BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2014-2015

3 MAART 2015

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van permanente lage-emissiezones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en de heer Jacques BROTCHI (F))

Toelichting

Deze resolutie strek ertoe de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te verzoeken om permanente 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 voertuigen. Een en ander moet verder gaan dan de maatregelen om de verontreinigingspieken te bestrijden.

Het NEC-programma, dat voortspruit uit Richtlijn 2001/81/EG, die nationale emissiemaxima vaststelt voor bepaalde luchtvervuilende stoffen, vervolgens richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en zuivere lucht voor Europa, hebben de verplichtingen van de lidstaten inzake structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de klimaatopwarming verstrengd. De ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) vormt het Brussels kader voor de uitvoering van de Europese aanbevelingen. In het kader van de structurele verbetering van de luchtkwaliteit, staat de vermindering van de milieu-impact van de mobiliteitsbehoeften centraal. Het aandeel van het vervoer in de verslechtering van de Brusselse luchtkwaliteit is een problematiek die het BWLKE wil aanpakken.

In het Brussels Gewest, staat de vervuilende uitstoot van stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) centraal in de telemetrische waarnemingen in het kader van de voormelde Europese normen.

A-107/1 – 2014/2015

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

3 MARS 2015

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F) et M. 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 permanentes 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. Et ce, au-delà de dispositifs visant à pallier aux pics des pollutions.

Le programme NEC issu de la Directive 2001/81/EC fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, puis la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, ont renforcé les obligations des États membres en matière de d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. L'ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (COBRACE) est le cadre bruxellois de la mise en action des recommandations européennes. Au niveau de l'amélioration structurelle de la qualité de l'air, la réduction de l'impact environnemental des besoins en mobilité est centrale. La part de responsabilité du transport dans la dégradation de la qualité de l'air bruxelloise est une problématique que le COBRACE entend prendre à bras le corps.

En Région bruxelloise, parmi les polluants atmosphériques, les émissions de dyoxydes d'azote (NO_2) et particules fines (PM_{10}) constituent le point d'attention majeure des observations télémétriques encadrées par les normes européennes précitées.

Inzake NO_2, wijzen de metingen in de stations van het Brussels Gewest op een problematische toestand. Gelet op de nieuwe in januari 2010 vastgestelde Europese drempel van maximum 40 µg/m³ voor de jaarlijkse gemiddelde concentraties, vertonen 7 stations op 13 recurrente overschrijdingen, soms zeer ver boven de drempel, en zulks al meer dan tien jaar. Wanneer de drempel niet overschreden wordt, komt de concentratie niettemin zeer sterk in de buurt ervan.

Zowat 49 % van de stikstofoxide is afkomstig van de uitstoot door het autoverkeer. De maatregelen om daar iets aan te doen moeten rekening houden met verschillende factoren : het overwicht van dieselwagens, die 3 tot 20-maal meer NO_X uitstoten dan benzinewagens ; het feit dat diesel in het algemeen goedkoper is dan benzine en ten slotte het feit dat het wagenpark van de bedrijven vooral bestaat uit dieselwagens.

Inzake de concentraties fijnstof van het type PM_{10}, is er een neerwaartse tendens, met uitzondering van zeer specifieke gevallen bij de telemetrische metingen uitgevoerd in de voorhaven (Haren). Toch blijft het een feit dat de gewogen Brusselse jaarlijkse gemiddelde concentratie al jaren hoger blijft dan de indicatieve waarde van 20 µg/m³ vastgelegd door de Wereldgezondheids-organisatie.

De antropische uitstoot van PM_{10} vormt 30 % van het totaal van de PM_{10}, maar de uitstoot door het verkeer vormt bijna 76 % van de antropische uitstoot. Ook daar heeft het overwicht van dieselwagens in het Brussels wagenpark grote gevolgen, aangezien een dieselwagen zonder filter 50 tot 100-maal meer PM_{10} uitstoot dan een benzinewagen. De roetfilters verminderen de uitstoot wel met 30 tot 90 % (naargelang ze open of gesloten zijn), maar houden niet alle soorten fijnstof tegen. De beheersing van de 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 fijnstof 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 (DVT) en de blootstelling aan fijnstof (PM_{10}). Zo heeft een bekend onderzoek over het werk van Professor Baccarelli van de Harvard School of Public Health in Boston aangetoond dat het gevaar van DVT met 70 % stijgt voor elke stijging van 10 µg/m³ lucht. In Brussel, waar de PM_{10} gemiddeld 40 µg/m³ bedraagt, is het gevaar op DVT 5 keer groter 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

Concernant les NO_2, les mesures effectuées dans les stations en région bruxelloise révèlent une situation problématique. Suivant le nouveau seuil de dépassement introduit par les normes européennes en janvier 2010 d'un maximum de 40 µg/m³ sur les concentrations moyennes annuelles, 7 stations sur 13 font apparaître des dépassements récurrents et parfois très larges du seuil fixé, et ce depuis plus de dix ans. Et lorsque ce seuil n'est pas franchi, la concentration est cependant limite ou très élevée.

