



GEWONE ZITTING 2016-2017

18 OKTOBER 2016

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de ordonnantie van
2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek
van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor het Leefmilieu en de Energie, belast met het
Natuurbehoud, het Waterbeleid
en de Openbare Netheid

door mevrouw Simone SUSSKIND (F),
Anne-Charlotte d'URSEL (F) en
mevrouw Annemie MAES (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Ahmed El Ktibi, mevr. Véronique Jamoulle, de heer Emin Özkara, mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Jacques Brotchi, mevr. Viviane Teitelbaum, de heer Eric Bott, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowitz, de heren Pierre Kompany, Arnaud Pinxteren, mevr. Els Ampe, de heer Jef Van Damme, mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervangers: mevr. Catherine Moureaux, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Evelyne Huytebroeck, mevr. Hannelore Goeman.

Ander leden: mevr. Liesbet Dhaene, mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Brigitte Grouwels.

Zie:

Stukken van het Parlement:

A-378/1 – 2015/2016: Voorstel van ordonnantie.

A-378/2 – 2015/2016: Avis du Conseil d'Etat.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

18 OCTOBRE 2016

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013
portant le Code bruxellois de l'Air, du
Climat et de la Maîtrise de l'Énergie**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Environnement et de l'Énergie, chargée de la
Conservation de la Nature, de la Politique de l'Eau
et de la Propreté publique

par Mmes Simone SUSSKIND (F),
Anne-Charlotte d'URSEL (F), et
Annemie MAES (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Ahmed El Ktibi, Mmes Véronique Jamoulle, M. Emin Özkara, Mme Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Jacques Brotchi, Mme Viviane Teitelbaum, M. Eric Bott, Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowitz, MM. Pierre Kompany, Arnaud Pinxteren, Mme Els Ampe, M. Jef Van Damme, Mme Annemie Maes.

Membres suppléants : Mmes Catherine Moureaux, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Evelyne Huytebroeck, Hannelore Goeman.

Autres membres : Mmes Liesbet Dhaene, Nadia El Yousfi, Brigitte Grouwels.

Voir :

Documents du Parlement :

A-378/1 – 2015/2016 : Proposition d'ordonnance.

A-378/2 – 2015/2016 : Advies van de Raad van State.

I. Uiteenzetting van mevrouw Hannelore Goeman, de heren Emin Özkara en Marc Loewenstein, mede-indieners van het voorstel van ordonnantie (vergadering van 12 juli 2016)

Mevrouw Hannelore Goeman legt uit dat wij ons vandaag in een situatie bevinden waarin belangrijke beslissingen inzake het bussempark van de MIVB genomen moeten worden, gelet op het busplan, dat een uitbreiding van dat park vereist. Bovendien moet nu het definitieve einde van het tijdperk van de vervuilende bussen van Euro 2-norm ingeluid worden.

Welk scenario moeten wij volgen, gelet op de dringende noodzaak van uitbreiding en vervanging van het bussempark? Sommige denkpistes lopen dood, zoals investeren in fossiele brandstof. Men mag ook niet dezelfde vergissing begaan als de Vlaamse regering, die onlangs een aantal dieselbussen besteld heeft.

Dit voorstel van ordonnantie strekt tot vermindering van de broeikasgasuitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit. Elektrische voertuigen zijn de toekomst. Het is de bedoeling om tegen 2030 100% elektrisch te rijden, zonder uitstoot en met beter Brussels openbaar vervoer, om aldus het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen en vervuilende deeltjes terug te schroeven.

De bussen van de MIVB kunnen niet van de ene op de andere dag worden vervangen. Wij kiezen dus voor een haalbare verantwoordelijke strategie door hybride dieselbussen te kiezen als technologische overstap naar de volgende jaren, vóór een volledige omschakeling naar elektrische bussen.

De groene collega's zullen aanvoeren dat geen enkele bus nog op diesel zou mogen rijden, overeenkomstig de beslissing van de vorige regering. Het zou evenwel onverantwoord zijn om massaal te investeren in de aankoop van elektrische voertuigen, aangezien de technologie nog niet op punt staat.

De keuze bestaat erin thans te investeren in de aankoop van hybride bussen en het park elektrisch te maken tegen 2030. Gelet op de dringende behoefte aan extra bussen, is de keuze voor hybride bussen vandaag de beste keuze. De hybride bussen verbruiken minder energie dan de klassieke bussen, stoten minder uit en zijn stiller. In het voorstel van ordonnantie, wordt bepaald dat de elektrische motor in sterke mate moet bijdragen tot de aandrijving van het voertuig.

Wij moeten ons voorbereiden op een volledige omschakeling naar elektrische voertuigen. De regering zal daartoe twee bestaande buslijnen omvormen tot elektrische lijnen en daarbovenop een nieuwe derde elektrische citybuslijn invoeren. Als die lijnen optimaal functioneren, zal dat een stap zijn naar de massale aankoop van elektrische voertuigen. Die methode wordt elders gevolgd.

Ten tweede, dient erop te worden gewezen dat het huidige artikel 2.4.6., derde lid van het BWLKE, dat de aankoop van dieselveertuigen verbiedt, nooit in werking is getreden. Wij stellen voor dat lid te vervangen door een ander lid, dat

I. Exposé introductif de Mme Hannelore Goeman, MM. Emin Özkara et Marc Loewenstein, coauteurs de la proposition d'ordonnance (séance du 12 juillet 2016)

Mme Hannelore Goeman explique que nous sommes aujourd'hui dans une situation où d'importantes décisions doivent être prises au niveau de la flotte de bus de la Stib, avec le plan bus qui nécessite un élargissement de celle-ci. En outre, il faudrait mettre hors de course les bus polluants de normes Euro 2.

Comment procéder vu le besoin urgent d'élargissement et de remplacement de la flotte ? Certaines pistes constituent une impasse, comme celles consistant à investir dans les énergies fossiles. Par ailleurs, il ne faut pas commettre la même erreur que le gouvernement flamand qui vient de commander une série de bus diesel.

L'ambition de cette proposition d'ordonnance est une diminution des émissions de gaz à effet de serre et une meilleure qualité de l'air. Les véhicules électriques représentent le futur. L'objectif est de parvenir en 2030 à une flotte 100% électrique, avec zéro émission en améliorant les transports publics bruxellois, diminuant ainsi l'utilisation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

Le remplacement de la flotte de la Stib ne peut se faire du jour au lendemain. Nous optons donc pour une stratégie responsable atteignable, en choisissant les bus hybrides diesels comme transition technologique pour les prochaines années, avant une électrification complète.

Ses collègues écologistes vont affirmer qu'aucun bus ne devrait encore rouler avec un moteur diesel, conformément à la décision du précédent gouvernement. Il serait pourtant irresponsable d'investir massivement pour l'achat de véhicules électriques, alors que la technologie n'est pas encore au point.

Le choix consiste à investir aujourd'hui dans l'achat de bus hybrides et d'électrifier la flotte de véhicules d'ici 2030. Vu le besoin urgent de bus supplémentaires, le choix pour des bus hybrides est à ce jour le plus pertinent. Les bus hybrides utilisent moins d'énergie que les bus classiques, rejettent moins d'émissions et sont plus silencieux. Il est prévu dans la proposition d'ordonnance que le moteur électrique contribue substantiellement à la propulsion du véhicule.

Il faut se préparer à la transition vers une flotte 100% électrique. Pour cela, le gouvernement convertira deux lignes de bus existantes en lignes électriques et il instaurera en outre une troisième ligne électrique nouvelle (la city bus line). Il va de soi que si ces lignes fonctionnent de façon optimale, cela précédera l'achat massif de véhicules électriques. Cette méthode est utilisée ailleurs.

Deuxièmement, il faut signaler que l'actuel article 2.4.6, alinéa 3 du COBRACE, interdisant l'achat de véhicules diesel, n'est jamais entré en vigueur. Il est proposé de remplacer cet alinéa par un autre, stipulant l'obligation d'acquérir des

verplicht hybride voertuigen te kopen en dat met terugwerking in werking zou treden op 1 januari 2015, naar het voorbeeld van het BWLKE. Er wordt ook voorgesteld om een vierde lid toe te voegen, dat de elektrische motoren tegen 2030 verplicht maakt.

Dit voorstel van ordonnantie is niet gebaseerd op moipraterij en loze beloften maar op concrete maatregelen om op realistische en verantwoorde wijze tot een duurzaam openbaar vervoer te komen.

De spreekster hoopt dat dit voorstel van ordonnantie gesteund zal worden.

De heer Emin Özkara vertelt dat hij structurele maatregelen met het oog op de verbetering van de luchtkwaliteit en de milieuprestaties van de voertuigen in het bijzonder altijd gesteund heeft. Vandaag lopen wij echter een doodlopende straat in.

Bij de goedkeuring van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, werd terecht gewezen op de noodzaak om een impuls te geven en af te stappen van dieselvoertuigen, die schadelijk zijn voor de luchtkwaliteit.

De toenmalige regering heeft bij ordonnantie de gewestelijke en de lokale overheden, alsook de MIVB, verboden om vanaf 1 januari 2015 nog nieuwe dieselvoertuigen te kopen. Die slagvaardige maatregel was echter niet pragmatisch omdat er toen niet nagedacht werd over een geloofwaardig alternatief.

Sommigen hoopten dat de MIVB zou overstappen op aardgas omdat die overgangsbrandstof nuttig zou kunnen zijn, maar niemand hield rekening met de investeringen voor de aanvoer van aardgas, de compressie van het gas, de opslag en het vullen van ongeveer 800 bussen tijdens de nacht.

Hij hoopte ook dat de MIVB 100% elektrische bussen zou kopen zonder uitstoot van gassen of fijn stof in de stad. Maar die oplossing staat technologisch nog in de kinderschoenen en geen enkele constructeur lijkt in staat om dergelijke bussen tegen een aanvaardbare prijs te produceren.

Gelet op de noodzaak om het aanbod van de MIVB uit te breiden via de uitrol van een nieuw busplan, lijkt het hem nodig de zaken pragmatisch te bekijken.

Naast de symbolische waarde van de maatregel in het BWLKE voor de MIVB, dient eraan te worden herinnerd dat het openbaar vervoer het beste alternatief is voor het individueel vervoer, dat ook vervuult en negatieve gevolgen heeft voor de verkeersdrukte en dus ook voor de luchtkwaliteit.

De MIVB toestaan om hybride bussen te kopen als overgangsmaatregel, zal al een grote kwalitatieve sprong voorwaarts zijn, omdat die nieuwe bussen betere milieuprestaties zullen kunnen voorleggen. De maatregel zal het echter ook mogelijk maken een honderdtal van de oudste

véhicules hybrides et qui entrerait en vigueur rétroactivement au 1^{er} janvier 2015, à l'instar du COBRACE. Il est également proposé d'ajouter un 4^e alinéa rendant obligatoire les moteurs électriques en 2030.

Cette proposition d'ordonnance n'est pas construite sur des beaux mots et de belles promesses mais sur du concret pour parvenir de manière réaliste et responsable à des transports en commun durables.

Elle espère que cette proposition d'ordonnance sera soutenue.

