mevrouw Nagy erop dat het probleem al in de eerste zittingsperiode is aangekaart.

Het kwam al ter sprake in de Stratecstudie en er werd hierin al gewezen op de noodzaak om terzake een gewestelijke strategie vast te stellen.

Zij attendeert erop dat er in Elsene dagelijks meer dan 5.000 voertuigen verkeerd geparkeerd staan.

Volgens haar kan het probleem alleen worden opgelost als men de omzendbrief De Saeger, die verplicht tot een aantal parkeerplaatsen per kantoor, afschaft. Zij neemt de Triomf-laan als voorbeeld waar, aan de kant van de ULB en de VUB, het Gewest een groot aantal kantoren heeft laten bouwen en bijgevolg een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen. Dit heeft tot gevolg dat de laan systematisch met fileproblemen te kampen heeft op het einde van de werkdag. De gewestelijke

possibilités de stationnement. Sans mesures similaires, il n'y aura pas d'amélioration décisive de la qualité de l'air.

Le ministre pense que le problème du stationnement doit également être complété par une coordination de la tarification et de l'utilisation du matériel. Sa commune a été la première à expérimenter des horodateurs solaires mais sans aucune coordination au niveau régional. Il réitère qu'il est extrêmement difficile d'imposer une dynamique régionale qui ne soit pas une succession de dynamiques communales.

Le ministre ne partage pas le point de vue de l'auteur de la proposition de résolution en ce qui concerne les vitesses.

Enfin, il signale qu'une étude a été réalisée sur l'impact de la variabilité des temps de travail sur les bouchons. A la surprise générale, il a été constaté que les bouchons sont encore plus importants dans le cas des horaires décalés.

Il conclut qu'il serait utile que les différentes forces politiques bruxelloises signalent très clairement leur position en matière de circulation.

M. François Roelants du Vivier informe qu'il y a une évolution dans la discussion politique en ce qui concerne les moteurs diesel. Il rappelle qu'en Belgique 40% des véhicules sont des véhicules au diesel. S'il y a des progrès au niveau européen en la matière et qu'une directive est adoptée, il faudra veiller à la transposition rapide de cette directive en droit bruxellois.

Mme Marie Nagy signale que le ministre fédéral des communications organise actuellement des tables rondes au sujet d'un plan fédéral de mobilité durable. Il serait judicieux que la commission poursuive la discussion de la proposition de résolution et qu'elle puisse transmettre son texte au ministre fédéral des communications pour le début du mois de mars, si c'est possible.

En ce qui concerne le problème du stationnement, Mme Marie Nagy souligne que le problème est posé depuis le début de la première législature.

L'étude Stratec s'y référerait déjà et signalait qu'il convenait d'élaborer une stratégie régionale en la matière.

Elle signale qu'à Ixelles par exemple, il y a plus de 5.000 véhicules en infraction par jour.

Selon elle, le problème ne peut être résolu qu'en abolissant la circulaire De Saeger, qui impose un certain nombre de places de parking par bureau. Elle cite le cas du Boulevard du Triomphe où, à côté de l'ULB et de la VUB, les autorités régionales ont autorisé un nombre très important de bureaux et dès lors un nombre très important de parkings. Cela a comme conséquence que le boulevard est systématiquement encombré aux heures de sortie de bureau. Une solution à ce

minister voor Verkeer heeft een oplossing voorgesteld, te weten de bouw van een tunnel onder de Waversesteenweg.

Minister Gosuin wijst de volksvertegenwoordiger erop dat het geen voorstel van de minister voor Verkeer betreft, noch van zijn staatssecretaris, maar van de administratie.

Mevrouw Nagy stelt echter vast dat men, nadat men de files op gewestelijk vlak heeft georganiseerd, men een andere oplossing voorstelt, die niet alleen duur is maar die ook heel wat hinder en ongemak zal veroorzaken. Deze oplossing is absurd en te duur.

Zij vraagt of men in het kader van de bespreking van de gemeentelijke verkeersplannen en de bespreking van de uitvoering van het GBP, de circulaire De Saegher niet zou kunnen herzien. Zij stelt voor dit voorstel in haar voorstel van resolutie op te nemen.

De voorzitter wijst erop dat, als zij deze problematiek in haar voorstel van resolutie wil opnemen, de tekst naar de commissie voor infrastructuur zal worden verzonden, aangezien het dan niet louter gaat over een bevoegdheid van de commissie voor leefmilieu.

De minister wijst erop dat zijn bestuur, het BIM, de omzendbrief De Saegher soepel toepast en dat men slechts voorziet in de helft van het aantal parkeerplaatsen per bureau van hetgeen in de circulaire is vastgesteld.

Volgens de minister ligt het probleem elders. Hij verwijst naar het beleid dat in London wordt gevoerd, en waar men niet bovengronds kan parkeren als men geen buurtbewoner is.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikken slechts 5% van de parkeerplaatsen over betaalautomaten. Hij wijst er bovendien op dat de meeste straten in Auderghem dienen als ontradingsparking. Het heeft geen zin een gewestelijk parkeerplan op te stellen voor de 5% parkeerplaatsen met een parkeerautomaat. Er moet een algemeen parkeerplan voor heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen. Men kan niet langer aanvaarden dat de stad verstikt wordt door langparkeerders. De 19 burgemeesters moeten begrijpen dat de verkeersproblematiek op gewestelijk vlak moet worden geregeld.

De minister wijst erop dat de inwoners van Montreal een vignet hebben in de blauwe zone waardoor ze gedurende twee uur kunnen parkeren om hun boodschappen te doen, naar de dokter te gaan, enz.

Volgens de minister ligt de echte uitdaging voor de komende jaren in het opstellen van een echt verkeers- en parkeerbeleid in het Gewest.

De algemene bespreking is gesloten.

problème a été suggérée par le ministre des communications régional; la construction d'un tunnel en-dessous de la chaussée de Wavre ...

Le ministre Gosuin signale à l'attention de la députée que ce n'est pas une proposition du ministre des communications, ni de son secrétaire d'Etat. Il s'agit d'une proposition de l'administration.

Mme Marie Nagy constate toutefois qu'après avoir organisé les bouchons au niveau régional, on propose une autre solution, qui est non seulement onéreuse, mais qui générerait également beaucoup de nuisances et d'inconvénients. Cette solution est absurde et coûteuse.

Elle se demande si dans le cadre des discussions sur les plans de circulation communaux et des discussions sur la concrétisation du PRAS, on ne pourrait pas revoir cette circulaire De Saeger. Elle suggère d'incorporer cette proposition dans sa proposition de résolution.

Le président signale que, si elle veut inclure cette problématique dans sa proposition de résolution, ce texte sera renvoyé en commission de l'infrastructure, étant donné qu'il ne s'agit pas d'une compétence de la commission de l'environnement.

Le ministre signale que son administration, l'IBGE, pratique la circulaire De Saeger de manière adoucie; elle ne prévoit que la moitié des emplacements de parking par surface de bureau prévus dans la circulaire.

Selon le ministre, le problème ne se situe pas à ce niveau. Il fait allusion à la politique menée à Londres où il est impossible de garer en surface si on n'est pas riverain.

Dans la Région de Bruxelles-Capitale seul 5% des places de parking sont couvertes par des horodateurs. Il signale par ailleurs qu'à Auderghem la plupart des rues servent de parking de dissuasion. Il ne convient pas d'élaborer un plan de stationnement régional pour les 5% de places de parking couvertes par des horodateurs, il faut un plan de stationnement global pour toute la Région de Bruxelles-Capitale. Il est impossible de continuer à soutenir l'encombrement de la ville par les voitures ventouses. Les 19 bourgmestres doivent comprendre que la gestion de la circulation doit être ramenée au niveau de la Région.

Le ministre signale qu'à Montréal les habitants ont une vignette dans la zone bleue qui leur permet de pouvoir stationner pendant deux heures pour faire des courses, se rendre chez leur médecin, etc.

Selon le ministre, le véritable défi dans les années à venir est l'élaboration d'une véritable politique de circulation et de stationnement dans la Région.

La discussion générale est close.

## V.2. Bespreking van de consideransen en het bepalend gedeelte

### *Eerste considerans*

Mevr. Marie Nagy heeft een amendement nr. 1 ingediend, dat ertoe strekt aan het slot van de considerans toe te voegen :

“en de frequente overschrijdingen van de richtwaarden in de wijken met druk verkeer (BIM, Bulletin Statistieken nr. 4 juli 1998)”.

Mevr. Nagy wijst erop dat het voorstel van resolutie wordt geüpdatet met gegevens die nog niet bestonden op het ogenblik dat het voorstel is opgesteld.