Il faut savoir que 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 intégrer plusieurs données : le déséquilibre du parc automobile en faveur des véhicules à motorisation diesel qui émettent 3 à 20 fois plus de NO_X que les motorisations à essence, le coût du carburant du diesel est globalement moins cher et enfin les voitures de sociétés sont majoritairement composées de diesels.

En matière de concentrations de particules fines de type PM_{10}, si la tendance est à la baisse, hors cas très spécifiques des relevés télémétriques effectués à l'avant-port (Haren), il n'en demeure pas moins que la concentration moyenne annuelle bruxelloise pondérée demeure supérieure depuis de nombreuses années à la valeur indicative de 20 µg/m³ fixée par l'Organisation mondiale de la santé.

Si les émissions anthropiques de PM_{10} constituent 30 % du total des 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 une motorisation diesel sans filtre produit 50 à 100 fois plus de PM10 que les motorisations essence. Les filtres à particules, s'ils réduisent entre 30 et 90 % des émissions (selon qu'ils soient des filtres ouverts ou fermés) posent le problème qu'ils ne filtrent pas tous les types de particules fines. L'enjeu de la maîtrise des PM_{10} est un problème de santé public majeur.

Les résultats issus des analyses du projet européen 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 (TVP) et l'exposition aux particules fines (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 µg de PM_{10} par m³ d'air. Considérant le cas bruxellois où le taux moyen de PM_{10} est de 40 µg/m³, 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

een feit dat, wat PM_{10} betreft, het overschakelen op andere brandstof beperkt wordt door de samenstelling van het autopark en door commerciële en fiscale aspecten waarvoor het federale niveau bevoegd is. De specifieke Brusselse maatregelen tegen de uitstoot kunnen dus enkel gericht worden op de drie andere overblijvende parameters : de gewestelijke fiscaliteit, de evaluatie van de milieu-impact van de brandstoffen en de beperkingen van het gebruik en de verplaatsingen.

De lage-emissiezones kunnen inspelen op twee van die drie parameters : de evaluatie van de milieu-impact van de brandstoffen en de beperkingen van het gebruik en de verplaatsingen. Die hebben reeds hun nut bewezen in enkele Europese steden. Ze zijn 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 die onder de regelgeving van het BWLKE vallen.

Definitie

In de projecten van het Low Emission Zone in Europe Network (LEEZEN), onder de auspiciën 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 Euronormen 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, stikstofoxide en atmosferische ozon, uitgerekend de luchtverontreinigende stoffen die voor problemen zorgen in het Brussels Gewest. In richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere 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 opgelijst in bijlage XV, B-3-d (gegevens die moeten worden opgenomen in de plannen met betrekking tot de kwaliteit van de omgevingslucht en schonere lucht in Europa).

Andere Europese steden

Daartoe werden lage-uitstootzones afgebakend in meer dan 80 steden van 10 Europese landen, als maatregelen die structureel worden toegepast vóór de noodstadia zoals drempel 2 en 3 van de concentraties die bepaald zijn in de NEC-programma's. Wat de gevolgen betreft van de uitvoering in een dichtbevolkte stedelijke omgeving, moet worden opgemerkt dat steden van een vergelijkbare of

strictes de la pollution, il reste que dans le cas des PM_{10} déplacer le curseur de l'utilisation du carburant est limitée par des contraintes du parc automobile et par des questions commerciales et fiscales dépendant du fédéral. Force est dès lors de constater que les mesures bruxelloises touchant spécifiquement à la lutte contre les émissions ne peuvent jouer que sur l'articulation des trois autres paramètres restants : la fiscalité régionale, l'évaluation des qualités environnementales des modes de combustion et les contraintes d'utilisation et de déplacements.

Les zones basses émissions permettent l'articulation de deux de ces trois dimensions : l'évaluation des qualités environnementales des modes de combustion et les contraintes d'utilisation et de déplacements. Elles ont déjà fait leurs preuves dans différentes villes européennes. Celles-ci sont amplement adaptables à la réalité administrative, légale, technique, et financière bruxelloise. Or, la mise en œuvre de zones basses émissions fait partie des mesures bénéficiant d'un encadrement réglementaire en vertu du COBRACE.

Définition

Telles que définies au sein des projets recensés par le Low Emission Zone in Europe Network (LEEZEN) 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 notamment 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 XV, B-3-d (informations devant figurer dans les plans relatifs à la qualité de l'air ambiant et un air pur en Europe).

