

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 1998-1999

2 MAART 1999

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 toestanden waarbij
de drempelwaarden van concentratie
van giftige stoffen in de lucht
overschreden worden, en betreffende
de informatieverstrekking aan de bevolking
over de luchtkwaliteit
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
(b) (Stuk nr. A-100/1 – 95/96)

(ingedien door mevrouw Marie NAGY,
de heren Alain ADRIAENS,
Paul GALAND en
mevrouw Evelyne HUYTEBROECK) (F)

ONTWERP VAN ORDONNANTIE
betreffende de beoordeling en
de verbetering van de luchtkwaliteit
(b) (Stuk nr. A-314/1 – 98/99)

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie voor
Leefmilieu, Natuurbehoud
en Waterbeleid
door de heer Philippe SMITS (F),
mevrouw Danielle CARON (F)
en mevrouw Françoise SCHEPMANS (F)

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

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

2 MARS 1999

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
des 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
en Région de Bruxelles-Capitale
(Doc. n° A-100/1 – 95/96)

(déposée par Mme Marie NAGY,
MM. Alain ADRIAENS,
Paul GALAND et Mme
Evelyne HUYTEBROECK) (F)

PROJET D'ORDONNANCE
relative à l'évaluation et l'amélioration
de la qualité de l'air ambiant
(Doc. n° A-314/1 – 98/99)

RAPPORT

fait au nom de la Commission de
l'Environnement, de la Conservation
de la nature et de la Politique de l'eau

par M. Philippe SMITS (F),
Mmes Danielle CARON (F)
et Françoise SCHEPMANS (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie 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 heren Willem Draps, Claude Michel, Jean Demannez, mevr. Marie Nagy, de heer Paul Galand
3. Andere leden : de heren Jean-Pierre Cornelissen, Serge de Patoul, Jacques Pivin, Mohamed Daïf, Dominique Harmel, Robert Garcia, Guy Vanhengel, Emile Eloy.

Zie:

Stukken van de Raad:

A-100/1 - 95/96 : Voorstel van ordonnantie.
A-314/1 - 98/99 : Ontwerp van ordonnantie.

Ont participé aux travaux de la commission :

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, Mme Ghislaine Dupuis, Andrée Guillaume-Vanderroost, MM. Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Mme Béatrice Fraiteur, MM. Alain Adriaens, Jan Béghin, Jean De Hertog.
2. Membres suppléants : MM. Willem Draps, Claude Michel, Jean Demannez, Mme Marie Nagy, M. Paul Galand.
3. Autres membres : MM. Jean-Pierre Cornelissen, Serge de Patoul, Jacques Pivin, Mohamed Daïf, Dominique Harmel, Robert Garcia, Guy Vanhengel, Emile Eloy.

Voir:

Documents du Conseil:

A-100/1 - 95/96 : Proposition d'ordonnance.
A-314/1 - 98/99 : Projet d'ordonnance.

I. 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 toestanden waarbij
de drempelwaarden van concentratie
van giftige stoffen in de lucht
overschreden worden, en betreffende
de informatieverstrekking aan de bevolking
over de luchtkwaliteit
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingedien door mevrouw Marie NAGY,
de heren Alain ADRIAENS,
Paul GALAND en
mevrouw Evelyne HUYTEBROECK) (F)

Op 29 april 1977 wordt de heer Philippe Smits aangezwezen als rapporteur voor het voorstel van resolutie (Mevrouw Marie Nagy c.s.) waarbij de regering wordt verzocht het nodige te doen om samenwerkingsakkoorden te sluiten die tot doel hebben de vooral door het wegverkeer veroorzaakte luchtvervuiling te verminderen, nr. A-86/1 – 95/96.

De hoofdindiner van het voorstel van ordonnantie stelde toen voor om het voorstel van resolutie en het voorstel van ordonnantie tot wijziging van de wet van 28 december 1964 samen te bespreken.

De minister wijst erop dat dit niet kan omdat de twee voorstellen niet hetzelfde onderwerp hebben. Hij wil dat men niet improviseert in zo'n belangrijke wettekst. Hij heeft er geen bezwaar tegen om het voorstel van resolutie snel te bespreken.

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

Op 25 november 1997 wordt de heer Philippe Smits aangewezen als rapporteur voor het voorstel van ordonnantie A-100/1.

Op 10 februari staat het voorstel van ordonnantie A-100/1 opnieuw op de agenda.

De heer Alain Adriaens verwijst naar het probleem om het voorstel van resolutie en het voorstel van ordonnantie samen te bespreken.

I. 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
des 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
en Région de Bruxelles-Capitale

(déposée par Mme Marie NAGY,
MM. Alain ADRIAENS,
Paul GALAND et Mme
Evelyne HUYTEBROECK) (F)

Le 29 avril 1997, M. Philippe SMITS est désigné comme rapporteur pour la proposition de résolution (Mme Marie Nagy et cs) 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, n° A-86/1 – 95/96.

A cette occasion, l'auteur principal de la proposition d'ordonnance suggère que la discussion de la proposition de résolution et la discussion de la proposition d'ordonnance modifiant la loi du 28 décembre 1964 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 légistique d'une telle importance. Il signale par ailleurs qu'il n'a aucun inconvénient à avancer rapidement sur la proposition de résolution.

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

Le 25 novembre 1997, M. Philippe Smits est désigné en qualité de rapporteur pour la proposition d'ordonnance A-100/1.

Le 10 février 1998, la proposition d'ordonnance A-100/1 est de nouveau à l'ordre du jour.

M. Alain Adriaens évoque la difficulté rencontrée jusqu'à présent pour lier les débats relatifs à la proposition de résolution et à la proposition d'ordonnance.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat het voorstel van ordonnantie was ingediend vóór de Europese richtlijn werd goedgekeurd en zegt dat de onlangs goedgekeurde Europese richtlijn 96/62/EG inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit in het gewestelijk recht moet worden omgezet. Hij wijst op de verbanden tussen het voorstel van resolutie en het voorstel van ordonnantie en onderstreept dat het voorstel van ordonnantie de inhoud van het voorstel van resolutie preciseert. Daarom mogen de twee debatten inhoudelijk niet worden gescheiden.

De voorzitter meent dat de debatten inhoudelijk niet hoeven te worden opgesplitst maar dat eerst het voorstel van resolutie moet worden besproken om het debat in goede banen te leiden. Dat biedt de commissie een goed uitgangspunt om het andere punt aan te snijden waarmee men zich op het pad van de wetgeving begeeft. De voorzitter vindt het belangrijk dat men een goed uitgangspunt heeft; toch moeten de twee besprekingen worden samengevoegd.

De minister pleit voor een besprekking van de conclusies van de werkgroep van de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu inzake fiscaliteit en meent dat er stof is voor discussie. Hij onderstreept dat het de eerste assemblee zou zijn die daarover debatteert. De voorstellen zijn logisch; dat kan de besprekking doen opschieten.

De voorzitter zal overleg plegen met zijn collega van de commissie voor infrastructuur en trachten om verenigde commissies te houden tijdens een van de wekelijkse vergaderingen van leefmilieu om mevrouw Sarah Ochelen te horen in verband met het verslag van de werkgroep "auto-fiscaliteit" in het kader van het voorstel van resolutie A-86.

De heer Alain Adriaens zegt dat de indieners van het voorstel van ordonnantie bereid zijn amendementen op hun voorstel in te dienen om het af te stemmen op de Europese regelgeving die sinds de indiening van het voorstel is goedgekeurd.

Hij vraagt dat de diensten van de Raad de tekst van richtlijn 96/62/EG aan de commissieleden toezenden.

De heer Stéphane de Lobkowicz vraagt zich af of het voorstel van ordonnantie nog wel zin heeft omdat het ontwerp van richtlijn 96/62/EG op Europees niveau sedertdien is aangenomen.

De heer Alain Adriaens meent integendeel dat het voorstel des te meer verantwoord en dringend is omdat de Europese richtlijn moet worden omgezet in het gewestelijk recht.

Op 11 maart 1998 werd mevrouw Sarah Ochelen van het BIM gehoord door de commissie voor leefmilieu, in het kader van de besprekking van het voorstel van resolutie A-86 waarbij de regering wordt verzocht het nodige te doen

Tout en rappelant que la proposition d'ordonnance avait été déposée avant l'adoption de la directive européenne, le député souligne la nécessité de transposer la directive européenne 96/62/CE sur la pollution de l'air ambiant, récemment adoptée, dans le droit régional. Il évoque à ce titre les liens existants entre la proposition de résolution et la proposition d'ordonnance tout en soulignant que la proposition d'ordonnance précise le dispositif légistique de la proposition de résolution. C'est pourquoi, selon lui, il convient de ne pas séparer intellectuellement les deux débats.

Le président pense qu'il ne faut pas de séparation intellectuelle, mais qu'il convient d'organiser d'abord le débat sur la proposition de résolution pour le canaliser au mieux. Cela permettra de mettre la commission en position de force pour aborder l'autre point qui lui s'oriente vers la prise de décision législative. Le président pense qu'il est important que l'on puisse s'appuyer sur un socle ; il faut toutefois unir les deux débats.

Le ministre plaide pour un débat sur les conclusions du groupe de travail de la Conférence interministérielle de l'environnement à propos de la fiscalité et pense qu'il y a matière à débat. Il souligne que ce serait la première assemblée à en débattre. Les propositions sont conséquentes ; cela pourrait faire avancer le débat.

Le président prendra contact avec son collègue de la commission de l'infrastructure et tentera d'organiser les commissions réunies lors d'une des réunions hebdomadaires de l'environnement pour auditionner Mme Sarah Ochelen au sujet du rapport du groupe de travail « fiscalité automobile » dans le cadre de la proposition de résolution A-86.

M. Alain Adriaens signale que les auteurs de la proposition d'ordonnance sont prêts à déposer des amendements à leur proposition en fonction de la législation européenne, qui a été adoptée depuis le dépôt de la proposition.

Il souhaite que les services du Conseil transmettent le texte de la directive 96/62/CE aux membres de la commission.

M. Stéphane de Lobkowicz s'interroge sur la caducité de la proposition d'ordonnance dans la mesure où, depuis son dépôt, le projet de directive 96/62/CE a été adopté au niveau européen.

M. Alain Adriaens pense au contraire que la proposition est d'autant plus judicieuse et impérieuse que la directive européenne adoptée impose sa transposition en droit régional.

Le 11 mars 1998, Mme Sarah Ochelen de l'IBGE est auditionnée par la commission de l'environnement dans le cadre de la discussion de la proposition de résolution A-86 invitant le gouvernement à mettre en œuvre les moyens

om samenwerkingsakkoorden te sluiten die ertoe strekken de vooral door het wegverkeer veroorzaakte luchtvervuiling te verminderen, in verband met het verslag van de werkgroep "autofiscaliteit" georganiseerd door de Interministeriële Conferentie voor het Leefmilieu.

Omdat de minister verwezen heeft naar dit werk in verband met de luchtverontreiniging door het wegverkeer, wordt dit als bijlage bij het verslag gevoegd (bijlage 2).

Op 28 april 1998 wees een van de indieners van het voorstel van ordonnantie, de heer Alain Adriaens, eens te meer op het belang om het voorstel van ordonnantie inzake de strijd tegen de luchtvervuiling te bespreken, omdat er onder meer in Europa besprekingen worden gevoerd over wat er na Kyoto moet gebeuren (Zie verslag A-86/2, hoorzitting van de heer Jean-Pascal van Ypersele).

De minister antwoordde bij die gelegenheid dat hij over datzelfde onderwerp een voorontwerp van ordonnantie had uitgewerkt. Nadat hij dit voorontwerp van ordonnantie in de commissie had doorgenomen deelde hij de commissieleden mee dat hij een dringend advies aan de Raad van State had gevraagd, dat is dus binnen een maand. Realistisch gezien kan het advies van de Raad van State worden verwacht binnen drie maanden.

De heer Alain Adriaens had erop gewezen dat hij in dat geval bereid was te wachten tot de minister zijn ontwerp van ordonnantie had ingediend.

Op 9 februari 1999 heeft de commissie het voorstel van ordonnantie en het ontwerp van ordonnantie, ingediend op 28 januari 1999, besproken.

Mevrouw Marie Nagy deelt mee dat, hoewel de bespreking van het voorstel van ordonnantie reeds maanden geleden is aangevat, zij ermee instemt dat het voorstel en het ontwerp van ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit, nr. A-314/1 – 98/99, samen worden besproken. Zij verwacht dat men de tekst van het ontwerp van ordonnantie van de regering als uitgangspunt zal nemen. Toch dringt zij erop aan dat de bespreking van het voorstel van ordonnantie naar behoren in het verslag wordt opgenomen.

Ontwerp van ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit

II. Uiteenzetting van de minister

Luchtverontreiniging, een verschijnsel dat vaak de perskoppen haalt, is één van de belangrijkste bekommernissen van de bevolking. De luchtverontreiniging vormt immers een aanzienlijke milieuboelast : ten eerste zijn het de gevoeligste bevolkingsgroepen, met name de bejaarden,

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 au sujet du rapport du groupe de travail « fiscalité automobile » mis sur pied par la Conférence interministérielle de l'environnement.

Etant donné que le ministre s'est référé à ce travail qui concerne la pollution de l'air par le trafic automobile, ce document est annexé au rapport (annexe 2).

Le 28 avril 1998, un des auteurs de la proposition d'ordonnance, M. Alain Adriaens, soulignait une fois de plus l'importance de discuter de la proposition d'ordonnance relative à la lutte contre la pollution atmosphérique étant donné les discussions en cours notamment en Europe sur l'après-Kyoto (Cf. rapport A-86/2, audition de M. Jean-Pascal van Ypersele).

Le ministre avait répondu à cette occasion qu'il avait élaboré un avant-projet d'ordonnance ayant le même objet. Tout en parcourant l'avant-projet d'ordonnance en commission, il informait les commissaires qu'il avait demandé l'avis du Conseil d'Etat dans l'urgence, c'est-à-dire dans le mois. De manière réaliste, avait-il souligné, on pouvait espérer l'avis du Conseil d'Etat dans les trois mois.

M. Alain Adriaens avait signalé que, dans ce cas-là, il était prêt à attendre le dépôt du projet d'ordonnance du ministre.

Le 9 février 1999, la commission a examiné la proposition d'ordonnance et le projet d'ordonnance, déposé le 28 janvier 1999.

Mme Marie Nagy informe que malgré que la discussion de la proposition d'ordonnance soit entamée depuis de longs mois, elle accepte de joindre la discussion de la proposition et du projet d'ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, n° A-314/1 – 98/99. Elle prévoit que la discussion se basera de facto sur le texte du projet d'ordonnance du gouvernement. Elle insiste néanmoins pour que la discussion qui a eu lieu sur la proposition d'ordonnance soit reprise de manière adéquate dans le rapport.

Projet d'ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant

II. Exposé du ministre

La pollution de l'air, phénomène largement relayé par les médias, est un facteur important de préoccupation de la population. En effet, la pollution atmosphérique constitue une nuisance à plusieurs titres : primo, ses effets néfastes sur la santé touchent prioritairement les plus sensibles

kinderen, zieken, die er in hoofdzaak de nadelige gevolgen van op hun gezondheid ondervinden ; ten tweede worden het architectonisch erfgoed en de vegetatie aanzienlijk aangevallen en ten slotte is luchtverontreiniging op wereldvlak nauw verbonden met het verschijnsel van klimaatverandering.

Onlangs vroeg ik aan het peilingsinstituut Di Marso om een steekproefonderzoek te voeren over de luchtkwaliteit te Brussel. Hieruit blijkt dat 85 % van de mensen die hierop hebben gereageerd, bezorgd waren over de staat van de luchtverontreiniging in Brussel en duidelijk het wegverkeer aan de kaak stelden als zijnde het hoofdbestanddeel van die vervuilingsvorm. Opvallend is dat de pendelaars zich er meer van bewust zijn dan de Brusselaars.

Die peiling heeft ook aangetoond dat 62 % van de ondervraagde personen van mening zijn dat de luchtkwaliteit maar matig is en dat zelfs 39 % die als slecht bestempelen.

Ook al is de luchtkwaliteit niet zo onheilspellend als in andere Europese grootsteden of andere werelddelen, meer bepaald inzake frequentie en omvang van de piekperiodes, toch worden niveaus waargenomen die aan de grondslag liggen van een chronische vervuiling en ons allen bezorgd moeten maken, des te meer daar talrijke wetenschappelijke studies in verband met volksgezondheid aantonen dat er bij de gevallen op lange termijn en op de hele bevolking van vervuiling op de achtergrond evenveel, zelfs meer middelen worden genoodzaakt dan bij de strijd tegen vervuilingspieken.

De vaststelling is betrekkelijk constant : indien de concentraties van verontreinigende stoffen als lood en zwaveldioxide aanzienlijk verlaagd zijn, wordt daarentegen inzake stikstofoxides en koolstofmonoxides een statu quo waargenomen. Andere verontreinigende stoffen zien hun concentraties geleidelijk toenemen en ze liggen aan de bron van nog meer bezorgdheid. Het gaat om :

- de vluchtbare organische verbindingen zoals benzeen, dat ondermeer in benzine wordt aangetroffen,
- fijne stofdeeltjes te wijten aan het gebruik van dieselolie en stookgasolie,
- ozon, voortgebracht door de reactie van de NO_x en de VOV en fors afhankelijk van de weersomstandigheden.

Wat de emissie betreft, is het verkeer verantwoordelijk voor meer dan 75 % van de emissies van vluchtbare organische verbindingen (VOV), 77 % van de emissies van stikstofoxides (NO_x), 80 % van de emissies van koolmonoxides (CO) en 27 % van de emissies van zwaveldioxides (SO_x).

d'entre nous - enfants, personnes âgées, malades - secundo, elle dégrade le patrimoine architectural et affecte la végétation. Enfin, à un niveau planétaire, la pollution de l'air est intimement liée au phénomène de changement climatique.

Le ministre a récemment demandé à l'Institut de sondage Di Marso de mener une étude à propos de la qualité de l'air à Bruxelles. Il en ressort que 85% des réponses s'estiment préoccupés par la pollution de l'air à Bruxelles et identifient clairement la circulation routière comme étant la cause principale de celle-ci. Il est d'ailleurs frappant de voir que les navetteurs sont davantage conscients de ce fait que les Bruxellois.

Ce sondage a également montré que 62% des gens estiment que la qualité de l'air à Bruxelles est moyenne, 39% la considérant comme mauvaise.

Même si la situation de la qualité de l'air à Bruxelles n'est pas aussi dramatique que dans d'autres grandes villes en Europe ou dans le monde, en particulier en termes de fréquence et d'ampleur des épisodes de crises, on relève toutefois des niveaux de concentration constitutifs d'une pollution chronique qui doivent faire l'objet de toutes nos préoccupations. Or, cela se justifie d'autant plus que de nombreuses études scientifiques en matière de santé publique démontrent que les effets à long terme et sur l'ensemble de la population de la pollution de fond doivent requérir autant si pas davantage de moyens que la réduction des pics de pollution.

Le constat est relativement stable : si les concentrations de polluants tels que le plomb et le dioxyde de soufre ont très fortement diminué, on constate, par contre, un statut quo pour les oxydes d'azote et le monoxyde de carbone. Pour d'autres polluants, les concentrations progressent et sont donc une source de préoccupation. Il s'agit :

- des composés organiques volatils tels que le benzène présent notamment dans l'essence ;
- des particules fines, liées à l'utilisation du diesel et du gazole de chauffage ;
- ou encore de l'ozone, produit de la réaction des NO_x et des COV et fortement dépendant des conditions météorologiques.

En ce qui concerne les émissions, le trafic est responsable de plus de 75 % des émissions de composés organiques volatils (COV), de 77% des émissions d'oxyde d'azote (NO_x), de 80% des émissions de monoxydes de carbone (CO) et de 27% des émissions d'oxyde de soufre (SO_x).

Een tweede emissiefactor is het energieverbruik van de gezinnen en de tertiaire sector, die samen 38 % van de SO_x emissies, 15 % van de NO_x emissies en 4 % van de CO-emissies en meeste emissies van zware metalen, dioxinen, stofdeeltjes en polycyclische aromatische koolwaterstoffen veroorzaken.

Als rekening wordt gehouden met alle verontreinigende stoffen, blijft het wegverkeer de voornaamste emissiefactor van verontreinigende stoffen.

Uit die vaststellingen blijkt dat er een gecoördineerd en doorzichtig beleid op lange termijn moet worden opgestart teneinde elk overschrijdingsgevaar te voorkomen en de luchtkwaliteit op duurzaame wijze te verbeteren.

Het voorgelegde ontwerp van ordonnantie streeft deze doelstellingen na. De minister hoopt dat het een uitvoerige discussie zal uitlokken, zoals dit het geval was met de Franse wet op de lucht, "herdoopt tot « de Lepage-wet » naar de naam van de destijdse minister van Leefmilieu; wet die dezelfde streefdoelen koesterde en aan de bron ligt van sommige artikelen die in het ontwerp van ordonnantie staan vermeld.

**Richtlijn 96/62/EG
van de Raad van 27 september 1996
inzake de beoordeling en het beheer
van de luchtkwaliteit**

Het ontwerp van ordonnantie strekt ertoe richtlijn 96/62/EG van de Raad inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit in het Brusselse milieurecht om te zetten.

De richtlijn bepaalt het kader voor het toezicht op de luchtkwaliteit binnen de Europese Unie door grondbegin-selen vast te leggen die moeten worden uitgevoerd om :

- doelstellingen voor de luchtkwaliteit in de Europese Unie vast te stellen ;
- de luchtkwaliteit op eenvormige wijze te beoordelen ;
- de bevolking in te lichten over de luchtverontreiniging ;
- de luchtkwaliteit in stand te houden of te verbeteren.

Deze richtlijn is een kaderrichtlijn, een « moederrichtlijn », die in de toekomst moet worden aangevuld met « dochterrichtlijnen » voor elke verontreinigende stof die het voorwerp van een beoordeling uitmaakt.

De richtlijn bepaalt welke elementen in de dochterrichtlijnen moeten worden opgenomen (bijvoorbeeld de vast-

Second facteur d'émission, la consommation énergétique des logements et du secteur tertiaire réunis entraînent 38% des émissions de SO_x, 15% des émissions de NO_x, 4% des émissions de CO et la majorité des émissions de métaux lourds, de dioxines, de poussières et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques.

Tous polluants confondus, le trafic routier reste donc le principal facteur d'émission de polluants.

Face à ce constat, il apparaît nécessaire d'enclencher une politique coordonnée transversale et de long terme afin de prévenir tout risque de dépassement et d'améliorer de manière durable la qualité de l'air.

Le projet d'ordonnance en discussion poursuit ces objectifs. Le ministre espère que tout comme la loi française sur l'air (rebaptisée « loi Lepage » du nom de la ministre française de l'environnement de l'époque) qui visait les mêmes objectifs et qui a inspiré certains articles du projet d'ordonnance, celui-ci suscitera un large débat.

**La directive 96/62/CE
du 27 septembre 1996
concernant l'évaluation et la gestion
de la qualité de l'air ambiant**

Le projet d'ordonnance vise à transposer en droit bruxellois la directive 96/62 relative à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.

La directive définit le cadre de la surveillance de la qualité de l'air ambiant en établissant des principes à mettre en œuvre pour :

- fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant au sein de l'Union européenne ;
- permettre l'évaluation de la qualité de l'air d'une manière uniforme ;
- assurer l'information du public relativement à la pollution de l'air ambiant ;
- maintenir ou améliorer la qualité de l'air ambiant.

Cette directive apparaît comme une directive-cadre, une directive-mère, qui devra être complétée par des futures « directives-filles » à prendre pour chacun des polluants faisant l'objet d'une évaluation.

La directive définit l'ensemble des éléments que devront contenir les directives-filles (par exemple, la détermination

stelling van grenswaarden en alarmdrempels, en eventueel van tijdelijke overschrijdingsmarges).

De werkzaamheden van de Commissie, die als opdracht heeft de Raad voorstellen van dochterrichtlijnen voor te leggen, hebben enige vertraging opgelopen ten opzichte van het tijdschema in richtlijn 96/62.

In dit verband zou het vreemd zijn dat de Europese Commissie zichzelf veroordeelt voor het niet naleven van de planning in haar richtlijn... De Europese instellingen werken niettemin aan een eerste dochterrichtlijn betreffende de vaststelling van grenswaarden voor zwavel-dioxide, stikstofdioxide, stofdeeltjes en lood in de lucht ; vermoedelijk wordt die eerste dochterrichtlijn tegen einde maart 1999 goedgekeurd.

Een dochterrichtlijn betreffende benzeen en koolmonoxide zou hierop volgen, evenals een andere betreffende ozon. Ten slotte zal een laatste dochterrichtlijn betrekking hebben op polycyclische aromatische koolwaterstoffen, cadmium, arseen, nikel en kwikzilver.

Ofschoon in de richtlijn een omzetting in twee fases wordt voorzien, is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van oordeel dat richtlijn 96/62/EG van nu af in haar geheel omgezet moet worden.

Dit is het hoofddoel doch niet het enig doel van het ontwerp van ordonnantie dat aan de Brusselse Hoofdstedelijke Raad wordt voorgelegd.

Nadien zullen de « dochterrichtlijnen » aan de hand van regeringsbesluiten makkelijk en spoedig worden omgezet.

Het is immers zo dat het ontwerp van ordonnantie aan de regering machtigingen verleent waardoor zij in het Brussels milieurecht de verschillende normen die ter uitvoering van de « moederrichtlijn » in de « dochterrichtlijnen » genomen worden, zal kunnen omzetten.

Ontwerp van ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit

Bij wijze van inleiding moet erop worden gewezen hoe moeilijk het is de luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bestrijden, aangezien die voor een groot deel van buiten het Gewest komt en bijgevolg niet direct controleerbaar is.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zowel met de federale Staat als met de andere Gewesten samenwerkt om de luchtkwaliteit in stand te houden en te verbeteren. Deze samenwerking moet worden omgezet in samenwerkingsakkoorden. Het Gewest is van plan dergelijke akkoorden voor te stellen, maar of

de valeurs limites et de seuils d'alerte, éventuellement des marges de dépassement temporaires, ...).

Les travaux de la commission chargée de présenter au Conseil des propositions de directives-filles ont plus de deux ans de retard par rapport au planning contenu dans la directive 96/62, lequel prévoyait une première directive-fille pour le 31 décembre 1996.

A ce sujet, il serait étrange de voir la Commission européenne se condamner elle-même pour non respect du planning de sa directive... Quoiqu'il en soit, une première directive-fille relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant est actuellement en cours de discussion au sein des Institutions européennes et pourrait être adoptée avant la fin mars 1999.

Une directive relative au benzène et au monoxyde de carbone devrait suivre, de même qu'une autre relative à l'ozone. Enfin, une dernière directive-fille concernera les hydrocarbures aromatiques polycycliques, le cadmium, l'arsenic, le nickel et le mercure.

Même si la directive prévoit une transposition en deux temps, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale considère que la directive 96/62/CE doit d'ores et déjà être intégralement transposée.

C'est l'objet principal mais non unique du projet d'ordonnance soumis au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les « directives-filles » seront ensuite aisément et rapidement transposées par le biais d'arrêtés du gouvernement.

En effet, l'avant-projet d'ordonnance contient des habilitations au gouvernement qui lui permettront de transcrire en droit bruxellois les différentes normes arrêtées dans les « directives-filles » en exécution de la « directive-mère ».

Le projet d'ordonnance relatif à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant

En guise de préambule, il convient de relever la difficulté d'appréhender la problématique de la pollution de l'air en Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci provenant pour une part importante d'importations non contrôlables par la Région.

Cette remarque met bien entendu en exergue l'impérieuse nécessité pour la Région de Bruxelles-Capitale de la mise en place d'une coopération tant inter-régionale qu'avec l'Etat fédéral en vue de préserver et d'améliorer la qualité de l'air ambiant. Cette coopération devra se traduire par la conclusion d'accords de coopération, que la Région

ze er ook komen hangt niet enkel van de goede wil van het Gewest af.

Men begrijpt dus dat deze ordonnantie tot hoofddoel heeft de verontreiniging waarop het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vat heeft, te verminderen. De ordonnantie besteedt echter ook aandacht aan voornoemde samenwerking.

De verschillende beoordelingsnormen van de luchtkwaliteit

Er zijn verschillende beoordelingsnormen.

Na de doelstellingen te hebben vastgesteld, omschrijft het ontwerp van ordonnantie de verschillende begrippen die bij de beoordeling van de luchtkwaliteit zullen worden gebruikt :

- *grenswaarden* : voor de verontreinigende stoffen waarvoor een prioritaire beoordeling nodig is (opgenomen in artikel 7 van het ontwerp van ordonnantie) zullen grenswaarden worden nageleefd, d.w.z. een niveau dat binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt en dat, als het eenmaal is bereikt, niet meer mag worden overschreden, teneinde schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu te voorkomen, te verhinderen of te verminderen.

Aan de grenswaarden wordt een termijn gekoppeld waarbinnen aan deze waarden moet worden voldaan. Ze kunnen ook door tijdelijke overschrijdingsmarges worden aangevuld. De marge is het percentage van de grenswaarde waarmee deze waarde tijdelijk kan worden overschreden. Deze marge moet geleidelijk verlaagd worden om de grenswaarde binnen de gestelde termijn te bereiken ;

- *alarmdrempels* : de alarmdrempel wordt omschreven als een niveau waarboven een kortstondige blootstelling risico's voor de volksgezondheid inhoudt en bij overschrijding waarvan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering noodmaatregelen neemt. Zoals de richtlijn bepaalt, past het niet noodzakelijkerwijze om voor alle verontreinigende stoffen alarmdrempels vast te stellen. De kortstondige blootstelling aan stofdeeltjes kan bijvoorbeeld wel ongewenste effecten hebben, maar het is moeilijk een drempel vast te stellen waarboven er bijzonder zorgwekkende gevolgen zouden zijn en die een alarmdrempel zou zijn. In diezelfde logica worden de gevolgen voor de gezondheid van blootstelling aan aanneemelijke loodconcentraties in de lucht enkel in verband gebracht met een langdurige blootstelling ;

- *streefwaarden* : ozon wordt als een secundaire verontreinigende stof beschouwd ; het wordt voortgebracht door een ingewikkeld reactieproces met onder meer primaire verontreinigende stoffen zoals stikstofoxides en

de Bruxelles-Capitale entend bien proposer mais dont la conclusion ne dépend pas uniquement de son bon vouloir.

On comprendra donc que l'objectif principal de la présente ordonnance consiste à veiller à la limitation de la pollution sur laquelle la Région de Bruxelles-Capitale a une emprise même si l'aspect de coopération susmentionné n'est pas négligé.

Evaluation de la qualité de l'air ambiant

Différentes normes sont prévues pour l'évaluation.

Après avoir fixé des objectifs, le projet d'ordonnance fixe différents concepts qui serviront lors de l'évaluation de la qualité de l'air ambiant :

- des *valeurs limites* : les polluants pour lesquels l'évaluation doit prioritairement être réalisée (contenus à l'article 7 du projet d'ordonnance) se verront assigner des valeurs limites correspondant à un niveau de concentration, à respecter dans un délai fixé et à ne pas dépasser une fois atteint, fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets pour la santé humaine et l'environnement.

Les directives à venir détermineront les valeurs limites ainsi qu'un délai pour les respecter. Les directives fixeront si ces valeurs peuvent par ailleurs être assorties de marges de dépassement temporaire. La marge apparaît comme un pourcentage de la valeur limite qui peut être dépassée temporairement. Cette marge doit se réduire progressivement pour atteindre la valeur limite dans le délai imparti ;

- des *seuils d'alerte* : le seuil d'alerte est défini comme un niveau de concentration au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine et à partir duquel la Région de Bruxelles-Capitale prend immédiatement des mesures. Tout comme le prévoit la directive, il est admis qu'il n'est pas nécessairement approprié de fixer des seuils d'alerte pour tous les polluants. Ainsi, par exemple, bien qu'une exposition de courte durée aux particules soit associée à des effets indésirables, il n'y a pas de seuil qui se dégage clairement au delà duquel des effets préoccupants particuliers apparaîtraient et qui constituerait un seuil d'alerte. De la même façon, les effets sur la santé du plomb à des concentrations atmosphériques plausibles sont uniquement associés à une exposition à long terme ;

- des *valeurs cibles* : l'ozone est considéré comme un polluant secondaire, résultat d'un processus complexe de réactions impliquant des polluants primaires tels que les oxydes d'azote et les composés organiques volatils. Afin

vluchttige organische verbindingen. Teneinde rekening te houden met de speciale ontstaanswijzen van ozon, kan het nodig blijken die grenswaarden en alarmdremels aan te vullen of te vervangen door streefwaarden ; de streefwaarde is een niveau dat zoveel mogelijk binnen een gegeven periode moet worden bereikt teneinde schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu op lange termijn te vermijden.

De regering wordt ertoe gemachtigd bij besluit de normen vast te stellen die overeenstemmen met de in de dochterrichtlijnen opgenomen niveaus. Deze niveaus zullen worden vastgesteld op basis van de verschillende criteria die in de ordonnantie zijn opgesomd en kunnen worden aangepast.

Verontreinigende stoffen « onder toezicht »

Het BIM schat de luchtkwaliteit in op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In een eerste fase zullen een hele reeks verontreinigende stoffen worden beoordeeld die in artikel 7 van de ordonnantie worden vermeld. Ofschoon de richtlijn er in een eerste stadium niet toe verplicht dat toegezien wordt op de niveaus van zwavelzuuranhidride, zwaveldioxide, fijne deeltjes, lood en ozon, wordt bepaald dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eveneens wordt toegezien op benzeneconcentraties, koolmonoxides, polycyclische aromatische koolwaterstoffen, cadmium, arseen, nikkel en tenslotte kwikzilver.

Deze lijst van verontreinigende stoffen « onder toezicht » kan op voorstel van het Instituut door de regering worden aangevuld.

Kwaliteit van de beoordeling

Het volstaat niet te beoordelen, er moeten ook representatieve criteria voor de beoordeling vorhanden zijn. Bijgevolg zal de regering overeenkomstig de instructies van de dochterrichtlijnen, voor iedere verontreinigende stof criteria en technische middelen vastleggen zodat belangrijke elementen zoals de plaats van de meetstations en hun aantal,... bepaald kunnen worden.

Programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit

De richtlijn voorziet in de uitwerking van een programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit. Het BIM heeft als taak dit programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit in samenspraak met de betrokken besturen, en meer bepaald het BUV, op te maken teneinde de grenswaarden na te leven en de gevvaarlijke gevolgen van de verontreiniging te bestrijden. De ordonnantie gaat verder dan de richtlijn in zoverre dat deze een pro-

de tenir compte des mécanismes spécifiques de formation de l'ozone, il s'avère nécessaire de compléter ou de remplacer ces valeurs limites et ces seuils d'alerte par des valeurs cibles ; la valeur cible est fixée à un niveau de concentration à atteindre dans la mesure du possible sur une période fixée dans le but d'éviter les effets nocifs à long terme sur la santé humaine et l'environnement.

Le gouvernement reçoit une habilitation qui lui permettra de fixer par arrêté les normes aux niveaux qui seront prévus par les directives-filles. Ces niveaux seront fixés sur base des directives-filles en fonction de différents critères énoncés par l'ordonnance et pourront être adaptés.

Les polluants « sous surveillance »

L'IBGE évalue la qualité de l'air sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette évaluation portera dans un premier temps sur toute une série de polluants mentionnés à l'article 7 de l'ordonnance. Bien que la directive n'impose dans un premier stade que la surveillance des niveaux d'anhydride sulfureux, de dioxyde d'azote, de particules fines, de plomb et d'ozone, il est prévu que la surveillance portera également en Région de Bruxelles-Capitale sur la concentration en benzène, monoxyde de carbone, hydrocarbures polycycliques aromatiques, cadmium, arsenic, nickel, et enfin en mercure.

Cette liste de polluants « sous surveillance » pourra être complétée par le gouvernement sur proposition de l'Institut.

La qualité de l'évaluation

Il ne s'agit pas simplement d'évaluer, encore faut-il que des critères de représentativité de l'évaluation existent. Pour chaque polluant, des critères et des techniques seront donc fixées par le gouvernement conformément aux instructions contenues dans les directives-filles permettant de déterminer des éléments aussi importants que l'emplacement des stations de mesure, le nombre de celles-ci...

Le programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air

En application de la directive, l'ordonnance prévoit l'élaboration d'un programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air par l'IBGE en concertation avec les administrations concernées et particulièrement l'AED. L'ordonnance va plus loin que la directive dans le sens où celle-ci n'envisage un programme d'amélioration que pour les polluants pour lesquels la valeur limite est dépassée. Le ministre a voulu que soit élaboré un programme global et

stoffen overweegt waarvoor de grenswaarde overschreden is. De minister wou de uitwerking van een globaal en geïntegreerd programma voor alle zorgwekkend geachte verontreinigende stoffen, zelfs voor degene die niet in de richtlijn zijn opgenomen.

Verslag over de luchtkwaliteit

De beoordeling zal onder meer aanleiding geven tot het uitgeven van een verslag over de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit door het Instituut opgemaakt verslag zal een instrument zijn om de huidige luchtkwaliteit weer te geven en de verschillende acties ter verbetering van de luchtkwaliteit te beoordelen.

Teneinde een wildgroei van afzonderlijke verslagen te vermijden en de nodige coherentie en transversaliteit op het vlak van de milieu-informatie te behouden, wordt het verslag in « De Staat van het Leefmilieu » opgenomen als het hoofdstuk « Lucht ».