De minister heeft geen bezwaar tegen dit amendement.

### *Tweede considerans*

Mevr. Marie Nagy heeft een amendement nr. 2 ingediend, dat ertoe strekt aan het slot van deze considerans toe te voegen :

“en de conclusies van het colloquium ‘Leefmilieu en Gezondheid’ georganiseerd in 1998 door het Koninklijk Instituut voor het Duurzame Beheer van de Natuurlijke Rijkdommen en de Bevordering van Schone Technologie (Schriften van KINT, nr. 4, december 1998)”.

Mevr. Marie Nagy deelt mee dat het er ook hier om gaat de gegevens bij te werken.

De heer François Roelants du Vivier wijst erop dat de redactie van de considerans moet worden aangepast als het amendement wordt aangenomen.

### *Derde considerans*

Deze considerans lokt geen commentaar uit.

### *Vierde considerans*

Mevr. Marie Nagy heeft een amendement nr. 3 ingediend, dat ertoe strekt in de voetnoot (2) van de vierde considerans het volgende toe te voegen :

“Schriftjes voor milieustatistiek van het BIM, nr. 4, 1997, ‘Lucht en energie in Brussel’, fiche 16 en de Schriftjes van de Dienst voor milieustatistiek van het BIM, nr. 11, 1997, ‘Transport en leefmilieu’, fiche 8”.

## V. 2. Discussion des considérants et du dispositif

### *Premier considérant*

Mme Marie Nagy a déposé un amendement n° 1 visant à ajouter in fine du considérant :

“et les dépassements fréquents des valeurs guides dans les quartiers où le trafic est important (IBGE, Bulletin de statistiques n° 4, juillet 1998)”.

Mme Marie Nagy signale qu’il s’agit d’actualiser la proposition de résolution avec des données qui n’existaient pas encore au moment de la rédaction de la proposition.

Cet amendement ne pose pas de problèmes au ministre.

### *Deuxième considérant*

Mme Marie Nagy a introduit un amendement n° 2, visant à ajouter in fine de ce considérant :

“et les conclusions du colloque “ Environnement et santé” organisé en 1998 par l’Institut royal pour la gestion durable des ressources naturelles et la promotion des technologies propres (Les cahiers de l’IRGD, n° 4, décembre 1998);”.

Mme Marie Nagy informe qu’il s’agit également d’actualiser les données.

M. François Roelants du Vivier signale qu’il faudra revoir la rédaction du considérant si cet amendement est adopté.

### *Troisième considérant*

Ce considérant ne suscite pas de commentaires.

### *Quatrième considérant*

Mme Marie Nagy a introduit un amendement n° 3 visant à ajouter à la note (2) du considérant ce qui suit :

“Les carnets de l’Observatoire de l’IBGE, n° 4, 1997 “L’air et l’énergie à Bruxelles”, fiche 16, et Les carnets de l’Observatoire de l’IBGE, n° 11, 1997, “Les transports et l’environnement”, fiche 8”.

*Vijfde, zesde, en zevende considerans*

Deze consideransen lokken geen commentaar uit.

*Achtste considerans (nieuw)*

Mevr. Marie Nagy dient een amendement nr. 4 in dat ertoe strekt een nieuwe considerans na de zevende considerans toe te voegen :

“- de studie uitgevoerd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) over het ‘Onderzoek naar de milieuprestaties. België. 1998’, waarin gesteld wordt dat België wel goede resultaten behaald heeft inzake luchtkwaliteit, maar dat een aantal problemen inzake luchtkwaliteit nog behandeld moeten worden, zoals de milieuproblemen en de verkeersellende als gevolg van de snelle toename van het wegverkeer en die niet opgelost kunnen worden zonder een strategische planning van het vervoer, inzonderheid de bevordering van het openbaar vervoer; (1)”.

Mevr. Marie Nagy wijst erop dat het nog steeds de bedoeling is de inhoud van de tekst te updaten en een antwoord te vinden op de actuele problemen van leefmilieu en volksgezondheid. De suggestie om een strategisch plan voor de verplaatsingen uit te werken heeft een des te grotere politieke waarde daar de federale minister voor Verkeer op dit ogenblik zijn laatste rondetafelgesprekken organiseert met het oog op het opstellen van een federaal plan inzake duurzame mobiliteit. De volksvertegenwoordiger vindt dan ook dat men de problematiek van het wegverkeer moet aanpakken als men iets wil doen aan het probleem van de verplaatsingen.

De minister merkt op dat, als dit amendement wordt aangenomen in de Franse tekst het woord “considerant” tweemaal in dit amendement zal voorkomen.

De heer François Roelants du Vivier stelt voor in de Franse tekst na de woorden “Belgique 1998” de woorden “considérant que” te vervangen door “selon laquelle”.

*Negende considerans (nieuw)*

Mevr. Marie Nagy heeft een amendement nr. 5 ingediend dat ertoe strekt een nieuwe considerans na de achtste considerans toe te voegen, luidend :

“- de verbintenissen aangegaan tijdens de Conferentie van Rio in 1992 en in het Protocol van Kyoto van 1997 dat ertoe strekt de uitstoot van gassen met een broeikaseffect te verminderen of te beperken”.

(1) OESO, Onderzoek naar de milieuprestaties. België. 1998.

*Cinquième, sixième et septième considérants*

Ces considérants ne suscitent pas de commentaires.

*Huitième considérant (nouveau)*

Mme Marie Nagy a introduit un amendement n° 4 visant à ajouter un nouveau considérant après le septième considérant :

“- l'étude réalisée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) relative à “L'examen des performances environnementales. Belgique. 1998” considérant que malgré les bons résultats obtenus par la Belgique concernant la qualité de l'air, un certain nombre de problèmes de qualité de l'air restent à traiter, notamment les problèmes d'environnement et d'encombrement que suscite l'accroissement rapide de la circulation routière lesquels ne pourront pas être résolus sans une planification stratégique des transports, et notamment la promotion des transports publics; (1)”.

Mme Marie Nagy signale qu'il s'agit toujours d'actualiser le contenu du texte qui date et de répondre aux problèmes environnementaux et de santé publique qui se posent. La suggestion d'élaborer un plan stratégique de déplacements a une valeur politique d'autant plus importante qu'en ce jour même le ministre fédéral des communications organise sa dernière table-ronde en vue de la définition d'un plan fédéral de mobilité durable. Ces préoccupations confortent la députée dans l'idée qu'il convient d'appréhender la problématique de la circulation routière si on veut réellement faire face aux problèmes des déplacements.

Le ministre signale qu'en adoptant cet amendement, il y aura deux fois le mot “considérant” dans ce considérant.

M. François Roelants du Vivier suggère de mettre après les mots “Belgique. 1998” les mots “selon laquelle” en lieu et place des mots “considérant que”.

*Neuvième considérant (nouveau)*

Mme Marie Nagy a introduit un amendement n° 5 visant à ajouter un nouveau considérant après le huitième considérant selon le dispositif qui suit :

“- les engagements pris lors de la Conférence de Rio de 1992 et dans le Protocole de Kyoto de 1997 visant à réduire ou à limiter les émissions de gaz à effet de serre;”.

(1) OCDE, Examen des performances environnementales. Belgique. 1998.

Mevr. Marie Nagy wijst erop dat het belangrijk is te herinneren aan de verbintenissen die België heeft aangegaan omdat die beslissingen nog niet worden toegepast.

*Tiende considerans (nieuw)*

Mevr. Marie Nagy heeft een amendement nr. 6 ingediend dat ertoe strekt na de laatste considerans de volgende bepaling toe te voegen:

“Na de vertegenwoordigers van het Brussels Instituut voor Milieubeheer gehoord te hebben:”.

Mevr. Marie Nagy vindt het belangrijk om hulde te brengen aan de commissie die mevr. Annick Meurens en mevr. Sarah Ochelen, beiden van het BIM, heeft gehoord. Hiermee wil men voorts eveneens de tekst updaten.

*Eerste streepje van het bepalend gedeelte*

Mevr. Marie Nagy heeft een amendement nr. 6 ingediend dat ertoe strekt “1996” door “1999” te vervangen.

Ook hier gaat het erom de tekst te updaten.

De minister meent dat het realistischer zou zijn om het jaar 2000 voor te stellen in plaats van het jaar 1999. We bevinden ons immers in de verkiezingsperiode en weinig zaken zullen tegen het einde van 1999 nog hun beslag krijgen.

Mevr. Marie Nagy heeft er geen bezwaar tegen om rekening te houden met de ervaring van de minister. Zij herinnert er echter aan dat elke maand die voorbijgaat een verloren maand is voor de verbintenissen die België zeven jaar geleden heeft aangegaan.

