

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2010-2011

4 MARS 2011

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'instauration de zones basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F),
MM. Didier GOSUIN (F) et Jacques BROTCHI (F))

Développements

La présente résolution a pour objet de demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de veiller à la mise en œuvre de zones basses émissions reposant sur un système adapté au contexte bruxellois et s'inscrivant dans la lignée des recommandations européennes en matière de lutte contre la pollution atmosphérique issue des émissions de véhicules automobiles.

Dans le cadre du programme NEC issu de la Directive 2001/81/EC fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, la Région de Bruxelles-Capitale s'était dotée en 2002 d'un « Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique » qui précise les principaux axes d'action de la lutte contre la pollution atmosphérique, en l'occurrence les sources majeures d'émissions de polluants atmosphériques que sont la consommation d'énergie et le transport. Le Plan Bruxell'air qui est venu implémenter le plan Air-Climat en 2006 porte sur le volet transport et est censé garantir et renforcer l'exécution des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique émise par la circulation automobile. A ce titre, il est la cheville ouvrière de la mise en action des mesures et recommandations issues des normes européennes, et ce d'autant plus que depuis sa création, la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2010-2011

4 MAART 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van lage-emissiezones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingediend door mevr. Anne-Charlotte d'URSEL (F),
de heren Didier GOSUIN (F) en Jacques BROTCHI (F))

Toelichting

Deze resolutie strekt ertoe de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te verzoeken om lage-emissiezones af te bakenen, gebaseerd op een regeling die rekening houdt met de Brusselse context en in het verlengde ligt van de Europese aanbevelingen inzake de strijd tegen de luchtvervuiling als gevolg van de uitstoot door de voertuigen.

In het kader van het NEC-programma, dat voortspruit uit richtlijn 2001/81/EG die nationale emissiemaxima vaststelt voor bepaalde luchtvervuilende stoffen, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2002 een plan opgesteld voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de klimaatopwarming. Daarin staan de hoofdtargets van de strijd tegen de luchtvervuiling, in casu tegen de grootste uitstootbronnen van luchtvervuilende stoffen, te weten energie en vervoer. Het Plan Brussel'Air van 2006, dat het Lucht-Klimaatplan concreet gestalte moet geven, slaat op het vervoer en zou de uitvoering van de maatregelen in de strijd tegen de luchtvervuiling veroorzaakt door het autoverkeer moeten waarborgen en versterken. Aldus is het plan het scharnier tussen de maatregelen en de aanbevelingen die voortvloeien uit de Europese normen, temeer daar, sedert de opstelling ervan, richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en zuivere

ambiant et un air pur pour l'Europe est venue raffermir les obligations des états membres sur ce point.

En région bruxelloise, parmi les polluants atmosphériques, les émissions d'oxydes d'azote (NO et NO_2) et particules fines ($\text{PM}10$) constituent le point d'attention majeures des observations télémétriques encadrées par les normes européennes précitées. Concernant les relevés télémétriques en matière de NO et NO_2 les mesures effectuées dans les stations en région bruxelloises sont problématiques : en suivant le nouveau seuil introduit par les normes européennes en janvier 2010 d'un maximum de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur les concentrations journalières, seules 2 stations de mesures sur 10 ont fait état de résultats positifs pour des mesures jusqu'à octobre 2010. Hors, si 49 % des oxydes d'azotes ont pour origine les émissions des combustions de transports automobiles, la gestion des mesures pour influer sur leur niveau, doit composer avec plusieurs données : le déséquilibre du parc automobile en faveur des diesels dont la motorisation émettent 3 à 20 fois plus de NO_x que les motorisations des essences; le coût du carburant du diesel est globalement moins cher, et enfin les voitures de sociétés sont majoritairement composées de diesels. Pour ce qui est des particules fines ($\text{PM}10$), le nouveau seuil de dépassement de $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur les concentrations journalières introduit par la directive 2008/50/CE est fixé à 35 jours. Hors, depuis 2005, les relevés télémétriques effectuées dans les stations en région bruxelloises sont problématiques dans la plupart des stations, selon l'IBGE et CELINE. Si les émissions anthropiques de $\text{PM}10$ constituent 30 % du total des $\text{PM}10$, les émissions provenant des transports constituent près de 76 % des émissions anthropiques. Là également la prégnance des combustions diesel sur le parc automobile bruxellois a un rôle important puisque un diesel sans filtre produit 50 à 100 fois plus de $\text{PM}10$ que les essences. Les filtres à particules, s'ils réduisent entre 30 et 90 % des émissions (selon qu'ils soient des filtres ouverts ou fermés) pose le problème qu'ils ne filtrent pas tous les types de particules fines. L'enjeu de la maîtrise des $\text{PM}10$ est un problème de santé publique majeur. Les résultats issus des études du Aphekom (« *Improving Knowledge and Communication for Decision Making on Air Pollution and Health in Europe* ») ont permis de montrer que, dans le cas de Bruxelles, un suivi de la norme OMS sur les particules fines permettrait notamment d'augmenter la moyenne de vie régionale d'environ 7 mois. D'autre part, le lien entre le risque de thrombose veineuse profonde et l'exposition aux particules fines ($\text{PM}10$) a été démontré dans des études. Parmi celle-ci, une étude notable traitant des travaux du professeur Baccarelli de la Harvard School of Public Health de Boston, a mis en lumière que le risque de TVP augmente de 70 % pour chaque élévation de $10 \mu\text{g}$ de $\text{PM}10$ par m^3 d'air. Considérant le cas bruxellois où le taux moyen de $\text{PM}10$ est de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, le risque de TVP est multiplié par 5 par rapport à une population vivant dans un environnement sain. Si la conclusion de l'étude aboutit à l'indispensable nécessité de mesures de contrôles plus strictes de la pollution, il reste que dans le cas des $\text{PM}10$ déplacer le curseur de l'utilisation du carburant est limitée

lucht voor Europa andermaal de verplichtingen van de lidstaten ter zake in de verf heeft gezet.