Coördinatiecomité en werkgroepen

Een coördinatiecomité waar verschillende gewest- en gemeentebesturen, geneesheren en politiediensten samenkomen, wordt opgericht met de taak de regering bij haar beheer van de luchtkwaliteit bij te staan door maatregelen te nemen om de grenswaarden te doen naleven en de overschrijdingen van de alarmdempels te voorkomen en te beheren.

Het coördinatiecomité heeft als taak :

- de gevolgen van de luchtverontreiniging op de gezondheid te beoordelen ;
- de aanbevelingen voorbereiden met het oog op een vermindering van die milieuoverlast en de informatieversprekking tot het publiek en de medische kringen te verbeteren ;
- de aanbevelingen voorbereiden voor de opmaak van crisplannen waardoor bij overschrijding van de alarmdempel de emissie van verontreinigende stoffen zo spoedig mogelijk teruggedrongen wordt ;
- de regering bij te staan bij de opstelling van programma's voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit.

Dit comité wordt in twee werkgroepen verdeeld die zich elk zullen toespitsen op twee probleemgebieden : « Gezondheid » en « Bronnen ». De regering stelt het comité en de werkgroepen samen.

intégré pour tous les polluants jugés préoccupants, même ceux qui ne sont pas repris dans la directive.

Le rapport sur la qualité de l'air ambiant

L'évaluation mène, entre autres choses, à la parution d'un Rapport sur la qualité de l'air ambiant dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ce rapport, établi par l'Institut constituera un outil permettant tant de prendre la mesure de la situation actuelle de la qualité de l'air que d'évaluer les diverses actions menées dans le but d'améliorer la qualité de l'air ambiant.

Afin de ne pas multiplier la parution de rapports isolés et de maintenir un niveau de cohérence et de transversalité dans la transmission d'information environnementale, le rapport est intégré à l'Etat de l'Environnement et constitue sa partie « Air ».

Le Comité de coordination et les groupes de travail

Un comité regroupant les différentes administrations régionales et communales concernées, des médecins ainsi que les forces de police est également institué en vue d'assister le gouvernement dans la prise de mesures visant à assurer le respect des valeurs limite ainsi qu'à prévenir et gérer les dépassements des seuils d'alerte.

Le comité de coordination aura notamment pour mission :

- d'évaluer les effets sur la santé des nuisances liées à la pollution de l'air ;
- de préparer des recommandations en vue de réduire ces nuisances et d'améliorer l'information du public et du milieu médical ;
- de préparer des recommandations pour l'élaboration de plans de crise permettant, en cas de dépassement d'un seuil d'alerte, de diminuer, dans les plus brefs délais, les émissions de polluants ;
- d'assister le gouvernement dans l'élaboration du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air.

Ce Comité se subdivise lui-même en deux groupes de travail amenés à spécialiser leur action au niveau des problématiques « Santé » et « Sources ». La composition du Comité et des groupes de travail sera arrêtée par le gouvernement.

Dit comité en zijn werkgroepen zijn momenteel al op informele wijze werkzaam. Ze worden nu officieel bekragtigd, terwijl hun taken nader worden bepaald.

Regeringsacties

De regering dient verschillende maatregelen te nemen.

Ten eerste, maatregelen tot uitvoering van het programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit. Deze maatregelen moeten duurzaam zijn teneinde de grenswaarden en de mogelijke streefwaarden na te leven. De aanbevelingen van de verschillende werkgroepen zullen door de regering in aanmerking worden genomen.

Vervolgens het beheer van de piekperiodes : om het hoofd te bieden aan dreigende overschrijdingen of aan overschrijdingen van een alarmdrempel, heeft de regering een « actieplan » om het risico op zich of in de tijd te beperken. Dit actieplan omvat alle maatregelen die in de gegeven toestand nodig zijn en die door de regering worden vastgelegd. Deze maatregelen worden voor advies voorgelegd aan de werkgroep Gezondheid (wanneer men de gevaren van de hoge concentraties verontreinigende stoffen voor de Gezondheid wil verminderen) en aan de werkgroep Bronnen (wanneer men de emissies aan de bron van hoge concentraties, zo spoedig mogelijk wil verminderen). Dit is de taak van de regering, maar het Coördinatiecomité zal als crisiscomité de actie van de verschillende verantwoordelijke overheden gedurende die piekperiodes coördineren.

Informatie aan de bevolking

Een efficiënte milieubescherming is onmogelijk zonder informatie door te geven. Milieuverzorg moet doorzichtig zijn. Dit beginsel werd reeds opgenomen in de Brusselse wetgeving : de ordonnantie van 29 augustus 1991 over de toegang tot informatie betreffende het leefmilieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot omzetting van richtlijn 90/313/EEG van 7 juni 1990 verleent een uitgebreide toegang tot informatie inzake leefmilieu. Die toegang houdt wel in dat de burger stappen doet om toegang te krijgen tot deze informatie.

Wanneer de grenswaarden en alarmdrempels worden bereikt, a fortiori wanneer ze worden overschreden, dient de overheid actiever op te treden : die informatie heeft dan betrekking op toestanden waarbij leefmilieu en volksgezondheid direct worden aangetast. Men weet dat de bevolking niet steeds bereid is om stappen te ondernemen en toegang te hebben tot deze informatie : het duurt te lang en de procedure is ingewikkeld.

Ce comité et ses groupes de travail fonctionnent d'ores et déjà de manière informelle. Ils sont ici officialisés et leurs missions précisées.

Les actions du gouvernement

Le gouvernement est chargé de prendre différents types de mesures.

Tout d'abord, des mesures visant à la mise en œuvre du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air. Ces mesures s'inscrivent dans une optique à long terme dans le but de respecter les valeurs limites et les éventuelles valeurs cibles. Le gouvernement bénéficiera des recommandations des différents groupes de travail.

Ensuite, la gestion des épisodes de crise : pour faire face au risque de dépassement ou en cas de dépassement d'un seuil d'alerte, le gouvernement arrête des mesures temporaires regroupées en un « plan d'action » destiné à limiter le risque de dépassement ou à en limiter la durée. Ce plan d'action regroupe en fait toutes les mesures nécessaires par les situations de crise. Ces mesures bénéficient des avis du groupe de travail Santé (lorsque la mesure vise à réduire les effets des concentrations élevées de polluants sur la Santé) ainsi que des avis du groupe de travail Sources (lorsque la mesure vise à diminuer dans les plus brefs délais les émissions qui sont à la base des concentrations élevées). Le gouvernement arrête une fois pour toute ces mesures, mais c'est le Comité de coordination, institué en comité de crise qui coordonne l'action des différents pouvoirs publics responsables lors de ces épisodes.

Objectif d'information de la population

On ne saurait trop réaffirmer le fait qu'une protection efficace de l'environnement passe par l'accès à l'information. La transparence qui doit régner en matière environnementale a déjà été traduite en droit bruxellois : l'ordonnance du 29 août 1991 sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale, qui transposait la directive 90/313/CEE du 7 juin 1990, permet déjà un accès très large à l'information en matière environnementale. Cependant, cet accès suppose toujours une démarche active du citoyen en quête d'informations.

En matière de valeurs limites et de seuils d'alerte, a fortiori d'un dépassement de ces normes, une démarche plus active des pouvoirs publics est nécessaire : les informations dont question se rapportent à des situations susceptibles d'affecter l'environnement et la santé du public de manière directe et le public n'est d'ailleurs pas toujours prêt à accomplir les démarches lui permettant d'avoir accès aux informations en raison tant de la procédure que de la durée qu'elle implique.

Deze ordonnantie geeft dus concrete vorm aan het begrip actieve bekendmaking inzake luchtverontreiniging. De informatie wordt direct aan de bevolking gegeven en moet dus niet worden opgevraagd.

Continue informatie aan de bevolking

De bevolking moet zich dus gemakkelijk kunnen informeren over de kwaliteit van de lucht die ze inademt. Daarom voorziet men in de continue verspreiding van een Bulletin : elke dag wordt de toestand van de luchtverontreiniging kort weergegeven : de luchtkwaliteit wordt beschreven met woorden die iedereen kan begrijpen : de luchtkwaliteit wordt bijvoorbeeld als « goed », « matig », « slecht » gekenmerkt.

De regering zal de verspreidingsmiddelen van dit Bulletin vastleggen. Men denkt in de eerste plaats aan een groen nummer dat met een antwoordapparaat verbonden is. Men denkt ook aan andere communicatiemiddelen, zoals internet of teletekst en zelfs de pollumeters, een soort openbaar interactief aanplakkingsbericht.

Fase van aanvullende informatie aan de bevolking

Tijdens bepaalde pieken van verontreiniging moet de informatie aan de bevolking aangepast en meer gedetailleerd zijn. Deze bijzondere fase van informatie begint :

1° bij overschrijding van een informatiedrempel : voor sommige veronreinigende stoffen zal de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, op voorstel van het Instituut, een informatiedrempel vastleggen. Deze drempel, die enkel gebruikt wordt om de bevolking te informeren, ligt iets lager dan de alarmdrempel. Dankzij deze strengere drempel kan men vooruitlopen op de overschrijding van de alarmdrempel en zo nuttige raad geven aan gevoelige personen en aan de verantwoordelijken voor de emissiebronnen van verontreinigende stoffen ;

2° bij overschrijding van een alarmdrempel voor verontreinigende stoffen waarvoor geen informatiedrempel is vastgesteld.

Wanneer de aanvullende informatiefase begint te lopen, wordt het publiek ingelicht via persmededelingen en het continue Bulletin, dat steeds wordt aangepast aan de situatie. De informatie die de regering krijgt van het comité van toezicht, wordt natuurlijk niet verwaarloosd.

Het ontwerp van ordonnantie bepaalt ook dat er bij die maatregelen nog andere kunnen komen bij overschrijding

L'ordonnance formalise un concept de publicité active en matière de pollution de l'air ambiant. L'information est diffusée vers le public et non demandée par celui-ci.

L'information continue de la population

La nécessité pour la population de pouvoir s'informer aisément de la qualité de l'air qu'elle respire n'est plus à démontrer. Voilà pourquoi la diffusion continue d'un Bulletin est prévue. Le contenu de ce Bulletin sera arrêté par le gouvernement : il s'agira ici de synthétiser chaque jour la situation de la pollution atmosphérique et de caractériser la qualité de l'air ambiant suivant des concepts « grand public » ; ainsi par exemple, la qualité de l'air sera-t-elle qualifiée de « bonne », « médiocre »...

Les moyens de diffusion de ce bulletin seront arrêtés par le gouvernement. En premier lieu, on pense à la mise en place d'un numéro vert auquel sera attaché un répondeur téléphonique. D'autres modes, tels la diffusion sur internet, le teletexte, voire des bornes interactives ou des panneaux d'affichage publics (type Pollumètre) sont bien entendu envisageables.

La phase d'information complémentaire de la population

Durant certains épisodes de pollution, l'information au public se doit d'être adaptée et d'être plus élaborée. La phase d'information particulière se déclenche :

1° en cas de dépassement d'un seuil de pré-alerte : certains polluants à déterminer par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sur proposition de l'Institut se verront attribuer un seuil de pré-alerte. Ce seuil qui ne sert que dans le cadre de l'information au public est fixé à un niveau inférieur au seuil d'alerte. Un tel seuil, plus strict, permet d'anticiper le dépassement du seuil d'alerte et de prodiguer les conseils nécessaires à la fois aux personnes sensibles et aux responsables des sources d'émission de polluants afin d'éviter autant que possible d'atteindre les seuils d'alerte ;

2° en cas de dépassement d'un seuil d'alerte pour les polluants ne se voyant pas attribuer de seuil de pré-alerte.

Lorsque la phase d'information complémentaire doit être enclenchée, l'information au public sera assurée par le moyen de communiqués de presse ainsi que par l'actualisation renforcée et répétée du Bulletin continu et ce sans préjudice d'autre forme d'information que le comité de coordination proposerait au gouvernement.

Le projet d'ordonnance prévoit que le dispositif soit encore renforcé en cas de dépassement du seuil d'alerte par

van de alarmdrempel : verplichte berichten in de geschreven pers en via de audio-visuele media.

Diverse bepalingen

Teneinde de luchtverontreiniging veroorzaakt door het wegverkeer, de voornaamste vervuylingsbron in het Brusselse, prioritair te verminderen, worden reeds een reeks maatregelen in de ordonnantie opgenomen. Deze maatregelen vormen een eerste stap en zullen in het kader van het programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit aangevuld moeten worden.

Het betreft de volgende maatregelen :

- het opstellen en tenuitvoerleggen van een bedrijfsvervoerplan door de publiek- en privaatrechtelijke instellingen die meer dan 200 personen tewerkstellen. Er zij op gewezen dat het vervoerplan ertoe strekt de verplaatsingen van personen te verbeteren, aan te zetten tot het gebruik van het openbaar vervoer en van zuinige en milieuvriendelijke vervoermiddelen;
- teneinde de gewestoverheden en de overheidsdiensten die onder hun bevoegdheid ressorteren verantwoordelijk te maken, worden ze verplicht hun wagenpark minstens bij elke onderhoudsbeurt te laten controleren voor de uitlaatgassen;
- de verplichting voor de gewestoverheden en overheidsdiensten die over een wagenpark met meer dan 50 voertuigen beschikken om binnen 5 jaar een percentage van op zijn minst 20 % van voertuigen te halen die milieuvriendelijke technologieën gebruiken (voor de MIVB wordt dit percentage tot 5 % beperkt) Deze technologieën zal de regering later bepalen ; er wordt vooral gedacht aan elektrische voertuigen, voertuigen met aardgas, vloeibaar oliegas, of hybride voertuigen.

Gezien het belang van deze verplichtingen en om de begeleiding te waarborgen bij de invoering van deze verplichtingen, treden de artikelen in verband met de vervoerplannen en de invoering van schone voertuigen in het wagenpark van de overheden in werking op de datum die de regering bepaalt.

Wat de invoering van schone voertuigen voor het openbaar vervoer betreft in Brussel, zal de uitgestelde inwerkingtreding het daarenboven ook mogelijk maken dat de lasten die voor rekening van de MIVB zijn, uitgesteld worden tot er een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten wordt gesloten strekkend tot de onderwerping van alle openbare vervoermaatschappijen die door het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijden, aan hetzelfde aantal schone voertuigen, om te voor-

des annonces obligatoires dans la presse écrite et par le biais des médias audiovisuels.

Dispositions originales

Afin de réduire prioritairement la pollution de l'air liée au trafic automobile, principale source d'émission de polluants à Bruxelles, une série de mesures sont d'ores et déjà prévues dans l'ordonnance. Ces mesures constituent une première étape et devront être complétées dans le cadre du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air.

Ces mesures sont les suivantes :

- L'obligation, pour les organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes au même endroit, de mettre en place des plans de déplacements d'entreprise. Pour rappel, le plan de déplacements vise à améliorer les déplacements des personnes, en encourageant l'utilisation des moyens de transport en commun et des moyens de déplacement économiques, moins polluants.
- L'obligation, pour les pouvoirs publics régionaux et communaux, de procéder régulièrement, et au moins à l'occasion de chaque entretien, au contrôle des gaz d'échappement des véhicules de leur flotte.
- L'obligation, pour ces mêmes pouvoirs publics gérant une flotte de plus de cinquante véhicules, d'atteindre, dans un délai de cinq ans, un pourcentage d'au moins 20 % de véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement (pour la STIB, le pourcentage est limité à 5 %). Ces technologies seront définies ultérieurement par le gouvernement mais il est évident qu'on pense ici aux véhicules électriques, gaz naturel, LPG, ou encore hybrides.

Au vu de l'importance des obligations qu'ils contiennent et afin d'assurer l'accompagnement de l'introduction de ces obligations, l'entrée en vigueur des articles relatifs aux plans de déplacement et à l'intégration de véhicules propres aux flottes des pouvoirs publics aura lieu à une date fixée par le gouvernement.

En ce qui concerne l'intégration de véhicules propres pour les transports publics bruxellois, l'entrée en vigueur différée devrait, en outre, permettre de reporter dans le temps les charges qui pèsent sur la STIB jusqu'à la conclusion d'un accord de coopération avec les autres Régions visant à la soumission de l'ensemble des sociétés de transport public opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale aux mêmes quotas de véhicules propres, ce, afin d'éviter que des obligations pesant unique-

komen dat er enkel verplichtingen aan de MIVB worden opgelegd die aanleiding zouden kunnen geven tot competitievalsing.

Noodzaak om de ordonnantie aan te vullen met samenwerkingsakkoorden

Zoals in de aanhef vermeld, is het belangrijk dat de Gewesten en de federale Staat onderling samenwerkingsakkoorden sluiten om de doelstellingen te bereiken die in de richtlijn opgesomd zijn en in de ordonnantie overgenomen zijn.

Voornoemde akkoorden zouden onder meer betrekking moeten hebben op :

- gecoördineerde en gezamenlijke maatregelen ter vermindering van de emissiebronnen van verontreinigende stoffen, met name van verontreinigende stoffen in verband met het wegverkeer ;
- onderhandelingen met de federale Staat over fiscale maatregelen of productnormen ter bevordering van de doelstellingen van deze ordonnantie ;
- de coördinatie van de informatie en de verslagen die overeenkomstig richtlijn 96/62 aan de Europese Commissie moeten worden overgemaakt ;
- de vaststelling van een minimumpercentage milieuvriendelijke voertuigen dat van toepassing is op de wagenparken van alle openbare vervoermaatschappijen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkzaam zijn.

Deze ordonnantie heeft tot doel een grondslag te verlenen aan een Brusselse regelgeving inzake lucht. Aangezien de ordonnantie de wet van 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging zal opheffen, draagt ze bij tot de vervanging van de voorafgaande federale wetgevingen die door Brusselse verordeningen (er zij op gewezen dat de artikelen 6 tot 9 van voornoemde wet opgeheven worden door de ordonnantie « Milieustrafrecht » terwijl de andere artikelen door deze ordonnantie worden opgeheven). De besluiten die genomen zijn op grond van de wet vinden een nieuwe wettelijke grondslag in deze ordonnantie en de komende regelingen inzake bescherming van de luchtkwaliteit zullen eveneens op de ordonnantie staven.

Amendementen van de regering

Er zouden leemtes overblijven indien de minister de amendementen niet vermeldde die hij namens de regering van plan is neer te leggen.

Enerzijds zal hij een amendement voorstellen waardoor het artikel betreffende de vervoerplannen herformuleerd

ment sur la STIB n'induisent des distorsions de concurrence.

Nécessité de compléter l'ordonnance par des accords de coopération

Comme cela a été rappelé en préambule, la conclusion d'accords de coopération entre les Régions et l'Etat fédéral sera une nécessité pour parvenir à répondre aux objectifs énoncés par la directive et repris par l'ordonnance.

Ces accords devraient porter, par exemple :

- sur la prise de mesures coordonnées et concertées de réduction des sources d'émission de polluants, notamment dans le domaine des polluants liés au trafic routier ;
- sur la négociation avec l'Etat fédéral de mesures fiscales ou de normes de produit permettant de favoriser les objectifs de la présente ordonnance ;
- sur la coordination en matière de transmission d'information et de rapport à la Commission européenne, conformément à la directive européenne 96/62 ;
- et enfin comme le ministre l'a mentionné plus haut, sur la fixation d'un quota de véhicules propres applicables à toutes les flottes de sociétés de transport public opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette ordonnance a pour vocation de donner un fondement à une réglementation bruxelloise en matière d'« air ». En portant abrogation de la loi de 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique, elle concourt au remplacement des législations fédérales qui préexistaient par des réglementations bruxelloises (pour rappel, les articles 6 à 9 de cette loi seront abrogés par l'ordonnance « Police de l'Environnement », les autres articles étant abrogés par la présente ordonnance). Les arrêtés pris sur base de la loi trouvent un nouveau fondement légal dans cette ordonnance et les futures réglementations en matière de protection de la qualité de l'air pourront également s'appuyer sur l'ordonnance.

Amendements du Gouvernement

Enfin, le ministre ne serait pas complet s'il ne mentionnait pas les amendements qu'il compte déposer au nom du gouvernement.

D'une part, il proposera un amendement reformulant l'article relatif aux plans de déplacements notamment pour

wordt om verschillende instellingen die naast elkaar zijn gevestigd de mogelijkheid te bieden om een enkel gemeenschappelijk vervoerplan ten uitvoer te leggen. Door dit amendement kunnen de lasten worden verlicht die voortvloeien uit de opmaak van een dergelijk plan gezien meerdere instellingen samen zullen ophoesten.

Aangezien daarenboven dat de ontworpen ordonnantie (meer bepaald artikel 13) wettelijk ten grondslag ligt van de besluiten genomen op grond van de wet van 1964, is het aangewezen dat een bepaling van deze ordonnantie in strafmaatregelen voorziet waarmee de inbreuken op deze besluiten bestraft worden. Dit maakt het voorwerp uit van een tweede amendement waarbij eveneens de inbeschuldigingsstelling en de straffen worden voorzien op de inbreuken op het actieplan dat de regering krachtens de artikelen 14 en 15 vastlegt en dat tijdelijke maatregelen omvat om de piekperiodes te beperken of te voorkomen (bijvoorbeeld de beperking van het wagenverkeer....). De straffen waarin het amendement voorziet, zijn zowel op het vlak van de geldboetes als inzake gevangenisstraf gebaseerd op die in artikel 10 van de wet op de bestrijding van de luchtverontreiniging van 1964. Dit nutteloos geworden artikel kan dus eveneens worden opgeheven.

Besluit

De bestaande bepalingen worden bij wijze van deze ordonnantie aanzienlijk versterkt ; ook zou ze op de vooravond van een nieuwe legislatuur de weg moeten voorbereiden om een uitvoerige discussie uit te lokken over de middelen die men stroomopwaarts zou moeten aanwenden, met name in hoofdzaak inzake mobiliteit, om de luchtkwaliteit in Brussel op duurzame wijze te kunnen verbeteren.

III. Algemene bespreking

De heer Alain Adriaens heeft een vraag over de regeling van de werkzaamheden.

De heer Alain Adriaens stelt vast dat het ontwerp gewijzigd is in vergelijking met het voorontwerp. De samenwerkingsakkoorden, waarvan aanvankelijk sprake was in artikel 23, zijn in het ontwerp weggevallen na het advies van de Raad van State. De volksvertegenwoordiger besluit daaruit dat men dringend de besprekking van het voorstel van resolutie (A-86/1), dat zijn fractie ingediend heeft, moet voortzetten. De minister wou antwoorden op de vragen die in het voorstel van resolutie zijn gesteld, maar de Raad van State heeft hem een halt toegeeroepen.

donner la possibilité à plusieurs organismes qui seraient implantés à proximité les uns des autres de mettre en place un plan de déplacements unique et commun. Cet amendement permettra d'alléger les charges résultant de l'établissement d'un tel plan puisqu'elles se répartiront sur plusieurs organismes.

En outre, l'ordonnance en projet (plus précisément l'article 13) constituant la nouvelle base légale des arrêtés qui avaient été pris sur base de la loi de 1964, il convient qu'une disposition de la présente ordonnance prévoie les sanctions pénales dont sont punies les infractions à ces arrêtés. Ce sera l'objet d'un second amendement qui prévoira également l'incrimination et les peines aux infractions au plan d'action que le gouvernement arrête en vertu des articles 14 et 15 et qui comporte des mesures temporaires mises en œuvre pour limiter ou éviter des épisodes de crises (par exemple, la limitation de la circulation automobile...). Les peines prévues dans l'amendement sont calquées tant au niveau des amendes qu'au niveau de l'emprisonnement sur celles qui existaient à l'article 10 de la loi sur la pollution atmosphérique de 1964. Cet article devenu inutile peut donc être abrogé également.

Conclusion

Cette ordonnance renforce de manière significative le dispositif existant et devrait permettre de susciter, à l'aube d'une nouvelle législature, un large débat sur les moyens à mettre en œuvre en amont, c'est-à-dire essentiellement dans le domaine de la mobilité, pour améliorer, de manière durable, la qualité de l'air à Bruxelles.

III. Discussion générale

M. Alain Adriaens souhaite poser une question relative à l'organisation des travaux.

M. Alain Adriaens constate qu'il y a des modifications dans le projet par rapport à l'avant-projet. Les accords de coopération, qui étaient initialement prévus à l'article 23, ont été omis dans le projet après avis du Conseil d'Etat. Le député en conclut qu'il est dès lors urgent de poursuivre la discussion de la proposition de résolution (A-86/1) déposée par son groupe. Le ministre avait souhaité répondre aux demandes formulées dans la proposition de résolution, mais il a été arrêté dans son initiative par le Conseil d'Etat.

De voorzitter herinnert eraan dat de besprekking van het voorstel van resolutie voortgezet zal worden na het ontwerp dat op dat ogenblik besproken wordt ; de twee vormen een geheel.

De heer Alain Adriaens verklaart dat het zijn fractie verheugt dat de regering een ontwerp van ordonnantie betreffende de luchtvervuiling indient. In juli 1996 heeft zijn fractie zich geïnspireerd op een ontwerp van Europese richtlijn waaraan toen de laatste hand gelegd werd, en heeft daarover een voorstel van ordonnantie ingediend.

Vandaag sluit de regering zich bij hun voorstel aan en, aangezien zij van dezelfde Europese richtlijn uitgaat, in de uiteindelijke vorm, is het dan ook logisch dat het ontwerp vergelijkbaar is met het voorstel. Er zijn drie krachtlijnen :

1. definitie van de te bewaken vervuilende stoffen, beschrijving van de wijze waarop die bewaking gebeurt, en vaststelling van de verschillende drempels die maatregelen vergen ;
2. opstellen van een programma voor een structurele verbetering van de kwaliteit van de lucht, met andere woorden het uitstippelen van een transversaal beleid dat de verspreiding van vervuilende stoffen in de lucht zoveel mogelijk voorkomt ;
3. het verstrekken van informatie aan de bevolking, zowel om ze te waarschuwen in geval van sterke verontreiniging, als om ze te betrekken bij de noodzakelijke veranderingen door middel van bewustmakingscampagnes.

De opbouw van het ontwerp is verschillend van die van voorstel A-100/1, maar het gaat natuurlijk wel om dezelfde doelstellingen. De definitie van de respectieve taken van de actoren die moeten bijdragen tot de verbetering van de luchtkwaliteit, is soms vaag. De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy zullen dan ook enkele amendementen indienen. De Ecolo-fractie waardeert dat de regering het advies van comités van deskundigen wil inwinnen, maar betreurt dat er te veel van die adviescomités bestaan. De Ecolo-fractie stelt dan ook voor dat de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als coördinator van de adviesverlening over milieukwesties zou optreden. Dit zou overigens zijn taak moeten zijn.

De heer Alain Adriaens feliciteert de regering voor hoofdstuk V, diverse maatregelen, waar zij zeer interessante begrippen invoert, zoals het vervoerplan voor bedrijven, de regelmatige controle van de uitlaatgassen van de wagens of nog de geleidelijke vervanging van het wagenpark dat voor een klein deel van het Gewest afhangt met de bedoeling meer «schone» wagens in te zetten.

De minister zal wellicht niet verbaasd zijn dat de Ecolo-fractie deze initiatieven soms te bescheiden vindt en dat

Le président rappelle qu'il est prévu de poursuivre la discussion de la proposition de résolution après le projet actuellement en discussion ; les deux forment un tout.

M. Alain Adriaens signale que son groupe ne peut que se réjouir de voir le gouvernement proposer un projet d'ordonnance relatif à la pollution atmosphérique. C'est en juillet 1996 que son groupe, s'inspirant du projet de directive européenne alors en cours de finalisation, avait déposé une proposition d'ordonnance sur le sujet.

Aujourd'hui, le gouvernement rejoue leur proposition et, puisqu'il se base sur la même directive européenne, dans sa version finalisée, il est logique que le projet propose une approche analogue à la proposition, avec trois axes essentiels :

1. définition des polluants atmosphériques à surveiller, description des méthodes de surveillance et fixation des différents seuils qui nécessitent la prise de mesures ;
2. élaboration d'un programme d'amélioration structurelle de l'air, c'est-à-dire développement d'une politique transversale qui prévienne autant que possible la dispersion de polluants dans l'air ambiant ;
3. information de la population, aussi bien pour l'alerter lors de pics de pollution que pour l'associer aux changements nécessaires grâce à sa sensibilisation.

La structuration du projet est différente de celui de la proposition A-100/1 mais il couvre d'évidence les mêmes objectifs. La définition des rôles respectifs des différents intervenants qui doivent participer à l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air ambiant est parfois un peu confuse et justifiera de la part de M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy du dépôt de quelques amendements. Ainsi, si le groupe Ecolo apprécie que le gouvernement veuille s'entourer de l'avis de comité d'experts, il regrette un peu la multiplication désordonnée de ces comités d'avis et il suggère de donner au Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale le rôle de coordinateur qui devrait être le sien en matière d'avis sur les questions environnementales.

M. Alain Adriaens se doit de féliciter le gouvernement pour le chapitre V, dispositions diverses, où il introduit des notions très intéressantes, telles que celles de plan de déplacements d'entreprises, le contrôle régulier de la bonne carburation des véhicules ou la transformation progressive des flottes de véhicules dépendant peu ou prou de la Région pour y incorporer des véhicules « propres ».

Par contre, le ministre ne sera sans doute pas surpris du fait que le groupe Ecolo juge que ces initiatives sont par-

daarbij zoveel voorzorgen genomen kunnen worden dat die initiatieven al snel inefficiënt worden. De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy zullen enkele amendementen indienen om de doelstellingen van het ontwerp uitvoerbaar te maken, zonder daarbij evenwel de economische actoren verplichtingen op te leggen die zij moeilijk zouden kunnen aanvaarden.

De Ecolo-fractie stelt ook vast dat men het verkeer niet als voornaamste bron van luchtvervuiling in het Hoofdstedelijk Gewest wil aanmerken. Nochtans weten alle volksvertegenwoordigers dat het wegverkeer in een stedelijk gebied, zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, verantwoordelijk is voor ongeveer 60 tot 70% van de schadelijke emissies, met pieken tot 90% voor bepaalde zeer schadelijke vervuilende stoffen. De Ecolo-fractie wil de jacht niet openen op de autobestuurder, maar vraagt dat men de echte oorzaken van de problemen in de wettekst niet uit de weg zou gaan en via dit ontwerp van ordonnantie oplossingen tracht te vinden. De Ecolo-fractie zal de tekst in die zin amenderen, zonder precieze cijfers voor te stellen die sommigen lijken af te schrikken.

De Ecolo-fractie vindt dat sommigen logischer zouden moeten zijn. Het is weinig geloofwaardig een pleidooi voor het leefmilieu te houden, maar alle maatregelen af te wijzen die tot doel hebben de verkeersoverlast te beperken. De fractie onderstreept dat heel wat activiteiten zonder vervoer via de weg onmogelijk zijn, maar anderzijds stelt zij ook vast dat een niet rationeel gebruik van de privé-wagen tot gevolg heeft dat de kwaliteit van de lucht in de stad sterk achteruitgaat en dat economisch en sociaal noodzakelijke verplaatsingen onmogelijk worden omdat de verkeersopstoppen steeds talrijker en erger worden.

De Ecolo-fractie is tot slot tevreden dat de verantwoordelijke economische actoren haar analyse bijtreden en het overstappen naar andere vervoerwijzen aanmoedigen opdat de nuttige verplaatsingen via de weg niet langer verstoord zouden worden door nutteloze verplaatsingen. Dit doel dat hand in hand gaat met de bescherming van de gezondheid moet in de tekst van het ontwerp van ordonnantie ingeschreven worden en zou niemand mogen afschrikken.

De Ecolo-fractie hoopt dat de besprekingen in de commissie in een open en positieve sfeer zullen verlopen. De fractie hoopt op een constructieve geest wanneer zij enkele verbeteringen in het ontwerp van ordonnantie dat besproken wordt, zal indienen.

fois très, trop timides et qu'elles s'entourent de tant de précautions dérogatoires qu'elles en deviendraient vite inefficaces. M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy introduiront quelques amendements qui ont pour but de rendre les objectifs poursuivis dans le projet plus opératoires, sans toutefois imposer aux acteurs économiques des contraintes qu'ils auraient peine à accepter.

Le groupe Ecolo doit aussi constater un évitement assez systématique de la mise en cause du trafic routier en tant que source principale de la pollution de l'air en Région bruxelloise. Pourtant, tous les députés savent que dans une zone urbaine, comme la Région de Bruxelles-Capitale, le trafic routier est responsable d'environ 60 à 70% des émissions nocives, avec parfois des pointes à 90% pour certains polluants particulièrement nocifs. Sans traquer l'automobiliste, le groupe Ecolo souhaiterait que le texte légal appelle un chat un chat et mette le doigt sur une cause fondamentale du problème qu'on cherche à résoudre à travers ce projet d'ordonnance pour en tracer des pistes de solution. Le groupe Ecolo amendera aussi le texte en ce sens, sans introduire de chiffres précis qui semblent faire peur à d'aucuns.

Le groupe Ecolo considère que certains devraient être plus cohérents. Il est peu crédible de tenir un discours pro-environnemental mais de refuser toute mesure qui auraient pour but de limiter les excès du trafic routier. Et de souligner qu'il est de multiples activités qui sont impossibles sans véhicules routiers. Ce que le groupe Ecolo constate toutefois, c'est une utilisation non rationnelle des transports routiers individuels, ce qui a pour conséquence d'altérer gravement la qualité de l'air urbain mais aussi d'engluer les déplacements économiquement et socialement nécessaires dans des embouteillages de plus en plus fréquents et de plus en plus longs.

Enfin, le groupe Ecolo constate avec plaisir que des acteurs économiques responsables rejoignent son analyse et préconisent des transferts modaux afin que les déplacements routiers utiles ne soient plus entravés par ceux qui ne le sont pas. Incrire dans le texte du projet d'ordonnance la convergence de cet objectif avec celui de la protection de la santé ne devrait effrayer personne.

Le groupe Ecolo espère que les discussions en commission seront ouvertes et positives, dans l'esprit constructif qui l'anime en proposant quelques améliorations au projet d'ordonnance en discussion.

IV. Artikelsgewijze bespreking

HOOFDSTUK 1 Algemene beginselen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

Stemming

Het artikel wordt bij eenparigheid aangenomen (10 stemmen).

Artikel 2 Definities

Zoals de heer Alain Adriaens het tijdens de algemene besprekking gesteld heeft, vindt zijn fractie dat de voorname actoren van dit ontwerp van ordonnantie uit de regering, het BIM, het coördinatiecomité en zijn werkgroepen bestaan. Volgens de Ecolo-fractie heeft men de Raad voor het Leefmilieu vergeten.

Amendement nr. 5, dat ertoe strekt een punt *4bis* in te voegen luidend : « de Raad voor het Leefmilieu : de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgericht bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 15 maart 1990 », wordt verantwoord door daarmee samenhangende amendementen onder andere op artikel 11.

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy hebben ook een amendement nr. 4 ingediend dat ertoe strekt aan het slot van punt 5 de volgende woorden toe te voegen :

« en die onder meer schadelijk kunnen zijn voor de biologische hulpbronnen en de ecosystemen, de klimaatveranderingen kunnen beïnvloeden, de materiële goederen kunnen aantasten en buitensporige geurhinder kunnen veroorzaken. »

De begrippen « verontreinigende stof » en « leefmilieu » moeten gepreciseerd worden.

De heer Alain Adriaens onderstreept dat het amendement het werkgebied van de Brusselse overheid in de strijd tegen de luchtverontreiniging en voor de verbetering van de luchtkwaliteit uitbreidt.

De minister heeft geen bezwaar tegen amendement nr. 4, dat het gamma van mogelijke initiatieven in het kader van het structurele actieprogramma uitbreidt.

IV. Discussion des articles

CHAPITRE 1^{er} Principes généraux

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (10 voix).

Article 2 Définitions

Comme M. Alain Adriaens l'a rappelé dans la discussion générale, son groupe estime que les principaux acteurs du présent projet d'ordonnance sont le gouvernement, l'IBGE et le Comité de coordination et ses groupes de travail. Selon le groupe Ecolo, le Conseil de l'environnement a été oublié.

L'amendement n° 5, qui vise à ajouter un point *4bis*, rédigé comme suit : « le Conseil de l'environnement : le Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale créé par l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mars 1990 » est justifié par des amendements subséquents entre autres à l'article 11.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont également déposé un amendement n° 4, visant à ajouter à la fin du point 5 :

« et notamment de nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, d'influer sur les changements climatiques, de détériorer les biens matériels et de provoquer des nuisances olfactives excessives ».

Il s'agit de préciser les notions de « polluant » et d'« environnement ».

M. Alain Adriaens souligne que l'amendement proposé élargit le champ d'intervention des autorités bruxelloises dans leur lutte contre la pollution atmosphérique et pour la qualité de l'air.

Le ministre n'a aucun problème à accepter l'amendement n° 4, qui élargit le spectre d'actions possibles dans le cadre du programme d'action structurelle.

Amendement nr. 5 doet problemen rijzen. Volgens de minister vergist de volksvertegenwoordiger zich wanneer hij de Raad voor het Leefmilieu een opdracht wil toevertrouwen die de zijne niet is.

De heer Alain Adriaens wenst dat het Coördinatiecomité in de Raad voor het Leefmilieu opgenomen wordt. Het crisiscomité bestaat al officieus en is samengesteld uit de burgemeesters, de rijkswacht (verkeersregeling), de burgerbescherming, vertegenwoordigers uit kringen van de gezondheidszorg en specialisten van de drie Brusselse universitaire ziekenhuizen.