D'autres villes européennes

A ce titre, en tant que mesures appliquées structurellement 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. En termes d'effets de mise en œuvre dans un cadre urbain à forte densité, il faut signaler que des villes de taille, à géographie et

zelfs grotere omvang, geografie en bevolking dan het Brussels Gewest, met aanzienlijke wagenparken, lage-uitstootzones hebben afgebakend in zones die belangrijk zijn voor de economie en mobiliteit, en dat met de gekende gunstige gevolgen op het vlak van de concentratie fijnstof en stikstofdioxide. Steden als Keulen, Lissabon, Berlijn en Milaan, waar de lage-uitstootzones zich uitstrekken over grote zones, vormen daarvan goede voorbeelden. De evaluatiestudie die werd besteld door het departement van de Berlijnse Senaat voor stadsontwikkeling en leefmilieu betreffende de LEZ van Berlijn heeft positieve resultaten getoond op verschillende uitstootparameters (Ein Jahr Umweltzone Berlin : Wirkunsuntersuchungen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2009). De Câmara Municipal de Lisboa van haar kant heeft beslist zijn maatregelen (Deliberação n.o 642/CM/2014, Aprovação da 3a fase de implementação da Zona de Emissões Reduzidas, 29 de outubro de 2014) waarvan de gunstige gevolgen op de zone rond de strategische wegen werd opgemerkt, te verstrengen. De evaluatie van het departement « Natuur en Gezondheid » van het Land Noord-Rijnland-Westfalen heeft ook aangetoond dat de LEZ van de stad Keulen een positieve weerslag heeft gehad op het vlak van verscheidene emissies (Auswirkungen der Umweltzone Köln auf die Luftqualität – Auswertung der Messdaten – 25. Juni 2009). In Milaan heeft het systeem van Area C, dat het principe van een lage-uitstootzone combineert met een takssysteem, eveneens geleid tot duidelijk positieve gevolgen op epidemiologisch vlak, zoals gebleken is uit de evaluatie van de vier fases die in 2012 werden uitgevoerd door het Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio (Sintesi dei risultati – Rapporto Finale – Area C : progetto di monitoraggio del Black Carbonnel particolato atmosferico, 12/07/2013).

Permanente lage-uitstootzones

In België, biedt het verkeersreglement sedert het koninklijk besluit van 21 juli 2014 de mogelijkheid om lage-uitstootzones aan te geven, wat de wegbeheerders de mogelijkheid biedt te zorgen voor de noodzakelijke reglementaire ruimtelijke afbakening van die zones. Hoewel het Brussels Gewest voorziet in de mogelijkheid om lage-uitstootzones af te bakenen op grond van het BWLKE, staat in de gewestelijke beleidsverklaring voor de zittingsperiode 2014-2019 te lezen dat men die mogelijkheid wil aangrijpen wanneer vervuilingspieken worden voorspeld of vastgesteld, dus in een conjuncturele optiek. Gelet op de resultaten van de experimenten met voornoemde permanente regelingen en de potentiële structurele weerslag, denken wij dat het Gewest een stap moet zetten in de richting van een permanente regeling. Een en ander gaat makkelijker (strengere of soepelere verplichting, inspelen op de gewoonte van de bestuurders en op de communicatie, organisatie van de controle en de coördinatie tussen politiezones en besturen) indien de regeling permanent is in plaats van telkens in gang te moeten schieten naargelang de pieken. Het opstellen van een tijdelijke regeling zou nopen tot een zeer zware

population comparables voire supérieures à la région bruxelloise, avec des parcs de véhicules importants, ont mis en œuvre des zones basses émissions dans des zones névralgiques tant en terme économique que de mobilité, et ce avec des effets bénéfiques avérés au niveau des évolutions de concentration de particules fines et de dioxyde d'azote. Les villes de Cologne, Lisbonne, Berlin et Milan dont les zones basses émissions s'étendent sur des zones névralgiques, en constituent des bons exemples. L'étude d'évaluation commandée par le département sénatorial berlinois du développement urbain et de l'environnement concernant la ZBE de Berlin a attesté des résultats positifs sur différents paramètres d'émissions (Ein Jahr Umweltzone Berlin : Wirkungsuntersuchungen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2009). De son côté, la Câmara Municipal de Lisboa a décidé d'intensifier son dispositifs (Deliberação n.º 642/CM/2014, Aprovação da 3a fase de implementação da Zona de Emissões Reduzidas, 29 de outubro de 2014) dont les effets bénéfiques sur la zone entourant une de ses artères stratégiques ont été remarqués. L'évaluation menée par le département « Nature et Santé » du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie a aussi montré que la ZBE de la ville de Cologne a eu un impact positif au niveau de différentes émissions (Auswirkungen der Umweltzone Köln auf die Luftqualität- Auswertung der Messdaten - 25. Juni 2009). Au niveau de la municipalité de Milan, le système de l'Area C qui combine le principe d'une zone basses émissions à un système de taxe a pu également démontrer ses effets nets sur le plan épidémiologique comme en atteste l'évaluation des quatres phases menées en 2012 par l'Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio (Sintesi dei risultati – Rapporto Finale - Area C : progetto di monitoraggio del Black Carbonnel particolato atmosferico, 12/07/2013)