De minister stelt vast dat de indiener in het bepalend gedeelte focust op de vermindering van het autoverkeer terwijl het voorstel van resolutie handelt over het sluiten van samenwerkingsakkoorden die ertoe strekken de vooral door het wegverkeer veroorzaakte luchtvervuiling te verminderen.

De minister wijst er ook op dat de indieners in het eerste streepje van het bepalend gedeelte tweemaal de aandacht vestigen op de schadelijke gevolgen van het verkeer. Er zou een technisch amendement moeten worden ingediend om een van de twee te doen vervallen.

Mevr. Marie Nagy gaat akkoord met het technisch amendement. Wat de kern van het probleem betreft wijst zij erop dat de “Clean air act” in de Verenigde Staten duidelijk heeft aangetoond dat, als men de technologie verbetert zonder controle op de toename van het verkeersvolume, de winst die de technologische verbetering oplevert snel teniet is gedaan.

Mme Marie Nagy signale qu’il est important de rappeler les engagements pris par la Belgique car ceux-ci ne sont pas encore effectifs.

*Dixième considérant (nouveau)*

Mme Marie Nagy a introduit un amendement n° 6 visant à ajouter après le dernier considérant le dispositif qui suit :

“Après avoir entendu les représentants de l’Institut bruxellois pour la gestion de l’environnement:”.

Mme Marie Nagy estime qu’il est important de rendre hommage à la commission qui a pris le temps d’auditionner notamment Mmes Annick Meurens et Sarah Ochelen de l’IBGE. Cela répond par ailleurs également à la volonté d’actualiser le texte.

*Premier tiret du dispositif*

Mme Marie Nagy a introduit un amendement n° 7 visant à remplacer “1996” par “1999”.

Elle signale qu’il s’agit-là aussi d’actualiser le texte.

Le ministre estime qu’il serait plus réaliste de proposer l’an 2000 que 1999, étant donné qu’on se trouve en période préélectorale et que peu de choses pourront être finalisées d’ici la fin 1999.

Mme Marie Nagy n’a pas d’objections à tenir compte de l’expérience du ministre. Elle rappelle cependant que chaque mois qui s’écoule est un mois perdu pour les engagements pris par la Belgique il y a sept ans.

Le ministre constate que l’auteur se braque dans le dispositif sur la diminution du trafic routier alors que la proposition de résolution porte sur la conclusion d’accords de coopération ayant pour objectif la diminution de la pollution dans l’air ambiant résultant particulièrement du trafic routier.

Le ministre signale par ailleurs que dans le premier tiret du dispositif les auteurs abordent deux fois les effets néfastes de la circulation. Il conviendrait d’amender techniquement pour en supprimer un des deux.

Mme Marie Nagy marque son accord avec l’amendement technique. Quant à la problématique de fond, elle signale que le “Clean air act” aux Etats-Unis a démontré clairement que si on améliorait les technologies sans contrôle de l’augmentation du volume de trafic, les gains acquis par l’amélioration technologique étaient très vite anéantis.



Voorts toont een studie van de Europese Unie aan dat men op technologisch vlak nagenoeg het maximum bereikt heeft om de auto milieuvriendelijker te maken.

Mevr. Marie Nagy besluit hieruit dat de enige manier om de luchtvervuiling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen erin bestaat het verkeersvolume te verminderen. Als men dit niet doet zal men hetzelfde resultaat bereiken als in de Verenigde Staten waar grote inspanningen zijn teniet gedaan door de toename van het verkeer. De volksvertegenwoordiger is ervan overtuigd dat dit onvermijdelijk is en dat de gewestelijke overheid hieraan niet zal ontsnappen.

De heer François Roelants du Vivier bevestigt dat de toename van het verkeersvolume in de Verenigde Staten de positieve gevolgen van de voorschriften inzake de vermindering van de vervuiling teniet heeft gedaan.

Daarom moesten nieuwe maatregelen worden getroffen. In Californië is een plan opgesteld om tegen het jaar 2005 x-aantal voertuigen te hebben die volledig schoon zijn (volledig schoon uiteraard wat betreft de onmiddellijke vervuiling, want er moet uiteraard elektriciteit worden voortgebracht voor dit type voertuig).

Kortom er moet getracht worden een oplossing te zoeken voor de toename van het aantal auto's die de vermindering van de vervuiling door het gebruik van de beste technologie op het vlak van het leefmilieu ongedaan zou maken.

De minister wijst erop dat in Zwitserland zeer concrete maatregelen zijn getroffen met streefcijfers om de autotechnologie te doen aanpassen.

Hij erkent dat een van de mogelijkheden die in Californië zijn overwogen erin bestond om het aantal elektrische auto's drastisch te verhogen, wat evenwel niet gelijk staat aan een vermindering van het autoverkeer.

Hij herhaalt echter dat de indieners van het voorstel van resolutie een cirkelredenering volgen die wordt voorgesteld als de enige oplossing.

De minister onderstreept dat er op verschillende vlakken naar oplossingen moet worden gezocht: fiscale stimulansen (bijvoorbeeld het gebruik van de wagen belasten in plaats van een belasting bij de aankoop, zie hoorzitting van mevr. Ochelen), de toepassing van de meest efficiënte technologie op het vlak van leefmilieu, betere controle op tweedehandse wagens, maatregelen op het vlak van het openbaar vervoer,...

Wat dit laatste punt betreft wijst de minister erop dat het niet zeker is dat het GEN een directe invloed zal hebben op het autoverkeer en dat het de stadsvlucht en het vertrek van bedrijven uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog zou

Par ailleurs, une étude réalisée au niveau de l'Union européenne tend à montrer qu'on est presque arrivé au maximum des possibilités technologiques pour rendre l'automobile plus respectueuse de l'environnement.

Mme Marie Nagy en conclut que la seule façon d'agir pour diminuer la pollution de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale est de restreindre de manière concomitante le volume du trafic. Si on ne le fait pas, on aura le même effet qu'aux Etats-Unis où les efforts importants entrepris ont été annihilés par le volume croissant du trafic. La députée est convaincue qu'il s'agit-là d'une chose inéluctable, à laquelle les autorités régionales n'échapperont pas.

M. François Roelants du Vivier confirme qu'aux Etats-Unis l'augmentation du volume du trafic a réussi à annihiler les mesures réglementaires visant à diminuer la pollution.

Cela a amené à prendre d'autres mesures. En Californie, un plan pour avoir x véhicules à pollution zéro (pollution zéro s'entendant évidemment en pollution immédiate, car il faut bien produire l'électricité de ce type de véhicule) en l'an 2005 a été établi.

Et de conclure qu'il faut essayer de trouver une solution à la problématique de l'augmentation du nombre de véhicules qui compenserait la réduction de la pollution obtenue par l'adoption des meilleures technologies au niveau de l'environnement.

Le ministre signale qu'en Suisse des mesures très concrètes ont été prises avec des objectifs chiffrés pour inciter à modifier la technologie adoptée pour les automobiles.

Il reconnaît qu'en Californie une des pistes retenues a été d'introduire de manière massive des véhicules électriques dans la flotte automobile, ce qui n'est pas synonyme d'une diminution de la circulation automobile.

Il réitère cependant que les auteurs de la proposition de résolution émettent une pétition de principe qui est présentée comme l'unique solution.

Le ministre souligne que la recherche de solutions doit être multiple : incitants fiscaux (par exemple taxer l'usage de la voiture et non plus l'achat du véhicule, cf. audition de Mme Sarah Ochelen) ; l'adoption des technologies les plus performantes au niveau de l'environnement; meilleur contrôle des véhicules usagés; mesures prises en matière de transports en commun; ...

Sur ce dernier point, le ministre stipule cependant qu'il n'est pas dit que le RER aura directement un impact sur la circulation automobile et qu'il pourrait encore augmenter l'exode des habitants et des entreprises en dehors de la

kunnen doen toenemen. Het is best mogelijk dat het GEN als enig gevolg zal hebben dat de pendelaars zich met het Gewestelijk Expressnet in plaats van met de metro naar Brussel zullen begeven.

Hij noemt nog andere maatregelen die een invloed kunnen hebben op de verkeersellende in de stad (het thuiswerk bijvoorbeeld). De minister meent dat men een zeer grote speelruimte moet geven in de onderhandelingen en in de middelen die moeten worden ingezet om een werkelijke oplossing te vinden voor de verkeersproblemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De minister heeft voorts reeds een van de maatregelen genoemd die men in Brussel moet nemen, namelijk dat er een wettelijke regeling moet worden getroffen voor het reeds verwezenlijkte IRIS-plan.