In het Brussels Gewest, staat de uitstoot van stikstofoxide (NO en NO_2) en fijn stof ($\text{PM}10$) centraal in de telemetrische waarnemingen in het kader van de voormelde Europese normen. Inzake NO en NO_2 , wijzen de metingen in de stations van het Brussels Gewest op een problematische toestand : volgens de nieuwe drempel van maximum $40 \text{ microgram}/\text{m}^3$ voor de dagelijkse concentraties, ingevoerd door de Europese normen in januari 2010, vertonen slechts twee stations op tien positieve resultaten voor de metingen tot oktober 2010. Zowat 49 % van de stikstofoxide is afkomstig van de uitstoot door het autoverkeer, maar de maatregelen om daar iets aan te doen moeten rekening houden met verschillende gegevens : het te grote aandeel van dieselwagens, die 3 tot 20 maal meer NO_x uitstoten dan benzinewagens; het feit dat diesel in het algemeen goedkooper is dan benzine en het feit dat het wagenpark van de bedrijven vooral bestaat uit dieselwagens. Inzake het fijn stof ($\text{PM}10$), heeft richtlijn 2008/50/EG de nieuwe overschrijdingsdrempel van $50 \text{ microgram}/\text{m}^3$ voor dagelijkse concentraties vastgelegd op 35 dagen. Sinds 2005, zijn de waarnemingen in de stations in het Brussels Gewest volgens het BIM en IRCEL problematisch in de meeste stations. De antropische uitstoot van $\text{PM}10$ vormt 30 % van het totaal van de $\text{PM}10$, maar de uitstoot door het verkeer vormt bijna 76 % van de antropische uitstoot. Ook daar heeft het overwicht van de dieselwagens in het Brussels wagenpark grote gevolgen, aangezien een dieselwagen zonder filter 50 tot 100 maal meer $\text{PM}10$ uitstoot dan een benzinewagen. De roetfilters verminderen de uitstoot met 30 tot 90 % (naargelang ze open of gesloten zijn), maar houden niet alle soorten fijn stof tegen. De beheersing van de $\text{PM}10$ -uitstoot is een grote uitdaging op het vlak van de volksgezondheid. De resultaten van de onderzoeken van Aphekom (« *Improving Knowledge and Communication for Decision Making on Air Pollution and Health in Europe* ») hebben aangetoond dat, voor Brussel, het naleven van de norm van de WGO over het fijn stof het met name mogelijk zou maken om de gemiddelde gewestelijke levensduur met 7 maanden te verlengen. Voorts is in de onderzoeken het verband aangetoond tussen het gevaar op een diepe veneuze trombose en de blootstelling aan fijn stof ($\text{PM}10$). Zo heeft een bekend onderzoek over het werk van professor Baccarelli van de Harvard School of Public Health aangetoond dat het gevaar van DVT met 70 % stijgt voor elke stijging van $10 \text{ microgram}/\text{m}^3$ lucht. In Brussel, waar de $\text{PM}10$ gemiddeld $40 \text{ microgram}/\text{m}^3$ bedraagt, wordt het gevaar van DVT met vijf vermenigvuldigd in vergelijking met een bevolking die in een gezonde omgeving woont. Het onderzoek concludeert dat er striktere controlemaatregelen voor de luchtverontreiniging moeten komen, maar het blijft een feit dat, wat $\text{PM}10$ betreft, het overschakelen op andere brandstof beperkt wordt door de samenstelling van het autopark en door fiscale en commerciële aspecten. De specifieke maatregelen tegen de uitstoot kunnen dus enkel gericht worden op de verhouding tussen de twee andere overblijvende parameters : de eva-

par des contraintes du parc automobile et par des questions fiscales et commerciales. Force est dès lors de constater que les mesures touchant spécifiquement à la lutte contre les émissions ne peuvent jouer que sur l'articulation des deux autres paramètres restants : l'évaluation des qualités environnementales des modes de combustion et les contraintes d'utilisation et de déplacements.

C'est précisément le cadre du Plan Bruxell'air qui doit constituer le levier de mise en oeuvre de mesures qui articulent ces deux dimensions et qui en plus d'avoir fait leurs preuves dans différentes villes européennes, sont amplement adaptables à la réalité administrative, légale, technique, et financière bruxelloise. Hors la mise en oeuvre de zones basses émissions rentre parfaitement dans ce cadre de mesures. Tel que définies au sein des projets recensés par le Low Emission Zone in Europe Network (LEESEN) sous l'égide de l'Union européenne, les zones basses émissions ou Zones à faibles émissions (LEZ) sont des zones ou des tronçons routiers où la présence et la circulation de véhicules les plus polluants est interdite. L'interdiction zonale généralement permanente dans le temps se fonde sur l'appréhension des performances environnementales de ces véhicules au-delà des évolutions entourant les seuils fixés dans le cadre conjoncturel des plans consacrés aux pics de pollutions. Ces performances environnementales sont évaluées au travers de la classification des normes Euro tel que définies par la législation européenne. Cette grille de lecture permet de caractériser les émissions des véhicules en termes de particules fines, d'oxydes d'azote, et d'ozone atmosphérique, soit précisément les substances de pollutions atmosphériques qui sont problématiques en région bruxelloises.

Au sein de la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, les zones basses émissions figurent au titre des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic répertoriées dans l'annexe IV, B-3-d (informations devant figurer dans les plans relatifs à la qualité de l'air ambiant et un air pur en Europe). Le fait que l'article 22 précise que les mesures citées à l'annexe IV s'inscrivent dans des plans prévus de façon exceptionnelle (non-respect des valeurs limites fixées dans les délais de l'annexe XI et report des délais conditionnés à l'application spécifique), n'empêche nullement d'étendre la programmation de ces mesures au-delà du cadre d'exception de l'article 22.

A ce titre, en tant que mesures appliquées en amont des stades d'urgence tel que les seuils 2 et 3 de concentrations établis par les programmes NEC, les zones basses émissions ont été instaurées dans plus de 80 villes de 10 pays européens. La mise en oeuvre des zones basses émissions peut procéder d'agencement normatifs variés : Soit par le biais de réglementation cadre sur la pollution atmosphérique qui prépare un terrain technique permettant le développement indirect de la mesure : comme c'est le cas avec

luation van de milieu-impact van de brandstoffen en de beperkingen van het gebruik en de verplaatsingen.

Het plan Brussel'Air moet de hefboom vormen voor de maatregelen die inspelen op die twee aspecten. Ze hebben niet enkel hun nut bewezen in enkele Europese steden, maar zijn ook in ruime mate aanpasbaar aan de administratieve, wettelijke, technische en financiële toestand in Brussel. De invoering van zones met lage uitstoot past perfect in het kader van die maatregelen. In de projecten van het Low Emission Zone in Europe Network (LEESEN), onder het toezicht van de Europese Unie, worden de zones met lage uitstoot (LEZ) gedefinieerd als zones of wegen waar de meest verontreinigende voertuigen niet mogen rijden. Het zonale verbod, dat in het algemeen onbeperkt is in de tijd, is gebaseerd op de milieuprestaties van die voertuigen die de drempelwaarden overschrijden zoals bepaald in het conjuncturele kader van de plannen voor de verontreinigingspieken. Die milieuprestaties worden geëvalueerd aan de hand van de tabel met de Euro-normen zoals bepaald in de Europese wetgeving. Die tabel maakt het mogelijk om de emissies van voertuigen te beschrijven op basis van de aanwezigheid van fijnstofdeeltjes, stikstofoxiden en atmosferische ozon, uitgerekend de luchtverontreinigende stoffen die voor problemen zorgen in het Brussels Gewest.

In richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa behoort het afbakenen van lage-emissiezones tot de maatregelen die ertoe strekken de door het vervoer voortgebrachte emissies, via de planning en het beheer van het verkeer, te beperken. Die maatregelen zijn geïnventariseerd in bijlage IV, B-3-d (gegevens die moeten worden opgenomen in de plannen met betrekking tot de kwaliteit van de omgevingslucht en schone lucht in Europa). Het feit dat artikel 22 preciseert dat de in bijlage IV vermelde maatregelen passen in het kader van uitzonderlijke plannen (overschrijding van de grenswaarden voor de termijnen van bijlage XI en uitstel van de tijdstippen die afhangen van de specifieke toepassing) belet geenszins dat de programmatie van die maatregelen wordt uitgebreid buiten het uitzonderingskader van artikel 22.

Daartoe zijn in meer dan 80 steden van 10 Europese landen lage-emissiezones ingesteld als maatregelen die worden getroffen voordat de urgentiestadia, zoals de door de NEC-programma's vastgestelde concentratiedrempels 2 en 3, worden bereikt. De afbakening van de lage-emissiezones kan gebeuren op basis van verschillende tools : ofwel via de kaderverordening op de luchtverontreiniging, die het terrein voorbereidt voor een indirekte uitvaardiging van de maatregel : dat is het geval voor de *Verordnung zum Erlass*

la *Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge (Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)* en Allemagne qui sert de réglementation cadre fédérale permettant entre-autre, mais pas nécessairement de développer des réglementations au niveau des Lander et des municipalités mettant en place des zones basses émissions. Soit en procédant directement à un niveau de pouvoir de dimension régionale, qui dans le cadre de stratégie de mobilité elles-mêmes découlant d'obligations issues de réglementations régionales, aboutissent à une norme spécifique. C'est par exemple le cas du *Greater London Low Emission Zone Charging Order* qui découlait du Mayor of London's Transport and Air Quality Strategies, conformément au cadre du GLA Transport Act de 2000 et du GLA Act de 1999.

A contrario, il est à noter que du côté belge, on ne mentionne des limitations de circulation dans des périmètres déterminés que dans des cadres exceptionnels et temporaires, par exemple de franchissement du seuil 2 et 3, au sein de plan d'action en cas de pic de pollution par les particules fines, contexte qui est lui-même conjoncturel.

D'autre part, l'établissement de zones basses émissions pourrait contribuer à l'articulation optimale du suivi de la directive 2008/50/CE avec le Règlement CE 443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers. En effet, l'introduction de zones basses émissions en ce qu'elle établit de façon structurelle une contrainte sur l'utilisation localisée de certaines technologies d'émissions, peut avoir un effet incitatif et ainsi participer indirectement à l'application du Règlement CE 443/2009.

Outre le fait que les zones basses émissions constituent par essence un outil préventif face aux pics de pollutions, ils peuvent également permettre un rodage des procédures d'urgence prévues en cas des pics de pollutions en ce sens que les zones basses émissions sont une mesure structurelle qui implique une forte coopération entre niveau communal et régional. En effet, le système mis en place en exécution de l'arrêté du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxyde d'azote, nécessite déjà une articulation entre les pouvoirs communaux et régionaux très spécifique. Mais bien souvent, précisément à cause de leur utilisation exceptionnelle, ces mesures d'urgence ne s'appuient pas sur une expérience de coordination plus structurelle tel qu'elle pourrait s'établir dans le cas de la mise en œuvre de zones basses émissions.

Ainsi, la réflexion sur le niveau opérationnel des zones basses émissions pourrait apporter des éléments d'approches plus structurés dans la gestion de certains problèmes

und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge (Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) in Duitsland, die het als federale kaderverordening onder meer mogelijk maar niet noodzakelijk maakt om op het niveau van de Länder en de gemeenten verordeningen tot instelling van lage-emissiezones uit te vaardigen. Ofwel door rechtstreeks op te treden op een regionaal gezagsniveau en een specifieke norm op te leggen in het kader van een mobiliteitsstrategie die zelf voortvloeit uit verplichtingen die zijn opgelegd door regionale verordeningen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de *Greater London Low Emission Zone Charging Order*, die voortvloeit uit de Mayor of London's Transport and Air Quality Strategies, overeenkomstig het kader van de GLA Transport Act van 2000 en de GLA Act van 1999.

Er zij a contrario op gewezen dat, in België, snelheidsebeperkingen in bepaalde gebieden enkel worden opgelegd in uitzonderlijke en tijdelijke omstandigheden, bijvoorbeeld wanneer drempel 2 en 3 worden overschreden, in het kader van een actieplan tegen vervuilingsspieken door fijnstofdeeltjes, een context die zelf conjunctureel is.

Anderzijds zou de afbakening van lage-emissiezones kunnen bijdragen tot het optimale naleven van richtlijn 2008/50/EG in combinatie met verordening EG 443/2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken. Het instellen van lage-emissiezones voert immers op structurele wijze een verplichting tot het plaatselijke gebruik van bepaalde emissietechnologieën in, kan een aansporend effect hebben en aldus indirect bijdragen tot de toepassing van verordening EG 443/2009.

De lage-emissiezones zijn in essentie niet enkel een middel om vervuilingsspieken te voorkomen, maar ze zorgen eveneens voor het proefdraaien van de noodprocedures in geval van vervuilingsspieken, in die zin dat de lage-emissiezones een structurele maatregel zijn die nauwe samenwerking tussen de gemeenten en het Gewest impliqueert. Het systeem dat werd opgezet ter uitvoering van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen, vereist immers al zeer nauwe samenwerking tussen de gemeentelijke en gewestelijke overheden. Precies wegens hun uitzonderlijk karakter, worden die dringende maatregelen vaak niet structureel gecoördineerd, zoals wel het geval zou kunnen zijn als er lage-emissiezones worden ingesteld.

Het denkwerk over het operationeel niveau voor de lage-uitstootzones kan bijgevolg elementen aanbrengen voor een meer gestructureerde aanpak van bepaalde organisato-

organisationnels auxquels font face communes et régions dans les cas déterminés par l'ordonnance de 2008, notamment la question des dérogations (critères et modalités d'attributions, organisation des contrôles policiers au regard de l'ampleur de l'opération, du niveau de priorité à y affecter, et du refoulement des voitures interdites).