M. Emin Özkara relate avoir toujours soutenu les mesures permettant d'agir de manière structurelle sur la qualité de l'air et sur la performance environnementale des véhicules en particulier. Cependant, nous faisons face aujourd'hui à une impasse.

Lors de son adoption, l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie avait à raison pointé du doigt la nécessité d'impulser un abandon des motorisations diesel particulièrement néfastes pour la qualité de l'air.

Le gouvernement de l'époque avait alors interdit par voie d'ordonnance aux pouvoirs publics régionaux et locaux tout comme à la STIB d'acquérir de nouveaux véhicules diesel à partir du 1^{er} janvier 2015. Cette mesure volontariste manquait néanmoins de pragmatisme car de fait, aucune solution alternative crédible n'avait à l'époque été vérifiée.

Certains ont espéré voir la Stib adopter des motorisations au gaz naturel qui constitue un carburant de transition pouvant s'avérer pertinent mais c'était sans compter les investissements à consentir pour l'adduction du gaz naturel, sa compression, son stockage et le remplissage de quelques 800 bus chaque nuit.

Il aurait également souhaité voir la Stib acquérir des bus 100% électriques ne rejetant aucuns gaz ou particules fines en ville. Néanmoins, cette option n'est pas encore mûre technologiquement et aucun constructeur ne semble en mesure de proposer de tels bus à des prix abordables.

Par conséquent, vu la nécessité de permettre à la STIB de renforcer son offre de transport par le déploiement d'un nouveau plan bus, il juge nécessaire de faire preuve de pragmatisme.

Au-delà du symbolisme de la mesure initialement prévue pour la STIB par le COBRACE, il y a lieu de rappeler que les transports en commun sont la meilleure des alternatives aux transports individuels qui eux aussi polluent et ont un impact néfaste sur la congestion automobile, et donc la qualité de l'air.

Permettre à la STIB d'acquérir des bus hybrides à titre transitoire constituera déjà un saut qualitatif significatif car ces nouveaux bus garantiront une meilleure performance environnementale, mais cette mesure permettra également de déclasser une centaine des bus les plus anciens et les plus

en meest vervuilende bussen uit dienst te nemen.

Het parlementslid onderstreept echter dat er tijdens de eerste helft van de zittingsperiode al aanzienlijke en onuitgegeven maatregelen genomen zijn ten voordele van de luchtkwaliteit. Het hele Brussels Gewest wordt een permanente lage-emissiezone, wat gepaard zal gaan met concrete maatregelen, waaronder de invoering van minimale milieuprestaties voor alle voertuigen en niet enkel voor de MIVB-voertuigen.

Wij herinneren er ook aan dat de regering voor het principe om alle dieselveertuigen te “discrimineren” gekozen heeft bij het opnemen van milieucriteria in het kader van de toekomstige hervorming van de autofiscaliteit. Die maatregelen zijn ongezien en gaan duidelijk verder dan wat tot nu toe bepaald of overwogen werd.

Het pragmatisme van de vandaag goedgekeurde maatregel betekent niet dat de ambitie van de meerderheid voor de luchtkwaliteitsdoelstellingen afzwakt. De genomen en nog te nemen maatregelen getuigen daarvan. Volksgezondheid moet centraal staan in het milieubeleid van de stad.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat men het hier heeft over de milieukeurmerken van de MIVB-voertuigen.

Zoals artikel 2.4.6. van het BWLKE vandaag opgesteld is, in het bijzonder het derde lid, is elke aankoop van een dieselbus vanaf 1 januari 2015 verboden.

Niemand zou graten zien in een dergelijke maatregel, maar die is totaal onrealistisch voor de MIVB en het Gewest. Men zou kunnen pleiten voor alles op gas of op elektriciteit, maar dan moeten alle infrastructuren en voorzieningen beschikbaar zijn voor de exploitatie en het onderhoud van dergelijk wagenpark.

De regering gaat een nieuw busplan aannemen en uitvoeren, wat de aankoop van nieuwe bussen vergt.

Hoewel de regering en de MIVB minder vervuilende voertuigen willen dan de huidige 100% dieselbussen, kunnen zij thans niet voldoen aan de strenge eisen van het BWLKE, dat voorziet in de totale afstap van diesel. Geen enkele overgangmaatregel is voorzien.

Vandaar het belang van het thans voorgestelde voorstel van ordonnantie, dat volgende dubbele doelstelling beoogt:

1. het voorbeeld geven op het vlak van vervoer, door de indienststelling van hybride bussen mogelijk te maken vanaf 1 januari 2015 en door tegen 1 januari 2030 te voorzien in een strengere, maar meer realistische regel dan de huidige norm;
2. de openbaarvervoerdienst verbeteren door de voorwaarden in te stellen om met name die hybride bussen aan te kopen, die de mogelijkheid bieden het toekomstige busplan uit te voeren.

polluants encore en circulation.

Le député souligne tout de même que des mesures significatives et inédites ont déjà été adoptées en faveur de la qualité de l'air lors de la première moitié de cette législature. Toute la Région bruxelloise se voit érigée en zone de basses émissions permanente, ce qui s'accompagnera de mesures concrètes dont l'imposition de seuils minimaux de performance environnementale pour tous les véhicules et pas seulement ceux de la STIB.

Rappelons également que le gouvernement a retenu le principe de discrimination de tous les véhicules diesel lors de l'inclusion de critères environnementaux dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile à venir. Ces mesures sont inédites et vont nettement plus loin que tout ce qui avait été prévu ou imaginé jusqu'ici.

Le pragmatisme de la mesure adoptée aujourd'hui n'est aucunement un fléchissement des ambitions de la majorité sur ses objectifs en matière de qualité de l'air. Les mesures engagées et celles à venir sont là pour le démontrer. Les questions de santé publique se doivent d'être au cœur des politiques environnementales en milieu urbain.

M. Marc Loewenstein signale qu'on parle ici des spécificités environnementales des véhicules de la STIB.

Tel que rédigé, l'article 2.4.6 du COBRACE, et plus précisément son alinéa 3, exclut à partir du 1^{er} janvier 2015 tout achat de bus équipé d'un moteur fonctionnant au diesel.

Il s'agit là d'une mesure à laquelle on pourrait tous s'accorder, mais elle est totalement irréaliste au regard des contraintes auxquelles la STIB et la Région sont confrontées. On pourrait plaider pour le tout au gaz ou le tout électrique mais il faudrait disposer de toutes les infrastructures et de tous les équipements permettant la mise en exploitation et l'entretien d'un tel charroi.

Le gouvernement va adopter et mettre en œuvre un nouveau plan bus, qui nécessite l'achat de nouveaux de bus.

Or, si le souhait du gouvernement et de la STIB est de se tourner vers des véhicules moins polluants que les bus 100% diesel actuels, ils ne peuvent aujourd'hui répondre aux exigences strictes du COBRACE prévoyant une élimination totale du diesel. Aucune mesure transitoire n'a été prévue.

D'où l'intérêt de la proposition d'ordonnance présentée aujourd'hui qui vise le double objectif suivant :

1. montrer l'exemple en matière de transport, en permettant la mise en service de bus hybrides à partir du 1^{er} janvier 2015 et en prévoyant une règle plus stricte mais plus réaliste que la norme actuelle à l'échéance du 1^{er} janvier 2030 ;
2. améliorer le service de transport public en mettant en place les conditions pour acheter notamment ces bus hybrides qui permettront de mettre en œuvre le futur plan bus.

Sommigen zullen zeggen dat zulks een achteruitgang is op milieuvlak. Soms moet men echter een stap achteruitzetten om beter te kunnen springen. Er is vooruitgang op milieuvlak ten opzichte van de huidige toestand, gelet op de overstap naar de hybride technologie.

Gelet op het voorgaande, zal de DÉFI-fractie het voorstel natuurlijk stemmen.

II. Algemene bespreking (vergadering van 12 juli 2016)

De heer Arnaud Pinxteren herinnert eraan dat de ecologen degelijk en comfortabel openbaar vervoer willen, dat tevens zo weinig mogelijk vervuult. Hij uit zijn verbijstering over het besproken tekstvoorstel. Na de bespreking van het Lucht-Klimaat-Energieplan vorige week, komt de meerderheid al terug op haar verbintenissen inzake het bestrijden van de luchtvervuiling. Het verbod op de aankoop van dieselbussen wordt ondermijnd, en die achteruitgang wordt verhuld door de hybride motoren.

Het is belangrijk terug te komen op de context van dit debat. Op 26 maart 2013 gaf het beheercomité van de MIVB zijn goedkeuring over de aankoop van hybride dieselveertuigen, die na 1 januari 2015 in dienst moesten worden gesteld. Die beslissing was strijdig met de eerdere beslissingen van het beheercomité, dat zich op 20 september 2011 en op 21 februari 2012 officieel had uitgesproken voor gas, en ze schond tevens de beheersovereenkomst 2013-2017 van de MIVB, waarvan artikel 62 stelt dat de MIVB van start gaat met een door het Gewest gewenst proces om af te stappen van diesel, zal overgaan tot een laatste bestelling van dieselbussen, te leveren voor 1 januari 2015, en de contractuele nadere regels zal onderzoeken teneinde de tijd die deze bussen gebruikt worden zoveel mogelijk in te perken.

De offerteoproep van de MIVB betreft een kaderovereenkomst van 5 jaar, die kan gaan over een hybride dieselelektrische vloot van maximum 350 standaardbussen met lage opstap. Het kaderakkoord treedt in werking op 1 januari 2016.

Die beslissing druist in tegen het BWLKE, waarvan artikel 2.4.6 stelt dat geen enkel voertuig dat vanaf 1 januari 2015 in dienst wordt gesteld, uitgerust mag zijn met een dieselmotor. Die duidelijke schending blijft niet zonder gevolgen. De MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stellen zich immers bloot aan vorderingen om de milieuhinder als gevolg van het niet-naleven van het BWLKE een halt toe te roepen; vorderingen vanwege verenigingen voor milieubescherming of burgers die bekommerd zijn om hun gezondheid.

Bovendien vormt dit voorstel van ordonnantie een ernstige bedreiging voor de luchtkwaliteit, de gezondheid van de Brusselaars en de bescherming van het leefmilieu.

Mevrouw Hannelore Goeman vragen deze tekst in te dienen als vuurdoop in het parlement is trouwens geen cadeau. De volksvertegenwoordiger had liever gezien dat de regering de tekst had ingediend, die beslissing had verdedigd en had toegegeven dat ze niet kon voldoen aan de wettelijke en

Certains diront que c'est un recul environnemental, une régression. Mais parfois, il faut reculer pour mieux sauter. Il y a une avancée environnementale par rapport à la situation actuelle puisqu'on passe à la technologie hybride.

Compte tenu de ce qui précède, le groupe DÉFI soutiendra bien sûr cette proposition.

II. Discussion générale (réunion du 12 juillet 2016)

M. Arnaud Pinxteren rappelle que les écologistes veulent des transports publics de qualité et confortables, tout en étant les moins polluants possible. Il se dit atterré par la proposition de texte en discussion. Après avoir discuté du Plan Air-Climat-Énergie la semaine dernière, la majorité revient déjà sur ses engagements en matière de lutte contre la pollution de l'air. L'interdiction d'achat de bus diesels est mise à la trappe, en verdissant ce recul avec les moteurs hybrides.