De minister wijst erop dat men een coördinatiecomité, dat operationele opdrachten heeft, niet mag verwarren met adviescomités, die de politici moeten bijstaan. Hij herinnert eraan dat de Raad voor het Leefmilieu bestaat uit vertegenwoordigers van de economische kringen, van de vakbonden en van de verenigingen. Deze raad moet algemene adviezen verstrekken, en geen bijzondere en uitermate technische adviezen.

De minister is evenwel niet gekant tegen het nieuwe amendement, dat wil dat één vertegenwoordiger van de Raad voor het Leefmilieu en één vertegenwoordiger van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het Coördinatiecomité zitting hebben.

Hij herhaalt dat het Coördinatiecomité niet efficiënt zou zijn als het crisiscomité zou bestaan uit all-rounders op het vlak van milieuzorg én uit specialisten.

De heer Alain Adriaens zegt dat zijn amendement de Raad voor het Leefmilieu niet wil omvormen tot een groep van specialisten die adviezen uitbrengen, maar dit Coördinatiecomité onder de vleugels van de Raad voor het Leefmilieu wil laten werken.

De minister herhaalt dat de Raad voor het Leefmilieu geen crisisraad is. De Raad voor het Leefmilieu kan niet binnen 24 uur worden bijeengeroepen, terwijl dit wel kan voor het Coördinatiecomité. Het Coördinatiecomité moet dringend heel technische adviezen uitbrengen. Als de alarmdempels overschreden worden, moet de regering dit comité kunnen bijeenroepen.

Het verbaast de heer Adriaens dat het Coördinatiecomité alleen in crisissituaties optreedt.

De minister verwijst de volksvertegenwoordiger naar artikel 14, dat betrekking heeft op de maatregelen op korte termijn en de bevoegdheid van de regering.

De werkgroepen Gezondheid en Bronnen brengen advies uit over de welbepaalde technische maatregelen die in het kader van het actieplan moeten worden getroffen.

L'amendement n° 5 pose quant à lui des problèmes. Selon le ministre, le député se trompe en souhaitant octroyer une mission au Conseil de l'environnement qui n'est pas la sienne.

M. Alain Adriaens souhaiterait que le Comité de coordination soit intégré dans le Conseil de l'environnement. Le Comité de crise est déjà constitué officieusement. On y retrouve : les bourgmestres, la gendarmerie (gestion du trafic), la protection civile, des représentants du milieu de la santé, ainsi que des spécialistes des trois hôpitaux universitaires bruxellois.

Le ministre souligne qu'il convient de ne pas confondre un Comité de coordination chargé de missions opérationnelles et des comités d'avis qui viennent en renfort du politique. Il rappelle que le Conseil de l'environnement est constitué de représentants des milieux économiques, syndicaux et associatifs. Celui-ci est chargé de remettre des avis généraux et non pas des avis spécialisés, éminemment techniques.

Le ministre n'est cependant pas opposé à un nouvel amendement qui prévoit qu'un représentant du Conseil de l'environnement ainsi qu'un représentant du Comité économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale fassent partie du Comité de coordination.

Il réitère que si le Comité de crise était composé à la fois de généralistes soucieux de l'environnement et de spécialistes très pointus, le Comité de coordination ne serait pas performant.

M. Alain Adriaens spécifie que le but de son amendement n'est pas de transformer le Conseil de l'environnement en un groupe de spécialistes rendant des avis, mais bien de placer ce Comité de coordination sous la coupole du Conseil de l'environnement.

Le ministre ne peut que répéter que le Conseil de l'environnement n'est pas un conseil de crise. Les membres du Conseil de l'environnement ne sont pas mobilisables dans les vingt-quatre heures tandis que ceux qui feront partie du Comité de coordination le seront. Le Comité de coordination doit rendre des avis techniques très pointus dans l'urgence. Dès que le gouvernement est confronté à des seuils d'alertes, il doit pouvoir convoquer ce Comité.

M. Alain Adriaens est étonné d'apprendre que le Comité de coordination ne concerne que les périodes de crise.

Le ministre renvoie le député à l'article 14 qui concerne les mesures à court terme et l'habilitation au gouvernement.

Les groupes de travail Santé et Sources transmettent des avis relatifs aux mesures techniques bien précises qu'il convient de prendre dans le cadre du Plan d'action.

De minister wijst er op dat het er niet alleen om gaat in een crisissituatie op te treden, maar tevens op crisistoestanden vooruit te lopen (de regering moet ook rampenplannen opstellen, die niet alleen in crisis gevallen in werking worden gesteld). In dit geval gaat het er bijvoorbeeld om het verkeer gedurende x-aantal uur of x-aantal dagen te kunnen stilleggen, voor aangepaste bewegwijzering te zorgen,...

Volgens de heer Alain Adriaens doelt zijn amendement eerder op de opdrachten die vastgesteld zijn in afdeling 3, artikelen 11 en 12, die betrekking hebben op de maatregelen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden niet worden overschreden, de streefwaarden worden bereikt en de overschrijdingen van de alarmdempels worden voorkomen en maatregelen worden genomen als dit toch gebeurt.

De minister stelt vast dat de spreker hem gelijk geeft naarmate de discussie vordert. De regering moet gespecialiseerde adviezen inwinnen om doelgerichte maatregelen te kunnen treffen. Dit is het geval dat geregeld wordt in artikel 11, dat betrekking heeft op het Coördinatiecomité, dat bijeenkomt in crisissituaties, om te voorkomen dat de grenswaarden worden overschreden.

De minister herinnert er boven dien aan dat de wet hem de facto verplicht elk voorstel van wetgeving over milieuaangelegenheden om advies aan de Raad voor het Leefmilieu voor te leggen. Men moet echter een onderscheid maken tussen de soorten. De regering zal heel gespecialiseerde adviezen inwinnen en ontwerpen van besluit opstellen die om advies aan de Raad voor het Leefmilieu zullen worden voorgelegd. Als men echter doet wat de volksvertegenwoordiger voorstelt, zal de Raad voor het Leefmilieu rechter in eigen zaak zijn.

Volgens de heer Alain Adriaens is het van wezenlijk belang dat men de adviesaanvragen rationaliseert.

Mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost wenst te weten waarom de minister in de definities niet die van de overschrijdingsmarge heeft overgenomen, zoals bedoeld in richtlijn 96/62/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit.

Daarin wordt de overschrijdingsmarge gedefinieerd als ‘het percentage van de grenswaarde waarmee deze onder de in deze richtlijn vastgestelde voorwaarden kan worden overschreden’.

De minister verwijst de volksvertegenwoordigster naar artikel 5, dat betrekking heeft op de overschrijdingsmarge en waarin heel duidelijk verwezen wordt naar de richtlijnen ter uitvoering van richtlijn 96/62/EG.

Le ministre informe qu'il ne s'agit pas seulement de gouverner une situation de crise en tant que telle, mais d'anticiper les situations de crise (le gouvernement doit également élaborer des plans catastrophes qui ne se réunissent pas uniquement en cas de crise). Dans le cas présent, il s'agit par exemple de pouvoir prévoir d'arrêter la circulation pendant x heures, x jours, de prévoir la signalisation adéquate, etc.

M. Alain Adriaens signale que son amendement vise plus les missions qui sont prévues à la section 3 aux articles 11 et 12, qui traitent des mesures visant à assurer le respect des valeurs limites, à atteindre la valeur cible, ainsi qu'à prévenir et gérer les dépassements des seuils d'alertes.

Le ministre constate qu'au fur et à mesure de la discussion le député lui donne raison. Il s'agit de recueillir des avis spécialisés pour que le gouvernement prenne des décisions ciblées. C'est le cas visé à l'article 11, qui traite du Comité de coordination qui se réunit en prévision de crise pour que les valeurs limites ne soient pas dépassées.

Le ministre rappelle par ailleurs que de facto il a l'obligation légale de soumettre toute proposition de législation en matière d'environnement pour avis au Conseil de l'environnement. Il faut cependant bien distinguer les genres. Le gouvernement élaborera des projets d'arrêtés après avoir recueilli des avis très spécialisés, qui seront soumis pour avis au Conseil de l'environnement. Si on suivait le député, le Conseil de l'environnement serait à la fois juge et partie.

M. Alain Adriaens signale que pour lui la question cruciale est la rationalisation des demandes d'avis.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost souhaite savoir pourquoi le ministre n'a pas repris dans les définitions la marge de dépassement telle que définie dans la directive 96/62/CE du Conseil de l'Union européenne du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.

Il y est précisé que la marge de dépassement est « le pourcentage de la valeur limite dont cette valeur peut être dépassée dans les conditions fixées par la présente directive ».

Le ministre renvoie la députée à l'article 5, qui traite de la marge de dépassement en se référant très précisément aux directives prises en exécution de la directive 96/62/CE.

Stemmingen	Votes
Amendement nr. 5 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1 stem.	L'amendement n° 5 est rejeté par 10 voix contre 1.
Amendement nr. 4 wordt eenparig aangenomen (11 stemmen).	L'amendement n° 4 est adopté à l'unanimité (11 voix).
Het artikel, aldus gemaendeerd, wordt eenparig aangenomen (11 stemmen).	L'article, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité (11 voix).
<i>Artikel 3 Doelstellingen</i>	<i>Article 3 Objectifs</i>
De heer Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 6) in dat ertoe strekt het 3° door de volgende bepaling te vervangen:	M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement (n° 6) visant à remplacer le point 3 par la disposition suivante :
«3° te beschikken over passende informatie over de luchtkwaliteit en ervoor te zorgen dat de bevolking daarover wordt ingelicht, onder andere door middel van alarmdrempels.».	« 3 de disposer d'informations adéquates sur la qualité de l'air ambiant et à faire en sorte que le public en soit informé, entre autres par des seuils d'alertes ».
De heer Alain Adriaens wil richtlijn 96/62/EG omzetten omdat hij van oordeel is dat men in de doelstellingen moet wijzen op de noodzaak om alarmdrempels vast te stellen.	M. Alain Adriaens souhaite transposer le texte repris de la directive 96/62/CE, car il estime utile d'insérer dans les objectifs la nécessité de fixer des seuils d'alertes.
Hij meent dat men de bevolking zo ruim mogelijk moet inlichten, inzonderheid over de alarmdrempels bij sterke verontreiniging. Volgens hem is dit een van de beginselen van actieve informatieverstrekking.	Il est d'avis que l'information de la population doit être la plus large possible. Les habitants doivent être informés des seuils d'alertes en cas de pics de pollution ; il s'agit d'un principe d'information active.
De minister zegt dat hij geen principieel bezwaar heeft tegen het amendement, maar dat hij dit aspect niet heeft willen regelen omdat de Franse tekst van de richtlijn volgens hem terzake niet duidelijk is. Hij heeft er echter geen enkel bezwaar tegen om in het rapport op te tekenen dat de bevolking naar behoren moet worden ingelicht, door middel van alarmdrempels en zelfs vooralarmdrempels.	Le ministre n'a fondamentalement pas d'objection de principe à l'amendement. Il n'a pas retenu ce point parce qu'il estime que le texte en français de ce point de la directive n'est pas clair. Il n'a aucun problème à faire acter au rapport qu'il convient d'informer de manière adéquate la population par le biais de seuils d'alerte et même de seuils de pré-alerte.
Hij verwijst de volksvertegenwoordiger naar artikel 17 dat betrekking heeft op de vooralarmdrempels en dat strenger is dan de richtlijn.	Il signale à l'attention du député que l'article 17 prévoit des seuils de pré-alerte, ce qui va plus loin que la directive.
Volgens de minister verbetert het amendement de tekst geenszins en zou het artikel 17 zelfs kunnen uithollen.	Selon le ministre, cet amendement n'enrichit pas le texte dans son expression et pourrait même affaiblir le contenu de l'article 17.
De heer Alain Adriaens trekt zijn amendement in.	M. Alain Adriaens retire son amendement.
Mevrouw Ghislaine Dupuis vraagt hoe de bevolking over de vooralarmdrempels kan worden ingelicht.	Mme Ghislaine Dupuis se demande comment le public sera prévenu des seuils de pré-alerte ?
De minister verwijst de volksvertegenwoordigster naar de artikelen 17 en 18.	Le ministre renvoie la députée aux articles 17 et 18.

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 7) in dat ertoe strekt aan het 4° de volgende bepaling toe te voegen:

«door in het bijzonder de luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer terug te dringen».

De heer Alain Adriaens wijst erop dat het wegverkeer de voornaamste bron van luchtvervuiling is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Volgens hem moet een van de doelstellingen van dit ontwerp van ordonnantie er bijgevolg in bestaan dat men in het bijzonder de luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer wil terugbrengen. De amendementen van zijn fractie op de artikelen 6 en 13 spelen hierop in.

De heer Alain Adriaens is van mening dat, als men de luchtkwaliteit echt wil verbeteren, er ook een milieuvriendelijker vervoerbeleid opgezet moet worden. De vermindering van het wegverkeer moet een van de hoofddoelstellingen van dit ontwerp van ordonnantie zijn.

De minister geeft toe dat het wegverkeer een van de voornaamste bronnen van luchtvervuiling in het Brussels Gewest is. Dit is trouwens de reden waarom sommige amendementen van de heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy kunnen worden aanvaard. De minister herinnert echter aan dat artikel 3 betrekking heeft op de algemene doelstellingen, en wijst erop dat de heer Adriaens het over een bijzondere doel heeft. Er zou een wetgevings-technisch probleem rijzen als men bijzondere doelstellingen zou vaststellen in een artikel dat betrekking heeft op algemene doelstellingen. Hij verwijst de volksvertegenwoordiger naar hoofdstuk V.

De minister vindt dat dit amendement elders thuis hoort in het ontwerp van ordonnantie. Hij wijst er terzake op dat hij kan instemmen met amendement nr. 18 op artikel 15.

Volgens de minister is de auto vandaag voor de Ecolo-fractie de zondebok. Zal dit morgen ook nog het geval zijn?

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst de heer Alain Adriaens erop dat 1° van artikel 3 bepaalt dat de ordonnantie tot doel heeft «doelstellingen voor de luchtkwaliteit te omschrijven en vast te stellen, teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu in zijn geheel te voorkomen of te verminderen» en dat de meer specifieke doelstellingen die de indieners van het amendement nastreven hierin vervat zijn.

De heer Alain Adriaens heeft aandachtig geluisterd naar de minister, maar attendeert er niettemin op dat tijdens de hoorzitting met mevrouw Sarah Ochelen (zie bijlage) dui-

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont déposé un amendement n° 7 visant à ajouter au point 4 la disposition suivante :

« en diminuant en particulier la pollution due au trafic routier ».

M. Alain Adriaens souligne que le trafic routier est responsable de la majeure partie de la pollution atmosphérique dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Selon lui, il est dès lors nécessaire d'indiquer parmi les objectifs du présent projet d'ordonnance, le souci de diminuer en particulier la pollution due au trafic routier. Les amendements de son groupe aux articles 6 et 13 sont sub-séquents à celui-ci.

M. Alain Adriaens estime qu'une véritable politique d'amélioration de la qualité de l'air doit nécessairement intégrer une politique de transport plus respectueuse de l'environnement. Une réduction du trafic routier doit être un des objectifs prioritaires du projet d'ordonnance.

Le ministre reconnaît que le trafic routier est un facteur essentiel de la pollution atmosphérique en Région bruxelloise. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle certains amendements de M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy peuvent être acceptés. Cependant, dans le cas présent, le ministre rappelle que l'article 3 traite des objectifs généraux alors que M. Alain Adriaens traite d'un moyen particulier. Définir des objectifs particuliers dans un article traitant d'objectifs généraux poserait un problème légitique. Il renvoie le député au chapitre V.

Le ministre verrait plutôt cet amendement à un autre endroit du projet d'ordonnance. Il signale à ce sujet qu'il pourra marquer son accord avec l'amendement n° 18 à l'article 15.

Le ministre tient à signaler qu'aujourd'hui la bête noire du groupe Ecolo est l'automobile. Demain sera-ce toujours le même mode de déplacement qui sera visé ?

M. Jean-Pierre Cornelissen signale à l'attention de M. Alain Adriaens que le 1° de l'article 3, qui précise que l'ordonnance a pour but « de définir et fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant afin de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement dans son ensemble » comprend l'objectif plus spécifique poursuivi par les auteurs de l'amendement.

M. Alain Adriaens a bien entendu les propos du ministre. Il se permet cependant de souligner que l'audition de Mme Sarah Ochelen (cf. annexe) a clairement établi que la pol-

delijk naar voren is gekomen dat de luchtvervuiling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor 60 tot 70% te wijten is aan het wegverkeer.

De minister stelt voor om dit soort amendement bij artikel 15 te betrekken. De spreker meent echter dat artikel 15 betrekking heeft op maatregelen op korte termijn. Hij herinnert er bovendien aan dat mevrouw Annick Meurrens van het BIM er tijdens haar hoorzitting op gewezen heeft dat het stilleggen van het verkeer bij hoge ozonconcentraties wel eens nefaste gevolgen zou kunnen hebben.

De minister herhaalt dat hij niet gekant is tegen het amendement op artikel 15, dat trouwens ook betrekking heeft op maatregelen op lange termijn. Hij blijft bij zijn standpunt wat de wetgevingstechnische kant van de zaak betreft. De algemene doelstellingen en de specifieke doelstellingen horen niet samen.

Stemmingen

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1 stem.

Artikel 3 wordt eenparig aangenomen (10 stemmen).

HOOFDSTUK II Planning

AFDELING 1 *Grenswaarden, alarmdrempels, streefwaarde*

Artikel 4 Algemeenheden

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 8) in dat ertoe strekt het begin van § 1 als volgt te wijzigen: «Na advies van de Raad voor het Leefmilieu, stelt de Regering (...).».

Aangezien de Raad voor het Leefmilieu is opgericht om de gewestelijke overheid van advies te dienen over leefmilieukwesties, vinden zij het nuttig dit in de tekst op te nemen.

Volgens de minister is dit amendement overbodig. Hij wijst erop dat de Raad voor het Leefmilieu krachtens artikel 4, § 2 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 15 maart 1990 advies uitbrengt over alle ordonnantie- en reglementaire besluitsontwerpen inzake leefmilieu betreffende het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Alain Adriaens trekt zijn amendement nr. 8 in.

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 9) in dat ertoe strekt aan het slot van § 1, de woorden «of ter vervanging» «en, in voorkomend geval, van de alarmdrempel» te doen vervallen.

lution atmosphérique dans la Région de Bruxelles-Capitale était due de 60 à 70% au trafic routier.

Quant à la suggestion du ministre de renvoyer ce type d'amendement à l'article 15, M. Alain Adriaens est d'avis que l'article 15 traite des mesures à court terme. Il rappelle par ailleurs que Mme Annick Meurens de l'IBGE avait souligné lors de son audition, qu'en cas de pics d'ozone, l'arrêt total du trafic pouvait avoir un effet plus néfaste qu'autre chose.

Le ministre réitère qu'il n'est pas opposé à l'amendement de l'article 15 qui traite également des mesures à long terme. Le ministre maintient sa position sur le plan légistique ; il ne convient pas de confondre les objectifs généraux et des objectifs spécifiques.

Votes

L'amendement n° 7 est rejeté par 9 voix contre 1.

L'article 3 est adopté à l'unanimité (10 voix).

CHAPITRE II Planification

SECTION 1 *Valeur limite, seuil d'alerte, valeur cible*

Article 4 Généralités

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 8 visant à insérer au début du paragraphe 1^{er} avant les mots « le gouvernement », les mots « après avis du Conseil de l'environnement ».

Etant donné que le Conseil de l'environnement a été institué afin de donner des avis aux autorités régionales dans le domaine de l'environnement, il leur semblait utile de le rappeler.

Le ministre signale que cet amendement est inutile. Le Conseil de l'environnement donne son avis « sur tout projet d'ordonnance et d'arrêté réglementaire en matière d'environnement concernant la Région de Bruxelles-Capitale » et ce en vertu de l'article 4, § 2 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mars 1990.

M. Alain Adriaens retire son amendement n° 8.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 9 visant à supprimer à la dernière phrase du paragraphe 1^{er} les mots suivants « en remplacement » et les mots « et, le cas échéant, du seuil d'alerte ».

De indieners van het amendement zijn van mening dat artikel 4, punt 1, derde lid van richtlijn 96/62 op het vlak van de ozon de lidstaten alleen de mogelijkheid biedt streefwaarden vast te stellen ter aanvulling doch niet ter vervanging van de grenswaarden en de alarmdrempele. De machting van de Regering gaat te ver.

De minister verwijst de volksvertegenwoordiger naar de derde considerans van richtlijn 96/62/EG volgens welke «het nodig kan blijken die grenswaarden en alarmdrempele aan te vullen of te vervangen door richtwaarden om rekening te houden met de speciale ontstaanswijzen van ozon». De minister zegt dat hij evenwel bereid is om in § 1, de woorden «en, in voorkomend geval, van de alarmdrempel» te laten vallen.

De ambtenaar van het BIM zegt dat de in de Europese richtlijn bedoelde streefwaarden gebaseerd zijn op de richtwaarden van de WGO, die strenger zijn dan de grenswaarden. Hij wijst erop dat de grenswaarde voor ozon vastgesteld is op $180\mu\text{g}/\text{m}^3$ en dat de streefwaarde $150\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt.

Volgens de heer Alain Adriaens zijn de streefwaarden moeilijk in acht te nemen. Hij is van mening dat zij in zekere zin de waarschuwing van de bevolking minder efficiënt maken dan vandaag het geval is. Het verheugt de volksvertegenwoordiger dat de minister een streefwaarde vaststelt ter aanvulling van de grenswaarde, doch dit mag niet ter vervanging zijn.

De minister zegt dat men de richtlijn nauwkeurig omzet.

Volgens de heer Alain Adriaens zet het artikel dat op dit punt in de richtlijn betrekking heeft, de derde considerans niet om (artikel 4, derde lid van richtlijn 96/62/EG).

De minister zegt dat hij het punt betreffende de vervanging van de grenswaarden niet kan laten vallen omdat de Europese Unie een dochterrichtlijn zou kunnen uitvaardigen waarbij de grenswaarden worden vervangen (bijvoorbeeld de ozonrichtlijn). Als het ontwerp van ordonnantie hierin niet voorziet, zou hij deze ozonrichtlijn niet kunnen omzetten.

De heer Alain Adriaens onderstreept dat de streefwaarde in artikel 2, punt 6 van de richtlijn gedefinieerd wordt als «een niveau dat is vastgesteld om schadelijke effecten voor de gezondheid van de mens en/of van het milieu in zijn geheel op lange termijn meer te vermijden, en dat zoveel mogelijk binnen een gegeven periode moet worden bereikt». Aangezien de alarmdrempele betrekking hebben op kortstondige blootstelling, vindt de volksvertegenwoordiger het heel positief dat ze een aanvulling maar geen vervanging zijn.

Les auteurs de l'amendement estiment que l'article 4, point 1, alinéa 3 de la directive 96/62/CE permet seulement aux Etats-membres, en ce qui concerne l'ozone, de prévoir des valeurs cibles en complément des valeurs limites et non en remplacement de ces mêmes valeurs et qui plus est des seuils d'alertes. L'habilitation donnée au gouvernement semble excessive aux auteurs de l'amendement.

Le ministre renvoie le député au troisième considérant de la directive 96/62/CE qui stipule que « considérant que, afin de tenir compte des mécanismes spécifiques de formation de l'ozone, il peut s'avérer nécessaire de compléter ou de remplacer ces valeurs limites et ces seuils d'alertes par des valeurs cibles ». Le ministre est disposé à ôter les mots « et le cas échéant, du seuil d'alerte » du § 1^{er}.

Le fonctionnaire de l'IBGE précise que les valeurs cibles visées dans la directive européenne dérivent des valeurs guides de l'OMS qui sont plus strictes que les valeurs limites. Si la valeur limite pour l'ozone est fixée à $180\mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur cible atteint $150\mu\text{g}/\text{m}^3$.

M. Alain Adriaens est d'avis que les valeurs cibles sont difficiles à respecter. Il estime que quelque part elles rendraient l'avertissement de la population moins efficace qu'aujourd'hui. Le député félicite le ministre de prévoir une valeur cible en complément de la valeur limite, mais en remplacement, cela le gêne.

Le ministre répète qu'il s'agit de la transposition exacte de la directive.

A cet égard, M. Alain Adriaens signale à l'attention du ministre que l'article traitant de ce point dans la directive ne transpose pas le troisième considérant (article 4, troisième alinéa de la directive 96/62/CE).

Le ministre ne peut supprimer le concept de remplacement des valeurs limites dans le sens où l'Union européenne pourrait prendre une directive fille qui prévoit le remplacement des valeurs limites (par exemple la directive ozone). Si le projet d'ordonnance ne le prévoit pas, le ministre ne disposerait pas de l'habilitation nécessaire pour transposer cette directive ozone.

M. Alain Adriaens souligne que la valeur cible est selon l'article 2, point 6 de la directive « un niveau fixé dans le but d'éviter davantage à long terme des effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée » étant donné que les seuils d'alertes vise une exposition de courte durée, le député estime très positive de les prévoir en complément mais pas en remplacement.

De minister herhaalt dat artikel 4, punt 1, derde lid van richtlijn 96/62/EG in de mogelijkheid voorziet om een streefwaarde betreffende de ozon toe te voegen. De derde considerans is terzake heel duidelijk: «het kan nodig blijken die grenswaarden en alarmdremels aan te vullen of te vervangen door richtwaarden».

De heer Alain Adriaens herinnert eraan dat men de alarmdremels niet kan vervangen en dat de richtlijn bepaalt dat men weliswaar de grenswaarden doch niet de alarmdremels kan vervangen.

De minister kan zich verenigen met amendement nr. 9, zoals het gesubamendeerd is, dus dat de woorden «of ter vervanging» uit het amendement worden weggelaten en dat in § 1 van artikel 4 van het ontwerp alleen de woorden «en, in voorkomend geval van de alarmdremel» kunnen worden weggelaten.

Mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost stelt vast dat de Regering in § 2 grenswaarden, alarmdremels en streefwaarden vaststelt op grond van een aantal gegevens, onder meer «de economische en technische haalbaarheid». Zij vraagt zich af of men er wel goed aan doet dergelijke parameters in de tekst op te nemen.

De minister wijst erop dat het de integrale omzetting betreft van bijlage II van de richtlijn. Hij zegt dat maatregelen die genomen worden om de luchtkwaliteit te vrijwaren en te verbeteren aanzienlijke economische en technische gevolgen kunnen hebben. Hij geeft het volgende voorbeeld: als de overheid op een dag alle vrachtwagens uit het centrum van de stad zou moeten weren, moet zij ervoor zorgen dat de hele economische activiteit in het Gewest niet lamgelegd wordt.

De minister geeft toe dat deze parameters een belangrijk beoordelingscriterium zijn. Hij wijst er echter op dat het er hier om gaat de kaderrichtlijn 96/62/EG om te zetten en dat er heel binnenkort op Europees vlak dochterrichtlijnen zullen worden uitgevaardigd met de waarden die de verschillende Staten in acht zullen moeten nemen. De minister wijst er ook op dat er in maart 1999 al een dochterrichtlijn betreffende de luchtverontreiniging ten gevolge van zavelioxide, stikstofdioxide, stikstofoxide, partikels en lood in de lucht zou kunnen worden goedgekeurd.

Stemmingen

Amendement 9, zoals het subgeamendeerd is, wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

Het artikel, aldus geamendeerd, wordt eenparig aangenomen (10 stemmen).

Le ministre réitère que l'article 4, point 1, alinéa 3 de la directive 96/62/CE prévoit de manière tout à fait générale la possibilité d'adoindre une valeur cible en ce qui concerne l'ozone. Cependant, le troisième considérant de la directive est tout à fait clair à cet égard : « il peut s'avérer nécessaire de compléter ou de remplacer ces valeurs limites et ces seuils d'alerte par des valeurs cibles ».

M. Alain Adriaens rappelle qu'on ne peut pas remplacer les seuils d'alertes ; la directive prévoit de remplacer les valeurs limites mais non pas les seuils d'alertes.

Le ministre peut marquer son accord avec l'amendement n° 9, sous-amendé, en ôtant le dispositif qui prévoyait de supprimer les mots « en remplacement » ; seuls les mots « et le cas échéant, du seuil d'alerte » peuvent être ôtés du paragraphe 1^{er}.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost constate au paragraphe 2 que le gouvernement fixe les valeurs limites, les seuils d'alertes ainsi que la valeur cible au minimum en fonction d'une série de données, entre autres « de la faisabilité économique et technique ». Elle se demande s'il est judicieux de prévoir ces paramètres-là ?

Le ministre signale qu'il s'agit de la transposition intégrale de l'annexe II de la directive. Il est vrai que des mesures prises dans un souci de préservation de la qualité de l'air et d'amélioration de celle-ci peuvent avoir des répercussions économiques et techniques très importantes. Pour ne citer qu'un cas : si les autorités étaient un jour amenées à interdire les camions au centre ville, les autorités devraient se préoccuper de ne pas paralyser toute l'activité économique dans la Région.

Le ministre reconnaît que ces paramètres donnent un seuil d'appréciation important. Il souligne toutefois qu'il s'agit d'ici de transcrire la directive cadre 96/62/CE et que des directives filles seront prises au niveau européen très prochainement qui fixeront des valeurs auxquelles les différents Etats devront se conformer. Le ministre signale qu'en mars 1999 une directive fille sur la pollution atmosphérique par l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant pourrait déjà être adoptée.

Votes

L'amendement n° 9, tel que sous-amendé oralement, est adopté à l'unanimité (9 voix).

L'article, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité (10 voix).

*Artikel 5
Overschrijdingsmarge*

De heer Alain Adriaens komt terug op de opmerking van mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost betreffende de overschrijdingsmarge. Zou het niet beter zijn geweest de definitie van richtlijn 96/62/EG over te nemen?

De minister zegt dat hij liever rekening had gehouden met de hele Europese regelgeving. Op dit ogenblik baseert men zich op de kaderrichtlijn, maar er zullen dochterrichtlijnen worden opgesteld, die misschien strenger zullen zijn dan de definitie in de kaderrichtlijn.

De minister herhaalt dat voorzichtigheid geboden is en dat men de dochterrichtlijnen bij wege van besluiten moet kunnen omzetten. Hij verwijst naar het standpunt dat de Raad op 24 september 1998 heeft aangenomen in het vooruitzicht van de goedkeuring van de dochterrichtlijn betreffende de vaststelling van grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxide, partikels en lood in de lucht. Deze dochterrichtlijn verwijst weliswaar grotendeels naar de definitie van overschrijdingsmarge in richtlijn 96/62/EG maar is strenger wat de partikels in fase 2 betreft door geen percentage vast te stellen.

Stemming

Het artikel wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

AFDELING II
***Programma voor de structurele verbetering
van de luchtkwaliteit***

*Artikel 6
BeginseLEN en machting*

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 10) in dat ertoe strekt in § 1, een nieuw punt 4 toe te voegen, luidend:

«De maatregelen te treffen die de regering heeft uitgevaardigd om het privé-autoverkeer op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie wezenlijk te verminderen.».

De minister wijst erop dat dit artikel de structurele elementen vaststelt van het programma voor de verbetering van de luchtkwaliteit en dat men de luchtvervuilingsfactoren moet omschrijven. Hij zegt dat het evident is dat het autoverkeer in dit verbeteringsprogramma aan bod komt. Waarom vooruitlopen op iets wat hoe dan ook in het programma zal moeten staan?

De regering zal de inhoud van dit programma vaststellen en structurele maatregelen treffen, bijvoorbeeld op

*Article 5
Marge de dépassement*

M. Alain Adriaens revient à la remarque de Mme Andrée Guillaume-Vanderroost concernant la marge de dépassement ; n'aurait-il pas été utile de reprendre la définition prévue dans la directive 96/62/CE ?

Le ministre informe qu'il a souhaité tenir compte de l'ensemble du processus législatif au niveau européen. Actuellement, on se base sur la directive cadre, mais des directives filles vont être prises et peut-être iront-elles au-delà de la définition prévue dans la directive cadre.

Le ministre réitère qu'il s'agit d'être prudent et de pouvoir transposer les directives filles par voie d'arrêtés. Il se réfère notamment à la position commune arrêtée par le Conseil le 24 septembre 1998 en vue de l'adoption de la directive fille relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant. Même si cette directive fille se réfère en grande partie à la définition de marge de dépassement prévue dans la directive 96/62/CE, cette directive va plus loin en ce qui concerne les particules en phase 2 en ne prévoyant pas de pourcentage.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (9 voix).

SECTION II
***Programme d'amélioration structurelle
de la qualité de l'air***

*Article 6
Principes et habilitation*

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 10 visant à ajouter un nouveau point 4 au paragraphe 1^{er}, rédigé comme suit :

« de prendre les mesures arrêtées par le gouvernement en vue de diminuer de manière significative le trafic dû aux véhicules automobiles particuliers sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance ».

Le ministre souligne que l'article prévoit les éléments structurels du programme d'amélioration de la qualité de l'air ; il s'agit de circonscrire les facteurs de la pollution atmosphérique. Il va de soi que la circulation automobile est comprise dans ce programme d'amélioration. Toutefois, pourquoi préjuger de ce que devra à tout prix contenir le programme ?

Le gouvernement arrêtera le contenu de ce programme et des mesures structurelles seront prises pour l'améliora-

het vlak van het wegverkeer, om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Aangezien het een maatregel betreft die betrekking heeft op het vervoer, voorziet de bijzondere wet in een federale controle terzake. Vooraleer de maatregel goedgekeurd wordt, moet er dus overleg worden gepleegd.

De heer Alain Adriaens is bereid zijn amendement in te trekken als de minister belooft in te stemmen met amendementen op de artikelen 13 en 15, die betrekking hebben op de maatregelen op lange termijn.

De minister belooft dit.

Dezelfde volksvertegenwoordigers dienen een amendement (nr. 11) in dat ertoe strekt aan het slot van § 1 een lid toe te voegen, luidend: «Na raadpleging van de bevolking en van de gemeenteraden, stelt de regering het programma voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit vast.».

Volgens de heer Alain Adriaens is het programma voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit van essentieel belang voor de duurzame verbetering van de luchtkwaliteit. Het moet daarom verordenende kracht hebben en dus door de regering worden vastgesteld na raadpleging van de bevolking en de gemeenteraden van het Gewest. De rol van het BIM zal er volgens de indieners in bestaan enerzijds het ontwerp van het programma op te stellen en anderzijds het uiteindelijke programma uit te voeren.

De heer Alain Adriaens vindt dat de gemeentebesturen betrokken moeten worden bij het beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest.

Hij voegt er nog aan toe dat men de bevolking moet raadplegen, zoals dat op dit ogenblik ook het geval is met het Geluidshinderplan en voor de GemOP's.

De minister is bereid § 3 zo te amenderen dat die adviezen worden ingewonnen.

Hij dient een amendement (nr. 32) in dat ertoe strekt in § 3, na het woord «inzake», de woorden «de bekendmaking» in te voegen.

De heer Alain Adriaens trekt zijn amendement nr. 11 in.

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 12) in dat ertoe strekt in § 3, na het eerste lid, een nieuw lid in te voegen, luidend:

«Na afloop van een periode van vijf jaar wordt het programma geëvalueerd. Het wordt dan gewijzigd rekening houdend met de objectieve gegevens van de evaluatie en de bijgewerkte gegevens.».

tion de la qualité de l'air qui engloberont entre autres la circulation automobile.

De plus, s'agissant d'une mesure affectant le transport, la loi spéciale organise un certain contrôle fédéral sur ce point. Une concertation préalable à l'adoption de la mesure serait requise.

M. Alain Adriaens est prêt à retirer son amendement si le ministre s'engage à accepter des amendements aux articles 13 et 15 qui concernent les mesures à long terme.

Le ministre s'y engage.

L'amendement n° 11 introduit par les mêmes députés vise à ajouter à la fin du premier paragraphe un alinéa contenant la disposition suivante : «Après consultation de la population et des conseils communaux, le programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air est arrêté par le gouvernement».

M. Alain Adriaens estime que le programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air est un élément essentiel pour l'amélioration durable de la qualité de l'air. Pour ces raisons, il doit avoir force réglementaire, donc être arrêté par le gouvernement après avis de la population et des conseils communaux de la Région. Le rôle de l'IBGE consistera, selon les auteurs de l'amendement, d'une part, en l'élaboration du projet de programme et en sa mise en œuvre, d'autre part.

M. Alain Adriaens estime que les autorités communales doivent être impliquées dans la politique d'amélioration de la qualité de l'air.

Il précise en outre qu'il s'agit de consulter la population comme cela se fait actuellement pour le Plan Bruit et pour les PCD.

Le ministre est disposé à amender le paragraphe 3 pour prévoir cette consultation.

Il introduit un amendement n° 32 visant à insérer au paragraphe 3 les mots «à la publicité» entre les mots «relatives» et les mots «à la périodicité».

M. Alain Adriaens retire son amendement n° 11.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont également introduit un amendement n° 12 visant à insérer au troisième paragraphe après le premier alinéa un nouvel alinéa rédigé comme suit :

«Au terme d'une période de cinq ans, le programme fait l'objet d'une évaluation. Il est alors modifié en fonction des éléments objectifs de l'évaluation et de l'actualisation des données».