Sur la question de l'instauration de zones basses émissions sur le territoire de la Région bruxelloise, il convient d'adopter un régime d'organisation qui ne soit pas handicapé par une structure de compétences complexe. En l'occurrence, il serait contreproductif de concevoir et d'opérationnaliser des zones basses émissions sur la base d'un système de compétences partagées entre les niveaux de pouvoirs communaux et régionaux. Le niveau régional étant, à quelques petites exceptions près, le niveau décisionnel pour tout ce qui touche à la lutte contre la pollution automobile et à la mobilité, il n'apparaîtrait pas judicieux de faire reposer un concept ayant des implications sur ces deux volets politiques sur une distribution de compétences dont les modalités engendreraient nécessairement des complications. C'est d'autant plus vrai que les différents stades de conception et d'opérationnalisation d'une zone basses émissions requièrent une cohérence absolue car ils sont nombreux et multiples : la conception d'une table d'allocation des codes d'autorisation selon les catégories de standards environnementaux des véhicules à partir de la classification EURO; la conception et l'opérationnalisation de la table d'allocation et des régimes d'exemptions par la mise à disposition des codes d'autorisation sous la forme la plus adaptée au système bruxellois (vignette ou autres); la conception du système de reconnaissance, de contrôle des codes d'autorisation, et de sanctions auprès des administrations de contrôle compétentes; l'établissement d'un système de signalétique recoupant les limites géographiques de la zone permettant une information aux automobilistes dans leurs déplacements; l'établissement d'un service d'information à l'usage des détenteurs des différents véhicules leur permettant de se renseigner sur l'ensemble des modalités pratiques découlant des obligations engendrées par l'instauration du système; et l'établissement d'un département chargé d'assurer le suivi des démarches administratives effectuées par les détenteurs de véhicules dans le cadre des obligations engendrées par l'instauration du système. Contenu de la multiplicité de ces différents stades, l'instauration de zones basses émissions sur le territoire de la Région bruxelloise, si elle nécessite naturellement des contacts avec les autorités communales de la zone concernée quand aux modalités opérationnelles, ne peut se concevoir que dans le cadre d'un pilotage exclusivement régional. A ce titre, il convient d'éviter impérativement un système de conception et d'opérationnalisation décentralisé tel qu'envisagé au sein de l'accord de gouvernement pour la législature 2009-2014.

D'autre part, le niveau régional est le niveau de responsabilité politique dans le cadre de l'engagement belge auprès des instances européennes concernant les compétences en matière environnementale et en matière de mobilité.

rische problemen van de gemeenten en Gewesten in de gevallen die in de ordonnantie van 2008 bepaald zijn, met name de kwestie van de afwijkingen (toekenningscriteria en -regels, organisatie van politiecontrole gelet op de omvang van de maatregel, het toe te kennen prioriteitsniveau en het verwijderen van de niet toegelaten wagens).

Inzake de invoering van lage-uitstootzones op het grondgebied van het Brussels Gewest, moet het organisatiesysteem zo uitgedokterd worden dat het niet te lijden heeft onder een complexe bevoegdheidsstructuur. Het zou contraproductief zijn lage-uitstootzones in te stellen op grond van een systeem waarbij de bevoegdheden verdeeld zijn tussen de gemeenten en het Gewest. Het gewestelijk niveau is, op enkele kleine uitzonderingen na, immers het besluitvormingsniveau voor alles wat de bestrijding van verkeersvervuiling en wat mobiliteit betreft. Het lijkt niet verstandig een concept dat gevolgen heeft voor die twee beleidsvlakken te baseren op een bevoegdheidsverdeling met regels die noodzakelijkerwijze zouden leiden tot complicaties, temeer daar de verschillende stadia voor het uitdokteren en invoeren van een lage-uitstootzone absolute coherentie vereisen. Die stadia zijn immers talrijk en verscheiden : het uitwerken van een tabel voor de toekenning van de machtingscodes volgens de milieuprestaties van de voertuigen op grond van de Euro-classificatie; het opstellen en ten uitvoer leggen van de toekenningstabellen en de uitzonderingssystemen door middel van de terbeschikkingstelling van de machtingscodes in de vorm die het best aangepast is aan het Brussels systeem (vignet of ander); het ontwikkelen van een systeem voor erkenning, controle van de machtingscodes en voor sancties bij de bevoegde controlebesturen; het bepalen van een systeem van bewegwijzering over de geografische grenzen van de zone heen, dat de autobestuurders informatie verschafft bij hun verplaatsingen; en tot slot, het oprichten van een informatiedienst voor de eigenaars van de verschillende voertuigen, zodat zij inlichtingen kunnen krijgen over alle praktische regels die voortvloeien uit de verplichtingen waartoe de invoering van het systeem leidt; alsook het oprichten van een departement dat belast is met de follow-up van de administratieve stappen die de eigenaars van voertuigen moeten ondernemen in het kader van de verplichtingen waartoe de invoering van het systeem leidt. Gelet op de vele verschillende stadia, kan de invoering van lage-uitstootzones op het grondgebied van het Brussels Gewest, die uiteraard contacten met de gemeentelijke overheden van de betrokken zone vereist inzake de operationele regels, enkel denkbaar zijn in het kader van exclusief gewestelijk bestuur. Ter zake moet een gedecentraliseerd systeem voor het ontwikkelen en ten uitvoer leggen, zoals overwogen in het regeerakkoord voor de regeerperiode 2009-2014, absoluut worden vermeden.

Anderzijds ligt de verantwoordelijkheid in het kader van de Belgische verbintenis ten aanzien van de Europese overheden inzake bevoegdheden op het vlak van leefmilieu en mobiliteit op gewestelijk niveau. Daarenboven moet reke-

Rajoutons qu'il faut tenir compte de l'hypothèse où l'application de certaines mesures, parmi lesquelles l'instauration de zones basses émissions en milieu urbain, au sein des programmes nationaux en vues de réduire la pollution atmosphérique se verrait rendue obligatoire par les instances européennes en fonction d'évolutions négatives des résultats nationaux. L'efficacité de ces mesures ne pourrait aucunement souffrir de difficultés dues à des répartitions de compétences complexes. D'autant plus que dans le cadre d'obligations découlant d'accords internationaux, les états ne peuvent nullement faire prévaloir les découpages institutionnels internes pour ne pas remplir leurs obligations au niveau international.