Il est important de reprendre le contexte de ce débat. Le 26 mars 2013, le comité de gestion de la Stib approuvait l'acquisition de véhicules diesels hybrides à mettre en service après le 1^{er} janvier 2015. Cette décision allait à l'encontre de décisions prises précédemment par le comité de gestion qui, le 20 septembre 2011 et le 21 février 2012, se prononçait officiellement en faveur du gaz. Cette décision violait également le contrat de gestion 2013-2017 de la Stib, dont l'article 62 stipule que « la Stib s'engage dans un processus voulu par la Région de sortie du diesel, elle procèdera à une dernière commande de bus au diesel à livrer avant le 1^{er} janvier 2015 et pour cette commande, la Stib examinera les modalités contractuelles permettant de réduire au maximum le temps d'utilisation de ces bus. »

L'appel d'offre de la Stib concerne un accord cadre de 5 ans pouvant porter sur une flotte de maximum 350 bus standards à plancher bas hybrides diesel-électrique. L'accord-cadre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

Cette décision va à l'encontre du COBRACE qui stipule, en son article 2.4.6, qu'aucun des véhicules mis en service à partir du 1^{er} janvier 2015 ne pourra être équipé d'un moteur fonctionnant au carburant diesel. Cette violation manifeste n'est pas sans conséquence. En effet, la Stib et la Région de Bruxelles-Capitale s'exposent ainsi à des actions en cessation environnementale pour non-respect du COBRACE par des associations de protection de l'environnement ou par des citoyens soucieux de leur santé.

En outre, cette proposition d'ordonnance représente une menace grave au regard de la qualité de l'air et des risques qu'une flotte de bus diesels hybrides entraîne pour la santé des Bruxellois et la protection de l'environnement.

D'ailleurs, demander à Mme Hannelore Goeman de déposer ce texte pour son baptême du feu parlementaire n'est pas un cadeau. Le député aurait préféré que le gouvernement dépose ce texte, défende cette décision et assume son incapacité à rencontrer les objectifs légaux et environnementaux qu'il s'est

ecologische verplichtingen die zij zichzelf heeft opgelegd. De methode die hier gebruikt wordt is verbazingwekkend.

Wat een gebrek aan voorzorg, wetend dat het BWLKE in oktober 2011 op tafel kwam bij de regering en in december 2012 in de derde lezing werd aangenomen. Wij hadden de tijd om ons voor te bereiden op het afstappen van diesel. De MIVB en de minister hebben deze jammerlijke situatie veroorzaakt.

Het commissielid betreurt tevens het gebrek aan ambitie van de regering, dat tot uiting komt in een stap naar achteren, terwijl in een stedelijke omgeving zoals de onze, de luchtkwaliteit een prioriteit moet zijn. De goedkeuring van het Lucht-Klimaat-Energieplan is een stap in de goede richting, maar de inkt is nog maar net droog of de regering ondermijnt het opzet ervan al.

In dit dossier zijn de ecologen standvastig en coherent geweest, door in elke fase de keuze voor gas als technologie te verdedigen. De voordelen daarvan zijn legio.

Bussen op gas stoten inderdaad meer broeikasgas (CO₂) uit, maar minder stikstofdioxide (-52%) en fijne stofdeeltjes (-70%), twee vervuilers die het Brussels Gewest in moeilijkheden brengen gelet op de Europese vereisten.

Die milieuvoordelen worden vermeld in de door de MIVB bestelde onderzoeken, met een negatieve weerslag op de menselijke gezondheid die 40% hoger is voor hybride dieselvoertuigen dan voor voertuigen die op gas rijden. Die vaststelling wordt bovendien gedeeld door een onderzoek in opdracht van de Franse aankoopcentrale voor het openbaar vervoer, die 150 Franse territoriale collectiviteiten groepeerd.

De balans die verband houdt met hernieuwbare energie helt eveneens duidelijk over naar bussen op gas, als men kijkt naar de mogelijkheden die biogas biedt. Het Lucht-Klimaat-Energieplan oppert het idee om een biogasfabriek te bouwen die 160 bussen de mogelijkheid zou bieden op gas te rijden.

Aangezien bussen op gas bij aankoop 20% goedkoper zijn dan hybride bussen op diesel, is het economisch aspect ook van belang.

Ook het veiligheidsaspect moet worden belicht. Gas is een technologie waarvan het succes aangetoond werd in heel Europa, in verschillende steden. Rijsel, Barcelona, Madrid, en zelfs New York zijn pioniers en hebben bussen die op gas rijden. In Europa rijden meer dan 10.000 bussen op aardgas, zonder dodelijke slachtoffers. In België daarentegen, hebben wij elk jaar 12.000 voortijdige overlijdens wegens de luchtvervuiling.

Deze tekst is een onaanvaardbare achteruitgang, zowel wat de ambities op het vlak van het leefmilieu als die op het vlak van de volksgezondheid betreft. Inzake die stap achteruit om beter te springen, stelt de volksvertegenwoordiger voor dat de Raad van State zou onderzoeken of die stap achteruit al dan niet verantwoord is. De volksvertegenwoordiger beroept zich op artikel 80 van het reglement, dat stelt dat, wanneer ten

lui-même fixé. La méthode utilisée ici est abasourdissante.

Quelle absence de prévoyance lorsque l'on sait que le COBRACE déposé sur la table du gouvernement en octobre 2011 fut adopté en 3ème lecture en décembre 2012. Nous avons le temps de préparer la sortie du diesel. La Stib et le ministre ont provoqué cette situation regrettable.

Un autre regret du commissaire est l'absence d'ambition du gouvernement qui se traduit par un rétropédalage, alors que dans un environnement urbain comme le nôtre, la qualité de l'air doit être une priorité. L'adoption du Plan Air-Climat-Énergie est un pas dans la bonne direction, mais l'encre en est à peine sèche que le gouvernement en viole la philosophie.

Dans ce dossier, les écologistes ont été constants et cohérents, en défendant à chaque étape le choix du gaz comme technologie. Les avantages de cette technologie sont nombreux.

Certes, les bus au gaz émettent plus de gaz à effet de serre (CO₂), ils rejettent cependant moins d'oxyde d'azote (- 52%) et de particules fines (- 70 %), deux polluants qui mettent en difficulté la Région bruxelloise au regard des exigences européennes.

Ces avantages environnementaux sont repris dans des études diligentées par la Stib avec un impact négatif sur la santé humaine qui est de 40% supérieur pour les véhicules hybrides diesel que pour les véhicules roulant au gaz. Ce constat est de surcroît partagé par une étude commandée par la centrale d'achat des transports publics regroupant 150 collectivités territoriales françaises.

Les aspects liés aux énergies renouvelables penchent également clairement pour des bus roulant au gaz, quand on se réfère aux possibilités qu'offre la biométhanisation. Le Plan Air-Climat-Énergie comprend l'idée de mettre en place une usine de biométhanisation qui permettrait à 160 bus de rouler au gaz.

Comme les bus roulant au gaz sont à l'achat 20% moins cher que les bus hybrides roulant au diesel, l'aspect économique est donc également de la partie.

L'aspect de la sécurité doit également être avancé. Le gaz est une technologie dont le succès a été démontré dans toute l'Europe, et cela dans plusieurs villes. Parmi les pionniers, Lille, Barcelone, Madrid et même New York ont des bus roulant au gaz. Plus de 10.000 bus au gaz naturel circulent en Europe, pour zéro décès. Par contre, nous avons 12.000 morts prématurées en raison de la pollution de l'air chaque année en Belgique.

Ce texte est un recul inacceptable, tant en termes d'ambitions environnementales que de santé publique. Quant à reculer pour mieux sauter, le député propose que le Conseil d'État examine si ce recul est autorisé ou pas. Le député fait appel à l'article 80 du règlement qui prévoit que lorsqu'un tiers au moins des membres du parlement le demande, le Président doit s'adresser au Conseil d'État afin de lui solliciter un avis.

minste een derde van de parlementsleden dat vraagt, de Voorzitter zich moet wenden tot de Raad van State om zijn advies te vragen. Het zou niet de bedoeling zijn een advies te vragen over een eventueel bevoegdheidsconflict, maar wel degelijk een volledig advies, met name over de naleving van de standstill. Dat principe is opgenomen in artikel 23 van de Grondwet, dat het recht op de bescherming van een gezonde omgeving bekrachtigt. Dat principe verbiedt om wetten uit te vaardigen die een achteruitgang betekenen op ecologisch vlak, wat het betrokken voorstel naar zijn mening doet.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt dat het voorstel van ordonnantie onaanvaardbare elementen bevat. Op 13 maart 2013, alvorens het BWLKE werd aangenomen, ondertekenden de regering en de MIVB een beheerscontract waarin bepaald wordt dat geen enkele na 1 januari 2015 in dienst gestelde bus op diesel mocht rijden. Op 31 mei 2013 treedt het BWLKE in werking. Het verbod op het indienststellen van bussen die rijden op diesel wordt daarin herhaald, in artikel 2.4.6.

Nu zijn de regering en de MIVB een weg ingeslagen waar zij lang genoeg hebben over kunnen nadenken. Enkel de volgende aandrijvingsmiddelen mogen gebruikt worden: volledig elektrisch, hybride benzine, hybride gas, aardgas voor voertuigen, waterstof- of methanolbrandstofcellen. Er zijn verschillende keuzes van elektrische motoren mogelijk (bijvoorbeeld met pantograaf of een model met wisseling van brandstofcellen). Dat is een zee van mogelijkheden waar tal van steden gebruik van gemaakt hebben.

Tijdens de bespreking van het BWLKE, heeft geen enkel socialistisch parlements lid of centrumparlements lid een wijziging van artikel 2.4.6. gevraagd wegens een gebrek aan technologische vooruitgang. Dat is des te verrassender daar de technologie sinds 2013 aanzienlijk verbeterd is.

Het verslag van de raad van bestuur en het beheerscomité van de MIVB van 2013 wees erop dat de MIVB-diensten na onderzoek besloten hadden dat de keuze voor hybride technologie een goede keuze was. Op dat moment werd het type hybride technologie nog niet gepreciseerd (hybride benzine, hybride gas, waterstofbrandstofcellen). Maar de klad zat er al in: er was sprake van hybride diesel en de MIVB was niet van plan om de voorschriften van het BWLKE na te leven.

Op 11 november 2014 heeft minister Pascal Smet een aankondiging bekendgemaakt voor een opdracht voor levering en indienstneming van standaardbussen met verlaagde opstap met hybride dieselmotoren Euro 6. Die aankondiging was in strijd met de wet en het beheerscontract. De heer Pascal Smet heeft daar met woordspelletjes de kluit belazerd en heeft willen doen geloven dat het om 100% elektrische voertuigen ging. Zo kon hij zich voordoen als vaandeldrager voor propere bussen en kon hij in de commissie infrastructuur opscheppen met zijn maatregelen. Hij vertelde er wel niet bij dat het om dieselbussen zou gaan.