Zones basses émissions permanentes

En Belgique, depuis l'arrêté royal du 21 juillet 2014, le code de la route permet la signalisation des zones basses émissions, offrant ainsi aux gestionnaires de voirie la possibilité d'organiser la délimitation spatiale réglementaire indispensable à la mise en place de ces zones. Si la région bruxelloise prévoit la possibilité d'organiser des zones basses émissions dans le cadre du COBRACE, la déclaration de politique régionale pour la législature 2014-2019, fait état d'une volonté de mettre en œuvre ce dispositif en cas de prévision de pics et de pics de pollution, donc dans une optique conjoncturelle. Nous pensons, au regard des résultats des expériences de dispositifs permanents précités et au regard de l'impact structurel potentiel, que la région doit faire le pas vers un établissement d'un dispositif permanent. Le curseur est plus facile à déplacer (en terme de renforcement ou de relâchement de la contrainte, de travail sur l'habitude des conducteurs et sur la communication, de l'organisation des contrôles et de la coordination entre zones de police et administrations) si le dispositif est permanent que si l'on doit chaque fois le relancer dans un cadre réactif soumis aux aléas de l'anticipation des pics. L'établissement d'un

organisatie die op zeer korte tijd op touw moet worden gezet, met mogelijk veel minder efficiëntie op verscheidene van de voornoemde gebieden. Een regeling voor lage-uitstootzones in een stedelijke omgeving, die dicht bevolkt is, zou meer resultaat opleveren als ze structureel van aard is.

Dat is des te meer het geval daar het bepalen van permanente lage-uitstootzones zou kunnen bijdragen tot een optimale afstemming op richtlijn 2008/50/EG met strengere Europese milieuprestatienormen voor nieuwe personenwagens. De invoering van permanente lage-uitstootzones kan een aanmoedigend effect op lange termijn hebben doordat zij op structurele wijze een verplichting bepaalt inzake het gelokaliseerd gebruik van sommige uitstoottechnologieën. Op die manier, kan zij onrechtstreeks bijdragen tot de toepassing van de Europese regelgeving inzake privévoertuigen.

En naast het feit dat permanente lage-uitstootzones bij uitstek een structurele preventieve tool vormen voor de vervuilingspieken, kunnen zij eveneens de mogelijkheid bieden om noodprocedures die voorzien zijn in geval van vervuilingspieken uit te proberen. Het systeem, dat er gekomen is ter uitvoering van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijnstof en door stikstofdioxide te voorkomen, noopt al tot een zeer specifieke samenwerking tussen de gemeentelijke en de gewestelijke overheden. Maar net wegens hun uitzonderlijk karakter, steunen die noodmaatregelen zeer vaak niet op ervaring met meer structurele coördinatie, wat wel het geval zou zijn bij de invoering van lage-uitstootzones. Zo kan denkwerk over het concreet afbakenen van lage-uitstootzones zorgen voor een meer gestructureerde benadering bij het beheer van sommige problemen waarmee de gemeenten en Gewesten te maken krijgen in de gevallen waarin de ordonnantie van 2008 voorziet, met name de vraag inzake afwijkingen (criteria en nadere regels voor de toekenning, organisatie van de politiecontroles in het licht van de omvang van de operatie, het niveau van prioriteit dat moet worden ingesteld, en het weghouden van verboden voertuigen).

Niet-discriminerende maatregel

Het bepalen van permanente lage-uitstootzones op het Brussels grondgebied zou geen discriminerende gevolgen inhouden, zoals men zou kunnen vrezen voor kansarmen of handelaars.

dispositif temporaire nécessiterait une organisation très lourde à mettre en œuvre sur un laps de temps très court, avec en terme d'efficience sur plusieurs domaines précités, potentiellement plus de pertes. La mobilisation d'un dispositif de zones basses émissions dans un environnement urbain dense serait plus profitable dans une optique structurelle.

Ceci d'autant que l'établissement de zones basses émissions permanentes pourrait contribuer à l'articulation optimale du suivi de la directive 2008/50/CE avec la progression des normes européenne de performance environnementales des motorisations en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves. En effet, l'introduction de zones basses émissions permanentes en ce qu'elle établit de façon structurelle une contrainte sur l'utilisation localisée de certaines technologies d'émissions, peut avoir un effet incitatif à long terme et ainsi participer indirectement à l'application des règlementations européennes sur les motorisations de voitures particulières.

Enfin, outre le fait que les zones basses émissions permanentes constituent par essence un outil préventif structurel face aux pics de pollutions, ils peuvent également permettre un rodage des procédures d'urgence prévues en cas de pics de pollutions. 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 telle 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 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).

Mesure non discriminatoire

Potentiellement, l'établissement de zones basses émissions permanentes en territoire bruxellois ne déboucherait pas sur des effets éventuellement discriminatoires comme on pourrait le craindre à l'égard des personnes défavorisées ou des commerçants.

Wat die laatsten betreft, kan men vermelden dat de stad Göteborg en de stad Milaan de weerslag hebben geëvalueerd op de leveringen en de tevredenheid van de bedrijven waaraan geleverd wordt, alsook de financiële weerslag van de opstoppingen (een eventuele afname van het verkeer) en de budgettaire gevolgen met name voor het openbaar vervoer. Die studies hebben niet aangetoond dat de lage-uitstootzones een bijzondere negatieve invloed hebben ter zake. Opgemerkt dient te worden dat de regeling in Milaan bij referendum werd goedgekeurd met 79,12 % van de stemmen.