De heer Alain Adriaens trekt dit amendement in aangezien amendement nr. 33 hetzelfde beoogt.

M. Alain Adriaens retire cet amendement étant donné qu'il est également couvert par l'amendement n° 33.

Stemmingen

Amendement nr.32 wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

Het artikel, zoals het geamendeerd is, wordt aangenomen met eenzelfde stemverhouding.

HOOFDSTUK III Algemene actiemaatregelen

AFDELING I

Meting en controle van de luchtkwaliteit

Artikel 7 Algemeenheden

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

Artikel 8 Uitbreiding van de controle tot andere verontreinigende stoffen.

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

Artikel 9 Beoordeling en machtiging

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

Votes

L'amendement n° 32 est adopté à l'unanimité (9 voix).

L'article, tel qu'amendé, est adopté par le même vote.

CHAPITRE III Mesures générales d'intervention

SECTION I

Mesures et surveillance de la qualité de l'air

Article 7 Généralités

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (9 voix).

Article 8 Extension de la surveillance à d'autres polluants

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (9 voix).

Article 9 Modalités de l'évaluation – habilitation

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (9 voix).

AFDELING 2
Verslag over de luchtkwaliteit

Artikel 10
Beginsel

De regering dient een amendement (nr. 33) in om een 7° in te voegen, luidend «7° een beoordeling te maken van het laatste programma voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit».

Stemming

Amendement nr. 33 wordt eenparig aangenomen (11 stemmen).

Het artikel, zoals het geamendeerd is, wordt aangenomen met eenzelfde stemverhouding.

AFDELING 3

Maatregelen voor de naleving van de grenswaarden, het bereiken van de streefwaarde en het voorkomen en beheren van de alarmdrempels

Artikel 11
Coördinatiecomité

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 13) in om in het eerste lid, tussen de woorden «Er wordt» en de woorden «een coördinatiecomité opgericht», de woorden «binnen de Raad voor het Leefmilieu» in te voegen.

De minister kan dit amendement niet in aanmerking nemen omdat het coördinatiecomité de bevestiging is van een bestaande instelling met zowel gewestelijke als federale bevoegdheden, die zich niet alleen met milieuzorg bezighoudt. De taken van dit comité zijn ruimer dan die van de Raad voor het Leefmilieu die louter advies verleent en waarvan de samenstelling zo'n rol niet mogelijk zou maken. Wanneer de drempels worden overschreden, treedt het coördinatiecomité op als crisiscomité. Het kan dan het door de regering vastgestelde actieplan uitvoeren.

In het besluit waarin de samenstelling van het coördinatiecomité wordt geregeld zou echter kunnen worden bepaald dat er één vertegenwoordiger van de Raad voor het Leefmilieu en één vertegenwoordiger van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het comité zitting hebben.

De heer Alain Adriaens trekt het amendement in.

SECTION 2
Rapport sur la qualité de l'air ambiant

Article 10
Principe

L'amendement n° 33 du gouvernement vise à insérer un 7°, rédigé comme suit : « 7° une évaluation du dernier programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air ambiant ».

Votes

L'amendement n° 33 est adopté à l'unanimité (11 voix).

L'article, tel qu'amendé, est adopté par le même vote.

SECTION 3

Mesures visant à assurer le respect des valeurs limites, à atteindre la valeur cible, ainsi qu'à prévenir et gérer les dépassements des seuils d'alertes

Article 11
Comité de coordination

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 13 visant à ajouter au premier alinéa entre le mot « institué » et les mots « au comité de coordination », les mots « au sein du Conseil de l'environnement ».

Le ministre ne peut retenir cet amendement étant donné que le comité de coordination est en fait la consécration d'une institution existante qui comprend divers pouvoirs tant régionaux que fédéraux, n'agissant pas uniquement dans le domaine de l'environnement. Ce comité dispose d'une mission opérationnelle beaucoup plus large que la simple compétence d'avis du Conseil de l'environnement, dont la composition ne permettrait pas de remplir ce rôle. En outre, le comité de coordination fonctionne en cas de dépassement des seuils en tant que comité de crise et, à ce titre, possède une compétence de mise en œuvre du plan d'action arrêté par le gouvernement.

L'arrêté déterminant la composition du comité de coordination pourrait cependant prévoir la présence d'un représentant du Conseil de l'environnement ainsi que d'un représentant du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Alain Adriaens retire l'amendement.

Stemming

Het artikel wordt eenparig aangenomen (12 stemmen).

*Artikel 12
Werkgroepen*

De heren Paul Galand en Alain Adriaens dienen een amendement (nr. 31) in dat ertoe strekt in het 3°, na de woorden «de medische kringen» de woorden «en de Brusselse instanties voor volksgezondheid» in te voegen.

De heer Paul Galand is van mening dat men er moet voor zorgen dat deze informatie meegeleid wordt aan de instellingen die zich met de volksgezondheid bezighouden en aan de beleidsverantwoordelijken, bijvoorbeeld de ministeries belast met volksgezondheid, het centrum voor gezondheidsobservatie...

De minister heeft er geen bezwaar tegen om het 3° als volgt te wijzigen: «3° de informatie van het publiek, de medische kringen en de instanties voor volksgezondheid te verbeteren».

De heer Paul Galand heeft er geen bezwaar tegen dat het woord «Brusselse» vervalt.

De heer Paul Galand vraagt of 1° ook inhoudt dat de werkgroep Gezondheid de wetenschappelijke studies moet volgen. De volksvertegenwoordiger veronderstelt dat het niet de werkgroep Gezondheid is die het evaluatieonderzoek uitvoert.

De minister stelt de volksvertegenwoordiger gerust. Hij heeft de heer Adriaens erop gewezen heeft dat de Raad voor het Leefmilieu niet betrokken wordt bij deze studies van specialisten. De artsen zullen onder andere gevraagd worden om een lijst op te stellen van de hinder die luchtverontreiniging voor de volksgezondheid veroorzaakt (onder meer artsen die gespecialiseerd zijn in ziekten van de luchtwegen van de drie universitaire ziekenhuizen van het Gewest).

De heer Paul Galand wil niet lobbyen voor de huisartsen. Hij vindt wel dat de huisarts vaak de beste waarnemer is en een waardevolle wetenschappelijke bijdrage levert tot de vooruitgang bij het stellen van diagnoses en tot de kennis van de gezondheidsproblemen veroorzaakt door de luchtverontreiniging. Vandaar dat hij wenst dat de Wetenschappelijke Vereniging voor Huisartsen bij deze werkgroep wordt betrokken.

De minister heeft hiertegen geen bezwaar. Hij wijst erop dat de werkgroep Gezondheid officieus al bestaat en dat het BIM met de Franstalige en de Nederlandstalige Federaties van Gezondheidsinstellingen al een overeen-

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (12 voix).

*Article 12
Groupes de travail*

MM. Paul Galand et Alain Adriaens introduisent un amendement n° 31 visant à ajouter au 3° les mots qui suivent : « et des instances de santé publique bruxelloises ».

M. Paul Galand estime qu'il convient de s'assurer que ces informations soient transmises aux organismes et responsables de santé publique comme par exemple les ministères chargés de la santé, l'Observatoire de la santé, etc.

Le ministre n'a pas d'objection à modifier le 3° de la façon suivante : «3° d'améliorer l'information du public, du milieu médical et des instances de santé publique».

M. Paul Galand n'a pas d'objection à supprimer le mot «bruxelloises».

M. Paul Galand souhaiterait avoir confirmation que le 1° implique que le groupe de travail santé a pour mission de suivre les études scientifiques. Le député suppose que ce n'est pas le groupe de travail santé qui réalise techniquement l'étude d'évaluation.

Le ministre rassure le député. C'est bien pour cette raison qu'il a signalé à M. Alain Adriaens que le Conseil de l'environnement n'était pas concerné par ces études réalisées par des spécialistes. Les médecins seront notamment chargés d'élaborer une nomenclature des nuisances en matière de santé publique liées à la pollution de l'air (entre autres, des médecins spécialisés en maladies respiratoires des trois hôpitaux universitaires de la Région).

M. Paul Galand ne veut pas faire de lobbying en faveur des médecins généralistes. Il observe cependant que souvent c'est le médecin généraliste qui est le meilleur observateur de terrain et qu'il assure un apport scientifique valable au progrès des diagnostics et des connaissances en matière de problèmes de santé publique liés à la pollution atmosphérique. C'est pourquoi, il souhaiterait que la Société scientifique de médecine générale soit associée à ce groupe de travail santé.

Le ministre n'a aucun problème à inclure également la Société scientifique de médecine générale. Il signale que ce groupe de travail santé a déjà été mis sur pied de manière officieuse et l'IBGE a déjà passé une convention avec la fédé-

komst gesloten heeft in het kader van de verbanden tussen leefmilieu en gezondheid.

De minister stelt vast dat hij tot op heden niet de nodige steun gevonden heeft voor studies over de verbanden tussen leefmilieu en gezondheid. Hij geeft toe dat het BIM zijn bevoegdheid enigszins is te buiten gegaan door een studie te maken over de gevolgen van de verbrandingsoven van Drogenbos op de volksgezondheid.

Mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost vestigt de aandacht op het feit dat bepaalde instellingen reeds een dergelijke evaluatie van de invloed van de luchtvervuiling op de gezondheid maken. Zij denkt bijvoorbeeld aan Kind en Gezin en de ONE. Deze organisaties zou gevraagd kunnen worden hun epidemiologische studies ter beschikking te stellen.

De minister vraagt de heer Paul Galand en mevr. Andrée Guillaume-Vanderroost hem schriftelijk mee te delen welke organisaties op dit vlak reeds onderzoek gedaan hebben. Hij zal daar zeker rekening mee houden.

Stemmingen

Het aldus gesubamendeerde amendement nr. 31 wordt bij eenparigheid aangenomen (11 stemmen).

Het aldus geamendeerde artikel wordt met eenzelfde stemverhouding aangenomen.

Artikel 13

Maatregelen voor de tenuitvoerlegging op lange termijn van het programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit – machtiging

De heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy hebben een amendement nr. 15 ingediend dat ertoe strekt in het eerste lid, de woorden «kan de regering» te vervangen door de volgende bepaling:

«vaardigt de regering tijdelijke en blijvende preventieve maatregelen uit om de luchtvervuiling structureel te verminderen. Deze maatregelen zijn onder meer bedoeld om».

De indieners van dit amendement vinden dat de regering alle maatregelen moet treffen om de luchtkwaliteit structureel te verbeteren. Artikel 7 van richtlijn 96/62/EG bepaalt dat de lidstaten de nodige maatregelen moeten treffen om de grenswaarden in acht te nemen. Het betreft dus een verplichting en niet louter een mogelijkheid voor de nationale overheid.

Dit amendement strekt er ook toe de actiemiddelen van de regering uit te breiden. Deze zijn niet beperkt tot de enkele maatregelen die in dit artikel bedoeld zijn.

ration francophone et néerlandophone des maisons médicales, précisément dans un objectif santé-environnement.

Le ministre constate qu'il n'a pas l'appui nécessaire jusqu'à présent pour commander des études santé-environnement. Il reconnaît que l'IBGE est un peu sorti de ses compétences en entamant une étude sur l'impact sur la santé d'un incinérateur à Drogenbos.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost souhaite attirer l'attention sur le fait que certaines instances réalisent déjà ce type d'évaluation de la pollution atmosphérique sur la santé. Elle pense notamment à l'ONE et à Kind en Gezin. Ces organisations pourraient être consultées pour leurs études épidémiologiques.

Le ministre invite M. Paul Galand et Mme Andrée Guillaume-Vanderroost à lui confirmer par écrit les organismes qui auraient déjà fait des recherches en la matière. Il ne manquera pas d'en tenir compte.

Votes

L'amendement n° 31, tel que sous-amendé, est adopté à l'unanimité (11 voix).

L'article, tel qu'amendé, est adopté par le même vote.

Article 13

Mesures de mise en œuvre à long terme du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air ambiant - habilitations

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 15 visant à ajouter au premier alinéa après le mot «le gouvernement» le dispositif suivant :

«arrête les mesures préventives d'application temporelles ou permanentes visant à réduire structurellement la pollution atmosphérique. Ces mesures comportent notamment des dispositions visant à :».

Les auteurs de cet amendement estiment que le gouvernement doit prendre toutes les mesures nécessaires visant à améliorer structurellement la qualité de l'air. L'article 7 de la directive 96/62/CE précise que « les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour assurer le respect des valeurs limites ». Il s'agit donc d'une obligation et non d'une simple faculté donnée aux autorités nationales.

Le présent amendement vise aussi à élargir les possibilités d'action du gouvernement. Son action n'est pas limitée aux quelques mesures visées au présent article.

De minister heeft geen bezwaar tegen het amendement. Om het te verbeteren stelt hij voor de woorden « *tijdelijke en blijvende preventieve* » te doen vervallen.

De heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy dienen een amendement nr. 16 in dat ertoe strekt in het eerste lid, punt 1 door de volgende bepaling te vervangen:

«^{1°} bepaalde vormen van verontreiniging beperken en in sommige gevallen te verbieden. »

Om de luchtkwaliteit structureel te verbeteren, kan de regering maatregelen treffen om sommige vormen van verontreiniging, en vooral verontreiniging door het autoverkeer, dat de voornaamste oorzaak is van luchtvervuiling in de steden, te beperken en zelfs te verbieden. Zonder dergelijk slagkrachtig beleid, zou het programma om de luchtkwaliteit structureel te verbeteren wel eens een vrome wens kunnen blijven.

Bepaalde vormen van vervuiling kunnen niet volledig verboden worden, maar wel beperkt, zoals de verwarming in openbare plaatsen: de regering kan daar lagere temperaturen opleggen.

De heer Mahfoudh Romdhani wijst erop dat een vakbondswet verbiedt de verwarming te laten dalen tot onder een bepaalde temperatuur.

De heer Alain Adriaens wijst zijn collega erop dat deze grenstempérature heel laag is. Men kan dus de nodige initiatieven nemen.

Aangezien dit amendement voor meer duidelijkheid zorgt, stemt de minister daarmee in.

Bovendien loopt men het risico van alles naar niets over te gaan, indien men zich beperkt tot het verbod, wat in bepaalde gevallen niet realistisch is. Bepaalde vormen van luchtverontreiniging moeten beperkt worden en niet volledig verboden.

De heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy hebben ook een amendement nr. 14 ingediend dat ertoe strekt in het eerste lid een punt 3 toe te voegen, luidend:

«^{3°} beperkingen stellen aan het autoverkeer, maatregelen treffen om het aanbod aan openbaar vervoer te vergroten en de zuinige en minder vervuilende verplaatsingen, inzonderheid het gebruik van de fiets en de verplaatsingen te voet, meer aandacht te geven. »

Mevr. Andrée Guillaume-Vanderroost vraagt zich af of er niet nog andere beperkingen gesteld moeten worden, zoals de beperking van de snelheid. Zij verwijst naar de experimenten in verschillende Franse grootsteden.

Le ministre n'a pas d'objection à l'amendement. Toutefois, pour le renforcer, il suggère de supprimer les mots « préventives d'application temporaires ou permanentes ».

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 16 visant à remplacer au premier alinéa le point 1° par la disposition suivante :

«^{1°} restreindre et, dans certains cas, interdire certaines formes de pollutions ;».

Afin d'améliorer structurellement la qualité de l'air, le gouvernement peut prendre des mesures visant à restreindre, voire même à interdire certaines formes de pollution et principalement la circulation automobile responsable majeure de la pollution atmosphérique dans le centre urbain. Sans une telle politique volontariste, le programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air risque d'être un catalogue de vœux pieux.

Certaines pollutions ne peuvent pas être interdites totalement mais peuvent être limitées tel que le chauffage urbain : le gouvernement pourrait imposer des températures plus basses dans les lieux publics.

M. Mahfoudh Romdhani signale qu'une loi syndicale interdit de diminuer le chauffage en dessous d'une certaine température.

M. Alain Adriaens informe son collègue que cette température limite est fort basse, dès lors on peut agir.

Dans la mesure où cet amendement est plus explicite, le ministre marque son accord.

De plus, en se limitant à l'interdiction, on risque de passer du tout au rien, ce qui dans certains cas pourrait ne pas être réaliste. Certaines formes de pollution doivent connaître des restrictions et non pas des interdictions totales.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont également introduit un amendement n° 14 visant à ajouter au premier alinéa un point 3°, rédigé comme suit :

«^{3°} Prescrire des limitations à la circulation automobile et prendre des mesures visant à augmenter l'offre de transports en commun et à développer des moyens de déplacements économiques et moins polluants, notamment l'usage du vélo et la marche à pied». »

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost se demande s'il ne conviendrait pas également de prescrire des limitations à d'autres niveaux, entre autres en matière de vitesse. Elle renvoie à l'expérience de plusieurs grandes villes françaises.

De heer Mahfoudh Romdhani herinnert eraan dat de minister noch de commissie daartoe bevoegd zijn.

De heer Alain Adriaens vindt dat het probleem van de snelheid in de tunnels een belangrijk onderwerp is.

De minister herinnert eraan dat hij een amendement op artikel 15 in dat verband gesteund heeft.

De minister meent dat de volksvertegenwoordiger zijn aandacht te veel op een enkel van de problemen richt. Hij herinnert eraan dat de heer Alain Adriaens pas zelf een amendement ingediend heeft dat ertoe strekt bepaalde vormen van luchtverontreiniging te verminderen en in bepaalde gevallen te verbieden. Indien amendement nr. 14 aangenomen wordt, zou de tekst door een enkel element aan kracht inboeten, terwijl het om algemene maatregelen moet gaan. Het artikel zou niet alleen te specifiek worden, maar de tekst zou een beperktere draagwijdte krijgen door de invoeging van het gebruik van de fiets en de verplaatsingen te voet. Hij herhaalt dat hij ermee instemt het verkeer te verminderen als onderdeel van de maatregelen op korte termijn (amendement nr. 18 op artikel 15).

De heer Alain Adriaens vindt dat een minister die de luchtkwaliteit wil verdedigen niet anders kan dan maatregelen te nemen in verband met het wegverkeer. Hij denkt dat de machtsverhoudingen binnen de gewestregering de minister voor leefmilieu verhinderen om dit amendement aan te nemen.

De minister kan begrijpen dat het hier voor de Ecolo-fractie om een ideologisch gegeven gaat, maar hij wil het ontwerp van ordonnantie niet ontkrachten; niet iedere vorm van luchtverontreiniging kan herleid worden tot een enkele specifieke vorm van verontreiniging.

De heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy hebben een amendement nr. 17 ingediend dat ertoe strekt in het eerste lid een nieuw punt 4 toe te voegen dat luidt als volgt:

« 4° het vervoer en de levering van de goederen zo organiseren dat de gevolgen ervan voor het verkeer en het leefmilieu worden beperkt ».

De minister preciseert dat de Gewesten niet volledig bevoegd zijn inzake vervoer. De federale overheid blijft voor een groot deel bevoegd, zoals de Raad van State trouwens in zijn advies gesteld heeft. Het algemene beleid inzake vervoer is een federale aangelegenheid gebleven (blz. 23 en 24 van het ontwerp A-314/1). Een bepaling met een algemene strekking met betrekking tot de organisatie van het transport of de reorganisatie ervan, en de levering van goederen zou, gelet op de gevolgen ervan, niet tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoren. Er dient herinnerd te worden aan artikel 45 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 dat de federale regering de mogelijkheid biedt de uitvoering van een ordonnantie inzake vervoer te schorsen, ter vrijwaring van de

M. Mahfoudh Romdhani rappelle que cela n'est ni des compétences du ministre, ni de la commission.

M. Alain Adriaens estime que la polémique sur la vitesse dans les tunnels est un sujet important.

Le ministre rappelle qu'il appuyait un amendement à l'article 15 à ce sujet.

Le ministre estime que le député fait une fixation sur une des problématiques. Il rappelle que M. Alain Adriaens vient d'introduire lui-même un amendement visant à restreindre et dans certains cas interdire certaines formes de pollution. Accepter l'amendement n° 14 reviendrait à déforcer le texte par un côté anecdotique alors qu'on traite ici de mesures générales. Non seulement cela a un aspect trop spécifique mais de plus légistiquement cela déforcerait le texte en parlant de vélos et de marche à pied. Il réitère que dans les mesures à court terme, il marquera son accord pour restreindre la circulation (amendement n° 18 à l'article 15).

M. Alain Adriaens estime qu'il est inévitable pour un ministre défendant la qualité de l'environnement de vouloir agir sur le trafic routier. Il pense que ce sont les rapports de force au sein du gouvernement régional qui empêchent le ministre de l'environnement d'accepter cet amendement.

Le ministre peut comprendre que, pour le groupe Ecolo, il s'agisse d'un problème idéologique mais lui ne souhaite pas déforcer le projet d'ordonnance; toute forme de pollution ne peut être ramenée à une seule forme de pollution spécifique.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 17 visant à ajouter au premier alinéa un nouveau point 4°, rédigé comme suit :

« 4° A organiser le transport et la livraison des marchandises de manière à en réduire les incidences sur la circulation et l'environnement».

Le ministre précise que la compétence en matière de transports n'est pas entièrement dévolue aux Régions, il subsiste un niveau important de compétence fédérale, comme l'a d'ailleurs rappelé le Conseil d'Etat dans son avis. La politique générale en matière de transports est restée de compétence fédérale (pages 23 et 24 du projet A-314/1). Une disposition de portée générale organisant le transport ou la réorganisation du transport et de la livraison des marchandises, vu son impact, échapperait à la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale. Il n'est pas inutile de rappeler en outre que l'article 45 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 prévoit la possibilité pour le gouvernement fédéral de suspendre une ordonnance en matière de transports, ce en vue de préserver le rôle international

internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel. Men moet deze bepaling steeds voor ogen houden wanneer men artikelen voorstelt die gevolgen hebben voor het transport en het wegverkeer.

De minister wijst er boven dien op dat het opnieuw om een bijzondere maatregel gaat die de federale regering ertoe zou kunnen brengen de uitvoering van de ordonnance te schorsen omdat er geen overleg met de federale overheid geweest is.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat het om de wijze van vervoer van goederen in de stad gaat en dat de regering daar reeds mee bezig is.

Stemmingen

Het mondeling gesubamendeerde amendement nr. 15 wordt bij eenparigheid aangenomen (9 stemmen).

Amendement nr. 16 wordt bij eenparigheid aangenomen (8 stemmen).

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 17 wordt met eenzelfde stemverhouding verworpen.

Het geamendeerde artikel 13 wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 1 onthouding.

Artikel 14

Maatregelen op korte termijn – machtiging

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

Stemming

Het artikel wordt bij eenparigheid aangenomen (9 stemmen).

Artikel 15

Soort maatregelen

De heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy hebben een amendement nr. 19 ingediend dat ertoe strekt de woorden «kunnen onder meer bestaan uit» te vervangen door «bestaan onder meer uit».

De maatregelen van de regering moeten een verplicht karakter hebben. Er wordt een resultatsverbintenis opgelegd: de luchtkwaliteit te Brussel moet beter worden. De indieners van het amendement vinden dat er absoluut maatregelen moeten worden getroffen.

et la fonction de capitale de Bruxelles. Cette disposition doit toujours être gardée en mémoire lorsque l'on veut proposer des articles ayant un impact sur les transports et la circulation routière.

Et de plus, signale le ministre, il s'agit de nouveau d'une mesure particulière qui, en outre, pourrait amener le gouvernement fédéral à suspendre l'ordonnance à défaut de concertation avec le Fédéral.

M. Alain Adriaens signale qu'il s'agit de modalités de transports de marchandises en ville et le gouvernement s'en préoccupe déjà.

Votes

L'amendement n° 15, tel que sous-amendé oralement, est adopté à l'unanimité (9 voix).

L'amendement n° 16 est adopté à l'unanimité (8 voix).

L'amendement n° 14 est rejeté par 8 voix contre une.

L'amendement n° 17 est rejeté par le même vote.

L'article 13, tel qu'amendé, est adopté par 8 voix et une abstention.

Article 14

Mesures à court terme – habilitations

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (9 voix).

Article 15

Type de mesures

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 19 visant à remplacer les mots «peuvent notamment consister en» par les mots «consistent notamment en».

Il s'agit de rendre l'action du gouvernement obligatoire. Celui-ci se voit assigné une obligation de résultat : améliorer la qualité de l'air à Bruxelles. Des mesures doivent être prises impérativement, estime les auteurs de l'amendement.

De minister is het daarmee eens.

De heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy hebben een amendement nr. 18 ingediend dat ertoe strekt aan het einde van punt 2 de volgende woorden toe te voegen:

« , in voorkomend geval ook van het autoverkeer, en vermindering van de emissies door vaste en verplaatsbare bronnen ».

De heer Alain Adriaens vindt dat de ordonnantie aan de regering een dergelijke machtiging moet verlenen om ervoor te zorgen dat dringende maatregelen efficiënt zouden zijn bij sterke verontreiniging.

Stemmingen

Amendement nr. 19 wordt bij eenparigheid aangenomen (8 stemmen).

Amendement nr. 18 wordt bij eenparigheid aangenomen (8 stemmen).

Het aldus geamendeerde artikel 15 wordt met eenzelfde stemverhouding aangenomen.

Artikel 15bis

De heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy hebben een amendement nr. 20 ingediend dat ertoe strekt een nieuw artikel 15 bis in te voegen, luidend:

«wanneer met toepassing van het actieplan een maatregel wordt uitgevaardigd om het autoverkeer te beperken of tijdelijk stil te leggen, kan gratis of tegen verminderde prijs gebruik gemaakt worden van het openbaar vervoer ».

De minister wijst erop dat dit een tijdelijke maatregel is die ongewenste gevolgen voor de begroting zou hebben en die bovendien niet tot zijn bevoegdheid behoort. Hij verwijst de volksvertegenwoordiger ook naar zijn uitleg bij amendement nr. 17; deze maatregelen zouden ook gelden voor De Lijn en TEC waarvoor het Gewest niet bevoegd is.

De heer Alain Adriaens wil zekerheid dat deze maatregelen overwogen kunnen worden.

De minister antwoordt bevestigend, na overleg met de bevoegde overheid.

In dat geval trekt de heer Alain Adriaens zijn amendement in.

Le ministre marque son accord.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 18 visant à ajouter à la fin du point 2° :

« , y compris, le cas échéant, de la circulation automobile, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles».

M. Alain Adriaens estime que l'ordonnance doit habiliter le gouvernement d'un tel pouvoir si elle veut que les mesures d'urgence soient efficaces en cas de pics de pollution.

Votes

L'amendement n° 19 est adopté à l'unanimité (8 voix).

L'amendement n° 18 est adopté à l'unanimité (8 voix).

L'article 15, tel qu'amendé, est adopté par le même vote.

Article 15bis

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 20 visant à créer un article 15bis nouveau, libellé comme suit :

«En cas de mesure de limitation ou de suspension de la circulation automobile, décidée en application du plan d'action, l'accès aux réseaux de transports en commun est assuré gratuitement ou à moindre prix».

Le ministre signale qu'il s'agit ici d'une mesure temporaire qui aurait des implications budgétaires qu'il ne maîtrise pas et qui, en outre, ne sont pas de sa compétence. De plus, il renvoie le député à son explication au sujet de l'amendement n° 17; ces mesures viseraient également TEC et DE LIJN pour lesquels la Région n'est pas compétente.

M. Alain Adriaens souhaite être rassuré que ces mesures pourraient être envisageables.

Le ministre répond par l'affirmative, après concertation avec les autorités compétentes.

Dans ce cas, M. Alain Adriaens retire l'amendement.

HOOFDSTUK 4
Informatie aan de bevolking

Artikel 16
Continue informatie over
de luchtkwaliteit

De heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy hebben een amendement nr. 21 ingediend op dit artikel 16. Het strekt ertoe § 2 door de volgende bepaling te vervangen:

« Onverminderd de verschillende middelen bepaald door de regering om het publiek voor te lichten, wordt elke week een informatieblad gepubliceerd dat tenminste de volgende informatie over de stoffen bedoeld in de artikelen 7 en 8 van deze ordonnantie bevat:

1. de gemiddelde concentratie op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
2. de concentratie van de giftige stoffen die de drempelwaarde benaderen of overschrijden, de aanduiding van de overschrijdingen en van de betrokken gebieden;
3. een prognose van de concentratieverandering;
4. een aanduiding voor elk van de vermelde stoffen van het percentage van de concentratiedrempel die de regering als maatstaf hanteert om maatregelen te treffen om deze concentratie te verminderen.

De publicatie gebeurt in de vorm van een bericht dat door de lokale radio- en televisiezenders wordt uitgezonden en gepubliceerd wordt in het plaatselijk nieuws van tenminste twee kranten in elk van de twee officiële talen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. »

De minister zegt dat hij niet gewonnen is voor dit amendement omdat het betrekking heeft op de behandeling van een probleem dat reeds ruimschoots aan bod gekomen is. De minister kan niet beloven dat dit soort informatie alle dagen of alle weken verspreid wordt. Wanneer dergelijke informatie verspreid wordt, moet die opvallen; dergelijke informatie mag geen alledaagse zaak worden.

Bovendien zullen de dochterrichtlijnen van de kaderrichtlijn 96/62/EG bepalen hoe dit soort bericht verspreid moet worden.

De heer Alain Adriaens stelt vast dat er reeds instellingen zijn die dergelijke informatie op Internet verspreiden, bijvoorbeeld IRCEL. Hij vraagt evenwel wat de minister zal doen.

De minister antwoordt dat de regering reeds dergelijke berichten verspreidt via de telefoon «een klare kijk op de lucht» van het BIM, of bij andere gelegenheden. Hij ziet niet in hoe een dergelijk informatiebulletin nog uitvoeriger

CHAPITRE 4
Information de la population

Article 16
Information continue relative à la qualité
de l'air ambiant

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 21 à cet article 16. Il vise à remplacer le §2 par la disposition suivante :

«Sans préjudice de moyens différents d'information du public déterminé par le gouvernement, un Bulletin d'information est publié chaque semaine et contient au moins les informations suivantes au sujet des substances visées aux articles 7 et 8 de la présente ordonnance :

1. la concentration moyenne sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;
2. la concentration des substances toxiques qui approchent ou dépassent les seuils, la mise en évidence des dépassements et l'indication des zones concernées;
3. une évaluation prévisionnelle de la variation de la concentration;
4. une indication pour chacune des substances mentionnées, du taux du seuil de concentration à partir duquel le gouvernement doit prendre des mesures en vue de diminuer cette concentration.

La publication est faite au moyen d'un communiqué diffusé par les télévisions et radios locales et édité dans les pages régionales d'au moins deux quotidiens dans chacune des langues officielles de la Région de Bruxelles-Capitale.»

Le ministre signale que cet amendement le gêne dans la mesure où il touche à la gestion d'un problème qui est déjà largement traité. Le ministre ne peut pas s'engager à une diffusion de ce type d'information tous les jours ou toutes les semaines. Lorsque ce type d'informations est diffusé, elles doivent sortir du lot; il ne convient pas de banaliser ce type d'informations.

En outre, les directives-filles de la directive-cadre 96/62/CE préciseront les marchés à suivre pour faire ce type de communiqué.

M. Alain Adriaens constate qu'il y a déjà des organismes qui diffusent ce type d'information sur Internet, entre autres Céline. Il souhaite cependant savoir ce que le ministre compte faire.

Le ministre informe que le gouvernement émet déjà des communiqués de ce genre via le téléphone Transparence Air de l'IBGE et via des communiqués occasionnels. Il ne voit cependant pas comment on pourrait rentrer davantage

zou kunnen zijn, aangezien het amendement bepaalt dat de verspreiding van dit wekelijks bulletin vervangen wordt door officiële berichten. Er dient herinnerd te worden aan het advies van de Raad van State, in het bijzonder met betrekking tot het gedeelte over de officiële berichten wanneer de alarmdrempele overschreden worden: alleen op grond van de impliciete bevoegdheden kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest officiële berichten verspreiden. Dat gaat op wanneer de alarmdrempele overschreden worden. Men kan slechts dan een beroep doen op de impliciete bevoegdheden wanneer men een voorbehouden bevoegdheidsveld op marginale wijze betreedt of wanneer dit een onontbeerlijke aanvulling is voor de ontworpen wetgeving; een en ander is dus niet te verantwoorden voor een wekelijks bulletin wanneer er geen dringende maatregelen genomen moeten worden of de drempele niet overschreden worden.

De minister wijst erop dat de Raad van State een soortgelijk advies had uitgebracht in het kader van de ordonnantie houdende de planning en de stedenbouw.

Aangezien de minister belooft informatie te verspreiden binnen de grenzen van zijn bevoegdheid, trekt de heer Alain Adriaens zijn amendement in.

Stemming

Het artikel wordt bij eenparigheid aangenomen (9 stemmen).

Artikel 17 Fase van aanvullende informatie

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

Stemming

Dit artikel wordt bij eenparigheid aangenomen (9 stemmen).

Artikel 18

Mevr. Ghislaine Dupuis vraagt zich af of het alleen om de regionale radio- en televisiezenders gaat.

De minister antwoordt ontkennend, het betreft eveneens nationale radio- en televisiezenders. Het gaat hier om een bevoegdheid van de gemeenschappen waarbij men zich ook op de impliciete bevoegdheden zou kunnen beroepen.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid (9 stemmen).

dans les détails de ce type de bulletin d'information dans la mesure où l'amendement prévoit que la diffusion de ce bulletin hebdomadaire soit remplacée par des communiqués officiels. Il échappe ici de rappeler l'avis du Conseil d'Etat, plus particulièrement en ce qui concerne la partie relative aux annonces officielles en cas de dépassement des seuils d'alerte : ce n'est pas par invocation des pouvoirs implicites que la Région de Bruxelles-Capitale dispose de la compétence pour prévoir ces communiqués officiels. Celle-ci se justifie en cas de dépassement des seuils d'alerte. Par contre, l'invocation des pouvoirs implicites qui nécessite que l'empiètement sur une matière réservée ne soit que marginale ou soit le complément indispensable de la législation envisagée ne peut se justifier pour un bulletin hebdomadaire en-dehors de toute urgence ou de tout dépassement.

Le ministre signale qu'un avis similaire du Conseil d'Etat avait déjà été rendu sur ce point dans le cadre de l'ordonnance de planification et d'urbanisme.

Dans la mesure où le ministre s'engage à assurer l'information dans les limites de compétence qui lui sont imparties, M. Alain Adriaens retire son amendement.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (9 voix).

Article 17

Phase d'information complémentaire

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

Cet article est adopté à l'unanimité (9 voix).

Article 18

Mme Ghislaine Dupuis se demande si ce sont uniquement les télévisions et radios régionales qui sont visées.

Le ministre précise que non; il s'agit également des télévisions et radios nationales. Il rappelle qu'il s'agit ici d'une compétence communautaire où on pourrait également invoquer les compétences implicites.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (9 voix).

Le ministre précise que, dans la justification de l'aménagement n° 1, le terme de site est précis : il est volontairement large car il ne s'agit pas par exemple de soumettre à cette obligation uniquement les organismes occupant plus de deux cents personnes dans un même bâtiment. Le terme

CERMER.

Le ministre rappelle qu'un débat similaire avait eu lieu en commission de l'environnement lors de la discussion du projet d'ordonnance relative au bruit où il s'agissait de définir les habitants d'une même zone, concept difficile à

clarit.

Plusieurs des organismes visés à l'alinéa 1er établis sur un même site peuvent mettre en place un plan de déplacement commun ».

«Les organisations de droit public ou privée occupant plus de deux cents personnes sur un même site mettent en place un plan de déplacements relatifs à ce site.

Cet amendement vise à remplacer le premier alinéa par les alinéas suivants:

Le gouvernement a introduit un amendement n° 1 visant à clarifier le concept de site.

Dispositions diverses

M. Alain Attalens est recommandé pour l'application de la proposition de résolution EcoLo; il relève son mandement.

En matière de plan de déplacements, le ministre signale qu'il est personnellement en faveur de la dépenalisation des amendes en matière de stationnement ; cela devra faire partie d'un plan de déplacements statuément. Il conviendra de réécrire l'ors de la prochaine législature à legaliser le plan de déplacements existant en prévoyant les accords de coopération avec le Fédéral et les autres Régions.

Le ministre réitère que la Région bruxelloise n'a pas toutes les compétences en la matière, elle doit au moins se concerter avec le Fédéral. La Région de Bruxelles-Capitale peut toutefois élaborer un plan de déplacements de manière autarcique dans la mesure où elle n'est pas complètement pour tous les transports en commun en Région bruxelloise.

- cements répense en ionchon d'objecitis environmentaux.

De minister precisieer dat het begrip «plaats» in de verantwoordelijking van aansluitende gemeenten nu, l verduidelijkt wordt: dit wordt ruim gehouden om niet enkel de instellingen die meer dan twee honderd werknemers in eenzelfde gebouw tewerkstellen aan deze verplichting te onderwerpen. Het

De minister herinnerde eraan dat in de commissie voor leefmilieu een soortgelijk debat gehouden is tijdens de besprekings van het ontwerp van ordinariële beletterfende de stijl tegen de geluidshinder, toen men het moeilijk te omsechijven begrip van de inwoners van eenzelfde zone trachteerde te definieren.

Volgens de heer Alain Adriennes is het woord «site» (in de Nederlandse tekst, «plaats») niet erg duidelijk.

Er kunnen meerder instellingen zich als bedoeld in lid 1 die op dezelfde plaats zijn gevestigd en een gemeenschap-
pelijk verrooperplan wensen vast te leggen. »

« De privat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan 200 werknemers tewerkstellen, leggen voor de beschermende platen een verwoerplaan vast.