De heer François Roelants du Vivier meent dat als men maatregelen treft om de luchtverontreiniging te bestrijden, men het aantal wagens niet mag laten toenemen. Wil men het algemene peil van de luchtverontreiniging laten dalen dan moet het autoverkeer verminderen.

Mevr. Marie Nagy wenst te herinneren aan de verbintenissen die België in 1992 in Rio heeft aangegaan. België heeft een zeer grote achterstand. Als men maatregelen wenst die binnen vijf jaar resultaat opleveren dan moeten dit strenge maatregelen zijn. Zij herinnert eraan dat de "Clean air act" in de Verenigde Staten een zeer restrictief programma omvatte, onder meer een drastische beperking van het energiegebruik.

Zij is ervan overtuigd dat, wil men resultaten halen, een vermindering van het verkeer onvermijdelijk is.

Zij herinnert aan de resultaten van het IRIS-plan, dat zelfs een studie over het gedrag van de gezinnen bevat. Deze studie heeft aangetoond dat, als de trend niet wordt omgebogen, het verkeersvolume volgt en van het aandeel van de auto in de verplaatsingen zal toenemen.

Als het Hoofdstedelijk Gewest niet krachtig reageert zal de situatie, die in de gewestelijke studies nu reeds als catastrofaal wordt beschouwd, nog verergeren.

De volksvertegenwoordiger is niet van mening dat het GEN het wondermiddel is voor alle verplaatsingsproblemen in het Hoofdstedelijk Gewest. Zij vindt evenmin dat thuiswerk de oplossing is (studies hebben trouwens aangetoond dat dit de verkeersellende niet wezenlijk zou verminderen). Als ouders taxi blijven spelen om hun kinderen naar school en naar hun verschillende activiteiten te brengen zal men geen oplossing vinden voor het probleem. Zij herinnert eraan dat in het IRIS-plan een daling van het autoverkeer is opgenomen.

Het GewOP bepaalde dat 10% van de verplaatsingen met motorvoertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2005 per fiets zou moeten gebeuren. We zijn nog ver af van die 49.000 fietsers in het Hoofdstedelijk Gewest. Om niet-vervuilende verplaatsingen te bevorderen volstaat het om het auto- en vrachtwagenverkeer te verminderen.

Région de Bruxelles-Capitale. Il se pourrait que la mise sur pied d'un RER ait comme unique corollaire une permutation des navetteurs entrant dans la ville via le métro vers ce réseau express régional plus performant.

Et de citer d'autres mesures qui pourraient avoir un impact sur la congestion de la ville (le télétravail par exemple). Le ministre estime qu'il convient de laisser une très grande souplesse dans les négociations et dans les moyens à mettre en œuvre pour trouver une réelle solution aux problèmes de déplacements dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le ministre a par ailleurs déjà cité une des mesures à prendre au niveau bruxellois qui serait de donner un poids légal au plan IRIS des déplacements, déjà réalisé.

M. François Roelants du Vivier estime que si on prend des mesures pour contrer la pollution atmosphérique, on ne pourra laisser croître le nombre des voitures : pour pouvoir baisser le niveau général de la pollution, il faudra passer par une diminution du trafic routier.

Mme Marie Nagy tient à rappeler les engagements de la Belgique pris à Rio en 1992. La Belgique accuse un très grand retard. Si on veut avoir des mesures qui aient des effets dans cinq ans, il faut prendre des mesures fermes. Elle rappelle que le "Clean air act" aux Etats-Unis comportait un programme très restrictif, notamment une restriction drastique de la consommation d'énergie.

Elle est persuadée que pour avoir des résultats on n'échappera pas à une diminution du trafic.

Elle rappelle les résultats du plan IRIS, qui comporte notamment une étude sur le comportement des ménages. Cette étude a démontré qu'à tendance égale, il y a augmentation du volume de la circulation et de la part de l'automobile dans les déplacements.

Si la Région ne démontre pas une volonté ferme d'agir, on continuera d'aggraver la situation déjà cataloguée de catastrophique dans les études réalisées au niveau régional.

Ceci dit, la députée ne fait pas du RER la panacée à tous les problèmes de déplacements en Région de Bruxelles-Capitale. Elle ne pense pas non plus que le télétravail serait une solution (d'ailleurs des études ont démontré que cela ne diminuerait pas de manière significative la congestion du trafic), si les parents continuent à jouer les parents-taxis pour amener les enfants à l'école et à leurs activités diverses, etc., on ne trouvera pas de réponses à la problématique. Elle rappelle que dans le plan IRIS, la réduction de la circulation automobile est prévue.

Le PRD prévoyait par ailleurs qu'en 2005 10% des déplacements mécanisés en Région de Bruxelles-Capitale devraient se faire à vélo. On est loin des 49.000 cyclistes en Région bruxelloise. Pour promouvoir les déplacements non-polluants, il conviendrait de diminuer la circulation automobile et la circulation des camions.

Mevr. Béatrice Fraiteur heeft begrepen dat de minister zich niet op een enkel doel wil toespitsen, namelijk de vermindering van het autoverkeer.

De volksvertegenwoordiger meent dat wil men de luchtverontreiniging in het algemeen verminderen, men zich niet tot dat type van vervuiling mag beperken. Als men een resolutie aanneemt om samenwerkingsakkoorden inzake het wegverkeer te sluiten, begrijpt zij niet waarom men geen samenwerkingsakkoord kan sluiten om het lawaai van de vliegtuigen te verminderen. Volgens de volksvertegenwoordiger vormen problemen van vervuiling een geheel.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat verschillende volksvertegenwoordigers van mening zijn dat de luchtvervuiling te Brussel grotendeels te wijten is aan het verkeer.

Er moet een globaal mobiliteitsbeleid worden opgezet. De volksvertegenwoordiger stelt vast dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een aantal inspanningen heeft gedaan. Zij moet echter nog verder gaan.

De heer Jean-Pierre Cornelissen meent dat het IRIS-plan duidelijk de doelstellingen bepaalt. Volgens hem moeten in de komende vijf jaar belangrijke maatregelen worden getroffen.

Een van de verbeteringen is de verhoging van de capaciteit en van de frequentie van het openbaar vervoer. Het netwerk van een aantal lijnen van de MIVB moet opnieuw worden bekeken. De volksvertegenwoordiger benadrukt dat het aanbod aan openbaar vervoer niet berekend is op de stedenbouwkundige evolutie.

Wat het GEN betreft, stelt de volksvertegenwoordiger vast dat sedert vele jaren studies worden uitgevoerd. In de studie van SOFRETU wordt een investering van 64 miljard voorgesteld, te spreiden over 15 jaar. De heer Jean-Pierre Cornelissen heeft geen begrip voor de houding van de federale overheid die verzuimt om maatregelen te nemen om de investeringen te financieren.

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat de samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus niet steeds makkelijk is. Bewijs hiervan vindt hij de recente maatregelen die Vlaams minister van Verkeer Steve Stevaert voorstaat.

Tot slot meent de heer Jean-Pierre Cornelissen dat er in het kader van het mobiliteitsbeleid in Brussel, samenhangende maatregelen noodzakelijk zijn om vanaf nu een slagkrachtig beleid te voeren, want het probleem moet dringend worden opgelost.

De minister is het er met de verschillende commissieleden over eens dat de luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die vooral door het autoverkeer veroorzaakt wordt, moet worden verminderd.

Mme Béatrice Fraiteur a bien entendu le souci du ministre de ne pas s'enfermer dans un seul objectif, la diminution du trafic.

La députée estime que pour diminuer globalement la pollution de l'air, il ne faudrait pas se limiter à ce type de pollution. Si on adopte une résolution pour signer des accords de coopération relatifs au trafic routier, elle ne comprend pas pourquoi on ne pourrait pas signer un accord de coopération pour diminuer le bruit des avions. La députée estime que les problèmes de pollution forment un tout.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate que plusieurs députés partagent l'avis suivant lequel la plus grande pollution de l'air à Bruxelles est due à la circulation.

Il faut élaborer une politique globale de mobilité. Le député constate que le gouvernement régional a fait un certain nombre d'efforts; il doit cependant aller plus loin.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que le plan des déplacements IRIS établit clairement les objectifs à poursuivre. Il est d'avis que des mesures importantes sont à prendre dans les cinq ans à venir.

Une des améliorations à apporter est d'augmenter la capacité et les fréquences des transports en commun. Il conviendrait également de revoir le maillage d'un certain nombre de lignes de la STIB; le député précise que l'offre en matière de transports publics n'a pas été adaptée aux évolutions urbanistiques.