Potentiellement, l'établissement de zones basses émissions en territoire bruxellois ne déboucherait pas sur les effets éventuellement discriminatoire comme cela pourrait être craint. La théorie selon laquelle les couches de population les plus précarisées seraient spécifiquement défavorisées par l'instauration de zones basses émissions du fait de la possession supposée plus importante de véhicules aux normes plus anciennes, ne repose pas sur des faits solides. Plusieurs observations permettent en effet de tempérer ce raisonnement. Si l'on cherche à déterminer l'impact de fragmentation social d'une telle mesure à partir de la relation entre type de véhicules, caractéristiques au niveau environnemental, pouvoir d'achat, et ventilations des dépenses, il faut être prudent. Il convient d'abord de préciser qu'il n'existe pas, à notre connaissance, de données statistiques croisant la totalité des agrégats précités, qui plus est de façon récurrente et sur base de répartition régionale.

Il reste que l'on peut tenter d'articuler ou d'utiliser certaines données statistiques de la Direction générale Statistiques et Information économique du SPF Economie, du SPF Mobilité, du Bureau du Plan, de la DIV, et de la FEBIAC, comme par exemple, la répartition du parc automobile par type de propriétaire, type de véhicule, carburant, et classe d'âges; la répartition du parc automobile belge par classe environnementale; la part dans ventilation du budget des ménages consacrée aux dépenses liées aux véhicules; le pouvoir d'achat; etc ...

Néanmoins, il faut garder à l'esprit qu'une mise en relation des statistiques relatives aux dépenses par ménages avec les chiffres liés aux véhicules particuliers peut être trompeuse. Par exemple, il n'existe pas sur le point de l'acquisition de véhicule, de corrélation entre nature et montant des achats d'une part, et niveau du pouvoir d'achat. Si des tendances existent en ce sens, une série de facteurs montrent que la causalité de certains phénomènes ne peut être interprétés comme une corrélation. Si l'absence de voiture dans un ménage peut s'expliquer par des revenus modestes, les pratiques d'achat de voiture peuvent reposer sur de solides marqueurs d'affirmation sociale, notamment auprès de certaines couches défavorisées de la population. Ces pratiques d'achats peuvent s'orienter vers des modèles et marques dont les prix sont loin d'être toujours en adé-

ning worden gehouden met de hypothese waarbij Europese overheden de toepassing van sommige maatregelen, zoals de invoering van lage-uitstootzones in de stadsomgeving, in de nationale programma's met het oog op het verlagen van de luchtvervuiling, verplicht zouden stellen op grond van de negatieve evolutie van de nationale resultaten. De doeltreffendheid van die maatregelen mag geenszins te lijden hebben van moeilijkheden die te wijten zijn aan complexe bevoegdheidsverdelingen temeer daar, inzake de verplichtingen die voortvloeien uit internationale akkoorden, de Staten zich geenszins kunnen beroepen op interne institutionele indelingen om hun verplichtingen op internationaal niveau niet na te komen.

In principe, zal de afbakening van lage-uitstootzones op het Brussels grondgebied geen discriminerende gevolgen hebben, zoals men zou kunnen vrezen. De theorie dat de meest kwetsbare bevolkingsgroepen specifiek benadeeld zouden worden door de invoering van lage-uitstootzones, omdat men veronderstelt dat ze meer voertuigen met oudere normen bezitten, berust niet op betrouwbare feiten. Die redenering kan echter gemilderd worden door verschillende opmerkingen. Voorzichtigheid is geboden bij het bepalen van de sociaal verdelende weerslag van een dergelijke maatregel, uitgaand van het verband tussen het type voertuig, de milieuprestaties, de koopkracht en de opsplitsing van de uitgaven. Vooreerst moet worden gezegd dat er, voor zover wij weten, geen statistische gegevens bestaan met een kruising van alle voornoemde aspecten, noch op recurrente wijze noch op grond van de gewestelijke indeling.

Men kan nog wel pogen sommige statistische gegevens van de Algemene Directie Statistieken en Economische Informatie van de FOD Economie, de FOD Mobiliteit, het Planbureau, de DIV en FEBIAC samen te brengen en te gebruiken, zoals bijvoorbeeld de indeling van het wagenpark per type eigenaar, type voertuig, brandstof en leeftijdsklasse; de indeling van het Belgisch wagenpark per milieuklasse; het aandeel in het gezinsbudget van de uitgaven in verband met voertuigen; de koopkracht; enz ...

Toch moet men voor ogen houden dat het misleidend kan zijn een verband te leggen tussen de statistieken inzake de gezinsuitgaven en de cijfers betreffende privévoertuigen. Inzake de aankoop van een voertuig, bestaat er bijvoorbeeld geen verband tussen de aard en het bedrag van de aankopen enerzijds, en het niveau van de koopkracht anderzijds. Hoewel er trends in die zin bestaan, blijkt uit een reeks factoren dat de oorzakelijkheid van sommige verschijnselen niet kan worden begrepen als een verband. Hoewel het ontbreken van een auto in een gezin kan worden verklaard door bescheiden inkomsten, kunnen de koopgewoonten voor een auto berusten op sterke kenmerken van sociale bevestiging, met name bij sommige achtergestelde bevolkingsgroepen. Die koopgewoonten kunnen gericht zijn op modellen en merken waarvan de prijs

quation avec le pouvoir d'achat du ménage. A l'inverse, l'achat de voitures d'occasion connaît une croissance tel qu'elle n'est pas réductible à la seule catégorie de ménages aux revenus modestes. De la même façon, la présence de véhicules dont la date de mise en circulation et les caractéristiques environnementales sont bien antérieures au stade des normes actuelles est loin d'être circonscrites aux seuls ménages modestes puisque des ménages plus aisés possédant deux voitures, cède la plus vieille, par exemple, à l'un des enfants. Cependant, à partir de certaines données issues du SPF Economie, du SPF Mobilité, du Bureau du Plan, de la DIV et de la FEBIAC, on peut relever des points qui contredisent l'impact de fragmentation social de la mesure.