Dit amendeement streekt er toe het eerste lid door de volgende leden te vervangen:

De regeringsheeft een amendement nr. I ingediend dat er toe streekt het begrip « plaat » te verduidelijken.

Verwoerpplannen
Artikel 19
Diverse maatregelen
HOOFDSTUK 5

De heer Armin Andriams bedankt de minister voor zijn steun aan het voorstel van resolute van Ecolio; hij trekt zijn amendement in.

Inzake verwoerplammen zegt de minister dat hij voorstan-
der is van het departement dat de parkeerboten, dat zou
deel moteren uitmaken van een volgend verwoerplan.
Tijdenes de volgende zittingssperiode zal men moeten naden-
ken over de bekrachiging van het bestandde verwoerplan
door samenwerkingsakkoorden te sluiten met de federale
overheid en de andere Gemeenten.

De minister herhaalt dat het Hoofdstedelijk Gewest niet alleen voor een verwoerplan dat aan milieudoelstellingen tegemoet komt. Alle beweegdheid dat erop gericht is om de leefbaarheid van de stad te waarborgen, moet worden gehanteerd. Het moet een voorbeeld zijn voor andere steden. De minister heeft de voorkeur voor een voorstel dat de federale overheid deelneemt aan de voorbereiding van de voorstellen. Het voorstel moet worden opgesteld door de federale overheid en de provincies. De voorbereiding moet worden gedaan door de federale overheid en de provincies. De voorbereiding moet worden gedaan door de federale overheid en de provincies.

Le ministre estime que la portée de l'amendement est légitime. Il conviendrait à terme de prévoir un plan de dépla-

M. Alain Attalens signale que les autorités de l'amende-ment se sont basées sur la loi « Lépage », loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (l'ouma) officiel de la République française du 1er janvier 1997 qui prévoit en son titre V des plans de dépla-cements urbains. Le ministre fait également référence à la loi « Lépage ».

Le ministre congolais duen adoptait le projet d'ordonnance, on doit passer à terme par ce type de mesures. Il n'est cependant pas convaincu qu'on résoudra ce problème en un article mais bien en plusieurs.

Il signale en outre qu'à terme il y aura dix-neuf PCD qui compor tent entre autres un plan de circulation, ce qui donne un certain fondement légal au plan de déplacements.

D'autre part, il signale que le Plan Litt's existe déjà. Celui-ci n'a cependant pas de fondement légal. Le ministre est d'avis que dans le cadre de la prochaine législation, il conviendrait de donner un cadre légal au Plan Litt's; sur ce point, il partage l'opinion des auteurs de l'amendement.

Le ministre peut comprendre les procédures des deux autres de l'amendement. Cependant accepter cet amendement obligerait le président du Conseil à renvoyer le projet d'ordonnance devant la commission de l'infrastructure.

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé publique, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné des modes de déplacements, notamment par une affiche d'information appropriée de la voie, ainsi que par la promotion des modes de transports moins polluants et les moyens consommateurs d'énergie».

Le gouvernement établit un plan de déplacements urbains pour l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il doit être compatible avec le Plan régional de développement. Il doit être développé avec la qualité de l'air.

« Article 18bis : Plan de déplacements urbains.

Article 18bis (nouveau)

« artikel 18 bis: stedelijk verwoerplan.

De minister vindt dat de stekking van het amendeement zeker te verantwoorden is. Op termijn zal men moeten zor-

De heer Alain Adriaens wist erop dat de middeners van het amendeement uitgegaan zijn van de wet «Lepage», de wet nr. 96-1236 van 30 december 1996 betreffende de lucchetstelling voor de energiebedrijf («Journal officiel de la République française van 1 januari 1997») die in titel V in een heel rationele energiebeleid («Journal officiel de la République française van 1 januari 1997») die in titel V in stedeijke vervloeden voorziet. De minister verwijst ook naar de wet «Lepage».

De minister is er zich van bewust dat men na de goede keuring van het ontwerp van ordinantie op termijn der- gelijke mategelezen zal moeten nemmen. Hij is er evenwel niet van overtuigd dat men dit probleem in een artikel kan opplossen; daartoe is er meer dan één artikel vereist.

Hij verklaart dat er op termijn negentiende GemOp's zullen komen die onder andere een verkeersplan zullen bevat- ten, wat een zekere rechtsgrond aan het verwoerplan zal verlenen.

Hij wijst er voorts op dat het IIRS-plan reeds bestaat. Het heeft evenwel geen rechtsgrootond. De minister is de mening ooggedaan dat tijdens de volgende zittingssperiode een rechtsgrond aan het IIRS-plan gegeven zal moeten worden; op dit punt is hij het eens met de ministren van het amement.

De minister begrijpt de zorg van de twee indieners van nete amendeement, hielen men dit amendeement echter goed-keurt, zou de voorzitter van de Raad verplicht zijn het ont-werf van ordinariële naar de commissie voor de mifra-structuur te verwijzen.

Het wil zorg dragen voor een duurzaam evenwicht dus-
se een de behoeften inzake mobiliteit en bereikbaarheid ener-
gezondheid anderszijds, en de bescherming van het leefmilieu en de volks-
gezondheid anderzijds. Het beoogt een goede samenwerking
geschatte bestemming van het wegennet, evenals door een
gebruik van alle vervoermiddelen, onder meer door een
de voordeel van de minder vervuilende en de zuinigste ver-

De regeringsstelt een stedelijk verwoerplan op voor het
ele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Zij bepaalt de principes voor de organisatie van het perso-
nen-en het goedernervervoer, het verkeer en het parkeren.
Zij moet verenigbaar zijn met het GewoP en met het pro-
gramma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit.

De twee Armin Andriesen en Hietje, Marie Nagy trodden een
mendement nr. 22 ingegeind dat erode steket een nieuw
vurtikel in te voegen lidende;

Artikel 18bis (nieuw)

begrip « plaats » maakt het mogelijk rekening te houden met instellingen die over meer dan één gebouw in dezelfde straat beschikken. Dit begrip houdt dus rekening met de factor nabijheid, maar wordt niet beperkt tot het begrip van technische en geografische exploitatie-eenheid, dat bijvoorbeeld gebruikt wordt in de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen.

De heer Alain Adriaens veronderstelt dat de regering met de bedrijven overleg zal plegen voor een en ander definitief vastgesteld wordt.

Volgens de minister zullen de bedrijven die op eenzelfde locatie gevestigd zijn deze mogelijkheid aanwenden om het aantal bedrijfsvervoerplannen te beperken

De heer Alain Adriaens vraagt of verschillende bedrijven met minder dan 200 personeelsleden één gemeenschappelijk vervoerplan mogen opstellen.

Volgens de minister verwijst de volksvertegenwoordiger naar zijn amendement nr. 23, dat ertoe strekt in het eerste lid de woorden «200 personen» te vervangen door «100 personen».

Hij wijst erop dat de informatie waarnaar de indieners verwijzen, achterhaald is. Uit de statistieken van het BRES voor 1998 (gegevens van juni 1996) blijkt immers dat er 868 bedrijven zijn met meer dan 100 personeelsleden en 411 met meer dan 200.

De minister zegt dat men redelijk moet blijven. De regering en de administratieve diensten zullen al 411 bedrijfsvervoerplannen moeten onderzoeken. Niets belet de bedrijven met minder dan 200 personeelsleden echter om op vrijwillige basis één gemeenschappelijk vervoerplan op te stellen. Hij vindt evenwel dat men de bedrijven niet met nog meer nieuwe verplichtingen moet overladen.

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 24) in dat ertoe strekt aan het slot een nieuw lid toe te voegen, luidend:

«Verschillende werkgevers van naburige bedrijven kunnen samen een vervoerplan uitwerken voor al hun ondernemingen».

De minister zegt dat hij deze kwestie al heeft behandeld en dat niets de bedrijven belet om op vrijwillige basis een gezamenlijk vervoerplan op te stellen.

De heer Alain Adriaens trekt zijn amendement in.

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 25) in dat ertoe strekt in het derde lid, 4^e, punt b) te doen vervallen.

De heer Alain Adriaens onderstreept dat het te grote aantal geparkeerde wagens op de openbare weg weliswaar uit

site permet notamment d'englober des situations où un organisme dispose de plusieurs bâtiments dans une même rue. Ce terme implique donc un élément de proximité physique sans être limité au terme «unité technique et géographique d'exploitation» utilisé par exemple dans l'ordonnance relative aux permis d'environnement.

M. Alain Adriaens suppose que le gouvernement sollicitera les entreprises pour mettre ce dispositif au point.

Le ministre considère que les entreprises localisées sur un même site ont intérêt à faire appel à ce dispositif pour rationaliser le nombre de plans de déplacements d'entreprises.

M. Alain Adriaens se demande si plusieurs entreprises de moins de deux cents personnes peuvent se regrouper pour élaborer un plan de déplacements conjoint.

Le ministre constate que le député en vient à son amendement n° 23 qui vise à remplacer au premier alinéa les mots «200 personnes» par les mots «100 personnes».

Le ministre signale que les informations évoquées par les auteurs datent car les statistiques du BRES de 1998 (données de juin 1996) signalent qu'il y a 868 entreprises qui dépassent les cent travailleurs et 411 qui occupent plus de deux cents personnes.

Le ministre estime qu'il faut demeurer raisonnable. Le gouvernement et son administration seront déjà amenés à susciter 411 plans de déplacements d'entreprises. Rien n'empêche bien entendu des entreprises de moins de deux cents personnes d'élaborer un plan de déplacements de manière volontaire mais il ne faut pas surcharger les entreprises d'obligations nouvelles.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 24 visant à ajouter in fine un alinéa, rédigé comme suit :

«Plusieurs employeurs dont les entreprises sont proches, peuvent élaborer en commun un plan de déplacements pour l'ensemble de leurs entreprises».

Le ministre signale qu'il a répondu à cette question et que rien n'empêche les entreprises de faire cela de manière volontaire.

M. Alain Adriaens retire son amendement.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont également introduit un amendement n° 25 visant à supprimer le b) au troisième alinéa, 4^e.

M. Alain Adriaens souligne que, si l'excès de stationnement en voirie est peut-être dérangeant à certains points de

een aantal oogpunten storend kan zijn, maar niets te maken heeft met de kwaliteit van de lucht. Integendeel! Immers, als men de ondernemingen zou vragen ervoor te zorgen dat er niet op de openbare weg wordt geparkeerd, komt dit erop neer dat men hun vraagt enorme ondergrondse parkeergarages te bouwen en dus infrastructuren waarvan iedereen erkent dat zij auto's aantrekken en aanzetten tot het gebruik van de individuele wagen.

De minister herinnert eraan dat de omzendbrief De Saeger terzake van toepassing blijft maar dat zijn administratieve diensten, zoals hij al heeft onderstreept, hem niet al te strikt toepassen.

De minister zegt dat het de bedoeling is te vermijden dat er te veel auto's op de openbare weg geparkeerd worden. De bedrijven moeten ervoor zorgen dat ze over voldoende parkeerplaatsen beschikken. Dit ontzegt hun echter de mogelijkheid niet om met bestaande parkings overeenkomsten te sluiten, zoals de Brusselse Hoofdstedelijke Raad gedaan heeft.

De minister wijst er bij wijze van voorbeeld op dat een van de doelstellingen van Brussel-Stad erin bestaat de Zavel parkeervrij te maken. Een bijkomende ondergrondse parkeergarage zou in dit opzicht beter geweest zijn dan de huidige parkeerchaos.

De minister is niet gekant tegen elke parkeermogelijkheid. Hij herinnert eraan dat er geen enkele algemene studie is gemaakt over de nood aan parkeerruimtes in het Gewest. Volgens hem gaat het debat over de parkeerruimtes in het Brussels Gewest de verkeerde kant op, omdat men kost wat kost de ondergrondse parkeerruimtes wil beperken. Volgens hem zou men beter het voorbeeld van Lyon volgen, waar men de bovengrondse parkeerruimtes beperkt.

Volgens de minister zijn files en opstoppingen vaak het gevolg van het feit dat individuele voertuigen om het even waar en om het even hoe bovengronds worden geparkeerd.

De heer François Roelants du Vivier stelt echter vast dat de parkeerruimte onder het Poelaertplein voordurend leeg staat.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat dit ook het geval is met de parkeerruimtes aan de Hallepoort en Simonis.

De heer Alain Adriaens zegt dat hij zich zorgen maakt over hetgeen de minister heeft verklaard, te meer daar ook de toegang tot de parkeerruimtes problematisch is.

Hij zegt dat hij zijn amendement intrekt als de minister belooft niet zomaar meer ondergrondse parkeerruimtes aan te leggen.

vue, cela n'a rien à voir avec la qualité de l'air. Au contraire, si l'on demande aux entreprises de veiller à l'organisation du stationnement en dehors de la voie publique, cela revient à leur demander de construire d'immenses parkings souterrains et donc de créer ces infrastructures dont tout le monde reconnaît qu'elles sont des pompes aspirantes à voitures qui contribuent à augmenter le recours à la voiture individuelle.

Le ministre rappelle que la circulaire De Saeger demeure d'application à ce niveau; cependant, comme il l'avait déjà signalé par ailleurs, son administration l'applique de manière adoucie.

Le ministre précise qu'il s'agit d'éviter le stationnement exagéré sur la voie publique; les entreprises doivent prévoir leur autosuffisance en matière de stationnement. Cela ne les empêche pas de signer des accords avec des parkings existants comme l'a fait le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le ministre signale à titre d'exemple qu'un des objectifs de Bruxelles-Ville est de dégager la surface du Sablon; un parking souterrain aurait été préférable au stationnement anarchique actuel.

Le ministre n'est pas hostile à la création de tout parking. Il signale qu'aucune étude globale n'a été réalisée sur les besoins régionaux en parkings. Le ministre estime qu'on a abordé le débat sur les parkings en Région bruxelloise à l'envers en souhaitant limiter à tout prix les parkings souterrains. Selon le ministre, on aurait mieux fait d'imiter la politique adoptée à Lyon qui vise à limiter les parkings en surface.

Pour le ministre, bon nombre de problèmes de congestion et d'asphyxie par le trafic sont provoqués par le fait que les voitures individuelles se garent n'importe où et n'importe comment en surface.

M. François Roelants du Vivier ne peut que constater qu'un parking tel que celui de la place Poelaert est constamment vide.

M. Jean-Pierre Cornelissen embraye dans le même sens en signalant qu'il en va de même pour celui de la Porte de Hal et celui de Simonis.

M. Alain Adriaens signale que les affirmations du ministre l'inquiètent d'autant plus que l'accessibilité aux parkings pose également un problème.

Si le ministre l'assure que sa volonté n'est pas d'augmenter à tout crin la capacité de parkings souterrains, il retire son amendement.

De minister zegt dat hij geen wildgroei van parkeer-ruimtes wil, maar de parkeerproblematiek in het Brussels Gewest in goede banen wil leiden.

Mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost vraagt of de bedrijven met meer dan 200 personeelsleden zullen worden bestraft als ze geen bedrijfsvervoerplan opstellen.

De minister zegt dat zijn diensten de lijst zullen bekendmaken van de bedrijven met een bedrijfsvervoerplan en dat het BIM de opstelling van een vervoerplan voor de bedrijven met meer dan 200 personeelsleden in de milieuvergunning kan opnemen, wat een wettelijk middel is om de bedrijven ertoe te verplichten.

De heer Alain Adriaens vraagt hoeveel tijd deze bedrijven gegund wordt om een vervoerplan op te stellen.

De minister zegt dat ze achttien maanden tijd hebben.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

Amendement nr. 23 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1 stem.

Het aldus geamendeerde artikel wordt eenparig aangenomen (10 stemmen).

Artikel 19bis

De heer Jean-Pierre Cornelissen, mevrouw Françoise Schepmans, mevrouw Andrée Guillaume-Vanderroost en de heer Jean De Hertog dienen een amendement (nr. 30) in dat ertoe strekt in de ordonnantie een artikel 19bis in te voegen, luidend:

«De exploitanten van plaatsen waar evenementen tegen betaling plaatshebben en waar tegelijk meer dan 3.000 mensen aanwezig zijn, stellen een actieplan op om het gebruik van het openbaar vervoer en van energievriendelijke en milieuvriendelijke vervoermiddelen aan te moedigen.».

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat dit artikel de aanvulling is van artikel 19 en volledig aansluit bij de ratio ervan.

Het strekt ertoe bij te dragen tot de vermindering van de hinder die veroorzaakt wordt door het autoverkeer naar aanleiding van de organisatie van grote sport- of culturele evenementen op plaatsen zoals de Heizel, Vorst-Nationaal en, in de toekomst, Music City.

Le ministre estime qu'il ne s'agit pas de créer une multitude de parkings mais plutôt de gérer le problème de parkings à Bruxelles.

Mme Andrée Guillaume-Vanderroost se demande si les entreprises de plus de deux cents personnes qui n'élaborent pas de plan de déplacements seront sanctionnées.

Le ministre signale que d'une part son administration publiera la liste des entreprises qui élaborent un plan de déplacements et d'autre part, que l'IBGE peut inclure l'élaboration d'un plan de déplacements pour les entreprises de plus de deux cents personnes dans le permis d'environnement, ce qui est une arme légale pour l'imposer aux entreprises.

De quel délai disposeront ces entreprises pour élaborer ce plan, se demande M. Alain Adriaens.

Le ministre précise qu'il s'agit de dix-huit mois.

Votes

L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité (9 voix).

L'amendement n° 23 est rejeté par 9 voix contre 1.

L'article, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité (10 voix).

Article 19bis

M. Jean-Pierre Cornelissen, Mme Françoise Schepmans, Mme Andrée Guillaume-Vanderroost et M. Jean De Hertog ont introduit un amendement n° 30 visant à insérer dans le texte de l'ordonnance un article 19bis, rédigé comme suit :

«Les exploitants de lieux accueillant des événements payants regroupant simultanément plus de trois mille participants mettent en place un plan d'action visant à l'encouragement de l'utilisation des moyens de transport en commun et des moyens de déplacements économiques et peu polluants par les participants».

M. Jean-Pierre Cornelissen signale que cet amendement constitue le complément naturel de l'article 19 en s'inscrivant dans la philosophie de ce dernier.

Il vise à participer à la réduction des nuisances générées par l'important trafic automobile qui accompagne l'organisation de grands événements sportifs ou culturels dans des lieux tels que le Heysel, Forest-National et prochainement Music City.

Hij wijst erop dat, als het amendement wordt aangenomen, artikel 10, 6° moet worden aangepast.

De minister kan zich met het amendement verenigen. Men zou in de toegangsprijs ook het vervoer kunnen verrekenen.

De heer Alain Adriaens vraagt waarom de indieners van het amendement het aantal aanwezigen op 3.000 hebben vastgesteld.

De heer Jean-Pierre Cornelissen antwoordt dat men de administratieve diensten niet met massaal veel aanvragen mag opzadelen en dat het hem in eerste instantie billijk lijkt het aantal aanwezigen tijdens grote evenementen vast te stellen.

Stemming

Amendement nr. 30, tot invoering van een artikel 19bis, wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 26) in dat ertoe strekt een nieuw artikel in te voegen, luidend:

«Binnen twee jaar na de goedkeuring van deze ordonnance moeten er bij de aanleg of de heraanleg van gewestwegen in Brussel, met uitzondering van snelwegen en andere «autowegen», voorzieningen voor fietsers worden aangelegd, in de vorm van fietspaden of fietsstroken, wegmarkeringen, opstelvakken op de kruispunten, of afzonderlijke rijstroken, afhankelijk van de behoeften en de noodzaken van het verkeer, om de verplaatsingen per fiets te vergemakkelijken en veiliger te maken.»

De heer Alain Adriaens zegt dat dit amendement gebaseerd is op artikel 20 van de wet Lepage.

De indieners van het amendement zijn van mening dat de staatssecretaris die terzake bevoegd is en die weliswaar hier en daar voorzieningen voor fietsers laat aanleggen, toch niet creatief genoeg is op dit vlak. Ze willen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het voorbeeld van Frankrijk volgt.

De minister kan niet met dit amendement instemmen omdat het te vaag is (wat verstaat men onder «autowegen»?) en omdat deze kwestie niet onder de bevoegdheden van de minister of van de commissie ressorteert.

Dat betekent echter niet dat dit aspect niet in een actieplan aan bod zal komen.

De heer Alain Adriaens trekt zijn amendement in, maar zegt dat hij deze kwestie blijft volgen.

Il signale que, si l'amendement est adopté, il conviendra de revoir techniquement l'article 10, 6°.

Le ministre peut marquer son accord; on pourrait envisager dans ce cas que le prix des places de spectacle comprenne le transport.

M. Alain Adriaens se demande pourquoi les auteurs de l'amendement ont fixé le nombre de participants à trois mille.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis qu'il ne faut pas engorger l'administration avec trop de demandes et qu'il lui paraît raisonnable dans un premier temps de fixer le nombre de participants à des spectacles d'envergure.

Vote

L'amendement n° 30 créant un article 19bis est adopté à l'unanimité (9 voix).

Un amendement n° 26 déposé par M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy vise également à créer un article 19bis nouveau, rédigé comme suit :

«Dans les deux ans qui suivent l'adoption de cette ordonnance, à l'occasion des créations ou des rénovations de voiries régionales à Bruxelles, à l'exception des autoroutes ou autres «routes à voitures», doivent être réalisés des aménagements cyclables, sous forme de pistes ou bandes cyclables, marquages au sol, avancées aux carrefours, ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation, en vue de faciliter et de sécuriser les déplacements à vélo.»

M. Alain Adriaens signale que cet amendement n° 26 s'inspire de l'article 20 de la loi « Lepage ».

Les auteurs de l'amendement estiment que le secrétaire d'Etat compétent en la matière, même s'il prévoit parfois certains aménagements pour les cyclistes, manque de créativité en la matière. Ils souhaiteraient qu'à l'instar de la France, la Région de Bruxelles-Capitale marque sa préoccupation en la matière.

Le ministre ne peut accepter cet amendement d'une part par sa rédaction peu précise (qu'est-ce qu'une «route à voitures»?) et d'autre part, cet amendement très précis ne relève ni des compétences du ministre, ni de la commission.

Ce n'est pas pour cela que cette préoccupation ne se retrouvera pas dans un plan d'action.

Tout en maintenant l'intérêt pour cette préoccupation, M. Alain Adriaens retire son amendement.

Artikel 20

Dit artikel leidt tot geen commentaar.

Stemming

Dit artikel wordt eenparig aangenomen (8 stemmen).

Artikel 21

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 27) in dat ertoe strekt § 1 en § 2 door de volgende bepalingen te vervangen:

« § 1. Binnen twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie, moeten behoudens door de regering toegestane afwijking om technische redenen, de overheidsdiensten bedoeld in artikel 21, met inbegrip van de openbare vervoermaatschappijen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bij uitbreiding of vervanging van hun voertuigen, ten minste 50% voertuigen kopen die op milieuvriendelijke technologieën rijden zoals bepaald door de regering.

“§ 2. Binnen vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie moeten, behoudens door de regering toegestane afwijking om technische redenen, de overheidsdiensten bedoeld in artikel 21, met inbegrip van de openbare vervoermaatschappijen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bij uitbreiding of vervanging van hun voertuigen, voertuigen kopen die op milieuvriendelijke technologieën rijden zoals bepaald door de regering”.

De minister kan dit amendement niet aanvaarden, omdat de indieners ervan het hebben over «openbare vervoermaatschappijen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest». De Raad van State heeft dergelijke maatregelen uitdrukkelijk veroordeeld omdat zij buiten het bevoegdheidsdomein van het Gewest vallen. Dit artikel is op middellange termijn ook minder ambitieus dan het huidige. Immers, als men uitgaat van de veronderstelling dat 5% van het voertuigenpark jaarlijks wordt vervangen, zou, op grond van het amendement, na vijf jaar (plus twee jaar voor de uitvoeringstermijn) amper 12,5% van de eigen voertuigen vervangen zijn, tegenover 20% op grond van het ontwerp van ordonnantie.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst erop dat de MIVB helaas soms met heel zware begrotingsbeperkingen geconfronteerd wordt en dat het voertuigenpark bussen telt die twintig jaar oud zijn en nog altijd worden ingezet hoewel ze na twaalf jaar versleten zijn. Men moet geen maatregelen treffen die onuitvoerbaar zijn.

De heer Alain Adriaens zegt dat het amendement niet in een vernieuwingspercentage voorziet.

Article 20

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (8 voix).

Article 21

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 27 visant à remplacer les §§ 1^{er} et 2 par la disposition suivante :

« § 1^{er}. Dans un délai de deux ans suivant la date d'entrée en vigueur de cette ordonnance, sauf dérogation d'ordre technique accordée par le gouvernement, les pouvoirs publics visés à l'article 21, y compris les organismes de transport public opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, doivent, lors de l'accroissement ou du remplacement de leurs véhicules, acquérir au moins 50% de véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement telles que définies par le gouvernement.

§ 2. Dans un délai de cinq ans, suivant la date d'entrée en vigueur de cette ordonnance, sauf dérogation d'ordre technique accordée par le gouvernement, les pouvoirs publics visés à l'article 21, y compris les organismes de transport public opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, doivent, lors de l'accroissement ou du remplacement de leurs véhicules, acquérir des véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement telles que définies par le gouvernement ».

Le ministre ne peut accepter cet amendement car les auteurs de l'amendement utilisent les termes «transports publics opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale». Le Conseil d'Etat a expressément condamné des mesures de ce type comme étant un excès de compétence. D'autre part, cet article est moins ambitieux à moyen terme que le libellé actuel. En effet, si l'on part de l'hypothèse d'un taux de renouvellement annuel de 5% de la flotte, avec la disposition de l'amendement on aboutit après cinq ans (plus deux ans de délai de mise en œuvre) à une peine 12,5% de véhicules propres contre 20% prévus dans le projet d'ordonnance.

M. Jean-Pierre Cornelissen informe que la STIB a malheureusement parfois de lourdes contraintes budgétaires. Il signale à cet égard que dans la flotte de bus de la STIB, il y a des véhicules de vingt ans qui circulent encore alors que leur durée de vie est seulement de douze ans. Il ne faut pas prendre de mesures inapplicables dans les faits.

M. Alain Adriaens précise que l'amendement ne suggère pas de taux de renouvellement.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat er bij de MIVB toch een evolutie waar te nemen is bij de jongste aankoop van voertuigen.

De heer Alain Adriaens zegt dat hij onlangs, tijdens een rondetafelconferentie met de verschillende openbaarvervoermaatschappijen over het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals LPG, heeft kunnen vaststellen dat de MIVB achterop loopt. Enkele jaren geleden heeft de MIVB twintig kleine voertuigen aangekocht, maar omdat het experiment niet aan de verwachtingen voldeed, heeft de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel geen enkele inspanning meer gedaan. De volksvertegenwoordiger vindt dat men haar moet stimuleren.

De minister herhaalt dat hij zich niet met het opzet van het amendement kan verenigen en verwijst terzake naar het advies van de Raad van State.

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen ook een amendement (nr. 28) in dat ertoe strekt § 3 door de volgende bepalingen te vervangen:

« § 3 De regering stelt de procedure voor het toestaan van de in de vorige paragrafen bedoelde afwijkingen vast door in een eensluidend advies van de « Werkgroep Gezondheid » zoals bepaald in artikel 13 te voorzien. »

De minister zegt dat de indieners van het amendement algemene afwijkingen vaststellen terwijl in het oorspronkelijke artikel van het ontwerp alleen technische afwijkingen vastgesteld worden, bijvoorbeeld het feit dat de actieradius van de elektrische voertuigen van een openbare maatschappij voldoende groot moet zijn. De minister ziet niet in hoe de gezondheidsspecialisten die in deze werkgroep zitten, passend technisch advies zouden kunnen uitbrengen over het gebruik van de voertuigen door specifieke instellingen.

De heer Alain Adriaens en mevrouw Marie Nagy dienen een amendement (nr. 29) in dat ertoe strekt § 4 door de volgende bepalingen te vervangen:

« § 4. De regering neemt de nodige maatregelen om de gemeentelijke overheden en de taxi-exploitanten in staat te stellen de in §1 en §2 bedoelde doelstellingen te bereiken, in voorkomend geval door premies en subsidies toe te kennen, of door middel van een differentieel bedrag van de bedrijfsbelasting verbonden aan een taxivergunning, ten voordele van de voertuigen die milieuvriendelijke technologie gebruiken ».

De heer Alain Adriaens zegt dat, wat de schone voertuigen betreft, de voertuigen op LPG ook de zuinigste zijn vanaf 10 of 12.000 km/jaar, wat met de taxi's het geval is.

De minister vindt het amendement interessant maar is van oordeel dat het hier niet op zijn plaats is. Hij wijst er

M. Jean-Pierre Cornelissen signale par ailleurs que dans les derniers achats de véhicules effectués par la STIB, on note une certaine évolution.

M. Alain Adriaens a encore pu constater récemment lors d'une table ronde regroupant différentes sociétés de transports en commun à propos de l'utilisation de carburants alternatifs entre autres le LPG que la STIB était une institution rétrograde. Parce qu'il y a quelques années, la STIB a acquis vingt petits véhicules et que l'expérience n'a pas répondu aux attentes, la Société des transports intercommunaux bruxellois ne fait plus aucun effort. Selon le député il convient de les inciter.

Le ministre réitère que la portée de l'amendement ne peut être acceptée. Il renvoie à l'avis du Conseil d'Etat.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont également introduit un amendement n° 28 visant à remplacer le paragraphe 3 par la disposition suivante :

« § 3. Le gouvernement détermine la procédure de délivrance des dérogations mentionnées au paragraphe précédent en prévoyant un avis conforme du groupe de travail santé tel que défini à l'article 13 ».

Le ministre estime que les auteurs de l'amendement invoquent des dérogations générales alors que l'article tel que prévu dans le projet n'aborde que les dérogations techniques, par exemple nécessité d'une autonomie suffisante pour les véhicules électriques d'un service public. Le ministre ne voit pas comment les spécialistes en matière de santé de ce groupe de travail pourraient donner un avis technique pertinent sur les conditions d'utilisation des véhicules par des organismes spécifiques.

M. Alain Adriaens et Mme Marie Nagy ont introduit un amendement n° 29 visant à remplacer le paragraphe 4 par la disposition suivante :

« § 4. Le gouvernement prend toute mesure destinée à permettre aux autorités communales et aux exploitants de taxis d'atteindre les objectifs énoncés aux §§ 1er et 2, le cas échéant, par l'octroi de primes et de subsides, au par un différentiel du montant de la patente lié au permis d'exploiter un taxi, en faveur des véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement ».

M. Alain Adriaens souligne qu'en matière de véhicules propres, les véhicules au LPG sont également les plus économiques à partir de 10.000 ou 12.000 km/an, ce qui est le cas des taxis.

Le ministre estime que le contenu de l'amendement est intéressant mais que cet amendement n'a pas sa place ici.

bovendien op dat de bevoegdheden op het vlak van de taxi's, agglomeratiebevoegdheden zijn, die niet bij wege van een ordonnantie kunnen worden geregeld.

Hij attendeert erop dat er een federale maatregel bestaat die verbiedt dat LPG-voertuigen in ondergrondse of overdekte parkeerruimtes geparkeerd worden.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat minister Grijp, in het Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 39, op zijn schriftelijke vraag betreffende de toegang van de ondergrondse parkings voor voertuigen op LPG, geantwoord heeft dat er geen enkele gewestelijk of federaal reglement bestaat waarin deze kwestie wordt geregeld. Als dit verbod toch bestaat, dan is het door de exploitanten van dergelijke parkeergelegenheden opgelegd.

De minister zegt dat hij het een interessant idee vindt waarmee in het actieplan rekening kan worden gehouden. Hij herhaalt echter dat het een agglomeratiebevoegdheid betreft.

Aangezien het over leefmilieuproblematiek gaat, is de heer Alain Adriaens van mening dat er voor een transversaal beleid moet worden gezorgd. Volgens hem belet niets dat de commissie voor Leefmilieu een dergelijke maatregel goedkeurt. Het ontwerp van ordonnantie wordt daarna in de plenaire vergadering besproken, in aanwezigheid van de regering. Hij vreest echter dat er binnen de regering geen eensgezindheid over de problematiek is.

De minister wijst er nogmaals op dat deze kwestie niet bij wege van ordonnanties kan worden geregeld.

De heer Alain Adriaens stelt met spijt vast dat minister Grijp en staatssecretaris Tomas zich weinig zorgen maken over de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Desondanks trekt hij zijn amendement in.

Stemmingen

Amendement nr. 27 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1 stem.

Amendement nr. 28 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1 stem.

Het artikel wordt aangenomen met 7 stemmen, bij 1 ont-houding.

Artikel 21bis

De regering dient een amendement (nr. 2) in dat ertoe strekt een nieuw artikel 21bis in te voegen, luidend:

Il informe par ailleurs que les compétences en matière de taxi sont des compétences d'agglomération qui ne peuvent être réglées par voie d'ordonnance.

Enfin, il existe un dispositif au niveau fédéral qui interdit les véhicules au LPG dans les parkings.

M. Alain Adriaens informe que dans le Bulletin des questions et réponses n° 39 le ministre Grijp a répondu à sa question écrite relative à « l'accès des parkings souterrains par les véhicules propulsés au LPG », qu'il n'existe aucun règlement régional ni fédéral qui aborde la problématique de l'accès aux parkings souterrains de véhicules propulsés au gaz liquifié. Si de telles interdictions existent malgré tout, elles sont édictées par les exploitants des parkings.

Le ministre réitère qu'il s'agit d'une idée intéressante qui mérite d'être prise en considération dans le Plan d'action. Il rappelle cependant la réserve : il s'agit d'une compétence d'agglomération.

Etant donné qu'il s'agit d'une problématique environnementale, M. Alain Adriaens estime qu'il convient d'y répondre par une politique transversale. Selon lui, rien n'empêcherait la commission de l'environnement d'adopter un dispositif de ce type : le projet d'ordonnance est discuté ensuite en séance plénière où le gouvernement est présent. Il craint qu'il n'y ait pas d'accord au sein du gouvernement en la matière.

Le ministre ne peut que répéter qu'on ne peut légiférer par voie d'ordonnance en la matière.

M. Alain Adriaens constate avec regret que le ministre Grijp et le secrétaire d'Etat Tomas n'ont que trop peu de préoccupations en matière de qualité de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il retire cependant son amendement.

Votes

L'amendement n° 27 est rejeté par 8 voix contre 1.

L'amendement n° 28 est rejeté par 8 voix contre 1.

L'article est adopté par 7 voix et 1 abstention.

Article 21bis

Le gouvernement a introduit un amendement n° 2 visant à créer un article 21 bis rédigé comme suit :

«Artikel 21bis – Misdrijven

Is strafbaar met een gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden en met een geldboete van 26 frank tot 5.000 frank of enkel met een van deze straffen:

1. wie onroerende of roerende goederen in zijn bezit heeft die ten gevolge van nalatigheid of gebrek aan voorzorg van zijnentwege aan de bron liggen van welke vorm ook van verontreiniging waarop de regering op grond van artikel 13, eerste lid, 1° een verbodsbevel heeft opgelegd;
2. wie inbreuk doet op de maatregelen die de regering op grond van artikel 13, eerste lid, 2° heeft genomen;
3. wie de maatregelen niet naleeft die vervat zijn in het actieplan dat de regering krachtens de artikelen 14 en 15 heeft vastgelegd».

De minister wijst erop dat, aangezien het ontwerp van ordonnantie ertoe strekt een nieuwe wettelijke grondslag te verlenen aan de besluiten die op grond van de wet van 1964 zijn uitgevaardigd, het aangewezen is te voorzien in strafmaatregelen ter bestrafing van inbreuken op deze besluiten.

Stemming

Amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen (8 stemmen).

*Artikel 22
Opheffingsbepaling*

De regering dient een amendement (nr. 3) in, dat ertoe strekt de woorden «en 10» in te voegen tussen de woorden «1 tot 5» en «van de wet».

Stemming

Amendement nr. 3 wordt eenparig aangenomen (8 stemmen).

Het aldus geamendeerde artikel wordt aangenomen met eenzelfde stemverhouding.

*Artikel 23
Codificatie*

Dit artikel leidt tot geen commentaar.

Stemming

Het artikel wordt eenparig aangenomen (8 stemmen).

« Article 21 bis. Infractions

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 francs à 5.000 francs ou d'une de ces peines seulement :

1. celui qui détient des biens immobiliers ou des biens mobiliers qui, par suite d'une négligence ou d'un défaut de prévoyance de sa part, sont à l'origine d'une forme de pollution interdite par le gouvernement sur base de l'article 13, alinéa 1^{er}, 1° ;
2. celui qui enfreint les dispositions prises par le gouvernement sur base de l'article 13, alinéa 1^{er}, 2° ;
3. celui qui ne respecte pas les mesures contenues dans le plan d'action arrêté par le gouvernement en vertu des articles 14 et 15 ».

Le ministre précise qu'étant donné que le projet d'ordonnance vise à remplacer la nouvelle base légale des arrêtés qui avaient été pris sur base de la loi de 1964, il convient qu'une disposition prévoit les sanctions pénales dont sont punies les infractions à ces arrêtés.

Vote

L'amendement n° 2 est adopté à l'unanimité (8 voix).

*Article 22
Dispositions abrogatoires*

Le gouvernement introduit un amendement n° 3 visant à ajouter les mots « et 10 » entre les mots « 1 à 5 » et « de la loi ».