Bovendien berust de hypothese dat de minst gegoede bevolkingslagen specifiek zouden benadeeld worden door de instelling van lage-uitstootzones op het feit dat men veronderstelt dat zij meer verouderde voertuigen bezitten, niet op solide feiten. Verscheidene vaststellingen bieden immers de mogelijkheid die redenering af te zwakken.

Een eerste element is dat, voor zover wij weten en op grond van de proeven in zeer verschillende steden in het buitenland, er geen aanzienlijke en opvallende negatieve weerslag is geweest inzake sociale en economische fragmentatie.

Een tweede element is dat voorzichtigheid geboden is bij het bepalen van de weerslag van een dergelijke maatregel inzake sociale fragmentatie vanuit de relatie tussen het type voertuigen, de kenmerken op het vlak van het leefmilieu, de koopkracht en de verdeling van de uitgaven. Eerst moet verduidelijkt worden dat er, voor zover wij weten, voor het Brussels Gewest geen statistische gegevens bestaan die alle voornoemde aggregaten kruisen, nog minder op recurrente wijze en op grond van de gewestelijke verdeling. Niettemin kan gepoogd worden sommige statistische gegevens van het Directoraat-Generaal Statistieken en Economische Informatie van de FOD Economie, de FOD Mobiliteit, het Planbureau, de DIV, BELSPO, het BIM en FEBIAC samen te leggen of te gebruiken, zoals bijvoorbeeld de indeling van het wagenpark per type eigenaar, voertuig, brandstof en ouderdom ; de indeling van het wagenpark per milieuklasse ; het aandeel in de opsplitsing van het budget van de gezinnen voor uitgaven in verband met voertuigen, de koopkracht ; enz. ...

Toch moet voor ogen worden gehouden dat het linken van de statistieken betreffende de uitgaven per gezin en de cijfers inzake voertuigen bedrieglijk kan zijn. Inzake de aankoop van een voertuig, werd bijvoorbeeld geen verband vastgesteld tussen het gezinsinkomen en de ecologische ouderdom van de voertuigen die toebehoren aan het gezin. Bovendien is een verband niet noodzakelijk een oorzakelijk verband. Hoewel het gebrek aan een auto in een gezin kan verklaard worden door een bescheiden inkomen, kent de aankoop van tweedehandsauto's zo'n aanzienlijke groei dat die niet kan herleid worden tot de categorie gezinnen met een bescheiden inkomen alleen. Meer welgestelde gezinnen bezitten twee wagens en kunnen de oudste verkopen, bijvoorbeeld aan een van de

Concernant ces derniers, on peut mentionner que les villes de Göteborg et Milan ont évalué respectivement l'impact sur les livraisons et la satisfaction des entreprises nécessitant des livraisons ainsi que l'impact financier par rapport à la congestion (une éventuelle diminution du trafic) et aux conséquences budgétaires sur les transports en communs notamment. Les résultats de ces études n'ont pas montré d'impact négatif particulier des zones basses émissions en la matière. Il est à noter que le dispositif communal milanais a été approuvé par référendum à hauteur de 79,12 % des voix.

De plus, 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.

Un premier élément est le fait qu'à notre connaissance, sur base des expériences menées à l'étranger dans des villes très différentes, il n'y a pas eu d'impacts négatifs à la fois significatifs et remarqués en termes de fragmentation sociale et économique.

Un deuxième élément est que si l'on cherche à déterminer l'impact de fragmentation sociale 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 pour la région bruxelloise, 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, de BELSPO, de l'IBGE, 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 par classe environnementale ; la part dans la 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 établie entre revenu par ménage et classe d'âge environnementale des véhicules appartenant au ménage. De plus une corrélation n'implique pas nécessairement une causalité. Si l'absence de voiture dans un ménage peut s'expliquer par des revenus modestes, l'achat de voitures d'occasion connaît une croissance telle qu'elle n'est pas réductible à la seule catégorie de ménages aux revenus modestes. Des ménages plus aisés possèdent deux voitures et peuvent céder la plus vieille, par exemple, à l'un des enfants. Cependant, à partir

kinderen. Sommige gegevens van de FOD Economie, de FOD Mobiliteit, het Planbureau, de DIV, BELSPO, het BIM en FEBIAC brengen zaken aan het licht die de weerslag inzake sociale fragmentatie van de maatregel tegenspreken.

Alvorens te bekijken wat die cijfers ons kunnen leren, wijzen wij erop dat, voor de constructeurs, de EURO-6 norm vanaf 1 september 2014 geldt als Europese norm inzake keuring en vanaf 1 september 2015 inzake inschrijving en verkoop van nieuwe types voertuigen.

Volgens Europese Verordening nr. 715/2007, moeten de lidstaten vanaf de inwerkingtreding van de Euro 5 en Euro 6-normen de keuring, de inschrijving, de verkoop en de indienststelling van de voertuigen die deze emissienormen niet in acht nemen, weigeren. Aldus wordt geraakt aan de vorige normen voor de constructeurs en de verkopers.