En ce qui concerne le RER, le député constate que depuis des années des études ont été réalisées. Dans l'étude SOFRETU un investissement de 64 milliards, à répartir sur 15 ans, a été suggéré. M. Jean-Pierre Cornelissen ne peut comprendre l'attitude du Fédéral, qui ne prend pas les mesures adéquates pour financer l'investissement.

Le député constate que la coopération entre les différents niveaux de pouvoir n'est pas toujours chose aisée. Il en veut pour preuve les récentes mesures préconisées par le ministre flamand des communications, Steve Stevaert.

En conclusion, M. Jean-Pierre Cornelissen estime que, pour mener la bataille de la mobilité à Bruxelles, il convient de prendre des mesures cohérentes pour mener une politique volontariste dès maintenant, car le problème est urgent.

Le ministre partage l'objectif que veulent poursuivre les différents membres de la commission : la diminution de la pollution de l'air ambiant dans la Région de Bruxelles-Capitale, résultant particulièrement du trafic routier.

De minister stelt voor een amendement op te stellen dat alle partijen tevreden kan stellen.

Aan mevr. Béatrice Fraiteur bevestigt de minister dat niemand gekant is tegen een samenwerkingsakkoord om de lawaaihinder van de vliegtuigen te verminderen. Hij meent dat men niet alle problemen tegelijk kan aanpakken.

De minister herhaalt dat men zich niet op het autoverkeer mag toespitsen. Op technologisch vlak zijn er aanzienlijke verbeteringen, met name voor de dieselmotoren. Deze voertuigen zijn niet de belangrijkste emissiefactor van fijne deeltjes kleiner dan 10 micron die longziekten veroorzaken.

Uit studies is gebleken dat verwarming nu de belangrijkste bron is voor dit type van fijne deeltjes die men aantreft in het roet van verbrandingsproducten. De verwarming in de stad is dus ook een belangrijke bron van vervuiling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ook de heer Philippe Smits is van mening dat men zich niet alleen op het wegvervoer mag focussen. Er is meer dan een oorzaak van de luchtverontreiniging in stedelijke gebieden.

Hij is er voorts niet van overtuigd dat men gemakkelijkst zijn doel bereikt door te schelden of door negatieve morele druk.

Volgens hem zijn er verschillende maatregelen nodig, onder meer het GEN, een betere netwerk van de MIVB, en betere frequenties. Ook moet de bevolking worden bewustgemaakt van de problematiek van de verplaatsingen per auto.

Tot slot meent hij dat een positieve boodschap moet worden gegeven om te overtuigen en niet alleen om dwangmaatregelen op te leggen.

De minister wijst erop dat er maatregelen kunnen worden getroffen en er reeds getroffen zijn. Hij geeft het voorbeeld van de loodvrije benzine. Door middel van fiscale maatregelen is dit type van verontreinigende stof gedaald. Alle aandacht mag niet naar één maatregel uitgaan.

Hij meent voorts ook dat wanneer de parlementsleden een resolutie opstellen, er in het dispositief niet mag worden vermeld welk actieplan men moet voeren.

Hij stelt voor om geen vrome wensen goed te keuren. Door te snel te willen gaan zou Ecolo het tegengestelde effect kunnen bereiken.

De voorzitter stelt de commissieleden voor de vergadering te schorsen om twee amendementen op te stellen waarover de commissie een consensus zou kunnen bereiken.

Twee amendementen (nrs. 8 en 9) worden ingediend door de heren Paul Galand, Philippe Smits, mevr. Michèle Carthé,

Le ministre suggère de trouver un amendement qui puisse satisfaire toutes les parties.

A l'attention de Mme Béatrice Fraiteur, le ministre affirme que personne ne s'oppose à un accord de coopération relatif à la diminution de la pollution par le bruit des avions. Il estime qu'il convient de progresser dans un domaine à la fois.

Le ministre répète qu'on ne peut se braquer sur la circulation automobile. Des améliorations technologiques substantielles ont été apportées notamment en matière de moteurs diesel. Ces véhicules ne sont pas le premier facteur d'émission des particules fines inférieures à 10 microns causant des maladies pulmonaires.

Des études ont permis de constater que le chauffage était devenu le responsable principal de ce type de particules fines qu'on retrouve dans les suies de produits comburés. Dès lors, le chauffage urbain est également une source de pollution importante dans la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Philippe Smits est également d'avis qu'il ne convient pas de se concentrer uniquement sur le trafic routier ; il n'y a pas qu'une seule cause de la pollution de l'air en région urbaine.

Par ailleurs, il n'est pas convaincu qu'en donnant des invectives ou des pressions morales négatives, on réalise le plus facilement son objectif.

Il estime qu'il faut préconiser différentes mesures, notamment le RER, un meilleur maillage du réseau de la STIB, ainsi que des fréquences plus adaptées. Il faut par ailleurs conscientiser la population sur les déplacements en voiture.

En conclusion, il estime qu'il faut adopter un message positif pour convaincre et non pas préconiser uniquement des mesures coercitives.

Le ministre signale que des mesures peuvent être prises et l'ont déjà été. Il illustre son propos par l'exemple de l'essence sans plomb : par des mesures fiscales on a déjà diminué ce type de polluant. Mais on ne peut se concentrer sur une seule mesure.

Il estime par ailleurs également que quand les parlementaires rédigent une résolution, il ne convient pas de mettre dans le dispositif déjà le plan d'action à mener.

Il suggère de ne pas voter des vœux pieux. En voulant aller trop vite, Ecolo pourrait obtenir l'effet contraire.

Le président invite les commissaires à une suspension de séance pour rédiger deux amendements qui pourraient obtenir le consensus de la commission.

Deux amendements (n° 8 et n° 9) sont introduits par M. Paul Galand, M. Philippe Smits, Mme Michèle Carthé, Mme

mevr. Ghislaine Dupuis, mevr. Béatrice Fraiteur en de heer Jean De Hertog.

Amendement nr. 8 strekt ertoe in het eerste streepje van het bepalend gedeelte de woorden "het autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en" te doen vervallen. Op de zevende regel het woord "verkeer" te vervangen door "autoverkeer". Het strekt er ook toe het streepje aan te vullen met de woorden "onder meer door de uitbreiding van het openbaar vervoer en van de alternatieven voor het vervoer met de wagen".

Amendement nr. 9 strekt ertoe in het eerste substreepje de woorden "en die ertoe ... verminderen" te doen vervallen.

De heer Paul Galand wijst erop dat rekening houdend met de preciseringen die amendement nr. 8 in het eerste streepje aanbrengt, dit amendement een nodeloze herhaling wil vermijden.

### V. 3. Stemmingen

#### *Eerste considerans*

Amendement nr. 1 en de geamendeerde considerans worden eenparig aangenomen (12 stemmen).

#### *Tweede considerans*

Amendement nr. 2 en de geamendeerde considerans worden eenparig aangenomen (12 stemmen).

#### *Derde considerans*

De derde considerans wordt eenparig aangenomen (12 stemmen).

#### *Vierde considerans*

Amendement nr. 3 en de geamendeerde considerans worden eenparig aangenomen (12 stemmen).

#### *Vijfde, zesde, en zevende considerans*

Deze worden eenparig aangenomen (12 stemmen).

#### *Achtste considerans (nieuw)*

Het gesubamendeerde amendement nr. 4 en de geamendeerde considerans worden eenparig aangenomen (12 stemmen).

Ghislaine Dupuis, Mme Béatrice Fraiteur et M. Jean De Hertog.

L'amendement n° 8 vise à supprimer au premier tiret du dispositif les mots "la circulation automobile à Bruxelles ainsi que" et à ajouter le mot "automobile" après le mot "circulation" à la septième ligne du premier tiret. Il vise également à compléter ce tiret par le dispositif suivant : "notamment par le développement de moyens de transports en commun et alternatifs au véhicule automobile".

L'amendement n° 9 vise à supprimer au deuxième tiret, premier alinéa les mots "visant à restreindre... en Région de Bruxelles-Capitale".

M. Paul Galand signale que vu les précisions apportées par l'amendement n° 8 au premier tiret, cet amendement vise à éviter une redondance.

### V.3. Votes

#### *Premier considérant*

L'amendement n° 1, ainsi que le considérant, tel qu'amendé, sont adoptés à l'unanimité (12 voix).

#### *Deuxième considérant*

L'amendement n° 2, ainsi que le considérant, tel qu'amendé, sont adoptés à l'unanimité (12 voix).

#### *Troisième considérans*

Le troisième considérant est adopté à l'unanimité (12 voix).

#### *Quatrième considérant*

L'amendement n° 3, ainsi que le considérant, tel qu'amendé, sont adoptés à l'unanimité (12 voix).

#### *Cinquième, sixième et septième considérants*

Ils sont adoptés à l'unanimité (12 voix).