Vote

L'amendement n° 3 est adopté à l'unanimité (8 voix).

L'article, tel qu'amendé, est adopté par le même vote.

*Article 23
Codification*

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité (8 voix).

Artikel 24

Volgens de heer Alain Adriaens kent de regering zichzelf hier een grote veiligheidsmarge toe. Het ontwerp van ordonnantie stelt niet alleen minimale cijfers vast waarvan in sommige gevallen kan worden afgeweken, de inwerkingtreding kan bovendien worden uitgesteld.

De minister herhaalt dat hij er in zijn memorie van toelichting duidelijk op gewezen heeft dat sommige bepalingen van het ontwerp van ordonnantie voor de MIVB economische verplichtingen zouden inhouden. Het is normaal dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tracht samenwerkingsovereenkomsten met TEC en De Lijn te sluiten en deze twee maatschappijen ermee doet instemmen vergelijkbare inspanningen te leveren.

Er moeten samenwerkingsakkoorden worden gesloten om concurrentievervalsing te voorkomen.

Hij attendeert er voorts op dat de regering van plan is heel snel te handelen wat de bedrijfsvervoerplannen betreft. De diensten zullen weldra met de bedrijfsleiders vergaderen en hun mededelen wat een bedrijfsvervoerplan inhoudt. De regering wenst terzake voor correcte voorlichting te zorgen.

Wat de bedrijven betreft, begrijpt de heer Alain Adriaens dat men voorzichtig te werk gaat en de bedrijven een termijn van 18 maanden toekent. Hij kan echter niet aanvaarden dat men de ordonnantie niet zou toepassen omdat er binnen vijf jaar concurrentievervalsing zou kunnen zijn. Hij stelt vast dat het ontwerp wat dit aspect betreft veel te terughoudend is en hij betreurt dat de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel zo verstand is.

Stemming

Artikel 24 wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 1 onthouding.

V. Stemming over het gehele ontwerp van ordonnantie en goedkeuring van het verslag

Het gehele ontwerp van ordonnantie wordt eenparig aangenomen (9 stemmen).

Het verslag wordt eenparig goedgekeurd (12 stemmen).

Philippe SMITS,
Danielle CARON,
Françoise SCHEPMANS,

Rapporteurs.

François ROELANTS
du VIVIER

Voorzitter

Article 24

M. Alain Adriaens estime que le gouvernement s'octroie là un fameux parachute ; non seulement le projet d'ordonnance prévoit des chiffres minimaux auxquels il pourra être dérogé dans certains cas et, en outre, l'entrée en vigueur pourra être postposée.

Le ministre rappelle que dans son exposé des motifs il a clairement signalé que certaines dispositions du projet d'ordonnance allaient entraîner des obligations économiques pour la STIB. Il est légitime que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale tente d'arriver à des accords de coopération avec les TEC et DE LIJN pour que ces deux sociétés acceptent des efforts similaires.

Les accords de coopération sont vraiment nécessaires pour ne pas engendrer de distorsions de concurrence.

En ce qui concerne les plans de déplacements d'entreprise, l'intention du gouvernement est d'œuvrer très rapidement. L'administration rencontrera prochainement les responsables d'entreprise pour les informer de ce que contient un plan de déplacements d'entreprise ; le gouvernement souhaite accomplir une œuvre pédagogique en la matière.

M. Alain Adriaens peut comprendre les précautions prises en ce qui concerne les entreprises d'un délai de 18 mois, mais il ne peut concevoir qu'on puisse se priver de l'application de l'ordonnance parce que dans cinq ans il pourrait éventuellement y avoir des distorsions de concurrence. Il ne peut que constater la frilosité incroyable sur ce point, il regrette d'autre part que la Société des transports intercommunaux bruxelloise soit une société tellement sclérosée.

Vote

L'article 24 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

V. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance et approbation du rapport

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité (9 voix).

Le rapport est approuvé à l'unanimité (12 voix).

Philippe SMITS,
Danielle CARON,
Françoise SCHEPMANS,

Rapporteurs.

François ROELANTS
du VIVIER

Président.

Tekst aangenomen door de Commissie**HOOFDSTUK I
Algemene beginselen***Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2
Definities*

In deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° lucht : de buitenlucht in de troposfeer, met uitsluiting van de werkplek;
- 2° IRCEL : de Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu, opgericht door het samenwerkingsakkoord van 18 mei 1994 tussen het Brusselse, Vlaamse en Waalse Gewest inzake het toezicht op emissies in de lucht en op de structurering van de gegevens;
- 3° Regering : de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
- 4° Instituut : het Brussels Instituut voor Milieubeheer, opgericht bij koninklijk besluit van 8 maart 1989;
- 5° verontreinigende stof : elke stof die direct of indirect door de mens in de lucht wordt gebracht en die schadelijke gevolgen kan hebben voor de gezondheid van de mens of het milieu in zijn geheel en die onder meer schadelijk kan zijn voor de biologische hulpbronnen en de ecosystemen, de klimaatveranderingen kan beïnvloeden, de materiële goederen kan aantasten en buitensporige geurhinder kan veroorzaken;
- 6° niveau : de concentratie van een verontreinigende stof in de lucht of de depositie daarvan op oppervlakken binnen een bepaalde tijd;
- 7° beoordeling : een methode die wordt gebruikt om het niveau van een verontreinigende stof in de lucht te meten, te berekenen, te voorspellen of te ramen;
- 8° grenswaarde : een niveau dat op basis van wetenschappelijke kennis is vastgesteld teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en/of voor het milieu in zijn geheel te voorkomen, te verhinderen of te verminderen en dat binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt en, als het eenmaal is bereikt, niet meer mag worden overschreden;
- 9° streefwaarde : een niveau dat is vastgesteld om schadelijke effecten voor de gezondheid van de mens en of

Texte adopté par la Commission**CHAPITRE I^e
Principes généraux***Article 1^e*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2
Définitions*

Au sens de la présente ordonnance, il faut entendre par :

- 1° air ambiant : l'air extérieur de la troposphère à l'exclusion de celui contenu dans les lieux de travail;
- 2° CELINE : la Cellule interrégionale de l'environnement créée par l'accord de coopération du 18 mai 1994 entre les Régions bruxelloise, flamande et wallonne en matière de surveillance des émissions atmosphériques et de structuration des données;
- 3° Gouvernement : le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 4° Institut : l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement créé par l'arrêté royal du 8 mars 1989;
- 5° polluant : toute substance introduite directement ou indirectement par l'homme dans l'air ambiant et susceptible d'avoir des effets nocifs sur la santé humaine et l'environnement dans son ensemble et notamment de nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, d'influer sur les changements climatiques, de détériorer les biens matériels et de provoquer des nuisances olfactives excessives;
- 6° niveau : la concentration d'un polluant dans l'air ambiant ou son dépôt sur les surfaces en un temps donné;
- 7° évaluation : toute méthode utilisée pour mesurer, calculer, prévoir ou estimer le niveau d'un polluant dans l'air ambiant;
- 8° valeur limite : niveau fixé sur la base de connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint;
- 9° valeur cible : niveau fixé dans le but d'éviter davantage à long terme des effets nocifs sur la santé humaine et/

voor het milieu in zijn geheel op lange termijn meer te vermijden en dat zoveel mogelijk binnen een gegeven periode moet worden bereikt;

10° alarmdrempel : een niveau waarboven een kortstondige blootstelling risico's voor de gezondheid van de mens inhoudt en bij overschrijding waarvan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dringende maatregelen moet nemen;

11° richtlijn 96/62/EG: richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit.

Artikel 3 Doelstellingen

Deze ordonnantie heeft tot doel :

1° doelstellingen voor de luchtkwaliteit te omschrijven en vast te stellen, teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu in zijn geheel te voorkomen of te verminderen;

2° de luchtkwaliteit op basis van bepaalde methoden en criteria te beoordelen;

3° te beschikken over adequate informatie over de luchtkwaliteit en ervoor te zorgen dat de bevolking daarover wordt ingelicht;

4° goede luchtkwaliteit in stand te houden, wanneer die aan de beoordelingscriteria van deze ordonnantie voldoet, en die in de andere gevallen te verbeteren;

5° de doelstellingen te verwezenlijken van de Protocolen bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand inzake de beheersing van emissies van stikstofoxiden of hun grensoverschrijdende stromen, gedaan te Sofia op 1 november 1988, inzake de beheersing van emissies van vluchtige organische stoffen of hun grensoverschrijdende stromen, gedaan te Genève op 15 november 1991 en inzake een verregaande vermindering van zwavelemissies, gedaan te Oslo op 14 juni 1994.

HOOFDSTUK II Planning

AFDELING 1 Grenswaarden, alarmdrempels, streefwaarde

Artikel 4 Algemeenigheden

§ 1. – De Regering stelt de grenswaarden vast en de termijn waarbinnen ze moeten worden bereikt, evenals de

ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée;

10° seuil d'alerte : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine et déclenche la mise en œuvre de mesures d'urgence par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

11° directive 96/62/CE : la directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.

Article 3 Objectifs

La présente ordonnance a pour but :

1° de définir et fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant afin de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement dans son ensemble;

2° d'évaluer la qualité de l'air ambiant sur la base de méthodes et de critères déterminés;

3° de disposer et de diffuser auprès du public des informations adéquates sur la qualité de l'air ambiant;

4° de préserver la qualité de l'air ambiant, lorsqu'elle est satisfaisante au regard des critères d'évaluation de la présente ordonnance, et de l'améliorer dans les autres cas;

5° de réaliser les objectifs contenus dans les Protocoles à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance de 1979 relative à la réduction des émissions d'oxydes d'azote ou leurs flux transfrontières, faite à Sofia le 1^{er} novembre 1988, relatifs à la lutte contre les émissions des composés organiques volatils ou leurs flux transfrontières, faits à Genève le 15 novembre 1991 et relatif à une réduction des émissions de soufre, fait à Oslo le 14 juin 1994.

CHAPITRE II Planification

SECTION 1 Valeurs limites, seuils d'alerte, valeur cible

Article 4 Généralités

§ 1^{er}. – Le Gouvernement fixe les valeurs limites et le délai dans lequel elles doivent être atteintes, ainsi que les

alarmdrempels voor de verontreinigende stoffen die onderworpen zijn aan de in artikel 7 e.v. bedoelde beoordeling. Voor ozon mag een streefwaarde worden vastgesteld ter aanvulling of ter vervanging van de grenswaarde.

§ 2. – De Regering stelt de grenswaarden, de alarmdrempels en de streefwaarde vast die ten minste overeenstemmen met de niveaus die zijn vastgelegd in de richtlijnen uitgevaardigd ter uitvoering van richtlijn 96/62/EG, rekening houdend met de nieuwste gegevens van het wetenschappelijk onderzoek op de epidemiologische en milieugebieden, de meest recente vooruitgang in de metrologie en de mate van blootstelling van de bevolking en met name van kwetsbare subgroepen, alsook in voorkomend geval met :

- 1° de gesteldheid van het klimaat;
- 2° de kwetsbaarheid van flora en fauna en de habitats daarvan;
- 3° het aan verontreinigende stoffen blootgesteld historisch, cultureel en architecturaal erfgoed;
- 4° de economische en technische haalbaarheid;
- 5° de verplaatsing over lange afstand van verontreinigende stoffen, waaronder secundaire verontreinigende stoffen, inclusief ozon.

*Artikel 5
Overschrijdingsmarge*

Om rekening te houden met het werkelijke niveau van een bepaalde verontreinigende stof bij de vaststelling van de grenswaarden en met de tijd die nodig is voor de tenuitvoerlegging van de maatregelen die ertoe strekken deze grenswaarde te bereiken, kan de Regering een tijdelijke overschrijdingsmarge vaststellen, overeenkomstig de richtlijnen uitgevaardigd ter uitvoering van richtlijn 96/62/EG.

Deze marge wordt op een door haar vast te stellen wijze verlaagd teneinde de grenswaarde uiterlijk op het einde van de gestelde termijn te bereiken.

**AFDELING 2
Programma voor structurele verbetering
van de luchtkwaliteit**

*Artikel 6
Beginselen en machtiging*

§ 1. – Het Instituut stelt, in overleg met de betrokken besturen, en in het bijzonder met het Bestuur Uitrustingen en Vervoer, een programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit op, zodat het mogelijk wordt:

seuils d'alerte pour les polluants faisant l'objet de l'évaluation prévue aux articles 7 et suivants. Pour l'ozone, il peut être fixé une valeur cible en complément ou en remplacement de la valeur limite.

§ 2. – Le Gouvernement fixe les valeurs limites, les seuils d'alerte ainsi que la valeur cible au minimum conformément aux niveaux établis par les directives prises en exécution de la directive 96/62/CE et compte tenu des données les plus récentes de la recherche scientifique dans les domaines épidémiologique et environnemental ainsi que des progrès les plus récents de la métrologie et du degré d'exposition des populations et notamment des sous-groupes sensibles, ainsi que le cas échéant :

- 1° des conditions climatiques;
- 2° de la sensibilité de la flore et de la faune et de leur habitat;
- 3° du patrimoine historique, culturel, architectural exposé aux polluants;
- 4° de la faisabilité économique et technique;
- 5° du transport à longue distance des polluants, dont les polluants secondaires, y compris l'ozone.

*Article 5
Marge de dépassement*

Afin de tenir compte du niveau effectif d'un polluant déterminé lors de la fixation de la valeur limite, ainsi que des délais nécessaires pour mettre en œuvre les mesures visant à atteindre cette valeur limite, le Gouvernement peut fixer pour celle-ci une marge de dépassement temporaire, conformément aux directives prises en exécution de la directive 96/62/CE.

Cette marge se réduit selon les modalités qu'il définit afin d'atteindre la valeur limite au plus tard à la fin du délai fixé.

**SECTION 2
Programme d'amélioration structurelle
de la qualité de l'air**

*Article 6
Principes et habilitation*

§ 1er. – L'Institut élabore, en concertation avec les administrations concernées et notamment l'Administration de l'Équipement et des Déplacements, un programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air permettant :

- 1° de grenswaarden binnen de gestelde termijn te bereiken;
- 2° de schadelijke gevolgen van de verontreinigende stoffen voor de gezondheid van de mens en het milieu te voorkomen, te verhinderen of te verminderen, met inbegrip van die waarvoor geen enkele grenswaarde werd vastgesteld;
- 3° de in artikel 13 bedoelde maatregelen te nemen.

§ 2. – Het programma bestaat uit een globaal plan dat op zijn minst alle in artikel 7 opgesomde verontreinigende stoffen omvat.

§ 3. – De Regering stelt praktische regels op inzake de bekendmaking, de periodiciteit, de goedkeuring en de inhoud van het programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit.

Het programma bevat op zijn minst volgende informatie :

1° plaats van de overschrijding :

- gemeente;
- meetstation (kaart, geografische coördinaten);

2° algemene informatie :

- soort gebied (stad, industriezone of landelijk gebied);
- raming van het verontreinigde gebied (in km²) en van de omvang van de aan de verontreiniging blootgestelde bevolking;
- relevante klimatologische gegevens;
- relevante topografische gegevens;
- voldoende informatie over de doelgroepen in het betrokken gebied die bescherming nodig hebben;

3° aard en bewaking van de verontreiniging :

- in de voorgaande jaren waargenomen niveaus (vóór de toepassing van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit);
- sinds de start van het project gemeten concentraties;
- technieken die voor de bewaking worden gebruikt;

4° bron van de verontreiniging :

- lijst van de belangrijkste emissiebronnen die verantwoordelijk zijn voor de verontreiniging (kaart);
- totale emissie van deze bronnen (ton/jaar);
- informatie over de verontreiniging vanuit andere Gewesten;

5° analyse van de situatie :

- bijzonderheden over de factoren die verantwoordelijk zijn voor de overschrijding (verplaatsing, ook grensoverschrijdende; vorming);
- bijzonderheden over mogelijke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit;

1° d'atteindre les valeurs limites dans le délai fixé;

2° d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs des polluants pour la santé humaine et l'environnement, y compris ceux pour lesquels aucune valeur limite n'est fixée;

3° de prendre les mesures visées à l'article 13.

§ 2. – Le programme consiste en un plan intégré englobant au minimum les polluants repris à l'article 7.

§ 3. – Le Gouvernement détermine les modalités pratiques relatives à la publicité, à la périodicité, à l'adoption et au contenu du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air.

A tout le moins, le programme contient les informations suivantes :

1° lieu du dépassement :

- commune;
- station de mesure (carte, coordonnées géographiques);

2° informations générales :

- type de zone (ville, zone industrielle ou rurale);
- estimation de la superficie polluée (en km²) et de la population exposée à la pollution;
- données climatiques utiles;
- données topographiques utiles;
- renseignements suffisants concernant le type d'éléments cibles de la zone concernée qui doivent être protégés;

3° nature et évaluation de la pollution :

- niveaux enregistrés les années précédentes (avant la mise en œuvre de mesures d'amélioration de la qualité de l'air ambiant);
- concentrations mesurées depuis le lancement du projet;
- techniques d'évaluation employées;

4° origine de la pollution :

- liste des principales sources d'émission responsables de la pollution (carte);
- quantité totale d'émissions provenant de ces sources (en tonnes par an);
- renseignements sur la pollution en provenance d'autres Régions;

5° analyse de la situation :

- précisions concernant les facteurs responsables du dépassement (transport, y inclus les transports transfrontaliers, formation);
- précisions concernant les mesures envisageables pour améliorer la qualité de l'air;

- 6° informatie over de maatregelen of projecten die reeds bestonden voordat richtlijn 96/62/EG van kracht werd :
- plaatselijke, gewestelijke, nationale en internationale maatregelen;
 - waargenomen effecten van deze maatregelen;

- 7° informatie over maatregelen of projecten die ertoe strekken de verontreiniging te verminderen en die genomen zijn nadat richtlijn 96/62/EG van kracht is geworden :
- opsomming en omschrijving van alle in het project opgenomen maatregelen;
 - tijdschema voor de tenuitvoerlegging;
 - raming van de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit en de tijd die nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken;

- 8° informatie over de maatregelen of projecten die voor de lange termijn zijn vastgesteld of gepland;

- 9° lijst van publicaties, documenten, werkzaamheden, ter aanvulling van de hierboven gevraagde informatie.

De Regering houdt rekening met de aanbevelingen van het in artikel 11 e.v. bedoelde coördinatiecomité. Bovendien wordt de bevolking over dit programma ingelicht.

- 6° informations sur les mesures ou projets d'amélioration antérieurs à l'entrée en vigueur de la directive 96/62/CE :
- mesures locales, régionales, nationales et internationales;
 - effets observés de ces mesures;

- 7° informations concernant les mesures ou projets visant à réduire la pollution adoptés consécutivement à l'entrée en vigueur de la directive 96/62/CE :
- liste et description de toutes les mesures prévues dans le projet;
 - calendrier de mise en œuvre;
 - estimation de l'amélioration de la qualité de l'air escomptée et du délai prévu pour la réalisation de ces objectifs;

- 8° informations sur les mesures ou projets prévus ou envisagés à long terme;

- 9° liste des publications, documents, travaux complétant les informations demandées ci-dessus.

Le Gouvernement tient compte des recommandations du comité de coordination visé aux articles 11 et suivants. De plus, une information de la population relativement à ce programme est organisée.

HOOFDSTUK III Algemene actiemaatregelen

AFDELING 1

Meting en controle van de luchtkwaliteit

Artikel 7 Algemeenheden

Het Instituut beoordeelt de luchtkwaliteit op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en bouwt hiertoe een meetnetwerk uit.

De beoordeling van de luchtkwaliteit betreft de niveaus van volgende verontreinigende stoffen :

1. zwaveldioxide;
2. stikstofdioxide;
3. fijne deeltjes, zoals roet (inclusief PM 10);
4. zwevende stofdeeltjes;
5. lood;
6. ozon;
7. benzeen;
8. koolmonoxide;
9. polycyclische aromatische koolwaterstoffen;
10. cadmium;
11. arseen;
12. nikkel;
13. kwik.

CHAPITRE III Mesures générales d'intervention

SECTION 1

Mesure et surveillance de la qualité de l'air

Article 7 Généralités

L'Institut évalue la qualité de l'air ambiant sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et, à cet effet, met en place un réseau de mesure.

L'évaluation de la qualité de l'air ambiant porte sur les niveaux relatifs aux polluants suivants :

1. anhydride sulfureux;
2. dioxyde d'azote;
3. particules fines, telles que les suies (y compris PM 10);
4. particules en suspension;
5. plomb;
6. ozone;
7. benzène;
8. monoxyde de carbone;
9. hydrocarbures polycycliques aromatiques;
10. cadmium;
11. arsenic;
12. nickel;
13. mercure.

*Artikel 8**Uitbreiding van de controle tot
andere verontreinigende stoffen*

De Regering kan verontreinigende stoffen aanduiden die niet in artikel 7 vermeld zijn en het voorwerp zullen uitmaken van een soortgelijke controle, en dit onder meer met toepassing van richtlijnen uitgevaardigd ter uitvoering van richtlijn 96/62/EG, rekening houdend met de wetenschappelijke vooruitgang en de volgende criteria :

- 1° mogelijkheid, mate en frequentie van de effecten; met betrekking tot de volksgezondheid en het milieu in zijn geheel moet bijzondere aandacht worden besteed aan de onomkeerbare effecten;
- 2° algemene aanwezigheid en hoge concentratie van de verontreinigende stof in de lucht;
- 3° milieutransformatie of metabolisme omzettingen, aangezien dergelijke wijzigingen tot de vorming van chemische stoffen met een grotere toxiciteit kunnen leiden;
- 4° persistentie in het milieu, met name indien de verontreinigende stof resistent is voor afbraak in het milieu en kan accumuleren in mensen, het milieu of de voedselketen;
- 5° effect van de verontreinigende stof :
 - a) omvang van de blootgestelde bevolking, levende soorten of ecosystemen;
 - b) bestaan van bijzonder gevoelige doelgroepen in het betrokken gebied;
- 6° mogelijkheid om risicobeoordelingsmethodes te gebruiken;
- 7° relevante gevraagde criteria vastgesteld in richtlijn 67/548/EEG en opeenvolgende aanpassingen.

Artikel 9
Beoordeling en machtiging

Overeenkomstig de richtlijnen uitgevaardigd ter uitvoering van richtlijn 96/62/EG, kan de Regering voor elke verontreinigende stof criteria en technieken bepalen voor :

- 1° de plaats van de bemonsteringspunten. Er is rekening gehouden met het feit dat de meetstations over het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten worden verspreid volgens de op wetenschappelijke basis vastgestelde representativiteit van de verschillende stedelijke omgevingen;
- 2° het minimum aantal bemonsteringspunten;

*Article 8**Extension de la surveillance à
d'autres polluants*

Le Gouvernement peut déterminer des polluants non visés à l'article 7 qui feront l'objet d'une surveillance similaire, et ce notamment en application de directives prises en exécution de la directive 96/62/CE compte tenu des progrès scientifiques et des critères suivants :

- 1° la possibilité, la gravité et la fréquence des effets; en ce qui concerne la santé humaine et l'environnement dans son ensemble, les effets irréversibles doivent faire l'objet d'une attention particulière;
- 2° la présence généralisée et le niveau élevé du polluant dans l'atmosphère;
- 3° les transformations environnementales ou les altérations métaboliques, ces altérations pouvant conduire à la production de substances chimiques plus toxiques;
- 4° la persistance dans l'environnement, en particulier si le polluant n'est pas biodégradable et est susceptible d'accumulation chez l'homme, dans l'environnement ou dans les chaînes alimentaires;
- 5° l'impact du polluant :
 - a) importance de la population, des ressources vivantes ou des écosystèmes exposés;
 - b) existence d'éléments cibles particulièrement vulnérables dans la zone concernée;
- 6° la possibilité d'utilisation de méthodes d'évaluation du risque;
- 7° les critères pertinents de danger établis par la directive 67/548/CEE et ses adaptations successives.

*Article 9**Modalités de l'évaluation – habilitation*

Pour chaque polluant, conformément aux directives prises en exécution de la directive 96/62/CE, le Gouvernement peut déterminer des critères et des techniques concernant :

- 1° l'emplacement des points d'échantillonnage. Il est tenu compte du fait que les stations de mesures doivent être réparties sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale eu égard à la représentativité, établie sur des bases scientifiques, des différentes formes d'environnement urbain;
- 2° le nombre minimal des points d'échantillonnage;

3° de referentiemeettechnieken en bemonsteringstechnieken;

4° het gebruik van andere technieken voor de beoordeling van de luchtkwaliteit, met name modellen :

- de ruimtelijke resolutie voor de modellen en de methoden voor objectieve beoordeling;
- de referentietechnieken voor de modellen.

3° la méthodologie de mesure de référence et d'échantillonnage;

4° l'évaluation de la qualité de l'air ambiant par des méthodes alternatives, notamment la modélisation :

- la résolution spatiale pour la modélisation et les méthodes d'évaluation objective;
- les techniques de référence pour la modélisation.

AFDELING 2

Verslag over de luchtkwaliteit

Artikel 10 Beginsel

Punt "1.1. Lucht" bedoeld in artikel 3, § 3, van de ordonnantie van 4 juni 1992 tot opstelling van een verslag over de toestand van het Brusselse Leefmilieu bestaat uit een verslag over de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat op zijn minst volgende elementen bevat :

1° een beschrijving van het bestaande analysesnet;

2° de bestaande toestand op het vlak van de luchtkwaliteit;

3° een bijgewerkt luchtkadaster, zodat enerzijds voor elke verontreinigende stof het niveau, de kenmerken en de bron van de emissies op grond van de geografische en sectorale verdeling kunnen worden bepaald en anderzijds de plaatsen kunnen worden onderscheiden waar het immissieniveau :

- a) hoger ligt dan de grenswaarde, in voorkomend geval verhoogd met de overschrijdingsmarge;
- b) tussen de grenswaarde en de grenswaarde verhoogd met de overschrijdingsmarge ligt;
- c) onder de grenswaarde ligt;

4° een stand van zaken betreffende de luchtkwaliteit, met de evolutie van de tien voorgaande jaren, zodat de verbetering van de luchtkwaliteit kan worden beoordeeld, evenals een toelichting bij de evolutie sinds de publicatie van het laatste verslag;

5° een beoordeling van de acties van het in artikel 11 e.v. bedoelde coördinatiecomité;

6° een beoordeling van de vervoerplannen die overeenkomstig de artikelen 19 en 20 zijn uitgevoerd;

7° een beoordeling van het laatste programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit.

SECTION 2

Rapport sur la qualité de l'air ambiant

Article 10 Principe

Le point "1.1. L'Air" visé à l'article 3, § 3 de l'ordonnance du 4 juin 1992 sur l'établissement du rapport sur l'état de l'environnement consiste en un Rapport sur la qualité de l'air ambiant en Région de Bruxelles-Capitale contenant au minimum :

1° une description du réseau d'analyse existant;

2° la situation existante en matière de qualité de l'air ambiant;

3° un cadastre de l'air actualisé permettant pour chaque polluant d'une part d'estimer les quantités, les caractéristiques et l'origine des émissions sur la base de la répartition géographique et sectorielle et d'autre part, d'identifier les endroits où le niveau d'immission :

- a) dépasse la valeur limite augmentée, le cas échéant, de la marge de dépassement;
- b) est compris entre la valeur limite et la valeur limite augmentée de la marge de dépassement;
- c) est inférieur à la valeur limite;

4° un état de la qualité de l'air ambiant comprenant l'évolution sur les dix années précédentes permettant d'évaluer l'amélioration de la qualité de l'air ambiant ainsi qu'un commentaire sur l'évolution depuis la parution du dernier rapport;

5° une évaluation des actions menées par le comité de coordination visé aux articles 11 et suivants;

6° une évaluation des plans de déplacements mis en œuvre conformément aux articles 19 et 20;

7° une évaluation du dernier programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air ambiant.

AFDELING 3***Maatregelen voor de naleving van de grenswaarden, het bereiken van de streefwaarde en het voorkomen en beheren van de alarmdrempels******Artikel 11
Coördinatiecomité***

Er wordt een coördinatiecomité opgericht, dat de Regering helpt bij het nemen van maatregelen voor de naleving van de grenswaarden, het bereiken van de streefwaarde en het voorkomen en beheren van de overschrijdingen van de alarmdrempels.

De Regering stelt het coördinatiecomité samen, evenals de werkgroepen die er deel van uitmaken.

***Artikel 12
Werkgroepen***

In het coördinatiecomité worden op zijn minst twee werkgroepen opgericht.

De werkgroep "Gezondheid" heeft als taak :

- 1° de gevolgen van de luchtverontreiniging voor de gezondheid te beoordelen;
- 2° aanbevelingen voor te bereiden ten behoeve van de Regering teneinde deze verontreiniging te beperken;
- 3° de informatie van het publiek, de medische kringen en de instanties voor volksgezondheid te verbeteren.

De werkgroep "Bronnen" heeft als taak :

- 1° aanbevelingen voor te bereiden ten behoeve van de Regering met betrekking tot crisisplannen die het mogelijk maken, bij overschrijding van een alarmdrempel, zo snel mogelijk de emissie van verontreinigende stoffen te beperken;
- 2° aanbevelingen voor te bereiden ten behoeve van de Regering met betrekking tot het in artikel 6 bedoelde programma.

Artikel 13***Maatregelen voor de tenuitvoerlegging op lange termijn van het programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit – Machtiging***

Op basis van het in artikel 6 bedoelde programma en op advies van de werkgroepen Gezondheid en Bronnen vaardigt de Regering maatregelen uit om de luchtverontreiniging structureel te verminderen. Die maatregelen zijn onder meer bedoeld om:

SECTION 3***Mesures visant à assurer le respect des valeurs limites, à atteindre la valeur cible, ainsi qu'à prévenir et gérer les dépassements des seuils d'alerte******Article 11
Comité de coordination***

Il est institué un comité de coordination chargé d'assister le Gouvernement lorsqu'il arrête les mesures visant à assurer le respect des valeurs limites, à atteindre la valeur cible, ainsi qu'à prévenir et gérer les dépassements des seuils d'alerte.

Le Gouvernement arrête la composition du comité de coordination et des groupes de travail qui le composent.

***Article 12
Groupes de travail***

A partir du comité de coordination, deux groupes de travail au moins sont constitués.

Le groupe de travail "Santé" a pour mission :

- 1° d'évaluer les effets sur la santé des nuisances liées à la pollution de l'air;
- 2° de préparer des recommandations à l'intention du Gouvernement en vue de réduire ces nuisances;
- 3° d'améliorer l'information du public, du milieu médical et des instances de santé publique.

Le groupe de travail "Sources" a pour mission :

- 1° de préparer des recommandations à l'intention du Gouvernement pour l'élaboration de plans de crise permettant, en cas de dépassement d'un seuil d'alerte, de diminuer dans les plus brefs délais les émissions de polluants;
- 2° de préparer des recommandations à l'intention du Gouvernement pour l'élaboration du Programme visé à l'article 6.

Article 13***Mesures de mise en œuvre à long terme du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air ambiant – Habilitation***

Sur la base du programme visé à l'article 6 et sur avis des groupes de travail Santé et Sources, le Gouvernement arrête les mesures visant à réduire structurellement la pollution atmosphérique. Ces mesures comportent notamment des dispositions visant à :

1° bepaalde vormen van verontreiniging te beperken en in bepaalde gevallen te verbieden;

2° het gebruik van toestellen of installaties die verontreinig kunnen veroorzaken te regelen of te verbieden, met name door het vaststellen van emissienormen voor elke vervuylingsbron die prioritair wordt beschouwd in het kader van het programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit.

De Regering zorgt er met name voor dat die maatregelen :

1° rekening houden met een geïntegreerde aanpak voor de bescherming van lucht, water en bodem;

2° geen significante negatieve gevolgen hebben voor het milieu in de andere gewesten en in de Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen;

3° de beste luchtkwaliteit in stand houden die verenigbaar is met een duurzame ontwikkeling.

Artikel 14 Maatregelen op korte termijn – Machtiging

Om het hoofd te kunnen bieden aan een dreigende overschrijding of overschrijding van een grenswaarde of alarmdrempel keurt de Regering een actieplan goed dat de volgende maatregelen omvat :

1° elke maatregel die op korte termijn moet worden genomen om de gevolgen van de hoge niveaus van verontreinigende stoffen voor de gezondheid te verminderen;

2° elke maatregel die nodig is om zo snel mogelijk de emissies die de hoge niveaus van verontreinigende stoffen veroorzaken, te verminderen.

De werkgroepen Gezondheid en Bronnen bezorgen de Regering elk advies betreffende voornmelde maatregelen.

Het coördinatiecomité, omgevormd tot crisiscomité, zorgt voor de voorbereiding en de coördinatie van de tenuitvoerlegging door de verschillende overheden van het actieplan.

Artikel 15 Soort maatregelen

De in artikel 14 bedoelde maatregelen bestaan onder meer uit :

1° controlemaatregelen;

2° maatregelen om de verontreinigende activiteiten en in voorkomend geval ook het autoverkeer te verminderen

1° restreindre et, dans certains cas, interdire certaines formes de pollution;

2° réglementer ou interdire l'emploi d'appareils ou de dispositifs susceptibles de créer une pollution notamment par l'établissement de toute norme d'émission pour toute source de pollution jugée prioritaire dans le cadre du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air ambiant.

Le Gouvernement veille particulièrement à ce que les mesures prises à cette fin :

1° prennent en compte une approche intégrée pour la protection de l'air, de l'eau et du sol;

2° n'aient pas d'effets négatifs significatifs sur l'environnement des autres Régions et des Etats membres des Communautés européennes;

3° préservent la meilleure qualité de l'air ambiant compatible avec le développement durable.

Article 14 Mesures à court terme – Habilitation

Pour faire face au risque de dépassement ou au dépassement d'une valeur limite ou d'un seuil d'alerte, le Gouvernement arrête un plan d'action comprenant :

1° toute mesure à prendre à court terme pour réduire les effets des niveaux élevés de polluants sur la santé;

2° toute mesure pour diminuer dans les plus brefs délais les émissions à l'origine des niveaux élevés de polluants.

Les groupes de travail Santé et Sources transmettent au Gouvernement tous avis relatifs aux mesures précitées.

Le comité de coordination institué en comité de crise est chargé de préparer et de coordonner la mise en œuvre par les différents pouvoirs publics responsables du plan d'action.

Article 15 Types de mesures

Les mesures visées à l'article 14 consistent notamment en :

1° des mesures de contrôle;

2° des mesures de réduction ou de suspension des activités génératrices de pollution, y compris, le cas échéant, de

of stil te leggen, en om de emissies door vaste en verplaatsbare bronnen te verminderen.

HOOFDSTUK IV Informatie aan de bevolking

Artikel 16

Continue informatie over de luchtkwaliteit

§ 1. – Het Instituut zorgt voor een continue informatie van de bevolking door de verspreiding van een Bulletin, zodat deze zich voortdurend op de hoogte kan stellen van de luchtkwaliteit.

§ 2. – De Regering kan, met toepassing van de richtlijnen uitgevaardigd ter uitvoering van richtlijn 96/62/EG, de gepaste middelen en de verspreidingswijze van het Bulletin, alsmede de inhoud ervan bepalen.

Artikel 17

Fase van aanvullende informatie

§ 1. – De Regering kan voor de door haar vastgestelde verontreinigende stoffen een vooralarmdrempel vaststellen. De vooralarmdrempel is een niveau dat strenger is dan de alarmdrempel; bij overschrijding ervan moet aan de bevolking bijkomende informatie worden verstrekt.

§ 2. – Bij overschrijding van een alarmdrempel of, in voorkomend geval, van een vooralarmdrempel, moet aan de bevolking bijkomende informatie worden verstrekt.

Gedurende deze fase bestaat de informatie uit :

1° een persmededeling met :

- a) een samenvatting van de analyse van de toestand uitgevoerd door het Laboratorium voor Milieu-Onderzoek van het Instituut en IRCEL op grond van de gegevens betreffende de luchtkwaliteit in Brussel en de naburige gewesten en landen, de meteorologische gegevens en weersvoorspellingen en de mogelijke oorzaken van de stijging van het verontreinigings-niveau;
 - b) raadgevingen aan de bevolking om de verontreiniging en de gevolgen voor de gezondheid te beperken;
- 2° de aanpassing van het in artikel 16 bedoelde Bulletin : het bericht wordt verschillende keren per dag bijgewerkt en aangevuld met raadgevingen voor de personen uit de gevoelige subgroepen.

la circulation automobile, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles.

CHAPITRE IV Information de la population

Article 16

Information continue relative à la qualité de l'air ambiant

§ 1^{er}. – L’Institut organise une information continue de la population par la diffusion d’un Bulletin permettant à celle-ci de s’informer en permanence de la qualité de l’air ambiant.

§ 2. – Le Gouvernement, en application des directives prises en exécution de la directive 96/62/CE, peut déterminer les moyens et modalités appropriés de diffusion du Bulletin ainsi que son contenu.

Article 17

Phase d’information complémentaire

§ 1^{er}. – Le Gouvernement peut fixer, pour les polluants qu'il détermine, un seuil de pré-alerte. Le seuil de pré-alerte correspond à un niveau plus strict que le seuil d’alerte et au-delà duquel une information complémentaire de la population est nécessaire.

§ 2. – Le dépassement d'un seuil d'alerte ou le cas échéant d'un seuil de pré-alerte déclenche une phase d'information complémentaire de la population.