Premièrement, si l'on se penche sur la composition du parc automobile, on constate ceci : Sachant que la norme européenne en vigueur est la norme EURO 5 et que toutes les normes précédentes sont au mieux, déconseillées, et au pire fermement condamnées pour leur impact, l'observation des statistiques de la répartition du parc automobile belge par classe environnementale au 31 décembre 2009 nous apprend les faits suivants : le pourcentage de véhicules répondant à des conditions en dessous de la norme en vigueur (soit les normes EURO 0 à EURO 4) atteignait 99,1 % dans le cas du parc à essence; 97,1 % pour les diesels, et 99,9 % pour le LPG. Si l'on se penche sur les pourcentages de véhicules ayant au mieux une norme EURO 3, on calcule un taux de 61,2 % pour les essences, 49 % pour les diesel et 75,3 % pour LPG, dans les 3 cas ces taux constituent même la majorité des catégories par type de carburant. Au niveau, de la région bruxelloise, si l'on se penche sur la répartition du parc automobile par type de propriétaire, type de véhicule, carburant, et classe d'âges, et que l'on superpose aux classes d'âges la grille des normes EURO selon son application chronologique, on peut constater les faits suivants : fin 2009, environ 92.202 voitures normales et mixtes de personnes physiques et personnes morales étaient des véhicules dont les normes environnementales relèvent des catégories EUR 0 à EURO 2, soit les versions les plus anciennes des standards EURO (entre 1988 et 1998). Cela constitue 17,62 % du parc automobile bruxellois, soit près de un cinquième, ce qui est considérable. Sur le rapport au niveau socio-économique des propriétaires, on peut relever que l'étude de WEGENER DM1 consacrée à une analyse de profil des possesseurs d'une ou plusieurs voitures de plus de 10 ans, avait révélé que 64 % de ces détenteurs se situent dans une tranche de revenu supérieure à la médiane égale à 19.000 euros, et se retrouvent, par rapport à la population totale, proportionnellement plus souvent dans les tranches supérieures à 23.000 euros.

D'autre part, sur le plan de la possession d'un véhicule particulier en région bruxelloise, si le nombre de voitures particulières en Région bruxelloise est de 523.160 pour 2010, on relève que les communes belges ayant les taux les plus bas de véhicules particuliers pour 1.000 habitants sont Saint-Josse-Ten-Noode, Molenbeek-Saint-Jean, Koe-

zeker niet altijd afgestemd is op de koopkracht van het gezin. Daarentegen stijgt de aankoop van tweedehandswagens zo sterk dat die niet enkel kan worden herleid tot de categorie van de gezinnen met bescheiden inkomsten. Insgelijks is de aanwezigheid van voertuigen met een datum van inverkeerstelling en milieuprestaties van lang vóór de huidige normen verre van beperkt tot die gezinnen. De meer gegoede gezinnen, die twee auto's bezitten, laten de oudste bijvoorbeeld aan een van de kinderen. Uitgaand van bepaalde gegevens van de FOD Economie, de FOD Mobiliteit, het Planbureau, de DIV en FEBIAC, kan men punten vinden die de weerslag van de maatregel op het vlak van de sociale verdeling tegenspreken.

Ten eerste, leidt een onderzoek over de samenstelling van het wagenpark tot de volgende vaststelling : wetend dat de EURO 5-norm de geldende Europese norm is en dat alle vorige normen afgeraden worden of op z'n minst streng veroordeeld worden wegens hun weerslag, kunnen wij uit de statistieken inzake de indeling van het Belgisch wagenpark per milieuklasse op 31 december 2009 het volgende leren : 99,1 % van de benzinewagens blijft onder de geldende norm (van EURO 0 tot EURO 4); 97,1 % van de dieselwagens, en 99,9 % van de LPG doen dat ook. Als men kijkt naar het percentage voertuigen dat de EURO-3 norm haalt, komt men uit op 61,2 % voor de benzinewagens, 49 % voor dieselwagens en 75,3 % voor LPG-voertuigen. In de drie gevallen vormt dat zelfs de meerderheid van de categorieën per brandstoftype. Op het niveau van het Brussels Gewest, leidt het onderzoek over de indeling van het wagenpark per type eigenaar, voertuig, brandstof en leeftijdsklasse, met toevoeging van het rooster van de EURO-normen volgens de chronologische toepassing, tot de volgende vaststelling : eind 2009, voldoen 92.202 normale en hybride wagens van natuurlijke personen en rechts-personen aan de EURO 0- tot EURO 2-norm, i.e. de oudste EURO-normen (tussen 1988 en tot 1998). Dat komt overeen met 17,62 % van het Brusselse wagenpark, i.e. bijna een vijfde, wat aanzienlijk is. Inzake het sociaal-economische niveau van de bezitters van een of twee wagens van meer dan 10 jaar oud, heeft het WEEGENER DM1-onderzoek, met een analyse van het profiel van die personen, aan het licht gebracht dat 64 % van hen een inkomen heeft dat hoger is dan het gemiddelde inkomen van 19.000 euro en, in vergelijking tot de gehele bevolking, vaker hoger dan 23.000 euro.

Voorts stelt men op het vlak van het bezit van een privévoertuig in het Brussels Gewest vast dat er in 2010 523.160 privévoertuigen waren. Aan de kop van de rangschikking van de Belgische gemeenten met het laagste aantal voertuigen per 1.000 inwoners, staan Sint-Joost-ten-Node, Sint-Jans-Molenbeek, Koekelberg, Schaarbeek,

kelberg, Schaerbeek, Saint-Gilles et Anderlecht, soit en écrasante majorité les communes où se concentrent les couches de populations les plus défavorisées.

En termes de dépenses, si l'on se concentre sur la consommation finale par ménage en biens et services de transport par quantile de revenus à prix courants, et que l'on observe la part consacrée à l'achat de voitures (neuves et d'occasions), la catégorie des ménages disposant de revenus supérieurs dépense largement plus que les 3 autres catégories de revenus réunies. Si l'on observe la part des dépenses annexes (réparations, carburants), les revenus supérieurs restent de loin les plus gros consommateurs. Si on se penche sur le point précis du carburant, les revenus supérieurs dépensent presque 7 fois plus que les revenus inférieurs. Les dépenses tel qu'exprimées sont recensées en tant que montant et non en tant que pourcentage mais même avec un tassement de l'importance du chiffre dû à des revenus proportionnellement plus important, les dépenses absolues de la catégorie des revenus supérieurs restent très importantes.

Ces différents éléments qui expriment sinon une non-catégorisation du moins une « dilution » du marqueur socio-économique, tempèrent la théorie des clivages. L'état du parc automobile bruxellois sous l'angle de ses performances environnementales ne deviendrait *à priori* pas, dans le cadre de la mise en œuvre de zones basse émissions, un facteur de discrimination sociale à l'égard des populations précarisées. Plus largement, la crainte de la fragmentation sociale remonte aux craintes de difficultés potentielles d'opérer un schéma de mise en œuvre non-discriminatoire pour différentes catégories de détenteurs d'automobiles, catégories allant au-delà des aspects socio-économiques : touristes, voyageurs d'affaires, personnes handicapées, conducteurs de véhicules de collection, etc ... Sur ce point, le schéma de mise en œuvre bruxellois devra développer des dispositions claires notamment quand à la mise en place de standardisation de la reconnaissance du respect des normes (par exemple par le système des Umweltplakette/Feinstaubplakette en vigueur en Allemagne) et des catégories d'exemptions à l'égard de ce qui est prévu dans la *Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge (Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)* ou du *Greater London Low Emission Zone Charging Order* s'inscrivant dans le GLA Transport Act de 2000.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Didier GOSUIN (F)
Jacques BROTCHI (F)

Sint-Gillis en Anderlecht, met voorsprong de gemeenten met de meest achtergestelde bevolkingsgroepen.