#### *Huitième considérant (nouveau)*

L'amendement n° 4, tel que sous-amendé, ainsi que le considérant, tel qu'amendé, sont adoptés à l'unanimité (12 voix).

*Negende considerans (nieuw)*

Amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen (12 stemmen).

*Tiende considerans (nieuw)*

Amendement nr. 6, dat ertoe strekt een tiende considerans in te voegen, wordt eenparig aangenomen (12 stemmen).

*Laatste consideransen*

De laatste consideransen worden aangenomen met een zelfde stemverhouding.

**Bepalend gedeelte***Eerste streepje*

Het geamendeerde amendement nr. 7 wordt eenparig aangenomen.

Het amendement nr. 8 wordt eenparig aangenomen.

Het geamendeerde eerste streepje wordt eenparig aangenomen.

*Tweede streepje*

Amendement nr. 9, dat het eerste lid van het tweede streepje wijzigt, wordt eenparig aangenomen.

Het tweede streepje van het geamendeerde bepalend gedeelte wordt eenparig aangenomen.

**Stemming over het geheel**

Het geamendeerde voorstel van resolutie wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

**Lezing en goedkeuring van het verslag**

Mits enkele correcties, wordt het verslag goedgekeurd bij eenparigheid (9 stemmen).

*De Rapporteurs,*

*De Voorzitter,*

Philippe SMITS  
Michèle CARTHE

François ROELANTS du VIVIER

Andrée GUILLAUME-VANDERROOST

*Neuvième considérant (nouveau)*

L'amendement n° 5 est adopté à l'unanimité (12 voix).

*Dixième considérant (nouveau)*

L'amendement n° 6, visant à créer un dixième considérant, est adopté à l'unanimité (12 voix).

*Derniers considérants*

Le derniers considérants sont adoptés par le même vote.

**Dispositif***Premier tiret*

L'amendement n° 7, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 8 est adopté à l'unanimité.

Le premier tiret, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité.

*Deuxième tiret*

L'amendement n° 9, modifiant le premier alinéa du deuxième tiret, est adopté à l'unanimité.

Le deuxième tiret du dispositif, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité.

**Vote sur l'ensemble**

La proposition de résolution, telle qu'amendée, est adoptée par 11 voix et 1 abstention.

**Lecture en approbation du rapport**

Moyennant quelques corrections, le rapport est approuvé à l'unanimité (9 voix).

*Les Rapporteurs,*

*Le Président,*

Philippe SMITS  
Michèle CARTHE

François ROELANTS du VIVIER

Andrée GUILLAUME-VANDERROOST

**Tekst aangenomen door de Commissie**

**Texte adopté par la Commission**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**PROPOSITION DE RESOLUTION**

**waarbij de Regering  
wordt verzocht het nodige te doen  
om samenwerkingsakkoorden te sluiten  
die ertoe strekken de  
vooral door het wegverkeer veroorzaakte  
luchtvervuiling te verminderen**

**invitant le gouvernement  
à mettre en œuvre les moyens  
visant à la conclusion d'accords  
de coopération ayant pour objectif  
la diminution de la pollution dans l'air ambiant  
résultant particulièrement du trafic routier**

Overwegende:

Considérant:

- de zorgwekkende toename van de luchtvervuiling in Brussel en inzonderheid de herhaalde periodes van sterkere luchtvervuiling door ozon tijdens de zomer van 1995 en de frequente overschrijdingen van de richtwaarden in de wijken met druk verkeer (BIM, Bulletin Statistiek nr. 4, juli 1998);
- de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van mens en dier, voor de flora en de goederen, alsook het feit dat een aantal van die vervuilende stoffen - waarover tal van studies worden of werden gemaakt met overeenstemmende besluiten <sup>(1)</sup>, onder andere een onlangs in Frankrijk gepubliceerde epidemiologische studie die in het kader van het Europees project «Air pollution and health» (Luchtvervuiling en Gezondheid) in de agglomeraties Lyon en Parijs werd uitgevoerd - bijdragen tot de opwarming van de atmosfeer en de conclusies van een colloquium «Leefmilieu en Gezondheid» georganiseerd in 1998 door het Koninklijk Instituut voor het Duurzaam Beheer van de Natuurlijke Rijkdommen en de Bevordering van Schone Technologie (schriften van KINT, nr. 4, december 1998);
- het voorzorgsbeginsel in onder andere artikel 130 R2 van het Verdrag van de Europese Unie;

- l'augmentation préoccupante de la pollution de l'air ambiant à Bruxelles et notamment, les épisodes répétés de pollution accrue par l'ozone dans le courant de l'été 1995 et les dépassements fréquents des valeurs guides dans les quartiers où le trafic est important (IBGE, Bulletin Statistiques, n° 4, juillet 1998);
- les effets négatifs sur la santé des personnes, des animaux, sur la flore et sur les biens et la contribution de certaines de ces substances polluantes au phénomène de réchauffement de l'atmosphère qui ont fait et font l'objet de nombreuses études portant des conclusions convergentes <sup>(1)</sup> et notamment d'une étude épidémiologique récemment publiée en France, menée dans les agglomérations de Lyon et de Paris dans le cadre du projet européen «Pollution de l'Air et Santé» et les conclusions du colloque «Environnement et santé» organisé en 1998 par l'Institut royal pour la Gestion durable des Ressources naturelles et la Promotion des Technologies propres (Les Cahiers de l'IRGT, n° 4, décembre 1998);
- le principe de précaution consacré notamment par le Traité de l'Union européenne en son article 130 R2;

(1) Zie voor Brussel: «La pollution atmosphérique, ses effets et ses coûts en Région de Bruxelles-Capitale», 1992, S. FALLY, D. JOANNES, D. LEDUC, M.-F. SCHRALL, de vervoersector zorgt voor 82% van de gemiddelde NO<sub>x</sub>-uitstoot tussen 1985 en 1992; de dieselmotoren zorgen voor 29% van de SO<sub>2</sub>-uitstoot en voor een groot deel van de emissie van de zwevende deeltjes. Zie ook: «Oversterfte verbonden aan het voorkomen van een warmtegolf en fotochemische luchtverontreiniging tijdens de zomer 1994 in België», voorlopig rapport, IHE D1995/2505/04.

(1) Voir pour Bruxelles: «La pollution atmosphérique, ses effets et ses coûts en Région de Bruxelles-Capitale», 1992, S. FALLY, D. JOANNES, D. LEDUC, M.-F. SCHRALL, le secteur des transports est responsable de 82% des émissions de NO<sub>x</sub> en moyenne entre 1985 et 1992; les véhicules automobiles diesel interviennent pour 29% des émissions de SO<sub>2</sub> et pour une part importante de l'émission des particules en suspension. Voir également: «Surmortalité associée à une vague de chaleur et à la pollution photochimique durant l'été 1994 en Belgique», rapport préliminaire, I.H.E. D1995/2505/04.