De statistische gegevens van het Brussels wagenpark waarover wij beschikken (2011, Federaal Planbureau – FOD Mobiliteit en DIV) leren ons het volgende :

- bij een vergelijking van het Brussels wagenpark van gewone wagens per type brandstof met de tabel met de EURO-normen, bedraagt het percentage gewone voertuigen met een lagere norm dan de EURO 3-norm 47 % van het totaal aantal auto's op benzine en 18 % van het totaal aantal dieselwagens. Dat komt neer op 100.969 gewone wagens met de milieunormen EURO 1 en EURO 2, i.e. de oudste EURO-standaarden.

- bij een vergelijking van de indeling van het wagenpark per type eigenaar, voertuig, brandstof, ouderdom, met de tabel van de EURO-normen volgens de chronologische toepassing ervan, kan men volgende feiten vaststellen : in 2011 waren 121.332 voertuigen (gewone en gemengde voertuigen, uitgezonderd minibussen) van natuurlijke personen en rechtspersonen 11 jaar oud of ouder (zij beantwoordden dus aan milieunormen van categorie EURO 1 en EURO 2, de oudste EURO-standaarden, of zelfs ouder dan de EURO-normen. Het aandeel van die voertuigen van meer dan 11 jaar in het totale wagenpark van gewone en gemengde wagens bedroeg 24,2 % tegenover 19,4 % in 1997, wat aanzienlijk is.

Inzake het verband tussen het bezit van een personenwagen en de gezinsinkomens in het Brussels Gewest, leren de BELDAM-enquête die BELSPO en de FOD Mobiliteit in 2012 uitvoerden, de MOBEL-enquête van 1999 en het BIM-verslag van 2002 over de Brusselse bevolking en het leefmilieu ons het volgende :

de certaines données issues du SPF Economie, du SPF Mobilité, du Bureau du Plan, de la DIV, de l'IBGE, de BELSPO et de la FEBIAC, on peut relever des points qui contredisent l'impact de fragmentation sociale de la mesure.

Préalablement à ce que l'on peut apprendre de ces données, rappelons que la norme européenne en vigueur pour les constructeurs est la norme EURO 6 à compter du 1er septembre 2014 en ce qui concerne la réception et du 1er septembre 2015 en ce qui concerne l'immatriculation et la vente des nouveaux types de véhicules.

Suivant le Règlement européen n° 715/2007, à compter de l'entrée en vigueur des normes Euro 5 et Euro 6, les États membres doivent refuser la réception, l'immatriculation, la vente et la mise en service des véhicules qui ne respectent pas ces limites d'émission. Les normes précédentes sont ainsi touchées au niveau des constructeurs et vendeurs.

Les données statistiques du parc automobile bruxellois dont nous disposons (2011, Bureau fédéral du plan – SPF Mobilité et DIV) nous apprennent les faits suivants :

- si on prend le parc bruxellois de voitures ordinaires par carburant et qu'on le superpose à la grille des normes EURO, le pourcentage de voitures ordinaires ayant une norme inférieure à la norme EURO 3 est de 47 % sur le total des essences et 18 % sur le total des diesels. Cela représente 100.969 voitures ordinaires ayant des normes environnementales relevant des catégories EURO 1 et EURO 2 soit les versions les plus anciennes des standards EURO ;

- si l'on se penche sur la répartition du parc automobile par type de propriétaire, type de véhicule, carburant, 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 : En 2011, 121.332 véhicules (voitures ordinaires et mixtes, excepté minibus) de personnes physiques et morales avaient 11 ans et plus, et avaient donc des normes environnementales relevant des catégories EURO 1 et EURO 2 soit les versions les plus anciennes des standards EURO, voire même antérieure aux normes EURO. La proportion de ces véhicules de plus de 11 ans d'âge sur le total du parc de voitures ordinaires et mixtes représentait ainsi 24,2 % contre 19,4 % en 1997. ce qui est considérable.

Sur le plan du lien entre la possession d'un véhicule particulier et les revenus des ménages en région bruxelloise, l'enquête BELDAM de 2012 menée par BELSPO et le SPF Mobilité, l'enquête MOBEL de 1999 et le rapport de l'IBGE de 2002 sur la population bruxelloise et l'environnement, nous donnent les indications suivantes :

- het aandeel Brusselse gezinnen met twee wagens bedroeg 13 % in 1999 en 10 % in 2012. Boven een maandinkomen van 2.500 euro, wordt het aantal gezinnen zonder auto miniem. Verscheidene auto's bezitten wordt zeer gewoon zodra het inkomen hoger is dan 2.000 euro per maand ;

- het percentage eigenaars van een of meer wagens per gemeente in het Brussels Gewest is het laagste in de gemeenten met de minst gegoede bevolkingslagen : Sint-Joost-Ten-Noode, Sint-Jans-Molenbeek, Koekelberg, Schaarbeek, Sint-Gillis en Anderlecht. Anderzijds is het aantal Brusselse gezinnen zonder personenwagen per statistische sector het hoogst binnen de binnenring en ruimer gesproken in de armste wijken.