Wat de uitgaven betreft, is het zo dat, als men het finale verbruik per huishouden van goederen en vervoersdiensten per inkomenskwantiel tegen lopende prijzen bekijkt en men het aandeel voor de aankoop van wagens (nieuw en tweedehands) in ogenschouw neemt, de categorie huishoudens met hogere inkomens veel meer besteedt dan de drie andere inkomenscategorieën samen. Als men het aandeel van de bijkomende uitgaven bekijkt (herstellingen, brandstof), blijven de hogere inkomens met voorsprong de grootste verbruikers. Als men specifiek de brandstof onder de loep neemt, geven de hogere inkomens bijna zevenmaal meer uit dan de lagere inkomens. De uitgaven zoals die hier naar voren komen, worden genoteerd als bedrag en niet als percentage, maar zelfs als men het bedrag bijstuur, rekening houdend met de verhoudingsgewijs hogere inkomens, blijven de absolute uitgaven van de categorie hogere inkomens zeer hoog.

Die verschillende elementen die, als zij al geen niet-categorisatie aan het licht brengen dan toch wel een « dilutie », temperen de kloventheorie. De staat van het Brussels wagenpark zou, vanuit de optiek van de milieuprestaties, in het kader van de invoering van de zones met lage emissie, *a priori* geen factor van sociale discriminatie worden voor de achtergestelde bevolkingsgroepen. De vrees voor een sociale kloof gaat, ruimer gesteld, terug tot de vrees voor potentiële problemen rond de opstelling van een schema voor een niet-discriminerende implementatie voor de verschillende categorieën van auto-eigenaars. Die categorieën overschrijden de sociaal-economische aspecten : toeristen, vertegenwoordigers, gehandicapte personen, bestuurders van collectiewagens enzovoort. In dat verband zal het schema voor de Brusselse implementatie duidelijke bepalingen moeten bevatten voor de invoering van de standardisering van de erkenning van de naleving van de normen (bijvoorbeeld door het systeem Umweltplakette/Feinstaubplakette dat in Duitsland geldt) en categorieën van vrijstellingen zoals in de *Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge (Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)* of de *Greater London Low Emission Zone Charging Order* in het kader van de GLA Transport Act van 2000.

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative à l'instauration de zones basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant les objectifs des directives 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, et le programme NEC issu de la Directive 2001/81/CE fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques;

Considérant que l'établissement de zone basses émissions permet d'articuler de façon optimale le suivi de la directive 2008/50/CE avec le Règlement CE 443/2009, en ce sens qu'une mise en œuvre de zone basses émissions pourrait avoir, si elle est établie au-delà du cadre des exceptions que constituent les périodes de pics de pollutions, un effet de catalyseur indirect sur l'application du Règlement CE 443/2009;

Considérant que ce concept figure comme exemple de mesures recommandées dans le cadre des programmes de réduction progressive des émissions nationales des polluants dans le but de se conformer aux plafonds d'émission nationaux;

Considérant que les zones basses émissions sont un concept qui a fait ses preuves comme outil efficace parmi les mesures appliquées par des dizaines d'autorités locales de plusieurs états européens en vue d'atteindre les objectifs fixés dans le cadre des directives 2008/50/CE et 2001/81/CE;

Considérant les objectifs du Plan bruxellois d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique, de son volet spécifiquement consacré à la problématique des transports, le Plan Bruxell'air et des objectifs de rationalisation, de spécialisation et de sécurisation du réseau routier du Plan régional de mobilité IRIS 2;

Rappelant que l'annonce d'une réflexion sur les limitations voire l'interdiction de la circulation dans les quartiers des zones urbaines fortement polluées afin de créer des zones basses émissions sur le territoire bruxellois a fait l'objet d'annonces successives depuis plus de trois ans dans le chef du gouvernement bruxellois;

Rappelant la nécessité impérieuse d'assurer la conception et l'opérationnalisation de projet de zones basses émissions au niveau régional, et d'éviter impérativement un système de conception et d'opérationnalisation décentralisé tel qu'envisagé au sein de l'accord de gouvernement pour la législature 2009-2014;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van lage-emissiezones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de doelstellingen van richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa en het NEC-programma, dat voortspruit uit richtlijn 2001/81/EG inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen;

Overwegende dat het instellen van lage-emissiezones het mogelijk maakt om het naleven van richtlijn 2008/50/EG optimaal te combineren met verordening EG 443/2009, in die zin dat het instellen van lage-emissiezones buiten het uitzonderingskader van de vervuilingsspieken een indirect katalysatoreffect zou kunnen hebben voor de uitvoering van verordening EG 443/2009;

Overwegende dat lage-emissiezones als voorbeeld worden gesteld van de maatregelen die worden aanbevolen in het kader van de programma's voor de geleidelijke reductie van de nationale emissies van verontreinigende stoffen om zich aan te passen aan de nationale emissieplafonds;

Overwegende dat lage-emissiezones hun deugdelijkheid hebben bewezen als doeltreffend instrument onder de maatregelen die tientallen lokale overheden van verschillende Europese landen hebben getroffen om de doelstellingen in het kader van de richtlijnen 2008/50/EG en 2001/81/EG te halen;

Gelet op de doelstellingen van het Brussels plan voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit en strijd tegen de opwarming van het klimaat, van het deel ervan dat specifiek aan het transport is gewijd, het Brussel'Air-plan en de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan IRIS 2 om een gerationaliseerd, gespecialiseerd en beveiligd wegennet uit te bouwen;

Eraan herinnerend dat de Brusselse regering sedert drie jaar herhaaldelijk een denkoefening aankondigt over de beperkingen en zelfs het verbod op verkeer in de wijken van de sterk vervuilde stedelijke gebieden, teneinde lage-emissiezones in te stellen op het Brussels grondgebied;

Herinnerend aan de dwingende noodzaak om lage-emissiezones op gewestelijk niveau te ontwerpen en in te stellen en te voorkomen dat ze op gedecentraliseerde wijze worden ontworpen en ingesteld, zoals in het regeerakkoord 2009-2014 staat;