Vandaag wordt de commissie voor leefmilieu en energie een hoogdringende tekst in de maag gesplitst om de onwettige praktijken recht te zetten, wat inhoudelijk en vormelijk onaanvaardbaar is.

Il ne s'agirait pas ici de demander un avis sur un éventuel conflit de compétences, mais bien de demander un avis complet, portant notamment sur le respect du principe de standstill. Ce principe figure à l'article 23 de la Constitution qui consacre le droit à la protection d'un environnement sain. Ce principe interdit de légiférer à rebours et de régresser en matière environnementale, ce qui à son estime est le cas avec la proposition en question.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que la proposition d'ordonnance contient des éléments inacceptables. Le 13 mars 2013, avant que le COBRACE ne soit adopté, le gouvernement et la Stib signaient un contrat de gestion prévoyant que tout bus mis en circulation après le 1^{er} janvier 2015 ne pourrait fonctionner au diesel. Le 31 mai 2013, le COBRACE entre en vigueur et réitère l'interdiction la mise en service de bus fonctionnant au diesel après le 1^{er} janvier 2015, en son article 2.4.6.

À ce stade, le gouvernement et la Stib se sont engagés dans une direction à laquelle ils ont eu le temps de réfléchir mûrement. Seuls les moyens de propulsion suivants peuvent être utilisés : full électrique, hybride essence, hybride gaz, gaz naturel pour véhicules à pile, à combustible, à hydrogène ou méthanol. Plusieurs choix de motorisation électrique sont possibles (par exemple avec pantographe ou bien un modèle d'échange de batteries). Cela représente une pléthore de possibilités vers lesquelles de nombreuses villes se sont tournées.

Lors des discussions sur le COBRACE, aucun député socialiste ou centriste n'a demandé une modification de l'article 2.4.6 en raison d'un manque d'avancées technologiques. C'est d'autant plus surprenant que depuis 2013, la technologie s'est améliorée.

Le rapport du conseil d'administration et du comité de gestion de la Stib pour l'année 2013 expliquait que les services de la Stib ont conclu après analyse de la pertinence du choix de la technologie hybride. À ce moment-là, le type de technologie hybride n'était pas précisé (essence hybride, gaz hybride, pile à hydrogène). Néanmoins, le ver était déjà dans le fruit : il était question d'hybride au diesel et la Stib n'avait pas l'intention de respecter les prescrits du COBRACE.

Le 11 novembre 2014, le ministre Pascal Smet publiait un avis de marché pour la fourniture et la mise en service d'autobus standards à plancher bas hybrides diesel euro 6. Cet avis de marché est contraire à la loi et au contrat de gestion. M. Pascal Smet a joué sur les mots, tendant à faire croire qu'il s'agissait de véhicules tout électriques, se faisant passer pour le héraut de la propreté des bus et brandissant un tableau en commission de l'infrastructure reprenant son bilan en la matière mais en omettant de préciser qu'il s'agira de bus roulant au diesel.

Aujourd'hui, un texte est présenté en extrême urgence devant la commission de l'environnement et de l'énergie pour couvrir les illégalités commises, ce qui est inacceptable tant sur le fond que sur la forme.

Krachtens artikel 80, derde en vierde lid, van het reglement, vraagt het parlamentslid een advies aan de Raad van State. Het voorstel van de meerderheid treedt een van de sinds 2013 vastgestelde fundamentele doelstellingen van het BWLKE met voeten; te weten de strijd tegen de vervuiling en de verbetering van de luchtkwaliteit.

Mevrouw Annemie Maes herinnert eraan dat er jaarlijks 632 Brusselaars vroegtijdig overlijden als gevolg van de slechte luchtkwaliteit. Meer dan de helft van die vervuiling is het gevolg van het verkeer van motorvoertuigen. Een verbod op diesel en een vermindering van diesel in Brussel zijn in het belang van de gezondheid van de Brusselaars. Gezonde lucht is belangrijk voor de 1,2 miljoen Brusselaars en de 350.000 pendelaars. De luchtkwaliteit is de bron van 20% van de luchtweginfecties bij kinderen, 30% van de chronische longaandoeningen bij bejaarden en 30% van de hartaanvallen.

Vorige week is een debat over het Lucht-Klimaat-Energieplan gehouden, met bijzondere aandacht voor de invoering van een lage-emissiezone op het volledige Brusselse grondgebied. De vaststelling van de regering is dus duidelijk: de luchtkwaliteit is in Brussel slecht.

De invoering van een dergelijke zone volstaat echter niet om de luchtkwaliteit gevoelig te verbeteren. Het autoverkeer moet verminderd worden zoals bepaald in het Iris 2-plan. Op zondag, wanneer er 60% minder autoverkeer is, is er 52% stikstof, 31% stikstofdioxide, 14% PM10, 10% PM2,5 en 30% black carbon minder.

Het voorstel van ordonnantie is een stap achteruit. Collega Bruno De Lille heeft ook in de commissie infrastructuur geprotesteerd tegen de niet-naleving van de milieuwetgeving door de Brusselse regering. Het gaat hier over de aankoop van 235 hybride dieselbussen. Groen en Ecolo vragen dat er elektrische bussen of aardgasbussen gekocht worden.

Groen had voorgesteld om aardgasbussen aan te kopen. Toch had de MIVB voor een snelle overgang naar elektrische bussen gekozen. De eisen van de MIVB maakten het de constructeurs evenwel onmogelijk om elektrische bussen te bouwen. Er bestaan nochtans bussystemen met elektrische aandrijving. Waarom wachten tot 2030? Dat is een totaal gebrek aan ambitie terwijl men weet dat bepaalde Europese steden tegen 2020 volledig omgeschakeld zullen zijn.

Het parlamentslid verwijst vervolgens naar een rist steden waar het bussenpark naar elektrische aandrijving evolueert (Amsterdam, Londen, Stockholm, Hamburg, Helsinki...).

Dat zijn steden die vooruit willen, terwijl deze tekst een stap achteruit is. Wij stellen de omschakeling uit tot 2030. Er wordt dus een retroactieve maatregel genomen om onwettige beslissingen van de MIVB te dekken. De tekst wordt niet ingediend via een ontwerp van ordonnantie maar wel via het parlement om het advies van de Raad van State te ontlopen. De tekst is in strijd met het Europese principe van de standstill. Daarom wordt de Raad van State om advies gevraagd.

Mevrouw Liesbet Dhaene meent dat, inzake luchtkwaliteit, het Brussels beleid uit tal van beloften bestaat, waar men dan

En vertu de l'article 80, alinéa 3 et 4 de notre règlement, la députée demande un avis au Conseil d'État. La proposition déposée par la majorité viole un des objectifs fondamentaux défendus par le COBRACE depuis 2013, à savoir la lutte contre la pollution et l'amélioration de la qualité de l'air.

Mme Annemie Maes rappelle que chaque année, 632 bruxellois décèdent prématurément en raison de la mauvaise qualité de l'air. Plus de la moitié de cette pollution est due à la circulation de véhicules à moteur. Interdire et diminuer le diesel à Bruxelles est dans l'intérêt de la santé des Bruxellois. Un air sain est important pour les 1,2 millions de Bruxellois et les 350.000 navetteurs. La qualité de l'air est responsable de 20 % des bronchites chez les enfants, de 30 % des affections pulmonaires chroniques chez les aînés et de 30 % des infarctus.

Un débat sur le Plan Climat-Air-Énergie a eu lieu la semaine précédente avec une attention particulière sur l'instauration d'une zone de basses émissions sur l'ensemble du territoire bruxellois. Le constat du gouvernement est donc clair : la qualité de l'air à Bruxelles est mauvaise.

Notons déjà que l'instauration d'une telle zone sera insuffisante pour améliorer sensiblement la qualité de l'air. Il faut diminuer la pression automobile comme cela est prévu par le plan Iris 2. Les dimanches, où nous avons 60% de circulation automobile en moins, cela implique 52% d'azote, 31% dioxyde d'azote, 14 % de PM10, 10% de PM2,5 et 30% de *black carbon* en moins.

La proposition d'ordonnance constitue un pas en arrière. Son collègue Bruno De Lille a également protesté en commission de l'infrastructure contre le non-respect par le gouvernement bruxellois de sa législation environnementale. Il en va de l'achat de 235 bus diesel hybrides. Ecolo et Groen demandent l'achat de bus électriques ou au gaz.

Groen avait proposé l'achat de bus au gaz. Néanmoins, la Stib avait opté pour une transition rapide vers l'électrique. Les exigences posées par la STIB ont rendu impossible la fourniture de bus électriques par des fabricants. Il existe pourtant des systèmes de bus à propulsion électrique. Pourquoi attendre 2030 ? Il s'agit d'un manque total d'ambitions lorsque l'on sait que certaines villes européennes auront réalisé une transition complète en 2020.

La députée reprend alors plusieurs exemples de villes dont la flotte de bus est en transition vers l'électrique (Amsterdam, Londres, Stockholm, Hambourg, Helsinki,...).

Il s'agit de villes qui vont vers l'avant, tandis que ce texte propose un retour en arrière. Nous repoussons cette transition à 2030. Il s'agit de prendre une mesure rétroactive pour couvrir des décisions illégales de la Stib. Le texte n'est pas déposé via un projet d'ordonnance mais via le parlement, pour éviter l'avis du Conseil d'État. Enfin, ce texte est en contradiction avec le principe européen de standstill. Voilà pourquoi un avis est demandé au Conseil d'État.

Mme Liesbet Dhaene estime qu'en matière de qualité de l'air, la politique bruxelloise est faite de nombreuses

later op terugkomt. Wij hebben moeten wachten op druk vanuit de Europese Unie om grote projecten te starten, zoals de lage-emissiezone.

Tijdens het debat over de invoering van een lageuitstootzone is er gezegd dat andere maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. Laten we vooral niet terugkomen op maatregelen die al genomen zijn, ten nadele van de gezondheid van de Brusselaars.

Er zijn alternatieven. Er is geen reden om die maatregelen af te zwakken. Zij stelt ook de methode aan de kaak om een advies van de Raad van State te ontlopen en wijst erop dat de N-VA het verzoek om advies aan de Raad van State steunt.

De voorzitter zegt dat zij 34 handtekeningen ontvangen heeft voor een verzoek om advies aan de Raad van State, wat meer dan een derde van de stemmen is. Overeenkomstig artikel 80.6 van het reglement, kan de commissie pas haar conclusies voorleggen na kennis genomen te hebben van het advies van de Raad van State.

De heer Pierre Kompany legt uit dat de besproken tekst tegemoetkomt aan enkele verzuchtingen, waaronder die van de MIVB om een belangrijke busbestelling te plaatsen om het busplan te kunnen uitvoeren. Bij de motorkeuze was men minder vrij dan in andere steden, waar het park al gedeeltelijk uit elektrische bussen bestaat. De technologie zal snel veranderen en wij zullen op middellange termijn elektrische voertuigen tegen een redelijker prijs kunnen kopen. Dat is trouwens het uitdrukkelijke streven van de cdH en de Brusselse regering.