- dat het autoverkeer en de activiteiten inzake het opslaan en het verdelen van de brandstoffen voor dat verkeer in aanzienlijke mate tot de luchtvervuiling bijdragen, onder andere door de zwevende deeltjes, de stikstof-, koolstof- en zwaveloxyden, de vluchtige organische bestanddelen, de primaire verontreinigende stoffen en de stoffen die ozon vormen <sup>(2)</sup>;
- de noodzaak om, naast de internationale en supranationale aanpak van het probleem van de luchtvervuiling, onder andere het ozonprobleem, met de lokale middelen bij te dragen tot de beheersing en de vermindering van die vervuiling <sup>(3)</sup>;
- de besluiten van het seminarie «Ground Level Ozone», dat in juni 1995 werd georganiseerd door de «International Council for Local Environmental Initiatives» en dat gezamenlijk gefinancierd werd door de Europese Commissie en het Duitse federale ministerie voor Leefmilieu, volgens welke plaatselijke initiatieven de nationale en Europese acties zouden kunnen aanvullen en doen vorderen <sup>(4)</sup>;
- de vaststelling dat er nood is aan een efficiënte actie op lange termijn die er inzake de preventie van ozonvorming toe strekt de emissie van de ozonvormende stoffen <sup>(5)</sup> met 70 tot 80% te verminderen, naast eventuele actieplannen op korte termijn;
- de studie uitgevoerd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) over het «Onderzoek naar de milieuprestaties. België, 1998», waarin gesteld wordt dat België wel goede resultaten behaald heeft inzake luchtkwaliteit, maar dat een aantal problemen inzake luchtkwaliteit nog behandeld moeten worden, zoals de milieuproblemen en de verkeersellende als gevolg van de snelle toename van het wegverkeer en die niet opgelost kunnen worden zonder een strategische planning van het vervoer, inzonderheid de bevordering van het openbaar vervoer <sup>(6)</sup>;
- la part importante de la contribution du trafic automobile et des activités de stockage et de distribution des combustibles liées à ce trafic, à la pollution de l'air ambiant, notamment par les particules en suspension, les oxydes d'azote, de carbone et de soufre et les composés organiques volatils, polluants primaires et précurseurs de l'ozone <sup>(2)</sup>;
- la nécessité, à côté des éléments de solution internationaux et supranationaux au problème de la pollution de l'air notamment par l'ozone, de contribuer dans la mesure des moyens locaux à la maîtrise et la diminution de cette pollution <sup>(3)</sup>;
- les conclusions du séminaire sur le «Ground Level Ozone» organisé en juin 1995 par le Conseil International pour les initiatives écologiques communales et financé conjointement par la Commission européenne et le Ministère fédéral allemand pour l'environnement selon lesquelles des initiatives locales constitueraient un moyen de compléter et de faire avancer les actions nationales et européennes <sup>(4)</sup>;
- la constatation de la nécessité d'une action efficace à long terme visant, pour ce qui est de la prévention de la formation d'ozone, une réduction de 70 à 80% des émissions de précurseurs <sup>(5)</sup> à côté d'éventuels plans d'action mis en œuvre à court terme;
- l'étude réalisée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) relative à «L'examen des performances environnementales. Belgique, 1998», selon laquelle malgré les bons résultats obtenus par la Belgique concernant la qualité de l'air, un certain nombre de problèmes de qualité de l'air restent à traiter, notamment les problèmes d'environnement et d'encombrement que suscite l'accroissement rapide de la circulation routière lesquels ne pourront pas être résolus sans une planification stratégique des transports, et notamment la promotion des transports publics <sup>(6)</sup>;

(2) Inventaris van de uitstoot 1990 - Brussels Hoofdstedelijk-Gewest, Institut Wallon - BIM - 2/1992, geciteerd tijdens de persconferentie van het BIM van 17 oktober 1995 over de luchtverontreiniging door ozon in Brussel. Schriften van de Dienst Milieustatistiek van het BIM, nr. 4, 1997 «Lucht en energie in Brussel», fiche 16, en de schriften van de Dienst voor Milieustatistiek van het BIM nr. 11, 1997 «Transport en leefmilieu in Brussel», fiche 8.

(3) Informatienota betreffende de luchtverontreiniging door ozon; overzicht van de toestand in Europa tijdens de zomer 1995, Europese Commissie, blz. 7.

(4) Jongste informatiebrief van de Europese Campagne voor Duurzame Steden, blz. 6.

(5) Onder andere R. EGGLI, «Efficiency of long term actions to reduce secondary pollutants such as ozone», congres over de kwaliteit van de lucht in de Europese steden, 1 oktober 1995, gezamenlijk georganiseerd door de Europese Commissie en het BIM.

(6) OESO, Onderzoek naar de milieuprestaties, België, 1998.

(2) Inventaire des émissions 1990 - Région de Bruxelles-Capitale, Institut Wallon - IBGE/BIM - 2/1992, cité dans la Conférence de presse de l'IBGE du 17 octobre 1995 «La pollution de l'air par l'ozone à Bruxelles». Les carnets de l'Observatoire de l'IBGE, n° 4, 1997 «L'air et l'énergie à Bruxelles», fiche 16, et les Carnets de l'Observatoire de l'IBGE, n° 11, 1997 «Les transports et l'environnement», fiche 8.

(3) Note d'information relative à la pollution de l'air par l'ozone; Aperçu de la situation en Europe durant l'été 1995, Commission Européenne, p. 7.

(4) Dernière Lettre d'information de La Campagne Des Villes Européennes Durables, p. 6.

(5) Notamment, R. EGGLI, «Efficiency of long term actions to reduce secondary pollutants such as ozone», Congrès sur la qualité de l'air dans les villes européennes, 1<sup>er</sup> octobre 1995, organisé conjointement par la Commission européenne et l'IBGE.

(6) OCDE, Examens des performances environnementales. Belgique, 1998.



- de verbintenissen aangegaan tijdens de Conferentie van Rio in 1992 en in het Protocol van Kyoto van 1997 dat ertoe strekt de uitstoot van gassen met een broeikas effect te verminderen of te beperken;
  - na de vertegenwoordigers van het Brussels Instituut voor Milieubeheer gehoord te hebben;
- en rekening houdende met
- het gedeelte «vervoer» van het Belgische Nationale Programma ter Vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en in het bijzonder de informatiebladen 5 tot 10 betreffende de aanvullende maatregelen die voor het jaar 2000 getroffen moeten worden;
  - cijfer 12 van de «krachtlijnen» van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan waarin de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid vastgesteld worden;
  - de verklaringen die de Regering onder andere in de loop van de maand oktober 1995 afgelegd heeft (7);
  - de in die stukken meermaals geformuleerde noodzaak aan coördinatie tussen de verschillende componenten van de Staat en de huidige kennis over de verschillende onmiddellijk uitvoerbare maatregelen om het autoverkeer te verminderen en de onder andere in die stukken voorgestelde mobiliteit toch te behouden of te verbeteren,

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

- Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het nodige te doen om in de loop van het jaar 2000 een of meer samenwerkingsakkoorden te sluiten met de bevoegde overheden van de verschillende componenten van de Belgische Staat teneinde binnen een termijn van vijf jaar de nefaste gevolgen van het autoverkeer voor de kwaliteit van de lucht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanzienlijk te verminderen, onder meer door de uitbreiding van het openbaar vervoer en van de alternatieven voor het vervoer met de wagen.
- Vraagt als onderdelen van die samenwerkingsakkoorden:
  - in gemeenschappelijk akkoord een plan op te stellen en uit te voeren om de vervuiling van de troposfeer door het wegverkeer te verminderen; ervoor te zorgen dat dit plan alle structurele maatregelen bevat die een coördinatie tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de verschillende componenten van de Staat vereisen of nuttig maken;

(7) Persconferentie van 17 oktober 1995 van minister GOSUIN over de luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; regeerakkoord van 1 juni 1995.

- les engagements pris lors de la Conférence de Rio de 1992 et dans le Protocole de Kyoto de 1997 visant à réduire ou à limiter les émissions de gaz à effet de serre;
  - après avoir entendu les représentants de l'Institut bruxellois de gestion de l'environnement;
- et vu:
- le volet «transport» du Programme national belge de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et particulièrement les fiches 5 à 10 relatives aux mesures complémentaires qui doivent être mises en place avant l'an 2000;
  - le point 12 des «lignes de forces» du Plan régional de développement traitant des «objectifs de la politique de la mobilité»;
  - les déclarations du Gouvernement, notamment celles faites dans le courant du mois d'octobre 1995 (7);
  - la nécessité, formulée à plusieurs reprises dans ces documents, d'une coordination entre les différentes composantes de l'Etat et la connaissance à ce jour de différentes mesures directement envisageables en vue de diminuer la circulation automobile tout en préservant et améliorant la mobilité proposées notamment dans les mêmes documents;

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de mettre en œuvre les moyens nécessaires en vue de la conclusion dans le courant de l'année 2000 d'un ou de plusieurs accords de coopération avec les autorités compétentes des différentes composantes de l'Etat belge, visant à réduire dans un délai de cinq ans et de manière significative les effets néfastes de la circulation automobile sur la qualité de l'air ambiant en Région de Bruxelles-Capitale, notamment par le développement des moyens de transports en commun et alternatifs au véhicule automobile.
- Demande comme éléments de ces accords de coopération:
  - d'établir et de mettre en œuvre de commun accord un plan de réduction de la pollution troposphérique liée au trafic routier comportant l'ensemble des mesures structurelles pour lesquelles une coordination entre la Région de Bruxelles-Capitale et les différentes composantes de l'Etat est nécessaire ou utile;

(7) Conférence de presse du 17 octobre 1995 donnée par le Ministre GOSUIN, relative à la pollution atmosphérique en Région de Bruxelles-Capitale; Accord de Gouvernement du 1<sup>er</sup> juin 1995.

- in gemeenschappelijk akkoord een actieplan op te stellen en uit te voeren om de verhoogde vervuiling van de troposfeer door het wegverkeer te voorkomen of te beheersen op heel of op een deel van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
  - die akkoorden aan de bevoegde assemblees ter goedkeuring voor te leggen.
- d'établir et de mettre en œuvre de commun accord un plan d'action en vue de prévenir et de gérer la pollution accrue de l'air troposphérique liée au trafic routier dans l'ensemble ou une partie du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;
  - de soumettre ces accords à l'approbation des assemblées compétentes.