Tot slot blijkt uit de WEGENER DM1-studie (2005), die een analyse maakt van het profiel van eigenaars van een of meer wagens van meer dan 10 jaar oud, dat :

- 64 % van die eigenaars valt in een inkomensschijf die hoger ligt dan het gemiddelde van 19.000 euro en, ten opzichte van de hele bevolking, proportioneel vaker valt in de schijven boven 23.000 euro ;

- meer dan 80 % van hen al een voertuig bezit van het compacte type of het gezinstype. De wagen van meer dan 10 jaar is vaak de tweede (gezins)wagen in het gezin. Men kan ook opmerken dat een groter aandeel van hen een prestigieuze auto, een sportauto of een 4X4 bezit dan de bevolking in het algemeen ;

- meer dan de helft zich bevindt in de hoge (28,4 %), de hoogste (15,5 %) of zelfs geprivilegieerde (7,7 %) sociale middenklassen van de bevolking ;

- het – algemeen verspreid – geloof dat de gezinnen die een auto van meer dan 10 jaar oud bezitten financieel achtergesteld zouden zijn, kennelijk onwaar is.

Conclusie

Die verschillende gegevens, die wijzen op het niet-bestaan van categorieën of op minder uitgesproken sociaaleconomische verschillen, zwakken de theorie van de kloven af. De toestand van het Brusselse wagenpark zou, uit het standpunt van de milieuprestaties ervan, en in het kader van de invoering van lage-emissiezones, a priori geen factor van sociale discriminatie worden voor de armste bevolking. Meer in het algemeen, komt de vrees voor sociale fragmentatie neer op vrees voor moeilijkheden om te komen tot een niet-discriminerende tabel voor verschillende categorieën autobezitters, die de sociaaleconomische dimensie overschrijdt : toeristen,

- la part des ménages bruxellois avec deux voitures était de 13 % en 1999 et 10 % en 2012. Au-delà d'un revenu mensuel de 2.500 euros, le nombre de ménages sans voiture devient insignifiant. La possession de plusieurs voitures devient, quant à elle, chose courante dès que le revenu dépasse les 2.000 euros par mois ;

- les taux de propriétaires d'une ou plusieurs voitures en région bruxelloise ventilés par commune sont les plus bas dans les communes où se concentrent les couches de population les plus défavorisées de la région bruxelloise : Saint-Josse-Ten Noode, Molenbeek-Saint-Jean, Koekelberg, Schaarbeek, Saint-Gilles et Anderlecht. D'autre part, la densité de ménages bruxellois ne disposant pas de voiture privée par secteur statistique atteint son maximum en première ceinture et plus largement dans les quartiers les plus défavorisés.

Enfin, l'étude de WEGENER DM1 (2005) consacrée à l'analyse du profil des possesseurs d'une ou plusieurs voitures de plus de 10 ans révèle 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 ;

- plus de 80 % d'entre eux possèdent déjà un véhicule de type compact ou familial. La voiture de plus de 10 ans est souvent la deuxième voiture (familiale) dans le ménage. On peut également noter qu'ils possèdent une voiture prestigieuse, une voiture sportive ou un 4X4 en proportion beaucoup plus significative que la population en générale ;

- plus de la moitié se retrouvent dans les classes sociales moyennes élevées (28,4 %), supérieures (15,5 %) ou même privilégiées (7,7 %) de la population ;

- la croyance – largement répandue –, selon laquelle les ménages qui possèdent une voiture de plus de 10 ans seraient financièrement défavorisés, serait fausse.

Conclusion

Ces différents éléments qui esquissent sinon une non-catégorisation du moins une « dillution » 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

zakenreizigers, personen met een handicap, bestuurders van old-timers, enzovoort. Op dat punt, zal het Brussels uitvoeringsplan duidelijkere bepalingen moeten vaststellen, met name inzake de standaardisatie van de erkenning van de naleving van de normen (bijvoorbeeld door de regeling van de Umweltplakette/Feinstaubplakette dat van kracht is in Duitsland) en categorieën uitzonderingen (met betrekking tot wat bepaald is in de Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge (Fünfunddreiβigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes).

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 quant 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).