Durant cette phase, l’information est assurée par :

1° un communiqué de presse comprenant :

- a) un résumé de l’analyse de la situation effectuée par le Laboratoire de Recherches en Environnement de l’Institut et de CELINE en fonction des données de la qualité de l’air à Bruxelles et dans les régions et pays voisins, des données météorologiques et de leurs prévisions et des causes possibles de l’augmentation du niveau de la pollution;
 - b) des conseils à la population pour limiter la pollution et les effets sur la santé;
- 2° l’adaptation du Bulletin visé à l’article 16 : le message est actualisé plusieurs fois par jour et est complété par des conseils aux personnes appartenant aux sous-groupes sensibles.

*Artikel 18***Bijkomende informatiemaatregelen**

Bij overschrijding van een of meer alarmdrempels wordt het persbericht gepubliceerd in twee Franstalige kranten en in twee Nederlandstalige kranten die in het Gewest worden verspreid en officieel op radio en televisie aangekondigd op een uur met grote luister- en kijkdichtheid.

Bovendien kan het coördinatiecomité de Regering bijkomende informatiemaatregelen voorstellen.

**HOOFDSTUK V
Diverse maatregelen***Artikel 19***Vervoerplannen**

De privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen, leggen voor de desbetreffende plaats een vervoerplan vast.

Een aantal van die instellingen die op dezelfde plaats gevestigd zijn kunnen een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

Het vervoerplan legt de beginselen vast voor de organisatie van het woon-werkverkeer van het personeel, evenals van hun beroepsverplaatsingen.

Het omvat met name :

- 1° de inventaris van de verplaatsingen van personen en materiaal in het kader van de werking;
- 2° een analyse van de bereikbaarheid op basis van een vervoernetwerkmodel;
- 3° een analyse van de effectieve keuzes die het personeel maakt tussen de verschillende vervoermiddelen;
- 4° een actieplan dat alle maatregelen omvat die moeten worden genomen om de verplaatsingen van de personen en de luchtkwaliteit te verbeteren, bijvoorbeeld :
 - a) door het gebruik van het openbaar vervoer en van milieu- en energievriendelijke vervoermiddelen aan te moedigen;
 - b) door in parkeergelegenheid te voorzien buiten de openbare weg.

Het vervoerplan wordt binnen 18 maanden na de inwerkingtreding van deze ordonnantie opgesteld.

*Article 18***Dispositif d'information supplémentaire**

En cas de dépassement d'un ou plusieurs seuils d'alerte, la diffusion du communiqué est assurée par une annonce dans deux journaux de langue française et deux journaux de langue néerlandaise ayant une diffusion régionale, et par une annonce officielle à la radio et à la télévision à une heure de grande audience.

En outre, le comité de coordination peut proposer au Gouvernement un dispositif de diffusion supplémentaire.

**CHAPITRE V
Dispositions diverses***Article 19***Plans de déplacements**

Les organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site mettent en place un plan de déplacements relatif à ce site.

Plusieurs des organismes visés établis sur un même site peuvent mettre en place un plan de déplacements commun.

Le plan de déplacements définit les principes de l'organisation du transport du personnel entre le lieu de travail et le domicile, ainsi que lors des déplacements professionnels.

Il contient notamment :

- 1° l'inventaire des déplacements de personnes et de matières générés par le fonctionnement;
- 2° une analyse de l'accessibilité à partir d'un modèle des réseaux de transports;
- 3° une analyse des choix effectivement opérés par le personnel entre les différents modes de transport;
- 4° un plan d'action comprenant l'ensemble des moyens à mettre en oeuvre pour améliorer le déplacement de personnes et la qualité de l'air ambiant notamment :
 - a) en encourageant l'utilisation des moyens de transport en commun et des moyens de déplacement économiques et moins polluants;
 - b) en veillant à l'organisation du stationnement en dehors de la voie publique.

Le plan de déplacements est élaboré dans les 18 mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Het wordt aan het Instituut voorgelegd voor beoordeling en verspreiding in het kader van het verslag over de luchtkwaliteit dat in het verslag over de toestand van het leefmilieu wordt opgenomen.

Het vervoerplan wordt jaarlijks bijgewerkt.

Artikel 20 (artikel 19bis)

De exploitanten van plaatsen waar evenementen tegen betaling plaatshebben en waar tegelijk meer dan 3.000 mensen aanwezig zijn, stellen een actieplan op om het gebruik van het openbaar vervoer en van energievriendelijke en milieuvriendelijke vervoermiddelen aan te moedigen.

Artikel 21 (oud artikel 20)

De gewestoverheden en de instellingen die onder hun bevoegdheid of toezicht vallen, nemen de gepaste maatregelen om geregeld en op zijn minst bij elk onderhoud te controleren of de voertuigen van hun wagenpark voldoen aan de vigerende technische voorschriften en aan de reglementering betreffende de te nemen maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren in motorvoertuigen.

Artikel 22 (oud artikel 21)

§ 1. – Behoudens door de Regering toegestane uitzonderingen van technische aard, zien de in artikel 21 bedoelde overheden en instellingen, met uitzondering van de openbare vervoermaatschappijen die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afhangen, die als exploitant of opdrachtgever een wagenpark van meer dan vijftig wagens beheren, erop toe dat, binnen een periode van 5 jaar, ten minste 20% van de voertuigen op milieuvriendelijke technologieën rijden, zoals bepaald door de Regering.

§ 2. – Behoudens de in § 1 bedoelde uitzonderingen, zien de openbare vervoermaatschappijen die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afhangen en die als exploitant of opdrachtgever een wagenpark van meer dan vijftig wagens beheren, erop toe dat, binnen een periode van 5 jaar, ten minste 5% van de voertuigen op milieuvriendelijke technologieën rijden, zoals bepaald door de Regering.

§ 3. – De Regering bepaalt de procedure voor de toekenning van de in de vorige paragrafen bedoelde afwijkingen. Na het verstrijken van de termijn van 5 jaar waarbinnen de in de vorige paragrafen vastgestelde percentages moeten worden bereikt, worden die percentages door de Regering beoordeeld en zo nodig gewijzigd.

§ 4. – De Regering neemt de nodige maatregelen om de gemeentelijke overheden in staat te stellen de in § 1 en § 2

Il est transmis à l'Institut pour évaluation et diffusion dans le cadre du rapport sur la qualité de l'air ambiant inclus dans le rapport sur l'état de l'environnement.

Le plan de déplacements est réactualisé chaque année.

Article 20 (article 19bis)

Les exploitants de lieux accueillant des événements payants regroupant simultanément plus de 3.000 participants mettent en place un plan d'action visant à l'encouragement de l'utilisation des moyens de transports en commun et des moyens de déplacements économiques et peu polluants par les participants.

Article 21 (ancien article 20)

Les pouvoirs publics régionaux ainsi que les organismes ressortissant à leur autorité ou contrôle prennent les mesures adéquates pour contrôler régulièrement et au minimum lors de chaque entretien, la conformité des véhicules qui composent leur flotte aux prescriptions techniques en vigueur et à la réglementation relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz d'échappement provenant des moteurs équipant les véhicules à moteurs.

Article 22 (ancien article 21)

§ 1^{er}. – Sauf dérogation d'ordre technique accordée par le Gouvernement, les pouvoirs publics et les organismes visés à l'article 21, à l'exception des organismes de transport public ressortissant à la Région de Bruxelles-Capitale, gérant, en tant qu'exploitant ou donneur d'ordre, des flottes de plus de cinquante véhicules, veillent à atteindre, dans un délai de cinq ans, un pourcentage d'au moins 20 % de véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement telles que définies par le Gouvernement.

§ 2. – Sauf dérogation visée au § 1^{er}, les organismes de transport public ressortissant à la Région de Bruxelles-Capitale, gérant en tant qu'exploitant ou donneur d'ordre des flottes de plus de cinquante véhicules, veillent à atteindre, dans un délai de cinq ans, un pourcentage d'au moins 5 % de véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement telles que définies par le Gouvernement.

§ 3. – Le Gouvernement détermine la procédure de délivrance des dérogations mentionnées aux paragraphes précédents. A l'issue du délai de cinq ans prévu pour atteindre les pourcentages fixés aux paragraphes précédents, le Gouvernement évalue et adapte, si nécessaire, ces pourcentages.

§ 4. – Le Gouvernement prend toute mesure destinée à permettre aux autorités communales d'atteindre les objectifs

bedoelde doelstellingen te bereiken, in voorkomend geval door premies en subsidies toe te kennen.

Artikel 23 (oud artikel 21bis)

Is strafbaar met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met een geldboete van 26 frank tot 5.000 frank of enkel met een van deze straffen:

1. wie onroerende of roerende goederen in zijn bezit heeft die ten gevolge van nalatigheid of gebrek aan voorzorg van zijnentwege aan de bron liggen van welke vorm ook van verontreiniging waarop de Regering op grond van artikel 13, eerste lid, 1° een verbodsbeveling heeft opgelegd;
2. wie inbreuk doet op de maatregelen die de Regering op grond van artikel 13, eerste lid, 2° heeft genomen;
3. wie de maatregelen niet naleeft die vervat zijn in het actieplan dat de Regering krachtens de artikelen 14 en 15 heeft vastgelegd.

*Artikel 24 (oud artikel 22)
Opheffingsbepaling*

De artikelen 1 tot 5 en 10 van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging worden opgeheven.

*Artikel 25 (oud artikel 23)
Codificatie*

Met toepassing van artikel 104 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen kan de Regering de bepalingen van deze ordonnantie in het Brussels Milieuwetboek opnemen.

Artikel 26 (oud artikel 24)

De artikelen 19, 20 en 22 van deze ordonnantie treden in werking op een door de Regering vast te stellen datum.

énoncés au § 1^{er} et au § 2, le cas échéant par l'octroi de primes et de subsides.

Article 23 (ancien article 21bis)

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 francs à 5.000 francs ou d'une de ces peines seulement:

1. celui qui détient des biens immobiliers ou des biens mobiliers qui, par suite d'une négligence ou d'un défaut de prévoyance de sa part, sont à l'origine d'une forme de pollution interdite par le Gouvernement sur la base de l'article 13, alinéa 1^{er}, 1°;
2. celui qui enfreint les dispositions prises par le Gouvernement sur la base de l'article 13, alinéa 1^{er}, 2°;
3. celui qui ne respecte pas les mesures contenues dans le plan d'action arrêté par le Gouvernement en vertu des articles 14 et 15.

*Article 24 (ancien article 22)
Disposition abrogatoire*

Les articles 1 à 5 et 10 de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique sont abrogés.

*Article 25 (ancien article 23)
Codification*

Le Gouvernement peut en application de l'article 104 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, intégrer les dispositions de la présente ordonnance au Code bruxellois de l'Environnement.

Article 26 (ancien article 24)

Les articles 19, 20 et 22 de la présente ordonnance entrent en vigueur à la date fixée par le Gouvernement.

Bijlage I
Amendementen

Nr. 1 (van de Regering)

Artikel 19

Het eerste lid door de volgende leden te vervangen :

« *De privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan 200 werknemers tewerkstellen, leggen voor desbetreffende plaats een vervoerplan vast.* »

Er kunnen meerdere instellingen zijn als bedoeld in lid 1 die op dezelfde plaats zijn gevestigd en een gemeenschappelijk vervoerplan wensen vast te leggen. »

VERANTWOORDING

De nieuwe bewoordingen van dit lid verduidelijken waarom men ertoe gebracht werd dit artikel op te stellen : wanneer een groot aantal werknemers op dezelfde plaats wordt samengebracht, verantwoordt dit de uitwerking van een vervoerplan waarin de beginselen voor de organisatie van het woon-werkverkeer worden vastgelegd.

Het woord « plaats », vaag begrip bij uitstek, wordt met opzet gebruikt : er is geen sprake van om enkel die instellingen die in hetzelfde gebouw meer dan 200 werknemers tewerkstellen ertoe te verplichten een vervoerplan op te maken. Het begrip plaats kan ook toestanden inhouden zoals een instelling die in dezelfde straat over meerdere gebouwen beschikt....

Dit begrip omvat dan ook een fysisch element van nauw bij elkaar samenzijn, zonder dat men zich houdt aan de bewoording « technische en geografische uitbatingseenheid » die bijvoorbeeld gebruikt wordt in de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen.

Daarenboven krijgen de instellingen die op dezelfde plaats zijn gevestigd en verplicht zijn een vervoerplan vast te leggen de kans om samen te werken en tot één enkel vervoerplan te komen : zo kan men om een bijzonder samenhangend en efficiënt vervoerbeleid te waarborgen, vervoerplannen op schaal van een hele wijk opzetten ; bovendien zal de kostprijs voortvlloeiend uit deze verplichting alvast lichter zijn indien ze verdeeld wordt onder verscheidene instellingen.

Nr. 2 (van de Regering)

Artikel 21bis (nieuw)

Een nieuw artikel 21bis in te voegen, luidend als volgt :

«*Artikel 21bis – Misdrijven*

Is strafbaar met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met een geldboete van 26 frank tot 5.000 frank of enkel met een van deze straffen :

1. wie onroerende of roerende goederen in zijn bezit heeft die ten gevolge van nalatigheid of gebrek aan voorzorg van zijnentwege aan de bron liggen van welke vorm ook

Annexe I
Amendements

N° 1 (du Gouvernement)

Article 19

Remplacer le premier alinéa par les alinéas suivants:

« *Les organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site mettent en place un plan de déplacements relatif à ce site.* »

Plusieurs des organismes visés à l'alinéa 1^{er} et établis sur un même site peuvent mettre en place un plan de déplacements commun ». »

JUSTIFICATION

Le nouveau libellé de cet alinéa vise à exprimer plus clairement la raison qui a présidé à la rédaction de cet article : c'est la concentration sur un même site d'un nombre important d'employés qui justifie l'élaboration d'un plan de déplacements relatif à ce site et définissant les principes de l'organisation du transport du personnel entre le lieu de travail et le domicile.

Le terme site est volontairement large : il ne s'agit pas par exemple de soumettre à cette obligation uniquement les organismes occupant plus de 200 personnes dans un même bâtiment. Le terme site permet notamment d'englober des situations où un organisme dispose de plusieurs bâtiments dans une même rue...

Ce terme implique donc un élément de proximité physique sans être limité aux termes 'unité technique et géographique d'exploitation' utilisé par exemple dans l'ordonnance relative aux permis d'environnement .

En outre, la possibilité est laissée à plusieurs organismes soumis à l'obligation d'établir des plans de déplacements et qui sont implantés sur un même site d'adopter en commun un seul plan de déplacements ce qui, d'une part, devrait permettre d'organiser des plans de déplacements à l'échelle d'un quartier entier assurant ainsi une plus grande cohérence et efficacité et d'autre part permettre d'alléger les charges qui résultent de cette obligation en la répartissant sur plusieurs organismes.

N° 2 (du Gouvernement)

Article 21bis (nouveau)

Insérer un nouvel article 21bis, rédigé comme suit :

«*Article 21bis – Infractions*

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 francs à 5.000 francs ou d'une de ces peines seulement :

1. celui qui détient des biens immobiliers ou des biens mobiliers qui, par suite d'une négligence ou d'un défaut de prévoyance de sa part, sont à l'origine d'une forme

- van verontreiniging waarop de regering op grond van artikel 13, eerste lid, 1° een verbodsbeleid heeft opgelegd;*
2. *wie inbreuk doet op de maatregelen die de regering op grond van artikel 13, eerste lid, 2° heeft genomen;*
 3. *wie de maatregelen niet naleeft die vervat zijn in het actieplan dat de regering krachtens de artikelen 14 en 15 heeft vastgelegd».*

VERANTWOORDING

Aangezien de in ontwerp zijnde ordonnantie (meer bepaald artikel 13) aan de besluiten waaraan op grond van de wet van 1964 een wettelijke grondslag wordt verleend, is het aangewezen dat deze ordonnantie uitdrukkelijk in strafmaatregelen voorziet ter bestraffing van de inbreuken op deze besluiten.

Daarenboven moeten de inbreuken op het actieplan vastgelegd door de regering op grond van de artikelen 14 en 15 hebben vastgelegd en dat tijdelijke maatregelen omvat die ter uitvoer worden gelegd om piekperiodes in te perken of te voorkomen (bijvoorbeeld, de beperking van het wagenverkeer ...) eveneens bestraft worden.

De straffen die hiertoe worden voorzien, zijn overgenomen van artikel 10 van de wet van 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging, welke overigens opgeheven dient te worden.

de pollution interdite par le gouvernement sur base de l'article 13, alinéa 1^{er}, 1°;

2. *celui qui enfreint les dispositions prises par le gouvernement sur base de l'article 13, alinéa 1^{er}, 2°;*
3. *celui qui ne respecte pas les mesures contenues dans le plan d'action arrêté par le gouvernement en vertu des articles 14 et 15».*

JUSTIFICATION

L'ordonnance en projet (plus précisément l'article 13) constituant la nouvelle base légale des arrêtés qui avaient été pris sur base de la loi de 1964, il convient qu'une disposition de la présente ordonnance prévoie les sanctions pénales dont sont punies les infractions à ces arrêtés.

En outre, les infractions au plan d'action que le gouvernement arrête en vertu des articles 14 et 15 et qui comporte des mesures temporaires mises en œuvre pour limiter ou éviter des épisodes de crises (par exemple, la limitation de la circulation automobile ...) doivent également être sanctionnées.

Les peines prévues sont calquées tant au niveau des amendes qu'au niveau de l'emprisonnement sur celles qui existaient à l'article 10 de la loi sur la pollution atmosphérique de 1964 par ailleurs abrogé.

Nr. 3 (van de Regering)

Artikel 22

De woorden «en 10» tussen de woorden «1 tot 5» en «van de wet» in te lassen.

VERANTWOORDING

Artikel 10 van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging waarin de inbreuken op en de strafmaatregelen met betrekking tot die wet worden opgesomd kan eveneens worden opgeheven. Het is immers zo dat er een reeks inbreuken op de wet van 1964 worden opgesomd die elders in zijn geheel wordt opgeheven.

Er zij op gewezen dat op de dag waarop deze ordonnantie in werking treedt, artikel 21bis de bepaling bij uitstek zal uitmaken tot vastlegging van de inbreuken op en de strafmaatregelen met betrekking tot de besluiten die op grond van die wet werden genomen.

Nr. 4 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 2

Aan het slot van het 5°, de volgende woorden toe te voegen:

Nº 3 (du Gouvernement)

Article 22

Ajouter les mots «et 10» entre les mots «1 à 5» et «de la loi».

JUSTIFICATION

L'article 10 de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et énumérant les infractions et les sanctions à cette loi peut également être abrogé. En effet, il énumère toute une série d'infractions à la loi de 1964 qui est totalement abrogée par ailleurs.

Il convient de noter qu'à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, l'article 21bis constituera la disposition prévoyant les infractions et les sanctions aux arrêtés qui avaient été pris sur base de cette loi.

Nº 4 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 2

Ajouter à la fin du point 5° :

« en welke onder meer schadelijk kunnen zijn voor de biologische hulpbronnen en de ecologische systemen, de klimaatveranderingen kunnen beïnvloeden, de materiële goederen kunnen aantasten en buitensporige geurhinder kunnen opwekken. ».

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe de begrippen «verontreinigende stof» en «leefmilieu» nader te bepalen. De schadelijke gevolgen voor het leefmilieu zijn immers de hinder voor de natuurlijke hulpbronnen en de ecologische systemen, de klimaatveranderingen, de aantasting van materiële goederen en buitensporige geurhinder.

Het amendement breidt het werkgebied van de Brusselse overheid in de strijd tegen de luchtverontreiniging en voor de verbetering van de luchtkwaliteit uit.

Nr. 5 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 2

Een 4° bis toe te voegen, luidend:

« 4°bis: de Raad voor het Leefmilieu: de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, opgericht bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 15 maart 1990. ».

VERANTWOORDING

De regering, het BIM, het coördinatiecomité en zijn werkgroepen zijn de hoofdrolspelers in dit ontwerp van ordonnantie. De Raad voor het Leefmilieu is over het hoofd gezien.

Dit amendement en dat op artikel 11 strekken ertoe het coördinatiecomité op te nemen in de Raad voor het Leefmilieu. Het is de bedoeling de verschillende instanties die in het Brussels Gewest advies verlenen over leefmilieuwesties, te rationaliseren.

Nr. 6 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 3

Het 3° van artikel 3 door de volgende bepalingen te vervangen:

« 3° te beschikken over passende informatie over de luchtkwaliteit en ervoor te zorgen dat de bevolking daarover wordt ingelicht, onder andere door middel van alarmdrempels. ».

« et notamment de nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, d'influer sur les changements climatiques, de détériorer les biens matériels et de provoquer des nuisances olfactives excessives »

JUSTIFICATION

Il s'agit de préciser les notions de «polluant» et «d'environnement». Les effets nocifs à l'environnement sont, notamment, les nuisances aux ressources biologiques et aux écosystèmes, les changements climatiques, les détériorations aux biens matériels et des nuisances olfactives excessives.

L'amendement proposé élargit le champ d'intervention des autorités bruxelloises dans leur lutte contre la pollution atmosphérique et pour la qualité de l'air.

N° 5 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 2

Ajouter un point 4° bis rédigé comme suit :

« 4° bis: le Conseil de l'environnement : le Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale créé par l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mars 1990 »

JUSTIFICATION

Les principaux acteurs du présent projet d'ordonnance sont le gouvernement, l'IBGE et le comité de coordination et ses groupes de travail. Le Conseil de l'environnement a été oublié.

Le présent amendement et celui subséquent à l'article 11 visent à intégrer le Comité de coordination au sein du Conseil de l'environnement. Il s'agit d'un souci de rationalisation des différentes instances de consultations en matière d'environnement en Région bruxelloise.

N° 6 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 3

Remplacer le point 3° par la disposition suivante :

« 3° de disposer d'informations adéquates sur la qualité de l'air ambiant et à faire en sorte que le public en soit informé, entre autres par des seuils d'alerte »

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe richtlijn 96/62, waarvan het eerste artikel deze bepaling omvat, om te zetten.

Men zou in de doelstellingen moeten wijzen op de noodzaak om alarmdrempels vast te stellen.

De bevolking moet zo ruim mogelijk worden ingelicht, inzonderheid over de alarmdrempels op piekmomenten. Dit is een van de beginselen van actieve informatieverstrekking.

JUSTIFICATION

Il s'agit de transposer le texte de la directive 96/62, qui reprend à son article premier la présente disposition.

Il est utile d'insérer dans les objectifs la nécessité de fixer des seuils d'alerte.

L'information de la population doit être la plus large possible et notamment des seuils d'alerte en cas de pics de pollution. C'est un principe d'information active.

Nr. 7 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 3

Aan het slot van 4°, de volgende bepaling toe te voegen:

« door in het bijzonder de luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer terug te dringen ».

VERANTWOORDING

Het wegverkeer is de voornaamste bron van luchtvervuiling in het Brussels Gewest. Een van de doelstellingen van deze ordonnantie moet er bijgevolg in bestaan dat men in het bijzonder de luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer wil terugbrengen. De amendementen op de artikelen 6 en 13 zijn een logisch gevolg van dit amendement.

Wil men de luchtkwaliteit echt verbeteren, dan moet men ook een milieuvriendelijker vervoerbeleid opzetten. De vermindering van het wegverkeer moet een van de hoofddoelstellingen van deze ordonnantie zijn.

JUSTIFICATION

Le trafic routier est responsable de la majeure partie de la pollution atmosphérique en Région bruxelloise. Il est dès lors nécessaire d'indiquer parmi les objectifs de la présente ordonnance, le souci de diminuer en particulier la pollution due au trafic routier. Les amendements aux articles 6 et 13 sont subséquents à celui-ci.

Une véritable politique d'amélioration de la qualité de l'air doit nécessairement intégrer une politique de transports plus respectueuse de l'environnement. Une réduction du trafic routier doit être un des objectifs prioritaires de cette ordonnance.

Nr. 8 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 4

Het begin van § 1 als volgt te wijzigen: « *Na advies van de Raad voor het Leefmilieu, stelt de regering (...)* ».

VERANTWOORDING

Het beginsel van de raadpleging van de Raad van het Leefmilieu moet in de ordonnantie worden gehuldigd. Deze Raad is opgericht om bij de gewestelijke overheid advies uit te brengen over leefmilieukwesties. Het zou jammer zijn aan deze Raad voorbij te gaan.

JUSTIFICATION

Il est utile d'inscrire dans l'ordonnance, le principe de la consultation du Conseil de l'environnement. Celui-ci a été institué afin de donner des avis aux autorités régionales dans le domaine de l'environnement. Il serait dommage de se priver de cet apport.

Nº 7 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 3

Ajouter in fine du point 4° la disposition suivante :

« en diminuant en particulier la pollution due au trafic routier ».

JUSTIFICATION

Le trafic routier est responsable de la majeure partie de la pollution atmosphérique en Région bruxelloise. Il est dès lors nécessaire d'indiquer parmi les objectifs de la présente ordonnance, le souci de diminuer en particulier la pollution due au trafic routier. Les amendements aux articles 6 et 13 sont subséquents à celui-ci.

Une véritable politique d'amélioration de la qualité de l'air doit nécessairement intégrer une politique de transports plus respectueuse de l'environnement. Une réduction du trafic routier doit être un des objectifs prioritaires de cette ordonnance.

Nº 8 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 4

Ajouter au début du §1^{er} avant le mot «Le gouvernement» : « *Après avis du Conseil de l'environnement,* ».

JUSTIFICATION

Il est utile d'inscrire dans l'ordonnance, le principe de la consultation du Conseil de l'environnement. Celui-ci a été institué afin de donner des avis aux autorités régionales dans le domaine de l'environnement. Il serait dommage de se priver de cet apport.

Nr. 9 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 4

Aan het slot van § 1, de woorden « of ter vervanging » en « en, in voorkomend geval, van de alarmdrempel » te doen vervallen.

VERANTWOORDING

Artikel 4, punt 1, derde lid van richtlijn 96/62 staat de lidstaten op het vlak van de ozon alleen toe streefwaarden vast te stellen ter aanvulling doch niet ter vervanging van de grenswaarden, die bovendien alarmdrempels zijn. De bevoegdheid van de regering gaat te ver.

N° 9 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 4

Supprimer à la dernière phrase du § 1^{er} les mots suivants « en remplacement » et « et, le cas échéant, du seuil d'alerte ».

JUSTIFICATION

L'article 4, point 1, alinéa 3 de la directive 96/62 permet seulement aux Etats membres, en ce qui concerne l'ozone, de prévoir des valeurs cibles en complément des valeurs limites et non en remplacement de ces mêmes valeurs et qui plus est des seuils d'alerte. L'habilitation donnée au gouvernement est excessive.

Nr. 10 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 6

Aan § 1, een nieuw 4^o toe te voegen, luidend:

« 4^o: de maatregelen te treffen die de Regering heeft uitgevaardigd om het privé-autoverkeer op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie wezenlijk te verminderen. ».

VERANTWOORDING

Het autoverkeer is de voornaamste oorzaak van luchtvervuiling in Brussel. In het programma voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit moet bijgevolg voorzien worden in de nodige maatregelen om het autoverkeer terug te dringen en moeten dwingende termijnen worden vastgesteld.

N° 10 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 6

Ajouter un nouveau point 4^o au § 1^{er}, rédigé comme suit :

« 4^o: de prendre les mesures arrêtées par le Gouvernement en vue de diminuer de manière significative le trafic dû aux véhicules automobiles particuliers sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance »

JUSTIFICATION

Le trafic automobile est le principal responsable de la pollution atmosphérique à Bruxelles. Il est donc nécessaire de prévoir obligatoirement dans le programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air des mesures nécessaires afin de réduire le trafic automobile et de fixer des délais contraignants.

Nr. 11 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 6

Aan het slot van § 1 het volgende nieuwe lid toe te voegen:

« Na raadpleging van de bevolking en van de gemeenteraden, stelt de Regering het programma voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit vast. ».

N° 11 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 6

Ajouter à la fin du § 1^{er} un alinéa nouveau contenant la disposition suivante :

« Après consultation de la population et des conseils communaux, le programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air est arrêté par le Gouvernement ».

VERANTWOORDING

Het programma voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit is van essentieel belang voor de duurzame verbetering van de luchtkwaliteit. Het moet verordenende kracht hebben en dus door de regering worden vastgesteld na raadpleging van de bevolking en de gemeenteraden van het Gewest. De rol van het BIM zal erin bestaan enerzijds het ontwerp van het programma op te stellen en anderzijds het uiteindelijke programma uit te voeren.

De gemeentebesturen moeten betrokken worden bij het beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest.

Nr 12 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 6

In § 3, na het eerste lid, een nieuw lid in te voegen, luidend:

« *Na afloop van een periode van vijf jaar wordt het programma geëvalueerd en herzien, rekening houdend met de objectieve gegevens van de evaluatie en de bijgewerkte gegevens.* ».

VERANTWOORDING

Na vijf jaar moet het programma worden geëvalueerd en herzien. Dit zal de bevoegde besturen de mogelijkheid bieden het aan te passen aan de gewijzigde situatie. Er moeten impulsen worden gegeven.

Nr. 13 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 11

In het eerste lid, tussen de woorden « Er wordt » en de woorden « een coördinatiecomité opgericht », de woorden « binnen de Raad voor het Leefmilieu » in te voegen.

VERANTWOORDING

De Raad voor het Leefmilieu is opgericht om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van advies te dienen over leefmilieuwesten. Dit zal ook de bevoegdheid zijn van het coördinatiecomité, dat de regering moet bijstaan telkens zij maatregelen treft om de luchtkwaliteit te waarborgen. Het is de bedoeling de verschillende adviesorganen op het vlak van het leefmilieu te rationaliseren.

Bovendien houdt de samenstelling van de Raad voor het Leefmilieu rekening met de verschillende belangen op het vlak van de bescherming van het leefmilieu.

De regering behoudt de bevoegdheid om de samenstelling van het coördinatiecomité te regelen en kan er bijvoorbeeld deskundigen of personeelsleden van het BIM in opnemen. De Raad voor het Leefmilieu oefent ook de bevoegdheden uit van de adviescommissie die bij het BIM is opge-

JUSTIFICATION

Le programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air est un élément essentiel pour l'amélioration durable de la qualité de l'air. Il doit avoir force réglementaire, donc être arrêté par le gouvernement après avis de la population et des conseils communaux de la Région. Le rôle de l'IBGE consistera d'une part en l'élaboration du projet de programme et d'autre part en sa mise en œuvre.

Les autorités communales doivent être impliquées dans la politique d'amélioration de la qualité de l'air en Région bruxelloise.

N° 12 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 6

Ajouter au § 3 après le premier alinéa un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« *Au terme d'une période de cinq ans, le programme fait l'objet d'une évaluation. Il est alors modifié en fonction des éléments objectifs de l'évaluation et de l'actualisation des données.* ».

JUSTIFICATION

Le programme doit être évalué et revu au terme d'une période de cinq ans. Celle-ci permettra aux autorités compétentes de l'adapter à l'évolution de la situation. Il s'agit d'impulser une démarche active.

N° 13 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 11

Ajouter au premier alinéa entre les mots « institué » et « au comité de coordination », les mots « au sein du Conseil de l'environnement ».

JUSTIFICATION

Le Conseil de l'environnement a été institué afin d'exercer une mission consultative en matière d'environnement auprès de la Région de Bruxelles-Capitale. Telle sera aussi la compétence du comité de coordination qui sera chargé d'assister le gouvernement lorsqu'il arrêtera les mesures visant à assurer la qualité de l'air. Il s'agit de rationaliser les différentes instances consultatives en matière d'environnement.

En outre, la composition du Conseil de l'environnement est représentative des différents intérêts en présence dans le domaine de la protection de l'environnement.

Le gouvernement gardant la compétence de régler la composition du comité de coordination en prévoyant, par exemple, d'y associer des experts ou des fonctionnaires de l'IBGE. Le Conseil de l'environnement exerce aussi les compétences de la Commission consultative instituée auprès de

richt. Dit zal de coördinatie tussen de verschillende actoren van het beleid inzake de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest vergemakkelijken.

l'IBGE. Cela facilitera la coordination entre les différents acteurs de la politique de qualité de l'air en Région bruxelloise.

Nr. 14 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 13

In het eerste lid een 3° toe te voegen, luidend:

« 3° beperkingen stellen aan het autoverkeer, maatregelen treffen om het aanbod aan openbaar vervoer te verhogen en de zuinige en milieuvriendelijke verplaatsingen, inzonderheid het gebruik van de fiets en de verplaatsingen te voet, meer aandacht te geven. »

VERANTWOORDING

Het wegverkeer is een van de voornaamste oorzaken van de luchtvervuiling in Brussel. Het programma voor de verbetering van de luchtkwaliteit, bedoeld in artikel 6 van deze ordonnantie, moet het mogelijk maken de maatregelen van de regering ter beperking van het autoverkeer en ter verhoging van het aanbod van openbaar vervoer, concreet gestalte te geven.

Nr. 15 (van de heer Alain Adriaens en mevr. Marie Nagy)

Artikel 13

In het eerste lid, de woorden « kan de regering » te vervangen door de volgende bepaling:

« vaardigt de Regering tijdelijke en blijvende preventieve maatregelen uit om de luchtvervuiling structureel terug te dringen. Deze maatregelen zijn onder meer bedoeld om ».

VERANTWOORDING

De regering moet alle nodige maatregelen treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Artikel 7 van richtlijn 96/62 bepaalt dat de lidstaten de nodige maatregelen moeten treffen om de grenswaarden in acht te nemen. Het betreft dus een verplichting en niet louter een mogelijkheid voor de nationale overheid.

Dit amendement strekt er ook toe de actiemiddelen van de regering uit te breiden. Deze zijn niet beperkt tot de enkele maatregelen in dit artikel.

N° 14 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 13

Ajouter au premier alinéa un point 3°, rédigé comme suit :

« 3° prescrire des limitations à la circulation automobile et prendre des mesures visant à augmenter l'offre de transports en commun et à développer des moyens de déplacements économiques et moins polluants, notamment l'usage du vélo et la marche à pied ».

JUSTIFICATION

Le trafic routier est une des causes importantes de la pollution atmosphérique à Bruxelles. Le programme d'amélioration de la qualité de l'air visé à l'article 6 de la présente ordonnance doit permettre la mise en œuvre des mesures prises par le gouvernement visant à limiter la circulation automobile et à augmenter l'offre de transports en commun.

N° 15 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 13

Ajouter au premier alinéa après le mot « le Gouvernement » :

« arrête les mesures préventives d'application temporelles ou permanentes visant à réduire structurellement la pollution atmosphérique. Ces mesures comportent notamment des dispositions visant à : ».

JUSTIFICATION

Le gouvernement doit prendre toutes les mesures nécessaires visant à améliorer structurellement la qualité de l'air. L'article 7 de la directive 96/62 précise que les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour assurer le respect des valeurs limites. Il s'agit donc d'une obligation et non d'une simple faculté donnée aux autorités nationales.

Le présent amendement vise aussi à élargir les possibilités d'action du gouvernement. Son action n'est pas limitée à quelques mesures visées au présent article.

Nr. 16 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 13

In het eerste lid, 1° door de volgende bepalingen te vervangen:

« 1° Bepaalde vormen van luchtverontreiniging beperken en in sommige gevallen verbieden ».

VERANTWOORDING

Om de luchtkwaliteit structureel te verbeteren, kan de regering maatregelen treffen om sommige vormen van luchtverontreiniging, en vooral verontreiniging door het autoverkeer, dat de voornaamste oorzaak is van luchtvuur in de steden is, te beperken en zelfs te verbieden. Zonder dergelijk slagkrachtig beleid, zou het programma om de luchtkwaliteit structureel te verbeteren wel eens een vrome wens kunnen blijven.

Nr. 17 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 13

In het eerste lid een nieuw punt 4° toe te voegen dat luidt als volgt:

« 4° het vervoer en de levering van de goederen zo organiseren dat de gevolgen ervan voor het verkeer en het leefmilieu worden beperkt ».

VERANTWOORDING

Het goederenvervoer moet zo worden gereorganiseerd dat de negatieve gevolgen ervan voor het leefmilieu en de kwaliteit van het leven in de stad worden beperkt.

Het ontwerp van ordonnantie moet gepaard gaan met een beleid van goederenvervoer en levering dat het multimodaal vervoer en het vervoer over het water wil bevorderen.

Nr. 18 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 15

Aan het einde van punt 2°, toe te voegen:

« , in voorkomend geval ook van het autoverkeer, en vermindering van de emissies door vaste en verplaatsbare bronnen ».

N° 16 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 13

Remplacer au premier alinéa le point 1° par la disposition suivante :

« 1° restreindre, et dans certains cas interdire certaines formes de pollutions ; ».

JUSTIFICATION

Afin d'améliorer structurellement la qualité de l'air, le gouvernement peut prendre des mesures visant à restreindre, voire même interdire certaines formes de pollutions et principalement la circulation automobile, responsable principale de la pollution atmosphérique dans les centres urbains. Sans une telle politique volontariste, le programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air risque d'être un catalogue de vœux pieux.

N° 17 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 13

Ajouter au premier alinéa un nouveau point 4°, rédigé comme suit :

« 4° organiser le transport et la livraison des marchandises de manière à en réduire les incidences sur la circulation et l'environnement ».

JUSTIFICATION

Le transport de marchandises doit être réorganisé de telle manière d'en limiter les impacts négatifs sur l'environnement et la qualité de la vie en ville.