Mevrouw Céline Delforge stelt vast dat de bocht genomen is. Het openbaar vervoer zorgt ervoor dat veel Brusselaars zich efficiënt kunnen verplaatsen. De kwaliteit van de lucht is echter belangrijk. De jongste jaren heeft de MIVB nog veel dieselbussen gekocht, hoewel er al ecologisten in de regering zaten. Nu de sp.a weer aan boord is, is er verkondigd dat het gedaan moest zijn met de dieselbussen die meer fijn stof uitstoten dan de benzinevoertuigen. Dat kan men trouwens lezen op de website van de heer Jef Van Damme. Het valt te begrijpen dat hij niet de eerste medeondertekenaar van het voorstel van ordonnantie wilde zijn.

Indien de wijziging goedgekeurd wordt, zullen wij opnieuw dieselbussen kunnen kopen, terwijl de ecologisten gedacht hadden aan de aankoop van aardgasbussen. De MIVB heeft zich jaren over de kwestie gebogen. Parijs heeft bijvoorbeeld gekozen voor een gemengd park van aardgasbussen en elektrische bussen, omdat de elektrische technologie nog in de kinderschoenen stond.

Men kan zich veel vragen stellen bij de gang van zaken. Gas wordt opgegeven ten voordele van elektriciteit, maar na testen stelt men vast dat de Chinese voertuigen niet voldoen. De oproep tot gegadigden ging gepaard met zo strenge voorwaarden dat niemand daar kon aan voldoen. Welke ideologische kronkels hebben ons van gas naar hybride diesel geleid? De spreekster begrijpt er niets meer van. Men zou beter enkele toontjes lager zingen en niet liegen.

promesses, sur lesquelles on revient ensuite. Nous avons dû attendre la pression de l'Union européenne pour le lancement de grands projets, tels la zone de basses émissions.

Il a été dit lors du débat sur l'instauration d'une zone de basses émissions que d'autres mesures sont nécessaires pour améliorer la qualité de l'air. Surtout, ne revenons pas sur des mesures qui ont été déjà prises, et cela au détriment de la santé des Bruxellois.

Il existe des alternatives. Il n'y a pas de raison d'affaiblir ces mesures. Elle remet également en cause la méthode, visant à éviter un avis du Conseil d'État et signale que la N-VA appuie la demande d'avis au Conseil d'État.

La présidente signale avoir reçu 34 signatures pour la demande d'avis au Conseil d'État, ce qui représente plus d'un tiers de voix. Conformément à l'article 80.6 du règlement, la commission ne pourra déposer ses conclusions avant d'avoir pris connaissance de l'avis du Conseil d'État.

M. Pierre Kompany explique que le texte en débat aujourd'hui répond à plusieurs nécessités, dont celui de la Stib de commander une flotte importante de bus afin de mettre en œuvre le plan bus. Concernant le choix de la motorisation, il fallait tenir compte de nombreuses contraintes, plus importantes à Bruxelles que dans d'autres villes où la flotte est déjà en partie équipée de bus électriques. La technologie va rapidement évoluer et nous pourrions acquérir à moyen terme des véhicules électriques à des conditions plus raisonnables. C'est d'ailleurs la ferme intention du cdH et du gouvernement bruxellois.

Mme Céline Delforge constate que le revirement a commencé. Les transports publics font en sorte que de nombreux bruxellois puissent se déplacer efficacement. La qualité de l'air est néanmoins importante. Au cours des dernières années, la Stib a encore acquis de nombreux bus diesel, et cela alors que les écologistes étaient au gouvernement. Avec le retour du sp.a dans la majorité, il a été affirmé qu'il en était fini des bus au diesel qui émettent plus de particules fines que les véhicules à essence. C'est d'ailleurs ce que l'on peut lire sur le site internet de M. Jef Van Damme. On comprend qu'il se soit abstenu d'être premier cosignataire de la proposition d'ordonnance.

Si cette modification est approuvée, nous pourrions de nouveau acheter des bus diesel, alors que les écologistes avaient prévu l'achat de bus se propulsant au gaz. La Stib a travaillé sur le sujet pendant des années. Pour exemple, la ville de Paris a décidé d'avoir une flotte mixte de bus au gaz et de bus électriques, la technologie électrique en étant à ses balbutiements.

Il y a beaucoup de questions à se poser sur le déroulement des événements. On abandonne l'idée du gaz pour passer à l'électrique, se rendant compte après test que les véhicules chinois n'étaient pas satisfaisants. L'appel à intérêt du marché était pourvu de conditions tellement restrictives que personne ne pouvait y répondre. Par quelle chemin idéologique sommes-nous passé du gaz aux hybrides diesel ? Elle ne comprend pas cette situation. En tout cas, le minimum serait

Mevrouw Els Ampe steunt de stap van de MIVB om hybride bussen te kopen en vervolgens over te stappen naar 100% elektrisch. Haar fractie heeft echter enkele bekommernissen. Geruchten doen de ronde over de aankoop van gelede bussen, terwijl die schade veroorzaken in het stadscentrum.

De jongste drie jaar werden 360 dieselbussen aangekocht, die 40 l/100km verbruiken. Vandaar haar vragen. Hoeveel bussen worden vervangen uit de vloot, en hoeveel worden eraan toegevoegd? Wordt het investeringsplan in de metro niet opnieuw in vraag gesteld wegens die aankopen?

Sommige buslijnen hebben hun eindpunt aan het Zuidstation. Wordt denkwerk gepland over de reorganisatie van de eindpunten? Brussel heeft immers nog andere stations en niemand wil een eindpunt met gelede bussen voor zijn deur. Waar komen de eindpunten van de nieuwe lijnen?

De heer Pascal Smet licht toe dat de regering dit voorstel van ordonnantie steunt. Het is verkeerd te stellen dat de technologie met gas de wind in de zeilen heeft, terwijl slechts 7% van de bussen in Europa daarmee uitgerust zijn. Volgens de UITP is er geen transitie meer naar bussen op gas.

In maart 2016 stelde de Europese groep “Transport and Environment” een verslag op met de titel “Natural gas in vehicles – on the road to nowhere”. De minister citeert er een deel van: “Aardgas is geen overgangsbrandstof, zoals wordt beweerd, maar duur en zinloos op de weg naar koolstofvrij vervoer. Net als biobrandstoffen en diesel kan het alleen overleven met aanzienlijke steun (subsidies en belastingvoordelen). Die steun is niet verantwoord en wordt beter gebruikt voor langetermijnoplossingen: energie-efficiëntie, elektrische aandrijving en gedeeld vervoer.”

Dit verslag vraagt duidelijk niet meer te investeren in bussen op gas, een verouderde technologie. Gas is niet de toekomst. Volgens die respectabele Europese organisatie leidt dat nergens toe.

Om die reden wil de huidige meerderheid geen bussen op gas aankopen, maar wel elektrische bussen. Daarom heeft hij verkopers van elektrische bussen ontmoet, die echter niet in staat zijn te zorgen voor een aanzienlijke levering binnen de gewenste termijn, temeer daar in Brussel nog geen enkele test werd verricht. Naast mededelingen, stellen wij op het terrein vast dat dit niet echt het geval is. In Brussel zullen twee bestaande buslijnen omgevormd worden tot elektrische, en wordt ook een derde buslijn ingevoerd (de city bus line).

Volgens hem is de huidige meerderheid ambitieus, terwijl in de vorige regeerperiode, ondanks de mooie woorden, 172 dieselbussen werden aangekocht, geen enkele hybride en geen enkele elektrische. De huidige meerderheid daarentegen gaat 235 hybride bussen en 38 elektrische bussen aankopen.

De heer Pascal Smet wijst erop dat in Vlaanderen

de ne pas fanfaronner et de ne pas mentir.

Mme Els Ampe appuie la démarche de la Stib d’acheter des bus hybrides pour ensuite passer au 100% électrique. Son groupe a néanmoins certaines préoccupations. Il y a des rumeurs sur l’achat de bus articulés alors que ceux-ci provoquent des dégâts dans le centre-ville.

Ces trois dernières années, 360 bus diesel ont été achetés, qui consomment 40 litres/100km, d’où ses questions. Combien de bus seront remplacés dans la flotte et combien viennent s’ajouter à celle-ci ? Le plan d’investissement dans le métro n’est-il pas remis en cause en raison de ces acquisitions ?

Certaines lignes de bus ont leur terminus à la gare du Midi. Est-il envisagé de mener une réflexion sur la réorganisation des terminus ? Il y a en effet d’autres gares à Bruxelles que celle du Midi. Personne ne veut d’un terminus d’un bus articulé devant sa porte. Où seront situés les terminus des nouvelles lignes ?

M. Pascal Smet explique que le gouvernement appuie cette proposition d’ordonnance. À propos de la technologie du gaz, dire qu’elle a le vent en poupe, alors qu’elle équipe seulement 7% des bus en Europe, est une erreur. Selon l’UITP, il n’y a plus de transition vers des flottes de bus au gaz.

Le groupe européen « Transport and Environment » a établi un rapport en mars 2016, intitulé « Natural gas in vehicles – on the road to nowhere ». Le ministre le cite en partie : « Le gaz naturel n’est pas un carburant de transition comme proclamé mais un carburant qui se dresse sur le chemin de la décarbonisation des transports. Similaire au méthanol et au diesel, il a besoin d’un soutien significatif incluant des subsides ou une détaxation pour survivre. Il est démontré qu’un tel support n’est pas justifié et est une mauvaise dépense au regard des solutions à long terme : l’efficacité énergétique, l’électrique et le covoiturage. ».

Ce rapport demande clairement de ne plus investir dans les bus au gaz. Il s’agit d’une technologie dépassée. Le gaz n’est pas l’avenir. Cette organisation européenne respectable indique que cela ne mène nulle part.

C’est la raison pour laquelle la majorité actuelle ne veut pas acquérir des bus au gaz mais bien des bus électriques. Il a pour ces raisons rencontré des vendeurs de bus électriques. Néanmoins, ces derniers sont incapables d’effectuer une livraison importante dans les délais voulus, d’autant plus qu’à Bruxelles, aucun test n’a été effectué. Au-delà des communications, nous constatons sur le terrain que ce n’est pas réellement le cas. À Bruxelles, deux lignes de bus existantes seront converties en électriques. Une troisième ligne de bus sera également instaurée (le city bus line).

Il estime que la majorité actuelle est ambitieuse, alors que sur la période précédente, malgré les belles paroles, ce sont 172 bus diesel qui ont été acquis, pour aucun bus hybride et aucun bus électrique. À l’inverse, la majorité actuelle va acquérir 235 bus hybrides et 38 bus électriques.

M. Pascal Smet signale qu’en Flandre, on achète des bus

dieselbussen worden gekocht, zeer weinig hybride bussen en zeer weinig elektrische bussen. Hij begrijpt de kritiek van de N-VA dus niet.

De kwestie van de standstill werd onderzocht; het is een Belgisch en geen Europees rechtsbeginsel. De Raad van State zou de tekst niet ongeldig mogen verklaren om die reden en zou in principe tot het besluit moeten komen dat de ordonnantie moet gewijzigd worden om hybride bussen aan te kopen.