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

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van permanente lage-emissiezones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

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

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 teneinde zich aan te passen aan de nationale emissiemaxima ;

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 het koninklijk besluit van 21 juli 2014 betreffende het aanduiden van lage-emissiezones, dat onderstreept heeft dat het gepast is de wegbeheerders de mogelijkheid te bieden, door middel van een verkeersbord, vervuilende voertuigen te weren uit bepaalde gebieden teneinde de luchtverontreinigende uitstoot in die zones te verminderen en de luchtkwaliteit lokaal te verbeteren ;

Gelet op de doelstellingen van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, van het deel ervan dat specifiek aan het vervoer is gewijd, en gelet op de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan IRIS 2 om een gerationaliseerd, specifiek en beveiligd wegennet uit te bouwen ;

Herinnerend aan de al talloze jaren aanslepende problematische toestand in het Brussels Gewest op het vlak van de concentratie van fijnstof en stikstofdioxide ;

Eraan herinnerend dat de Brusselse Regering al jaren 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 ;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'instauration de zones basses d'émissions permanentes 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'émissions nationaux pour certains polluants atmosphériques ;

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 par les directives 2008/50/CE et 2001/81/CE ;

Considérant l'arrêté royal du 21 juillet 2014, relatif à la signalisation des zones de basses émissions, qui a souligné le caractère opportun de permettre aux gestionnaires de voirie d'exclure de certaines zones, au moyen d'un signal routier, les véhicules polluants afin d'y restreindre les émissions de polluants atmosphériques et d'améliorer localement la qualité de l'air ;

Considérant les objectifs de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie, de son volet spécifiquement consacré à la problématique des transports et des objectifs de rationalisation, de spécialisation et de sécurisation du réseau routier du Plan régional de mobilité IRIS 2 ;

Rappelant la situation problématique connue par la région bruxelloise depuis de nombreuses années en matière de concentration de particules fines et de dioxyde d'azote ;

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 plusieurs années dans le chef du gouvernement bruxellois ;

Eraan herinnerend dat de Brusselse Regering er zich in haar regeerverklaring voor de zittingsperiode 2014-2019 toe verbonden heeft om lage-emissiezones in te stellen om, in geval van verwachte verontreinigingspieken, het verkeer van de meest vervuilende voertuigen te verbieden ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- te zorgen voor een ruimtelijke en organisatorische afbakening van permanente lage-emissiezones waarvan de geografische grenzen onder andere 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 de vervuilende uitstoot in het Brussels Gewest ;

- een regelgeving voor de afbakening van lage-emissiezones op te stellen in overleg met de andere Gewesten van het land en die rekening houdt met de bestaande Brusselse en Europese bepalingen inzake de bestrijding van de luchtvervuiling als gevolg van de uitstoot door voertuigen en met de bepalingen uit de strategische richtsnoeren inzake Brusselse mobiliteit ;

- een tabel op te stellen voor de toekenning van de machtigingen volgens de categorieën milieuprestaties van de voertuigen op grond van de EURO-classificatie en vrijstellings- of uitzonderingsstelsels te bepalen ;

- die toekenningstabel, vrijstellings- of uitzonderingsstelsels concreet gestalte te geven door de machtigingen 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 machtigingen en voor sancties bij de bevoegde controle-instanties vast te stellen ;

- een bewegwijzeringsysteem te bepalen, over de geografische grenzen van de lage-emissiezones 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 de regeling ;

Rappelant que le gouvernement bruxellois s'est engagé, dans sa déclaration de politique régionale pour la législature 2014-2019, à mettre en œuvre des zones basses émissions afin d'interdire, en cas de prévision de pics de pollution, la circulation des véhicules les plus polluants ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'élaborer une définition spatiale et organisationnelle de zones basses émissions permanentes dont les limites géographiques devront prendre en compte, entre autres, l'ordonnancement spatial concentrique de la région de Bruxelles-Capitale, son articulation avec les flux automobiles, les zones de concentrations de trafic 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 mettant en œuvre des zones basses émissions en concertation avec les autres régions du pays et tenant compte des dispositions bruxelloises et européennes existantes en matière de lutte contre la pollution atmosphérique engendrée par les émissions des véhicules automobiles et des dispositions issues des orientations stratégiques en matière de mobilité bruxelloise ;

- de concevoir une table d'allocation des codes d'autorisation selon les catégories de standards environnementaux des véhicules à partir de la classification EURO et la conception de régimes d'exemptions ou d'exception ;

- d'opérationnaliser 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) ;

- de mettre en place un système de reconnaissance, de contrôle des codes d'autorisation et de sanctions auprès des administrations de contrôle compétentes ;

- d'établir un système de signalétique recoupant les limites géographiques de zone(s) basses émissions permettant une information aux automobilistes dans leurs déplacements ;

- de permettre l'accès à 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 ;

- het BIM te belasten met de follow-up van de administratieve stappen die de eigenaars van voertuigen moeten ondernemen in het kader van de verplichtingen die voortvloeien uit de invoering van de regeling ;

- in het kader van die regelgeving, een procedure vast te stellen voor de follow-up van de maatregel, met systemen voor de evaluatie van de verschillende fases van de invoering ;

- in het kader van die regelgeving, een procedure vast te stellen voor de cyclische analyse van de milieu- en mobiliteitsimpact van die maatregel ;

- bij het Parlement, verslag uit te brengen over de resultaten van die respectieve evaluaties, door de overzending van een jaarverslag.

- 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 ;

- de prévoir, dans le cadre de cette réglementation, une procédure d'analyse cyclique des impacts environnementaux et en termes de mobilité de cette mesure ;

- de rendre compte au Parlement des résultats issus de ces évaluations respectives par la transmission d'un rapport annuel.

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