L'ordonnance en projet doit s'accompagner d'une politique de transport de marchandises et de livraison visant notamment à favoriser le transport multimodal et la voie fluviale.

N° 18 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 15

Ajouter à la fin du point 2° :

« , y compris, le cas échéant, de la circulation automobile, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles ».

VERANTWOORDING

Het urgentieplan moet maatregelen bevatten om het autoverkeer tijdelijk stil te leggen of te verminderen en de emissies door vaste en mobiele bronnen tijdelijk te stoppen of te verminderen.

De ordonnantie moet aan de regering een dergelijke bevoegdheid toe kennen om ervoor te zorgen dat dringende maatregelen efficiënt zouden zijn bij verontreinigingspieken.

Nr. 19 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 15

De woorden « kunnen onder meer bestaan uit » te vervangen door « bestaan uit ».

VERANTWOORDING

De maatregelen van de regering moeten een verplicht karakter hebben. Zij krijgt een resultaatsverbintenis toegewezen: de luchtkwaliteit te Brussel moet beter worden. Er moeten maatregelen worden getroffen.

Nr. 20 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 15bis (nieuw)

Een nieuw artikel met de volgende bepaling in te voegen:

« Wanneer met toepassing van het urgentieplan een maatregel wordt uitgevaardigd om het autoverkeer te beperken of tijdelijk stil te leggen, kan gratis of tegen verminderde prijs gebruik gemaakt worden van het openbaar vervoer ».

VERANTWOORDING

Bij zware verontreiniging moet de regering – in bepaalde ernstige gevallen – het autoverkeer te verbieden of beperken. Om de bevolking geen nadeel te berokkenen en de economische activiteiten niet stil te leggen, moet het aanbod van openbaar vervoer in dat geval worden verhoogd en moet er gratis of tegen verminderd tarief gebruik kunnen worden gemaakt van het openbaar vervoer.

Nr. 21 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 16

§ 2 door volgende bepaling te vervangen:

JUSTIFICATION

Le plan d'action d'urgence doit contenir des mesures de nature à permettre de suspendre ou de réduire la circulation automobile et les émissions des sources fixes et mobiles.

L'ordonnance doit doter le gouvernement d'un tel pouvoir si elle veut que les mesures d'urgence soient efficaces en cas de pics de pollution.

N° 19 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 15

Remplacer les mots « peuvent notamment consister en » par les mots « consistent notamment en ».

JUSTIFICATION

Il s'agit de rendre l'action du gouvernement obligatoire. Celui-ci se voit assigner une obligation de résultat : améliorer la qualité de l'air à Bruxelles. Des mesures doivent être prises.

N° 20 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 15bis (nouveau)

Insérer un nouvel article contenant la disposition suivante :

« En cas de mesure de limitation ou de suspension de la circulation automobile, décidée en application du plan d'action, l'accès aux réseaux de transports en commun est assuré gratuitement ou à moindre prix ».

JUSTIFICATION

En cas de pic de pollution, le gouvernement devra – dans certains cas particulièrement graves – interdire ou restreindre la circulation automobile. Dans cette hypothèse et afin de ne pas préjudicier la population et interrompre les activités économiques, l'offre de transports en commun doit être augmentée et assurée soit gratuitement soit à moindre prix pour les usagers.

N° 21 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 16

Remplacer le § 2 par la disposition suivante :

« Onvermindert de verschillende middelen om het publiek bepaald door de regering voor te lichten, wordt elke week een informatieblad gepubliceerd dat ten minste de volgende informatie inzake de stoffen bedoeld in de artikelen 7 en 8 van deze ordonnantie bevat:

1. de gemiddelde concentratie op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
2. de concentratie van de giftige stoffen die de drempelwaarde benaderen of overschrijden, de aanduiding van de overschrijdingen en van de betrokken gebieden,
3. een prognose van de concentratieverandering,
4. een aanduiding voor elk van de vermelde stoffen van het percentage om de concentratiedrempel die de Regering als maatstaf hanteert maatregelen te treffen om deze concentratie te verminderen.

De publicatie gebeurt in de vorm van een bericht dat door de lokale radio- en televisiezenders wordt uitgezonden en gepubliceerd in het plaatselijk nieuws van ten minste twee kranten in elk van de twee officiële talen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. »

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe de inhoud en de wijze van publicatie van het informatieblad te verduidelijken.

Het staat de regering vrij om de bevolking op andere wijzen te informeren. Het gaat om een minimale verplichting die de ordonnantie oplegt.

Nr. 22 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 18bis (nieuw)

Een nieuw artikel 18bis in te voegen luidend:

« Artikel 18bis: Stedelijk vervoerplan.

De Regering stelt een stedelijk vervoerplan op voor het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij bepaalt de principes voor de organisatie van het personen- en het goederenvervoer, het verkeer en het parkeren. Het moet verenigbaar zijn met het GewOP en met het programma voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit.

Het wil zorg dragen voor een duurzaam evenwicht tussen de behoeften inzake mobiliteit en bereikbaarheid, enerzijds, en de bescherming van het leefmilieu en de volksgezondheid, anderzijds. Het beoogt een gecoördineerd gebruik van

« Sans préjudice de moyens différents d'information du public déterminé par le gouvernement, un Bulletin d'information est publié chaque semaine et contient au moins les informations suivantes au sujet des substances visées aux articles 7 et 8 de la présente ordonnance :

1. la concentration moyenne sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale,
2. la concentration des substances toxiques qui approchent ou dépassent les seuils, la mise en évidence des dépassements et l'indication des zones concernées,
3. une évaluation prévisionnelle de la variation de la concentration,
4. une indication pour chacune des substances mentionnées, du taux du seuil de concentration à partir duquel le Gouvernement doit prendre des mesures en vue de diminuer cette concentration.

La publication est faite au moyen d'un communiqué diffusé par les télévisions et radios locales et édité dans les pages régionales d'au moins deux quotidiens dans chacune des langues officielles de la Région de Bruxelles-Capitale.»

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à mieux préciser le contenu et les modalités de publication du Bulletin d'information active de la population.

Le gouvernement demeure libre d'organiser d'autres formes de publicité. Il s'agit d'une obligation minimale consacrée par l'ordonnance.

N° 22 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 18bis (nouveau)

Insérer un nouvel article 18bis contenant la disposition suivante :

« Article 18bis : Plan de déplacements urbain.

Le Gouvernement établit un plan de déplacements urbain pour l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il doit être compatible avec le Plan régional de développement et avec le programme structurel d'amélioration de la qualité de l'air.

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé publique, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de

alle vervoermiddelen, onder meer door een geschikte bestemming van het wegennet, evenals door de bevordering van de minst vervuilende en de zuinigste vervoermiddelen ».

VERANTWOORDING

Dit amendement verplicht de regering ertoe een vervoerplan uit te werken voor het hele grondgebied van het Hoofdstedelijk Gewest. De hoofdbedoeling is om de verplaatsingsbehoeften te doen afnemen en meer gebruik te maken van minder vervuilende vervoermiddelen.

Er moet een globale strategie worden opgezet met een vervoerbeleid en een beleid dat streeft naar een betere luchtkwaliteit. Het autoverkeer is een van de belangrijkste oorzaken van de luchtverontreiniging.

Nr. 23 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 19

In het eerste lid de woorden « 200 personen » te vervangen door de woorden « 100 personen ».

VERANTWOORDING

De verplichting voor de bedrijven om vervoerplannen op te stellen moet een wezenlijk effect hebben. Uit de statistieken van de vzw BRES blijkt dat in 1995 (meest recente cijfers) van de 77.637 Brusselse ondernemingen er slechts 484 waren met meer dan 100 werknemers. Als de drempel op 200 werknemers komt te liggen, komen er waarschijnlijk slechts enkele tientallen ondernemingen in aanmerking. 100 werknemers lijkt ons een meer realistisch cijfer.

Nr. 24 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 19

Aan het slot een nieuw lid toe te voegen luidend:

« Verschillende werkgevers van naburige bedrijven kunnen samen een vervoerplan uitwerken voor al hun ondernemingen ».

VERANTWOORDING

Men moet ondernemingen die in eenzelfde gebied of zone liggen de mogelijkheid bieden samen een vervoerplan uit te werken. Dit is vooral bedoeld voor KMO's.

tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie ».

JUSTIFICATION

Le présent amendement donne obligation au gouvernement d'établir un plan de déplacement pour tout le territoire de la Région bruxelloise. L'objectif fondamental à atteindre est la réduction des besoins en déplacements et la réorientation des déplacements vers des modes moins polluants.

Il convient de mener une stratégie globale intégrant politique des transports et politique d'amélioration de l'air. La circulation automobile est une des causes les plus importantes de la pollution atmosphérique.

N° 23 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 19

Remplacer au premier alinéa les mots « 200 personnes » par les mots « 100 personnes ».

JUSTIFICATION

L'obligation d'organiser des plans de déplacement pour les entreprises doit avoir un effet significatif. Or, les statistiques publiées par l'asbl BRES nous apprennent qu'en 1995 (derniers chiffres disponibles), sur les 77.637 entreprises bruxelloises, seules 484 dépassaient les 100 travailleurs. Si l'on fixait le seuil à 200 employés, il est probable que quelques dizaines d'entreprises seulement seraient concernées. Cent employés nous paraît donc un chiffre plus raisonnable.

N° 24 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 19

Ajouter *in fine* un alinéa nouveau, rédigé comme suit :

« Plusieurs employeurs dont les entreprises sont proches, peuvent élaborer en commun un plan de déplacement pour l'ensemble de leurs entreprises ».

JUSTIFICATION

Il s'agit de permettre à des entreprises situées dans un même secteur ou zoning d'élaborer en commun un plan de déplacement. Cela vise notamment les PME.

Nr. 25 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 19

In het derde lid, 4°, punt b) te doen vervallen.

VERANTWOORDING

Het te grote aantal geparkeerde wagens op de openbare weg kan weliswaar uit een aantal oogpunten storend zijn, maar heeft niets te maken met de kwaliteit van de lucht. Integendeel! Als men immers de ondernemingen zou vragen dat zij ervoor zorgen dat er niet op de openbare weg wordt geparkeerd, is dat hetzelfde of men hen zou vragen om enorme ondergrondse parkeergarages te bouwen en dus infrastructuur te bouwen waarvan iedereen erkent dat zij auto's aantrekken en aanzetten tot het gebruik van de individuele wagen en dus de luchtverontreiniging doen toenemen. Deze bepaling is dus volkomen contraproductief!

Nr. 26 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 19bis (nieuw)

Een nieuw artikel 19bis toe te voegen, luidend:

« Artikel 19bis: Binnen twee jaar na de goedkeuring van deze ordonnantie moeten er bij de aanleg of de heraanleg van gewestwegen in Brussel, met uitzondering van snelwegen en andere "autowegen", voorzieningen voor fietsers worden aangelegd, in de vorm van fietspaden of fietsstroken, wegmarkeringen, opstelvakken op de kruispunten, of afzonderlijke rijstroken, afhankelijk van de behoeften en de noodzaken van het verkeer, om de verplaatsingen per fiets te vergemakkelijken en veiliger te maken. »

VERANTWOORDING

In samenhang met de op 5 februari door onze assemblee aangenomen resolutie en rekening houdend met de verklaringen van de regering die bevestigt dat elke wegeaanleg moet gepaard gaan met voorzieningen voor fietsers, is het belangrijk opnieuw te wijzen op het belang van de verplaatsingen per fiets in het kader van het beleid voor de verbetering van de kwaliteit van de lucht.

Nr. 27 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 21

§ 1 en § 2 te vervangen door de volgende bepaling:

N° 25 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 19

Supprimer le b) au troisième alinéa, 4°.

JUSTIFICATION

Si l'excès de stationnement en voirie est peut-être dérangeant à certains points de vue, cela n'a rien à voir avec la qualité de l'air. Au contraire, si l'on demande aux entreprises de veiller à l'organisation du stationnement en dehors de la voie publique, cela revient à leur demander de construire d'immenses parkings souterrains et donc de créer ces infrastructures dont tout le monde reconnaît qu'elles sont des pompes aspirantes à voitures qui contribuent à augmenter le recours à la voiture individuelle et donc à accroître la pollution de l'air. Cette disposition est donc totalement contre-productive !

N° 26 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 19bis (nouveau)

Insérer un nouvel article 19bis, rédigé comme suit :

« Article 19bis: Dans les deux ans qui suivent l'adoption de cette ordonnance, à l'occasion des créations ou des rénovations de voiries régionales à Bruxelles, à l'exception des autoroutes ou autres « routes à voitures », doivent être réalisés des aménagements cyclables, sous forme de pistes ou bandes cyclables, marquages au sol, avancées aux carrefours, ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation, en vue de faciliter et de sécuriser les déplacements à vélo. »

JUSTIFICATION

En cohérence avec la proposition de résolution adoptée par notre assemblée en date du 5 février 1997 et en adéquation avec les affirmations du gouvernement qui assure que tout aménagement routier s'accompagne d'aménagements pour les cyclistes, il est important de réaffirmer l'importance des déplacements cyclistes dans la politique d'amélioration de la qualité de l'air ambiant.

N° 27 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 21

Remplacer les §§ 1^{er} et 2 par la disposition suivante :

« § 1. Binnen twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie, moeten behoudens door de Regering toegestane afwijking om technische redenen, de overhedsdiensten bedoeld in artikel 21, met inbegrip van de openbare vervoermaatschappijen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bij uitbreiding of vervanging van hun voertuigen, ten minste 50% voertuigen hopen die op milieuvriendelijke technologieën rijden zoals bepaald door de regering.

§ 2. Binnen vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie moeten, behoudens door de Regering toegestane afwijking om technische redenen, de overhedsdiensten bedoeld in artikel 21, met inbegrip van de openbare vervoermaatschappijen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bij uitbreiding of vervanging van hun voertuigen hopen die op milieuvriendelijke technologieën rijden zoals bepaald door de regering ».

VERANTWOORDING

Bij het bepalen van het percentage "schone" voertuigen wordt geen rekening gehouden met bijzondere situaties, zoals als ouderdom van de voertuigen. Ecolo vindt het veel verstandiger dat in de toekomst milieuvriendelijke voertuigen worden aangekocht met verbranding. Ter wille van de haalbaarheid van de regeling, leggen wij deze verplichting slechts na twee jaar op voor 50% van de voertuigen en na vijf jaar voor alle voertuigen. Dit zijn erg ruime termijnen en er wordt gehoopt dat de directies van de regionale en pararegionale instellingen, zodra ze eenmaal weten wat in de toekomst als verplichting zal gelden, op de wettelijke verplichting zullen vooruitlopen.

Wij nemen ook dat deze soepele formule kan worden toegepast op de MIVB (en andere openbare vervoermaatschappijen), die op dit vlak weinig interesse laat blijken, terwijl in de meeste met Brussel vergelijkbare Europese steden jaren een dynamisch beleid wordt gevoerd.

Nr. 28 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 21

§ 3 door de volgende bepaling te vervangen:

« § 3. De Regering stelt de procedure voor het toestaan van de in de vorige paragrafen bedoelde afwijkingen vast door in een eensluidend advies van de "Werkgroep Gezondheid" zoals bepaald in artikel 13" te voorzien. »

VERANTWOORDING

Men moet het aan de regering overlaten om een afwijking toe te staan van het principe van artikel 21, maar het is belangrijk dat de beslissing wordt onderworpen aan het eensluidend advies van de werkgroep die de aanbevelingen aan de regering met het oog op de vermindering van de hinder te wijten aan de luchtverontreiniging moet voorbereiden.

« § 1er. Dans un délai de deux ans suivant la date d'entrée en vigueur de cette ordonnance, sauf dérogation d'ordre technique accordée par le Gouvernement, les pouvoirs publics visés à l'article 21, y compris les organismes de transport public opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, doivent, lors de l'accroissement ou du remplacement de leurs véhicules, acquérir au moins 50% de véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement telles que définies par le gouvernement.

§ 2. Dans un délai de cinq ans, suivant la date d'entrée en vigueur de cette ordonnance, sauf dérogation d'ordre technique accordée par le Gouvernement, les pouvoirs publics visés à l'article 21, y compris les organismes de transport public opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, doivent, lors de l'accroissement ou du remplacement de leurs véhicules, acquérir des véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement telles que définies par le gouvernement ».

JUSTIFICATION

Obtenir des pourcentages déterminés des flottes de véhicules qui soient constitués de véhicules «propres» ne tient pas compte des situations particulières, comme l'âge des véhicules de ces flottes. Ecolo juge qu'il est bien plus judicieux de prévoir que les acquisitions futures de véhicules se feront par l'achat de modèles à carburation respectueuse de l'environnement. Afin d'éviter tout problème de faisabilité pratique, nous prenons la précaution de n'introduire cette obligation qu'après deux ans pour 50% des véhicules et qu'après cinq ans pour l'ensemble des véhicules. Ces délais sont très larges et l'on peut espérer qu'ayant pris connaissance de cette obligation prochaine, les responsables des organismes régionaux et para-régionaux devanceront l'obligation légale.

Il nous paraît aussi que cette formule souple peut s'appliquer à la STIB (et à d'autres sociétés de transports publics), qui fait preuve d'une apathie et d'un manque de volonté évident en la matière, alors que dans la plupart des villes européennes comparables à Bruxelles des politiques dynamiques ont été initiées depuis des années.

N° 28 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 21

Remplacer le § 3 par la disposition suivante :

« § 3. Le Gouvernement détermine la procédure de délivrance des dérogations mentionnées aux paragraphes précédents en prévoyant un avis conforme du « Groupe de travail Santé » tel que défini à l'article 13 ».

JUSTIFICATION

Une dérogation au principe de l'article 21 doit être réservée au gouvernement mais il est important que la décision soit soumise à l'avis conforme du groupe de travail qui doit préparer des recommandations au gouvernement en vue de réduire les nuisances dues à la pollution de l'air ambiant.

Nr. 29 (van de heer Alain ADRIAENS en mevr. Marie NAGY)

Artikel 21

§ 4 door de volgende bepaling te vervangen:

« § 4. De Regering neemt de nodige maatregelen om de gemeentelijke overheden en de taxi-exploitanten in staat te stellen de in §1 en §2 bedoelde doelstellingen te bereiken, in voorkomend geval door premies en subsidies toe te kennen, of door middel van een differentieel bedrag van de bedrijfsbelasting verbonden aan een taxivergunning, ten voordele van de voertuigen die milieuvriendelijke technologie gebruiken ».

VERANTWOORDING

Het is van belang om steeds meer het gebruik van schone voertuigen te willen aanmoedigen. De taxi's rijden voortdurend rond in de stad, vooral in het centrum, en worden vooral aangedreven door dieselmotoren die de meest vervuilende zijn voor het leefmilieu. Een beleid dat ertoe aanzet om deze voertuigen geleidelijk te vervangen door voertuigen waarvan de regering oordeelt dat ze uitgerust zijn met milieuvriendelijke technologie, is een noodzakelijke verbetering die ook de exploitanten ten goede zal komen (zo zijn voertuigen op LPG de zuinigste vanaf 10 à 12.000 km per jaar, en het is duidelijk dat voor de taxichauffeurs die jaarlijks heel wat meer kilometers afleggen, deze omschakeling een financiële winst zal opleveren).

Nr. 30 (van de heer Jean-Pierre CORNELISSEN, mevr. Françoise SCHEPMANS, mevr. Andrée GUILLEME-VANDERROOST en de heer Jean DE HERTOG)

Artikel 19bis

Een nieuw artikel 19bis in te voegen, luidend:

« Artikel 19bis

De exploitanten van plaatsen waar evenementen tegen betaling plaatshebben en waar tegelijk meer dan 3.000 mensen aanwezig zijn, stellen een actieplan op om het gebruik van het openbaar vervoer en van zuinige en milieuvriendelijke vervoermiddelen aan te moedigen. ».

VERANTWOORDING

Dit in te voegen artikel is de aanvulling van artikel 19 en sluit volledig aan bij de ratio ervan.

Het strekt ertoe bij te dragen tot de vermindering van de hinder die veroorzaakt wordt door het autoverkeer naar aanleiding van de organisatie van grote sport- of culturele evenementen op plaatsen zoals de Heyzel, Vorst-Nationaal en, in de toekomst, Music City.

Het wil de mensen doen beseffen dat ze meer gebruik moeten maken van het openbaar vervoer als alternatief vervoermiddel.

N° 29 (de M. Alain ADRIAENS et Mme Marie NAGY)

Article 21

Remplacer le § 4 par la disposition suivante :

« § 4. Le Gouvernement prend toute mesure destinée à permettre aux autorités communales et aux exploitants de taxis d'atteindre les objectifs énoncés aux §§ 1^{er} et 2, le cas échéant par l'octroi de primes et de subsides, ou par un différentiel du montant de la patente liée au permis d'exploiter un taxi, en faveur des véhicules utilisant des technologies respectueuses de l'environnement ». ».

JUSTIFICATION

Elargir la volonté de promouvoir l'utilisation de véhicules propres aux taxis est important. Les taxis circulent constamment en ville, particulièrement en son centre, et aujourd'hui ils sont très majoritairement propulsés au diesel, le carburant le plus «sale» au sens environnemental du terme. Une politique incitant au remplacement progressif de ces véhicules par ceux que le gouvernement aura jugés dotés de technologies respectueuses de l'environnement est une amélioration nécessaire qui sera favorable aussi aux exploitants (par exemple, les véhicules au LPG étant les plus économies à partir de 10.000 ou 12.000 km/an, il est évident qu'un gain financier serait aussi la conséquence de cette mutation pour les taximen qui parcourront bien plus de kilomètres chaque année).

N° 30 (de M. Jean-Pierre CORNELISSEN, Mmes Françoise SCHEPMANS, Andrée GUILLAUME-VANDERROOST et M. Jean DE HERTOG)

Article 19bis

Insérer un article 19bis, rédigé comme suit :

« Article 19bis

Les exploitants de lieux accueillant des événements payants regroupant simultanément plus de trois mille participants mettent en place un plan d'action visant à l'encouragement de l'utilisation des moyens de transport en commun et des moyens de déplacements économiques et peu polluants par les participants ». ».

JUSTIFICATION

L'article à insérer constitue le complément naturel de l'article 19 et s'inscrit totalement dans la philosophie de ce dernier.

Il vise à participer à la réduction des nuisances générées par l'important trafic automobile qui accompagne l'organisation de grands événements sportifs ou culturels dans les lieux tels que le Heysel, Forest-National et ultérieurement Music City.

Il entend également contribuer à la nécessaire prise de conscience en faveur d'un recours accru à l'alternative offerte par le transport public.

De exploitanten van dergelijke plaatsen moeten een actieplan opstellen om het gebruik van het openbaar vervoer of van zuinige en milieuvriendelijke voertuigen te bevorderen. Er wordt gedacht aan een plan met mogelijkheden om met het openbaar vervoer te reizen en aan initiatieven inzake spanrijden en het gebruik van de fiets.

In het kader van dit actieplan, moeten de exploitanten die hun infrastructuur ter beschikking stellen van de organisatoren van dergelijke evenementen, deze er contractueel toe verplichten om met de MIVB een overeenkomst te sluiten voor de verkoop van een gecombineerd vervoers- en toegangsbiljet.

In het verleden zijn er al dergelijke overeenkomsten gesloten tussen de MIVB of de NMBS en de organisatoren van grote evenementen. Het artikel veralgemeent dit en voert deze verplichting in. De regering moet ervoor zorgen dat de beheerovereenkomst met de MIVB zo wordt aangepast dat het beginsel en de regels voor de toepassing van deze overeenkomsten, inzonderheid wat de tarieven betreft, erin worden opgenomen.

Nr. 31 (van de heren Paul GALAND en Alain ADRIAENS)

Artikel 12

In het 3° na de woorden « de medische kringen » de woorden « en de Brusselse instanties voor volksgezondheid » in te voegen.

VERANTWOORDING

Men moet ervoor zorgen dat deze informatie meegedeeld wordt aan de instellingen die zich met de openbare gezondheid bezighouden en aan de beleids-verantwoordelijk ervan, bijvoorbeeld de ministers belast met volksgezondheid, het centrum voor gezondheidsobservatie...

Nr. 32 (van de Regering)

Artikel 6

In § 3 na het woord « inzake », de woorden « de openbaarmaking » in te voegen.

Nr 33 (van de Regering)

Artikel 10

Een nieuw 7° in te voegen, luidend:

« 7° een evaluatie te maken van het jongste programma voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit ».

VERANTWOORDING

De beoordeling van het programma voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit wordt in het verslag toegelicht.

Les exploitants de tels lieux devront ainsi mettre en place un plan d'action visant à l'encouragement de l'utilisation des transports publics ou économies et moins polluants. On songe ici à l'établissement d'un plan d'accès par transports publics, d'initiatives visant à encourager le co-voiturage et l'utilisation du vélo.

Dans le cadre de ce plan d'action, les exploitants devront imposer par voie contractuelle aux organisateurs de tels événements qui utilisent leurs infrastructures, de passer des conventions avec la STIB visant l'intégration du titre de transport au billet d'entrée.

De telles conventions entre la STIB ou la SNCB et les organisateurs d'événements d'envergure ont déjà été conclues dans le passé. L'article généralise et rend obligatoire cette pratique. Le gouvernement devra veiller à l'adaptation du contrat de gestion de la STIB afin de prévoir le principe et les modalités de ces conventions, notamment en regard des tarifs applicables.

N° 31 (de MM. Paul GALAND et Alain ADRIAENS)

Article 12

Ajouter in fine du 3° les mots : « et des instances de santé publique bruxelloises ».

JUSTIFICATION

Il convient de s'assurer que ces informations soient transmises aux organismes et responsables de santé publique comme par exemple les ministères chargés de la santé, l'Observatoire de la santé, ...

N° 32 (du Gouvernement)

Article 6

Insérer au § 3 les mots « à la publicité » entre les mots « relatives » et les mots « à la périodicité ».

N° 33 (du Gouvernement)

Article 10

Insérer un 7° nouveau, libellé comme suit :

« 7° une évaluation du dernier programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air ambiant ».

JUSTIFICATION

L'évaluation du programme d'amélioration structurelle de la qualité de l'air ambiant prend tout son sens dans le rapport.

BIJLAGE 2
Hoorzitting in verband met de werkgroep
«autofiscaliteit»

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,
 (A-86/1 - 95/96).

(ingedien door Mevr. Marie NAGY et cs.)

Verslaggevers:

Mevr. Michèle CARTHÉ en de heer Philippe SMITS.

Hoorzitting van 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 denkpistes naar voor geschoven en aan een aantal personen ter beoordeling voorgelegd.

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 diensten, 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.

ANNEXE 2
Audition relative au groupe de travail
« fiscalité automobile »

Proposition de résolution

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, (A-86/1 - 95/96).

(déposée par Mme Marie NAGY et cs.)

Rapporteurs :
 Mme Michèle CARTHÉ et M. Philippe SMITS.

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 signale 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.

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 les 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 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.

Inleiding

Het autoverkeer is een bron van heel wat overlast, waarvan de luchterontreiniging 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 NOx, 95% van de vluchtbare organische stoffen en 23% van de CO₂. En dit zijn nog maar de belangrijkste polluenten die schade veroorzaken op het vlak van de volksgezondheid, de ecosysteem, 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, 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, inkomensherdeling, ... De ontvangers 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 beladen, 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 dieselvoertuigen

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 NOx; 95% des composants organiques volatils et 23% du CO₂. 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 pollution via le bruit qui nuit également à la santé, d'accidents qui amènent des souffrances humaines, des décès et des coûts et 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 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 que si une nouvelle fiscalité est adoptée cela pourrait impliquer notamment un renouvellement du parc automobile. Mais il ne faut pas résoudre un problème environnemental et en créer 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 plutôt l'usage de la voiture plutôt que la propriété d'un véhicule. D'autre part, d'imposer selon le degré de pollution du véhicule pour influer 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

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.

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 accijnen 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 kan van 2.500 BF tot 200.000 BF 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 denkpistes 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%.

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.

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.

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 qu'à stimuler l'emploi en Belgique.

Les pistes de réflexion portent sur les propositions suivantes:

- la proposition du groupe de travail serait de supprimer cette taxe de mise en circulation et de 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;
- de 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%.

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 de l'adapter 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.

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 uitoeften 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 degraad van vervuiling van het voertuig. Het nadeel van deze maatregel is dat de Belgische voertuigen gemiddeld langer in gebruik zouden blijven omdat de aankoopsprijs 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 uitstoet, wordt een belasting gegeven («fee»); indien het voertuig minder schadelijke stoffen uitstoet, 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 BEF tot 92.680 BEF per jaar.

Het doel is de milieuprestaties van het voertuig blijvend te stimuleren.

Dit zijn de voorstellen:

- het bedrag van de belasting aan de technische keuring te 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 uitoeften 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:

Il y a cependant un inconvénient: la marge de manœuvre 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 requérirait 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:

- 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 de faire porter 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:

- een geleidelijke herziening van het verschil tussen de accijnzen op diesel en op benzine. De milieukosten verantwoorden 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 ozontketten 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%.

Het doel van deze hervorming zou erin bestaan het gebruik van een voertuig te beladen; 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. CO₂-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.

Denkpijstes inzake de directe belasting

Het daar hierbij 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 er op dat het voordeel van deze maatregel er in 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.

In Singapore moeten de autobestuurders een heffing betalen om de stad binnen te rijden tijdens de spitsuren (vignet).

- 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 zones 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%.

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 CO₂-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 sont 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 (au niveau de la 1), 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.

A Singapour, les automobilistes doivent payer une taxe pour entrer en ville durant les heures de pointe (vignette).

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 kracht 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 betrekend zijn, en de gevolgen om de inkomen van de mensen met de laagste inkomen.

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 accijnzen;
- de tijdswinst en het gebruik van de ruimte door stadstol.

De aangereikte denkpistes moeten ertoe leiden dat verschillende heffingen gecombineerd worden zodat de problemen 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 CO₂-plan, het Ozonplan).

België mag niet achterop hinken en dit des te minder omdat de buurlanden een automobielfiscaliteit 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 occasiewagens 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.

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 prélevements 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:

- d'introduire ce système dans les régions urbaines;
- d'adopter simultanément d'autres mesures:
 - des alternatives de qualité;
 - prendre des mesures qui permettent de replanifier les déplacements (stimuler par exemple les télétravaux et relocabiliser 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+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 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 CO₂, 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 belges est d'autant plus ancien que les pays limitrophes y évacuent leurs véhicules usagées.

Il faut établir des priorités et commencer par quelques réformes: direction d'immatriculation des véhicules, taxe de circulation et taxe sur les combustibles.

Gedachtenwisseling

De voorzitter vraagt de vertegenwoordiger van het kabinet van de minister te verduidelijken voor de leden van de commissie hoe dit verslag onthaald geweest is.

Hij vraagt in het bijzonder dat de adviseur van minister Gosuin 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 automobielfiscaliteit?

De adviseur van minister Gosuin 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 opgedaan.

Er is zeer snel een consensus gegroeid over de denkpistes (de adviseur van minister Gosuin onderstreept het feit dat het om pistes en niet om beslissingen gaat). De adviseur van de minister heeft geen enkele terughoudendheid vastgesteld wat betreft het aspect van het pendelen tussen de buurgewesten.

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 automobielfiscaliteit 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 geantwoord 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 automobielfiscaliteit 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 denkpistes van de deskundige van de regering, heeft de volksvertegenwoordiger vastgesteld dat er een heffing is volgens de graad van vervuiling van de brandstof. Aangezien stookolie een vervuilende brandstof is, maakt de volksvertegenwoordiger 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 denkpistes al jaren gekend zijn en dat er ongelukkige initiatieven sindsdien genomen zijn, die soms ingaan tegen die pistes (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 denkpistes 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.

Echange de vues

Le président invite le représentant du cabinet du ministre, le conseiller du ministre Gosuin, à préciser aux commissaires l'accueil qui a été réservé à ce rapport.

Il souhaiterait tout particulièrement que le conseiller du ministre Gosuin précise comment les propositions concernant plus précisément les navetteurs à l'entrée des villes ont été accueillis ainsi que par le ministère des finances: comment ce dernier voit-il la réforme de la fiscalité automobile?

Le conseiller du ministre Gosuin 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 tant des Régions que du Fédéral. Le cabinet 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 (le conseiller du ministre Gosuin met bien l'accent sur le fait qu'il s'agit de pistes et non de décisions). Le conseiller du ministre Gosuin 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 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, 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 du 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, 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 qui ont été prises en fonction de l'intérêt des lobbies plutôt que d'un souci de la qualité de l'environnement). 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.

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 dan benzine en deze handelswijze komt meer en meer voor, zelfs voor privé-gebruik. Deze brandstof vervuilt 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 denkpistes 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 automobelfiscaliteit 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.

Wat het gebruik van stookolie voor verwarming, 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

Le commissaire estime qu'avec les formations politiques au pouvoir actuellement, le poids des lobbies demeurera important et empêchera de faire bouger les choses.

Le commissaire 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 l'usage privé - du mazout de chauffage, qui est meilleur marché que l'essence. Ce carburant pollue cependant beaucoup plus.

Le commissaire 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. Le problème 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 étaient les 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 commissaire 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, il faut bien se rendre compte que la charge fiscale ne sera pas portée 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.

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

vaststelt dat men ook moet optreden in andere domeinen dan het transport; zij denkt bijvoorbeeld aan de verwarming waarbij heel wat CO₂ vrijkomt.

Gelet op het verschil in kleur van de uitlaatgassen bij gebruik van stookolie voor verwarming, die meer vervuilt 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 voorbeeld 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 dieselloertuigen 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 besteedt 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 die voor de consument in een meer betaalbare categorie vallen.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat dit idee door de werkgroep is uitgekozen.

Mevrouw Ochelen wijst er ook op dat in een bijlage van het verslag van de werkgroep duidelijk is te zien wat de voor- 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 recyclage 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 adviseur van minister Gosuin 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.

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 CO₂ 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.

M. François Roelants du Vivier 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 «baladurettes» 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 lieu de 21% par exemple, ce véhicule serait plus abordable pour tout consommateur.

Mme Ochelen signale que cette piste a été retenue par le groupe de travail (Cf. document en annexe).

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 avantageé 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.

Le conseiller du ministre Gosuin signale que lorsque la fiscalité sur le carburant aura augmenté pour prendre en compte le coût environnemental, le choix de l'usager sera encore plus clairement orienté vers les véhicules qui consomment moins.

Mevrouw Ochelen wijst erop dat men meer belang moet hechten aan de emissie van polluenten 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 adviseur van minister Gosuin 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 occasievoertuigen die niet beantwoorden aan deze normen in ons land blijven toestromen.

Wat de richtlijnen auto-oil betreft onderstreept de adviseur van minister Gosuin dat het gaat om een hevige confrontatie tussen twee zeer belangrijke lobbies: die van de petroleumsector 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 adviseur van minister Gosuin 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 voorzitter wijst erop dat het Bureau van de Raad zo verstandig is geweest om een elektrische auto aan te kopen.

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 dégagé 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.

Le conseiller du ministre Gosuin fait remarquer à l'attention du président et de M. Adriaens que dans ses conclusions, le groupe de travail signale que la Belgique a intérêt à agir rapidement pour rattraper ses voisins pour 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 correspondant pas à ces normes continuera à se faire vers notre pays.

En ce qui concerne les directives auto-oil, le conseiller du ministre Gosuin 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 les devants, 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.

Le conseiller du ministre Gosuin 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 qu'on 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 de plus 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.

Le président signale que dans sa sagesse le Bureau de l'Assemblée a décidé d'acquérir un véhicule électrique.

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 parkeergarages. 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 zomeraanden 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 brandstofprijs 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 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 brandstofprijs 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

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 souterrains. Il se demande si les parlementaires ne pourraient pas œuvrer 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 changer 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 esures 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 d'une ville.

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 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 la pression sur le trafic automobile.

M. François Roelants du Vivier souligne que Mme Ochelen a bien signalé que les accises sont une partie importante de l'imposition de l'auto-

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 afschrikkingmiddel.

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 brandstofprijs 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 CO₂-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 werkgelegenheidsbeleid. Hij is verbijsterd dat de bevindingen van de economen van het Planbureau, die toch helemaal geen geflippe 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 accijnen 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 Gullelde 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 gevangerijker 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.

mobile 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.

La conseillère 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 CO₂, 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 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 citadin 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 Gullelde. Elle effectue cette navette grâce au 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 inexiste; 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 Brugarco pour le transport des marchandises plutôt que d'encombrer les villes avec des grands camions de 25 tonnes.

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 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 stadsgebied dat ook de Europese Hoofdstad is. Er worden verschillende denkpistes 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 delokalisatie 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 begeleidende 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.

Wat het probleem van het gevaar op delokalisaties betreft, onderstreept Mevrouw Ochelen dat, tot op heden, de vestiging van bewoners, ondernemingen en dienstenbedrijven 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.

Mme Ochelen signale que l'AED a récemment élaboré un document sur le transport des marchandises. Dans les solutions préconisées, l'AED conseille entre autres la plate-forme multimodale prévue au niveau du Port de Bruxelles. L'AED 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 que c'est par la voie d'incitants fiscaux qui amènerait l'entreprise à mettre ses marchandises dans un container sur le train, dans un 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 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 qu'en pensant à réorienter la taxation sur les véhicules et les carburants, il ne faut pas oublier 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.

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 peut aller 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 des villes plus compactes où la résidence et le lieu de travail sont 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.

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.

M. Alain Adriaens signale 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.

0399/2171
I.P.M. COLOR PRINTING
02/218.68.00