Rappelant les préoccupations récurrentes du gouvernement bruxellois concernant la qualité de l'air ambiant et l'action globale contre toutes les formes de pollutions telle qu'elles figurent au sein de l'accord de gouvernement pour les législatures 2004-2009 et 2009-2014, et de la déclaration gouvernementale pour la session 2010-2011;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'établir un échéancier pour l'établissement définitif de la définition spatiale et organisationnelle de zones basses émissions dont la caractérisation des limites géographiques devra prendre en compte : l'ordonnancement spatial concentrique de la région de Bruxelles-Capitale; l'articulation avec les flux automobiles, les zones de concentrations de traffic et les flux relevant d'autres moyens de transports; et les données issues du cadastre des observations télémétriques d'émissions polluantes en région bruxelloise;
- d'établir une réglementation articulée avec les dispositions bruxelloises et européennes existantes en matière de lutte contre la pollution atmosphérique engendrée par les émissions des véhicules automobiles et articulée avec les dispositions issues des orientations stratégiques en matière de mobilité bruxelloise, qui permette d'encastrer les différents aspects de mise en œuvre de cette zone basse émission, en l'occurrence, et de façon non-exhaustive;
- d'établir la conception d'une table d'allocation des codes d'autorisation selon les catégories de standards environnementaux des véhicules à partir de la classification EURO; la conception des régimes d'exemptions ou d'exception;
- de mettre en place l'opérationnalisation de cette table d'allocation et de ces régimes d'exemptions ou d'exception par la mise à disposition des codes d'autorisation sous la forme la plus adaptée au système bruxellois (vignette ou autres);
- d'établir la conception du système de reconnaissance, de contrôle des codes d'autorisation, et de sanctions auprès des administrations de contrôle compétentes;
- d'établir un système de signalétique recouvrant les limites géographiques de la zone basses émissions permettant une information aux automobilistes dans leurs déplacements;
- d'établir un service d'information à l'usage des détenteurs des différents véhicules leur permettant de se renseigner sur l'ensemble des modalités pratiques découlant des obligations engendrées par l'instauration du système;

Herinnerend aan de recurrente bekommernissen van de Brusselse regering over de luchtkwaliteit en de allesomvattende acties tegen alle vormen van vervuiling, zoals opgenomen in het regeerakkoord voor de zittingsperioden 2004-2009 en 2009-2014 en in de regeringsverklaring voor de zitting 2010-2011;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- een tijdpad op te stellen voor de definitieve ruimtelijke en organisatorische afbakening van lage-emissiezones waarvan de geografische grenzen rekening zullen moeten houden met de concentrische ruimtelijke ordening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de autoverkeersstromen, de gebieden met druk verkeer en de andere verkeersstromen alsook met de gegevens uit het kadaster van de telemetrische waarnemingen van vervuilende uitstoot in het Brussels Gewest;
- een regelgeving op te stellen die afgestemd is op de bestaande Brusselse en Europese bepalingen inzake de bestrijding van de luchtvervuiling als gevolg van de uitstoot door voertuigen en op de bepalingen uit de strategische richtsnoeren inzake Brusselse mobiliteit en die de verschillende aspecten van de afbakening van die lage-uitstootzone op niet-beperkende wijze omkaderd;
- een tabel op te stellen voor de toekenning van de machtingscodes volgens de categorieën milieuprestaties van de voertuigen op grond van de EURO-classificatie; vrijstellings- of uitzonderingsstelsels te bepalen;
- die toekenningstabellen, vrijstellings- of uitzonderingsstelsels concreet gestalte te geven door de machtingscodes ter beschikking te stellen in de vorm die het best is aangepast aan het Brusselse systeem (vignet of ander systeem);
- een systeem voor erkenning, voor controle van de machtingscodes en voor sancties bij de bevoegde controle-instanties vast te stellen;
- een bewegwijzeringsysteem te bepalen, over de geografische grenzen van de lage-uitstootzones heen, dat de autobestuurders informatie verschaft bij hun verplaatsingen;
- een informatiedienst op te richten voor de eigenaars van de verschillende voertuigen, die hun informatie verschaft over alle praktische regels die voortvloeien uit de verplichtingen die voortspruiten uit de invoering van het systeem;

- de confier à l'IBGE la charge d'assurer le suivi des démarches administratives effectuées par les détenteurs de véhicules dans le cadre des obligations engendrées par l'instauration du système;
 - d'établir, dans le cadre de cette réglementation, une procédure de suivi de la mesure avec des mécanismes d'évaluation des différents stades de mise en œuvre;
 - d'établir, dans le cadre de cette réglementation, une procédure d'analyse cyclique des impacts environnementaux de cette mesure en articulation avec les protocoles existants dans les normes européennes et bruxelloises concernant l'évaluation des mesures sur le respect des différents seuils imposés ou recommandés dans les réglementations relatives à la lutte contre la pollution atmosphérique engendrée par les émissions des véhicules automobiles;
 - d'établir, dans le cadre de cette réglementation, une procédure d'analyse cyclique des impacts de cette mesure liés à la mobilité en articulation avec les protocoles d'évaluation existants dans les normes bruxelloises touchant à la mobilité;
 - de rendre compte au Parlement, des résultats issus de ces évaluations respectives, par la transmission d'un rapport annuel.
- het BIM te belasten met de follow-up van de administratieve stappen die de eigenaars van voertuigen ondernemen in het kader van de verplichtingen die voortvloeien uit de invoering van het systeem;
 - in het kader van die regelgeving, een procedure vast te stellen voor het naleven van de maatregel, met systemen voor de evaluatie van de verschillende fasen van de tenuitvoerlegging;
 - in het kader van die regelgeving, een procedure vast te stellen voor de cyclische analyse van de milieu-impact van die maatregel en die afgestemd is op de bestaande protocollen van de Europese en Brusselse normen betreffende de evaluatie van de maatregelen inzake de naleving van de verschillende opgelegde of aanbevolen maxima met betrekking tot de bestrijding van de luchtvervuiling als gevolg van de uitstoot door voertuigen;
 - in het kader van die regelgeving, een procedure vast te stellen voor de cyclische analyse van de milieu-impact van die maatregel en die afgestemd is op de protocollen die bestaan in de Brusselse normen met betrekking tot de mobiliteit;
 - bij het Parlement, verslag uit te brengen over de resultaten van die respectieve evaluaties, door de overzending van een jaarverslag.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Didier GOSUIN (F)
Jacques BROTCHI (F)

0611/1777
I.P.M. COLOR PRINTING
 02/218.68.00