Wat telt is dat we zo vlug mogelijk de minst vervuilende bussen hebben. Daarvoor moet men beginnen met hybride en vervolgens overstappen naar geheel elektrische bussen. De vervuilende Euro 2-bussen zouden blijven rijden als zij niet vervangen werden.

Als antwoord aan mevrouw Els Ampe, legt de minister uit dat, op verzoek van de handelaars en de gemeente Elsene, een test met dubbelgelede bussen werd gevraagd op de Elsensesteenweg. Dat is niet zo makkelijk voor de Stad Brussel, maar hij is niet tegen tests op de hoofdwegen.

De minister voegt daaraan toe dat de geplande aankopen van bussen niet gebeuren ten nadele van de investeringen in de metro en dat de eindpuntenkwestie geen plaats heeft in de bespreking die aan de gang is.

Het is geen stap achteruit, aangezien er geen uitvoeringsbesluit bestaat voor dit artikel van het BWLKE. Het is niet in werking getreden tijdens de vorige zittingsperiode. Wij verbieden duidelijk 100% diesel en plannen elektrische bussen voor de toekomst: geen woorden, maar daden.

Volgens de heer Arnaud Pinxteren bestaat de filosofie van het BWLKE erin toe te geven dat de elektrische technologie niet op punt staat en dat ondertussen een keuze moet worden gemaakt. De meest rationele keuze was bussen op gas aan te kopen. Die optie wordt thans terzijde geschoven door de regering, die de zaak dringend heeft gemaakt, zodat zij verplicht is te verantwoorden dat hybride dieselbussen geen dieselbussen zijn. Er dient gewezen te worden op het feit dat de PS en de cdH ook lid waren van de vroegere meerderheid.

Het is waar dat onze vloot bussen ouder wordt en enorm vervuult. Aangezien wij niets vooraf gepland hebben, moeten wij minder vervuilende bussen kopen en terugkomen op een belangrijke milieuvorbintenis. Die milieuvorbintenis vergde geen uitvoeringsbesluit, aangezien artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen stelt dat de regering de verordeningen en besluiten opstelt die nodig zijn voor de uitvoering van de decreten, zonder ooit de decreten zelf te kunnen opschorten of te kunnen vrijstellen van de uitvoering ervan. Die bepaling van het BWLKE was uitvoerbaar, los van een uitvoeringsbesluit.

Ondanks het onderzoek van de vereniging “Transport and Environment”, bestaan er andere onderzoeken en andere handelwijzen die bevestigen dat de keuze voor gas op economisch en ecologisch vlak interessant is.

diesel, pour très peu de bus hybrides et très peu de bus électriques. Il ne comprend donc pas les critiques de la N-VA.

Concernant la question du standstill, elle a été analysée. Il s’agit d’un principe de droit belge et non européen. Le Conseil d’État ne devrait pas invalider le texte pour ce motif et devrait en principe conclure qu’il faut modifier l’ordonnance pour acheter des bus hybrides.

Ce qui compte, c’est d’avoir le plus rapidement possible des bus le moins polluants possible. Pour cela, il faut commencer avec des hybrides et ensuite passer au tout électrique. Les bus polluants Euro 2 continueraient à rouler s’ils n’étaient pas remplacés.

En réponse à Mme Els Ampe, le ministre explique qu’un test avec les bus bi-articulés a été demandé sur la chaussée d’Ixelles, à la requête des commerçants et de la commune d’Ixelles. Ce n’est pas si évident pour la Ville de Bruxelles mais il n’est opposé à ce que des tests soient effectués sur les axes principaux.

Le ministre ajoute que les achats de bus prévus ne se font pas au détriment des investissements dans le métro et que la question des terminus ne relève pas de la discussion en cours.

Il n’y a pas de retour en arrière puisque cet article du COBRACE ne faisait pas l’objet d’un arrêté d’exécution. Cet article n’est pas entré en vigueur lors de la législature précédente. Nous interdisons clairement le 100% diesel, en prévoyant pour l’avenir des bus électriques : non des paroles, mais des actes.

Selon M. Arnaud Pinxteren, la philosophie du COBRACE consiste à admettre que la technologie électrique n’est pas prête et qu’il faut poser un choix dans l’intervalle. Le choix le plus rationnel était d’acheter des bus au gaz. Cette option est aujourd’hui écartée par le gouvernement qui a créé l’urgence, le contraignant à devoir justifier que des bus hybrides diesel ne sont pas des bus diesel. Il faut rappeler que le PS et le CDH étaient aussi membres de l’ancienne majorité.

Il est vrai que nous avons une flotte de bus vieillissante qui pollue énormément. Comme nous n’avons rien anticipé, nous devons acheter des bus moins polluants en revenant sur un engagement environnemental important. Cet engagement environnemental ne nécessitait pas un arrêté d’exécution puisque l’article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles prévoit que le gouvernement élabore les règlements et arrêtés nécessaires pour l’exécution des décrets sans pouvoir jamais ni suspendre les décrets eux-mêmes, ni dispenser de leur exécution. Cette disposition du COBRACE était exécutoire, peu importe qu’un arrêté d’exécution ait été adopté ou pas.

Malgré l’étude de l’association « Transport and Environment », il existe d’autres études et d’autres pratiques affirmant qu’il est intéressant économiquement et au niveau environnemental de faire le choix du gaz.

De minister schaaft zich achter het idee van de parlementsleden om een echt advies aan de Raad van State te vragen, ook om zich te kunnen uitspreken over de kwestie van de standstill. Het is waar dat er een beoordelingsruimte is; de achteruitgang moet aanzienlijk zijn.

Mevrouw Liesbet Dhaene merkt op dat de minister verwijst naar de andere machtsniveaus en zich vergelijkt met zijn voorgangers, zonder zich uit te spreken over zijn verwezenlijkingen. Wat in Vlaanderen gebeurt, is niet belangrijk voor de Brusselaars; zij willen resultaten inzake de luchtkwaliteit in Brussel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel stelt vast dat het gedraal van de regering de meerderheid ertoe brengt een tekst aan te nemen om dringend bussen aan te kopen waarvan de aandrijving in strijd is met de wet. Het gaat over niets anders. Het is choquerend de aanwezigheid van oude vervuilende bussen als argumenten te gebruiken. De minister zegt dat de technologie op gas voorbijgestreefd is en thans niet langer geschikt is. De stad Los Angeles beschikt thans over 2000 bussen op gas. De laatste overheidsopdracht dateert van 2013. Waarom zou wat mogelijk is in Los Angeles hier niet mogelijk zijn?

Mevrouw Annemie Maes citeert de minister: "de bussen op natuurlijk gas zijn de experimentele fase voorbij en duizenden ervan rijden al in de buurlanden. Zij kunnen evenveel reizigers vervoeren als een dieselbus en op het vlak van autonomie voldoen ze aan de eisen van de MIVB. Wij hebben gekozen voor gas als brandstof op grond van een vergelijkend, economisch, technisch en ecologisch onderzoek van de alternatieven.

De minister geeft toe dat hij dat acht jaar geleden gezegd heeft. Alleen idioten veranderen nooit van mening.

Volgens mevrouw Annemie Maes moet de hypocrisie stoppen. De regering bevestigt akkoord te gaan met wat het parlement voorstelt, terwijl de regering de wet verdraait door het parlement te vragen een voorstel van ordonnantie in te dienen om het advies van de Raad van State te ontlopen. Dat is niet gelukt.

Zij gaat ook het onderzoek van de groep "Transport and Environment" bestuderen en betreurt dat de regering geen oog heeft voor de luchtkwaliteit. Is het goed vervuilende dieselbussen te vervangen door minder vervuilende dieselbussen? Het gaat niet over het verleden, maar over het heden, waarin elk jaar mensen overlijden. 2030 is ver weg.

Mevrouw Hannelore Goeman blijft bij haar voorstel. Zij wil een snelle verbetering van de luchtkwaliteit. Wij lopen vertraging op en moeten geen lessen krijgen van een partij die zelf dieselbussen heeft besteld en de verantwoordelijkheid naar de volgende regering heeft doorschoven. Ze heeft er natuurlijk geen enkel probleem mee dat de Raad van State zich uitspreekt over het voorstel van ordonnantie.

Mevrouw Céline Delforge legt uit dat de ecologen de oplossing van bussen op gas hebben gesteund om te voldoen aan het BWLKE, waarin het gebruik van dieselveertuigen

Le ministre rejoint l'idée des parlementaires de demander un vrai avis au Conseil d'État, dans l'intérêt également de pouvoir statuer sur la question du standstill. Il est vrai qu'il y a une marge d'appréciation. Il faut que la régression soit significative.

Mme Liesbet Dhaene remarque que le ministre se réfère aux autres niveaux de pouvoirs et se compare à ses prédécesseurs, sans se prononcer sur ses réalisations. Peu importe aux Bruxellois ce qui se fait en Flandre. Ils veulent des résultats en matière de qualité de l'air à Bruxelles.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel constate que les tergiversations du gouvernement acculent la majorité à adopter un texte pour acheter en urgence des bus dont la motorisation viole la loi. Il ne s'agit de rien d'autre. Il est choquant d'utiliser les arguments de la présence de vieux bus polluants. Le ministre indique que la technologie du gaz serait dépassée et ne convient plus aujourd'hui. La ville de Los Angeles dispose aujourd'hui de 2000 bus au gaz. Le dernier marché date de 2013. Pourquoi ce qui est possible à Los Angeles ne le serait pas ici ?

Mme Annemie Maes cite ensuite le ministre : « Les bus au gaz naturel ont dépassé le stade expérimental et roulent déjà par milliers dans les pays voisins. Ils peuvent transporter autant de passagers qu'un bus diesel et au niveau de l'autonomie, ils répondent aux exigences de la Stib. Nous avons choisi le gaz comme carburant sur la base d'une étude comparative, économique, technique et écologique des alternatives. ».

Le ministre reconnaît avoir tenu ces propos il y a huit ans. Seuls les imbéciles ne changent pas d'avis.

Pour Mme Annemie Maes, il faut arrêter l'hypocrisie. Le gouvernement affirme être d'accord avec ce que le parlement propose, alors que c'est le gouvernement qui tord la loi en demandant au parlement le dépôt d'une proposition d'ordonnance pour éviter l'avis du Conseil d'État. Cet objectif est manqué.

Elle va également examiner l'étude réalisée par le groupe « Transport and Environnement ». Elle regrette que le gouvernement ne tire pas la carte de la qualité de l'air. Remplacer des bus diesel polluants par des bus diesels moins polluants est-elle une bonne réponse ? Il ne s'agit pas du passé mais d'aujourd'hui, avec des décès chaque année. 2030 est loin.

Mme Hannelore Goeman s'en tient à sa proposition. Ce qui l'intéresse est une amélioration rapide de la qualité de l'air. Nous prenons du retard et nous n'avons pas de leçon à recevoir d'un parti qui a lui-même commandé des bus diesel et a reporté la responsabilité au gouvernement suivant. Elle n'a évidemment aucun problème à ce que le Conseil d'État se prononce sur la proposition d'ordonnance.