**Bijlage****Amendementen**

Nr. 1 (van mevr. Marie NAGY)

*Eerste considerans***Aan het slot toe te voegen :**

*"en de frequente overschrijdingen van de richtwaarden in de wijken met druk verkeer (BIM, Bulletin Statistieken nr. 4 juli 1998);"*

## VERANTWOORDING

Het voorstel van resolutie moet geüpdatet worden.

Nr. 2 (van mevr. Marie NAGY)

*Tweede considerans***Aan het slot toe te voegen :**

*"en de conclusies van het colloquium 'Leefmilieu en Gezondheid' georganiseerd in 1998 door het Koninklijk Instituut voor het Duurzame Beheer van de Natuurlijke Rijkdommen en de Bevordering van Schone Technologie (Schriften van KINT, nr. 4, december 1998);"*

## VERANTWOORDING

Het voorstel van resolutie moet geüpdatet worden.

Nr. 3 (van mevr. Marie NAGY)

*Vierde considerans***In de voetnoot (2) van de vierde considerans toe te voegen :**

*"Schriftjes voor Milieustatistiek van het BIM, nr. 4, 1997, 'De lucht en energie in Brussel', fiche 16 en de Schriftjes voor Milieustatistiek van het BIM, nr. 11, 1997, 'Het vervoer en het leefmilieu', fiche 8"*

## VERANTWOORDING

Het voorstel van resolutie moet geüpdatet worden.

**Annexe****Amendements**

N° 1 (de Mme Marie NAGY)

*Premier considérant***Ajouter in fine :**

*"et les dépassements fréquents des valeurs guides dans les quartiers où le trafic est important (IBGE, Bulletin Statistiques n° 4 juillet 1998);"*

## JUSTIFICATION

Il s'agit d'actualiser la proposition de résolution.

N° 2 (de Mme Marie NAGY)

*Deuxième considérant***Ajouter in fine :**

*"et les conclusions du colloque 'Environnement et santé' organisé en 1998 par l'Institut royal pour la Gestion durable des Ressources naturelles et la Promotion des Technologies propres (Les Cahiers de l'IRGT, n° 4, décembre 1998);"*

## JUSTIFICATION

Il s'agit d'actualiser la proposition de résolution.

N° 3 (de Mme Marie NAGY)

*Quatrième considérant***Ajouter à la note (2) du quatrième considérant :**

*"Les Carnets de l'Observatoire de l'IBGE, n° 4, 1997 'L'air et l'énergie à Bruxelles', fiche 16 et Les Carnets de l'Observatoire de l'IBGE, n° 11, 1997, 'Les transports et l'environnement', fiche 8"*

## JUSTIFICATION

Il s'agit d'actualiser la proposition de résolution.

## Nr. 4 (van mevr. Marie NAGY)

*Achtste considerans (nieuw)*

**Een nieuwe considerans na de zevende considerans toe te voegen :**

“- de studie uitgevoerd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) over het ‘Onderzoek naar de milieuprestaties. België. 1998’, waarin gesteld wordt dat België wel goede resultaten behaald heeft inzake luchtkwaliteit, maar dat een aantal problemen inzake luchtkwaliteit nog behandeld moeten worden, zoals de milieuproblemen en de verkeersellende als gevolg van de snelle toename van het wegverkeer en die niet opgelost kunnen worden zonder een strategische planning van het vervoer, inzonderheid de bevordering van het openbaar vervoer; (1)”.

(1) OESO, Onderzoek naar de milieuprestaties. België. 1998.

## VERANTWOORDING

Het voorstel van resolutie moet geüpdatet worden.

## Nr. 5 (van mevr. Marie NAGY)

*Negende considerans (nieuw)*

**Een nieuwe considerans na de achtste considerans toe te voegen :**

“- de verbintenissen aangegaan tijdens de Conferentie van Rio in 1992 en in het Protocol van Kyoto van 1997 dat ertoe strekt de uitstoot van gassen met een broeikaseffect te verminderen of te beperken;”.

## VERANTWOORDING

Het voorstel van resolutie moet geüpdatet worden.

## Nr. 6 (van mevr. Marie NAGY)

*Tiende considerans (nieuw)*

**Na de laatste considerans toe te voegen :**

“Na de vertegenwoordigers van het Brussels Instituut voor Milieubeheer gehoord te hebben :”.

## VERANTWOORDING

Het voorstel van resolutie moet geüpdatet worden.

## N° 4 (de Mme Marie NAGY)

*Huitième considérant (nouveau)*

**Ajouter un nouveau considérant après le septième considérant :**

“- l'étude réalisée par l'Organisation de coopération et de développements économiques (OCDE) relative à 'L'examen des performances environnementales. Belgique. 1998' considérant que malgré les bons résultats obtenus par la Belgique concernant la qualité de l'air, un certain nombre de problèmes de qualité de l'air restent à traiter, notamment les problèmes d'environnement et d'encombrement que suscite l'accroissement rapide de la circulation routière lesquels ne pourront pas être résolus sans une planification stratégique des transports, et notamment la promotion des transports publics; (1)”.

(1) OCDE, Examens des performances environnementales. Belgique. 1998.

## JUSTIFICATION

Il s'agit d'actualiser la proposition de résolution.

## N° 5 (de Mme Marie NAGY)

*Neuvième considérant (nouveau)*

**Ajouter un nouveau considérant après le huitième considérant :**

“- les engagements pris lors de la Conférence de Rio de 1992 et dans le Protocole de Kyoto de 1997 visant à réduire ou à limiter les émissions de gaz à effet de serre;”.

## JUSTIFICATION

Il s'agit d'actualiser la proposition de résolution.

## N° 6 (de Mme Marie NAGY)

*Dixième considérant (nouveau)*

**Ajouter un nouveau considérant après le neuvième considérant :**

“Après avoir entendu les représentants de l'Institut bruxellois de gestion de l'environnement :”.

## JUSTIFICATION

Il s'agit d'actualiser la proposition de résolution.

Nr. 7 (van mevr. Marie NAGY)

*Eerste streepje*

**Het cijfer "1996" door het cijfer "1999" te vervangen.**

VERANTWOORDING

Het voorstel van resolutie moet geüpdatet worden.

Nr. 8 (van de heren Paul GALAND, Philippe SMITS, mevr. Michèle CARTHÉ, mevr. Ghislaine DUPUIS, mevr. Béatrice FRAITEUR en de heer Jean DE HERTOOG)

*Eerste streepje van het bepalend gedeelte*

- 1) **De woorden "het autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en" te doen vervallen.**
- 2) **Op de zevende regel het woord "verkeer" te vervangen door "autoverkeer".**
- 3) **De paragraaf aan te vullen met de woorden "onder meer door de uitbreiding van het openbaar vervoer en van de alternatieven voor het vervoer met de wagen".**

VERANTWOORDING

Het amendement strekt ertoe het doel te preciseren.

Nr. 9 (van de heren Paul GALAND, Philippe SMITS, mevr. Michèle CARTHÉ, mevr. Ghislaine DUPUIS, mevr. Béatrice FRAITEUR en de heer Jean DE HERTOOG)

*Tweede streepje*

**In het eerste substreepje de woorden "en die ertoe... verminderen" te doen vervallen.**

VERANTWOORDING

Gelet op de preciseringen vervat in amendement nr. 8 strekt dit amendement ertoe een nodeloze herhaling te vermijden.

N° 7 (de Mme Marie NAGY)

*Premier tiret*

**Remplacer "1996" par "1999".**

JUSTIFICATION

Il s'agit d'actualiser la proposition de résolution.

N° 8 (de MM. Paul GALAND, Philippe SMITS, Mmes Michèle CARTHÉ, Ghislaine DUPUIS, Béatrice FRAITEUR et M. Jean DE HERTOOG)

*Premier tiret du dispositif*

- 1) **Supprimer les mots "la circulation automobile à Bruxelles ainsi que".**
- 2) **Ajouter le mot "automobile" après le mot "circulation" à la septième ligne.**
- 3) **Compléter le § par les mots "notamment par le développement des moyens de transports en commun et alternatifs au véhicule automobile".**

JUSTIFICATION

L'amendement vise à préciser l'objectif poursuivi.

N° 9 (de MM. Paul GALAND, Philippe SMITS, Mmes Michèle CARTHÉ, Ghislaine DUPUIS, Béatrice FRAITEUR et M. Jean DE HERTOOG)

*Deuxième tiret*

**Au premier sous-tiret, supprimer les mots "visant à ... de Bruxelles-Capitale".**

JUSTIFICATION

Vu les précisions apportées par l'amendement n° 8, cet amendement vise à éviter une redondance.