Mme Céline Delforge explique que les écologistes ont soutenu la solution des bus au gaz afin de respecter le COBRACE qui interdisait l'utilisation de véhicules diesel.

werd verboden. Daardoor was het mogelijk om af te stappen van diesel. Het zijn niet de ecologisten die besloten hebben om meteen over te gaan tot testen met elektrische voertuigen. Als de situatie zo dringend was, waarom is er dan tijd verloren met een marktaanbesteding terwijl we wisten dat die nergens toe zou leiden, omdat die zo slecht was opgesteld?

Er bestaan ook studies waaruit blijkt dat de hybride bussen in een stedelijke omgeving veel vaker de dieselmotor gebruiken dan de aanvullende elektrische motor. De vermelde cijfers zijn niet volledig. De schandalen van de afgelopen tijd met betrekking tot de door autofabrikanten aangekondigde vervuilingsgraad zouden ons tot de grootste voorzichtigheid moeten aanzetten.

De voorzitter geeft aan dat de besprekingen worden stopgezet tot het advies van de Raad van State wordt ontvangen.

III. Vervolg van de algemene bespreking na ontvangst van het advies van de Raad van State (vergadering van 18 oktober 2016)

Mevrouw Hannelore Goeman geeft aan dat er in het advies van de Raad van State drie technische opmerkingen staan, maar niets over het feit dat het standstill-principe niet wordt nageleefd in het voorstel van ordonnantie. De Raad van State is een respectabele instelling die zijn adviezen met ernst voorbereidt.

Amendement nr. 1 betreft artikel 2. Het gaat erom het jaartal 2015 te vervangen door 2017. De Raad van State vindt immers dat 2015 een ontoelaatbare terugwerkende kracht met zich brengt. Er moet ook rekening worden gehouden met de duur van de aankoop van de voertuigen. Daar moet wel bij worden vermeld dat artikel 2.4.6, derde lid, nooit in werking is getreden.

Amendement nr. 2 geeft een antwoord op de kritiek van de Raad van State dat dit voorstel van ordonnantie in werking moet treden volgens een onafhankelijke bepaling.

In de media is er veel sprake geweest van het advies van de Raad van State dat problemen zou opleveren. Er is echter niets gezegd over het standstill-principe. Alleen de technische opmerkingen die tot voorstellen van amendementen hebben geleid, zijn ter sprake gebracht.

Mevrouw Viviane Teitelbaum is van mening dat het debat, ondanks de wijziging van jaartal, nog niet gesloten is. Ze herinnert eraan dat het uitschrijven van een openbare aanbesteding voor hybride dieselbussen door de MIVB niet alleen in strijd was met het BWLKE, maar ook met de beheersovereenkomst. Het advies van de Raad van State verandert niets aan dat feit.

Hoewel de bepalingen van het BWLKE nog niet van kracht waren, maakte de afkondiging ervan ze wel uitvoerbaar. De Brusselse regering was verplicht te helpen om de uitvoering ervan te verzekeren. Het is verbazingwekkend een regering tegen een parlementaire tekst te zien ingaan die goedgekeurd werd door bijna dezelfde meerderheid als vandaag.

Cela permettait de se passer du diesel. Ce ne sont pas les écologistes qui ont décidé de passer directement à des tests sur des véhicules électriques. Pourquoi, si la situation était si urgente, avoir perdu son temps avec l'appel à intérêt du marché alors que nous savions qu'il n'allait pas aboutir, tellement il était mal rédigé ?

Il existe aussi des études démontrant que les bus hybrides en milieu urbain sollicitent bien plus le moteur diesel que le moteur électrique d'appoint. Les chiffres annoncés sont tronqués. Les derniers scandales concernant les taux de pollution annoncés par les constructeurs automobiles devraient nous inciter à la plus grande prudence.

La présidente indique que les travaux sont interrompus jusqu'à la réception de l'avis du Conseil d'État.

III. Poursuite de la discussion générale après réception de l'avis du Conseil d'État (séance du 18 octobre 2016)

Mme Hannelore Goeman indique que l'avis du Conseil d'État contient trois remarques techniques et qu'il ne contient rien à propos du non-respect par la proposition d'ordonnance du principe de standstill. Le Conseil d'État est une institution respectable qui prépare ses avis sérieusement.

L'amendement n°1 concerne l'article 2. Il s'agit de remplacer la date de 2015 par la date de 2017. En effet, le Conseil d'État considère que la date de 2015 entraîne une rétroactivité inadmissible. Il faut également tenir compte de la durée d'acquisition des véhicules. Précisons cependant que l'article 2.4.6, alinéa 3, n'était jamais entré en vigueur.

L'amendement n°2 répond à la critique du Conseil d'État selon lequel la présente proposition d'ordonnance doit entrer en vigueur selon une disposition autonome.

Il a été beaucoup question dans les médias de l'avis du Conseil d'État qui poserait problème. Cependant, rien n'a été dit sur le principe de standstill. Seules des remarques techniques, sur la base desquelles des amendements ont été proposés, ont été exprimées.

Mme Viviane Teitelbaum estime que malgré la modification de date, le débat n'est pas clos. Elle rappelle que le lancement par la STIB d'un marché public d'acquisition de bus hybrides diesel était non seulement contraire au COBRACE mais également au contrat de gestion. L'avis du Conseil d'État ne change rien à cet état de fait.

Si ces dispositions du COBRACE n'étaient pas encore entrées en vigueur, leur promulgation les rendait exécutoires. Le gouvernement bruxellois était tenu de prêter son assistance pour en assurer l'exécution. On s'étonne de voir un gouvernement aller à l'encontre d'un texte parlementaire votée par une majorité quasi-identique à celle d'aujourd'hui.

De PS en de cdH hebben indertijd de bepaling waarin diesel verboden werd nooit aan de kaak gesteld. Waarom die verandering van houding op basis van een argument van technologische maturiteit? Dat verbod was gebaseerd op een expertiserapport. Ofwel hebben de PS en de cdH de raad van de experts niet correct gevolgd, ofwel hebben ze zich vergist: in beide gevallen, is dat erg.

Volgens de volksvertegenwoordigster heeft de regering geen bereidwilligheid getoond om te bepalen wanneer de ordonnantie in werking zou treden en geen rekening gehouden met haar verplichting om die toe te passen met inachtneming van het principe van het totaalverbod op diesel. Ze voegt eraan toe dat, zelfs als de ordonnantie wordt gewijzigd, de MIVB volgens de beheersovereenkomst geen dieselbussen mag aanschaffen. Die overeenkomst kan niet enkel en alleen wegens de ordonnantie van tafel worden geveegd.

Bovendien is die wijziging gevoelig voor klachten van burgers die vinden dat er een inbreuk wordt gepleegd op artikel 23 van de Grondwet (recht op de bescherming van een gezond leefmilieu). De formulering is overigens vaag en veroorzaakt juridische problemen met betrekking tot de woorden “tenzij deze uitstoot verwaarloosbaar is”, die niet mogen worden gebruikt in het kader van een ordonnantie.

Verder is artikel 2, § 2 van het voorstel van ordonnantie problematisch voor zover het beperkt is tot lokale en rechtstreekse uitstoot, zonder rekening te houden met de levenscyclusanalyse van de gebruikte technologieën, gebaseerd op het Europese milieurecht.

Er dient ook te worden opgemerkt dat het absurd is om een technologische keuze in een wet te gieten. Dat zou het aanpassingsvermogen van het Gewest aan de technologische veranderingen wegnemen, als zou blijken dat de keuzes van vandaag over tien jaar verouderd zijn.

In tegenstelling tot wat minister Pascal Smet beweert, zal volgens een studie van de Europese Commissie¹ het aantal bussen op gecombineerd aardgas (CNG) op significante wijze toenemen als favoriete technologische keuze voor de steden en de stedelijke mobiliteit. De voertuigen die op CNG rijden, gebruiken volgroeide technologie, die de aantrekkelijkste optie vormt voor zware voertuigen en die het voor de Europese Unie mogelijk maakt om minder afhankelijk te zijn van diesel.

De heer Arnaud Pinxteren herhaalt dat als hij een probleem heeft met dit voorstel het is omdat het hier in de eerste plaats over een milieukwestie gaat. De bussen op gas stoten wel meer CO₂ uit, maar veel minder stikstofoxide en fijn stof, twee verontreinigende stoffen die een probleem vormen in het Brussels Gewest, dat zich over dit onderwerp moet verantwoorden bij de Europese Commissie. Er is een reeks wetenschappelijke referenties aangehaald.

1. Joint research center, Assessment of the Heavy-Duty Natural Gas technology, Theodoros Grigoratos, Georgios Fontaras, Barouch Giechaskiel et Giorgio Martini, 2015.

Le PS et le cdH n'ont jamais à l'époque remis en cause cette clause interdisant le diesel. Pourquoi ce changement d'attitude sur la base d'un argument de maturité technologique ? Cette interdiction était basée sur une expertise. Soit le PS et le cdH n'ont pas correctement suivi les experts, soit ils se sont trompés : dans les deux cas, c'est grave.

Selon la députée, le gouvernement a renâclé à déterminer l'entrée en vigueur de l'ordonnance et a fait fi de son obligation de l'appliquer en respectant le principe d'interdiction totale du diesel. Elle ajoute que malgré la modification de l'ordonnance, le contrat de gestion interdit à la Stib d'acquérir des bus diesel. Ce contrat ne peut être balayé de la main du seul fait de l'ordonnance.

En outre, cette modification du COBRACE est sujette à des plaintes de citoyens pour lesquels il s'agirait d'une violation de l'article 23 de la Constitution (droit à la protection d'un environnement sain). Par ailleurs, la formulation est floue et pose des problèmes juridiques quant aux termes « sauf si ces émissions sont négligeables » qui ne peuvent être utilisés dans le cadre d'une ordonnance.

De plus, l'article 2, §2 de la proposition d'ordonnance est problématique dans la mesure où il se limite aux émissions locales et directes sans tenir compte de l'analyse de cycle de vie des technologies utilisées, base au niveau européen du droit environnemental.

Par ailleurs, il faut noter que fondre dans le marbre des lois un choix technologique précis est absurde. Cela coupe de facto la région d'une capacité d'adaptation aux changements technologiques, s'il s'avérait que les choix d'aujourd'hui sont obsolètes dans dix ans.

Contrairement à ce qu'affirme le ministre Pascal Smet, une étude de la Commission européenne¹ estime que le nombre de bus propulsés au gaz naturel pour véhicules (GNV) va croître de manière significative comme choix technologique favori pour les villes et la mobilité urbaine. Les véhicules roulant au GNV sont basés sur une technologie mature, représentant l'option la plus attractive pour les véhicules lourds et qui permet de diminuer la haute dépendance de l'Union européenne au diesel.

M. Arnaud Pinxteren répète que s'il a un problème avec la proposition, c'est parce qu'il s'agit avant tout d'une question environnementale. Si les bus au gaz émettent plus de CO₂, ils émettent beaucoup moins d'oxyde d'azote et de particules fines, deux polluants qui posent problème à la Région bruxelloise qui doit se justifier sur le sujet devant la Commission européenne. Une série de références scientifiques ont été citées.

1. Joint research center, Assessment of the Heavy-Duty Natural Gas technology, Theodoros Grigoratos, Georgios Fontaras, Barouch Giechaskiel et Giorgio Martini, 2015.

Een tweede aspect gaat over hernieuwbare energie. Een sprekend voorbeeld daarvan is dat van Rijsel, waar organisch afval wordt omgezet in methaan, waarmee de bussen op gas kunnen rijden. Daar ligt een mogelijkheid voor Brussel.

Er is ook een economisch aspect, want de bussen op gas zijn veel minder duur in aankoop dan de hybride dieselbussen. Volgens de RATP worden de meerkosten in termen van infrastructuur gecompenseerd door te besparen op onderhoud en verbruik. Dat financiële argument versterkt de oorspronkelijke opzet van het BWLKE.

Wat het veiligheidsaspect betreft, brengen de bussen op gas geen risico op ontploffingen met zich mee. Veel steden hebben ze ingevoerd. Daarentegen sterven er jaarlijks 12.000 mensen ten gevolge van de slechte luchtkwaliteit in België.

Het doel van onze adviesaanvraag bij de Raad van State was zekerheid te hebben over de kwestie van de standstill. Jammer genoeg was de aan de Raad van State gestelde termijn van 30 dagen niet voldoende. Die laatste spreekt zich enkel uit over de vorm. De amendementen die de meerderheid heeft voorgesteld, zijn ook strikt formeel. We hebben geen juridische zekerheid dat deze tekst niet in rechte zal worden betwist. Sommige burgers zullen immers vinden dat de benaderingswijze van de meerderheid hun leefmilieu aantast.

Het BWLKE strekte ertoe de overheden het goede voorbeeld te doen geven. Die opzet is nu aan het wankelen gebracht. Brussel zal geen bussen op gas en ook geen elektrische bussen krijgen. Dat is onbegrijpelijk en betreurenswaardig, gezien de prestaties van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van luchtkwaliteit.

Mevrouw Liesbet Dhaene wil het bij de feiten houden: de luchtkwaliteit in Brussel is een van de slechtste van Europa. Ieder jaar sterven 632 Brusselaars voortijdig als gevolg van die luchtvervuiling. De artsen en gezondheidsorganisaties roepen de regering op tot actie. De Europese commissie daagt ons voor het gerecht. Burgers dienen klacht in tegen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omdat het niet genoeg doet tegen de luchtvervuiling.

Wat doen de regering en de meerderheid? Ze komen terug op de bestaande milieubepalingen, onder het voorwendsel dat Brussel niet kan doen wat in andere steden wel kan. De overheid moet evenwel het voorbeeld geven. Die beslissing is symbolisch voor het beleid dat de regering ter zake voert: men stelt de hervorming van de autobelasting uit, men moedigt grijze energie aan via de toekenning van groenestroomcertificaten aan de verbrandingsoven en we wachten nog altijd op de afbakening van de lage-emissiezones. Niets dan beloftes. Er bestaat in dit Gewest geen coherent beleid.

Het probleem is niet van juridische maar van politieke aard. Het is niet de bedoeling om in het lang en het breed commentaar te geven op het advies van de Raad van State. We stellen alleen maar vast dat de Brusselse regering terugkomt op een engagement op milieuvlak. Het kan de Brusselaars weinig schelen of die bocht op juridisch vlak verantwoord is. Het komt er voor de Brusselaars op neer dat men stappen achteruit zet op milieugebied.

Un deuxième aspect concerne les énergies renouvelables. L'exemple lillois, où les déchets organiques transformés en méthane permettent d'alimenter les bus au gaz, est très illustratif. Il y a là une opportunité pour Bruxelles.

Il y a aussi un aspect économique puisque les bus au gaz sont bien moins chers à l'achat que les bus diesel hybrides. Selon la RATP, le surcoût en termes d'infrastructures est amorti par les économies de maintenance et de consommation. Cet argument financier renforce l'intention initiale du COBRACE.

Ensuite, sur l'aspect de la sécurité, les bus au gaz ne présentent pas de risques d'explosions. De nombreuses villes les ont adoptés. Par contre, 12.000 personnes meurent chaque année en raison de la mauvaise qualité de l'air en Belgique.

Notre demande d'avis au Conseil d'État avait comme objectif d'avoir des assurances sur la question du standstill. Malheureusement, le délai de 30 jours imparti au Conseil d'État n'a pas suffi. Ce dernier se prononce uniquement sur la forme. Les amendements proposés par la majorité sont également de pure forme. Nous n'avons pas d'assurance juridique que ce texte ne sera pas attaqué en justice. En effet, certains citoyens estimeront que la démarche de la majorité altère leur environnement.

L'intention du COBRACE visait l'exemplarité des pouvoirs publics. Celle-ci est aujourd'hui battue en brèche. Il n'y aura ni bus au gaz, ni bus électrique à Bruxelles. C'est incompréhensible et regrettable lorsque l'on connaît les performances de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de qualité de l'air.

Mme Liesbet Dhaene veut s'en tenir aux faits : la qualité de l'air est à Bruxelles l'une des plus mauvaises en Europe. Chaque année, 632 Bruxellois décèdent prématurément en raison de cette pollution de l'air. Les médecins et organisations de santé appellent le gouvernement à agir. La Commission européenne nous attaque en justice. Des citoyens portent plainte contre la Région de Bruxelles-Capitale car cette dernière n'agit pas assez contre la pollution de l'air.

Que font le gouvernement et la majorité ? Ils reviennent sur les dispositions environnementales existantes sous prétexte que Bruxelles ne serait pas faire ce qui dans d'autres villes ne pose aucun problème. C'est à l'autorité de montrer l'exemple. Cette décision est symbolique de la politique du gouvernement en cette matière : on reporte la réforme de la fiscalité automobile, on encourage l'énergie grise via l'octroi de certificats verts à l'incinérateur et on attend toujours la mise en place de la zone de basses émissions : juste des promesses. Il n'y a pas de politique cohérente dans cette Région.

Le problème n'est pas juridique mais politique. Il ne s'agit pas de commenter l'avis du Conseil d'État en longueur mais de constater que la majorité bruxelloise revient sur un engagement environnemental. Peu importe pour les Bruxellois que ce revirement soit correct au niveau juridique, ce qui lui importe est qu'il s'agit d'un recul environnemental.

Mevrouw Annemie Maes zegt dat de huidige versie van het BWLKE de aankoop van dieselbussen verbiedt, een duidelijke keuze voor de groenen. Zij stelt zich vragen over de wettelijkheid van deze wijziging. In het Europees milieurecht staat het principe van de standstill centraal.

De hybride dieselbussen zullen tot 80% op diesel rijden wegens de stedelijke configuratie van de trajecten. Dat is een stap achteruit voor de gezondheid van de Brusselaars, terwijl een stad als Londen 100% investeert in elektrische bussen. Het is dus wel mogelijk.

Dankzij de oppositie werd de Raad van State om advies gevraagd. Helaas spreekt men zich in dat advies niet uit over het principe van de standstill. Deze tekst dreigt bij het Grondwettelijk Hof te worden aangevallen door burgers en organisaties.

De regering is te laf geweest om een ontwerp van ordonnantie in te dienen en een intelligente bespreking te voeren. We hadden hoorzittingen kunnen organiseren en ons buigen over studies om te weten te komen waarom deze of de keuze werd gemaakt. Het was eerst en vooral de bedoeling om het advies van de Raad van State te counteren. Nochtans stelt de Raad van State dat de data in het voorstel van ordonnantie een onaanvaardbare retroactiviteit betekenen. De amendementen van de meerderheid zijn absurd aangezien de MIVB al bussen heeft besteld, in strijd met de wetgeving.

De heer Emin Özkara zegt dat, ofschoon het BWLKE terecht de nadruk legt op het versneld terugdringen van de conventionele dieselmotoren, die nefast zijn voor de luchtkwaliteit, de verwezenlijking van een thans zo cruciale openbare dienstverlening als de uitbouw van beter openbaar vervoer toch noopt tot enig pragmatisme.

De tekst die vandaag ter stemming wordt voorgelegd herhaalt die ambitie en biedt de MIVB de mogelijkheid haar aanbod uit te breiden door de ontplooiing van een nieuw busplan dat ertoe strekt om zowel de frequenties te verhogen als het bedieningsnet fijnmaziger te maken.

Sommige knorpotten zullen betreuren dat we niet in een ideale wereld leven, zonder fossiele brandstoffen. Wij herinneren er evenwel aan dat de doelstelling er ook in bestaat om op heel korte termijn meer dan 100 heel vervuilende EURO2-bussen uit dienst te nemen.

De volksvertegenwoordiger is verbaasd over de uitlatingen van de MR-fractie terwijl de jongste door de federale overheid uitgedokterde hervorming van de regeling betreffende de bedrijfsvoertuigen de dieselproblematiek volledig uit het oog lijkt te verliezen.

De volksgezondheid moet centraal staan in het stedelijk milieubeleid.

Het pragmatisme van de vandaag aangenomen maatregel doet niets af aan de ambities van de meerderheid wat de doelstellingen inzake luchtkwaliteit betreft.

De getroffen en geplande maatregelen, zoals de afbakening

Mme Annemie Maes indique que la version actuelle du COBRACE interdit l'achat de bus diesel, choix clair pour les écologistes. Elle se pose la question de la légalité de cette modification. En droit européen de l'environnement, le principe de standstill est central.

Les bus hybrides diesel utiliseront le moteur diesel jusqu'à 80% en raison de la configuration urbaine des trajets. C'est un recul pour la santé des Bruxellois, alors qu'une ville comme Londres investit à 100 % dans des bus électriques. C'est donc possible.

Grâce à l'opposition, un avis du Conseil d'État a pu être demandé. Malheureusement, cet avis ne s'exprime pas sur le principe du standstill. Ce texte risque d'être attaqué par des citoyens ou des organisations devant la Cour constitutionnelle.

Le gouvernement a été trop lâche pour introduire un projet d'ordonnance et avoir une discussion raisonnable. Nous aurions pu organiser des auditions et nous pencher sur les études pour savoir pourquoi un tel choix a été effectué et non un autre. La première intention était surtout de contourner l'avis du Conseil d'État, qui affirme pourtant que les dates reprises dans la proposition d'ordonnance entraînent une rétroactivité inacceptable. Les amendements de la majorité sont absurdes puisque la STIB a déjà effectué une commande de bus en infraction avec la législation.

Pour M. Emin Özkara, si le COBRACE avait à raison pointé du doigt la nécessité d'impulser un abandon des motorisations diesel conventionnelles particulièrement néfastes pour la qualité de l'air, force est de constater que la réalisation d'une mission de service publique aussi cruciale de nos jours que le développement d'une offre de transport en commun renforcée appelle à un certain pragmatisme.

Le texte soumis au vote aujourd'hui réitère cette ambition tout en permettant à la STIB de renforcer son offre de transport par le déploiement d'un nouveau plan bus qui a tant pour objectif de renforcer les fréquences que d'étendre un nouveau maillage de dessertes inédites.

Certains grincheux regretteront encore de ne pas vivre dans un monde parfait affranchi de toute énergie fossile. Rappelons néanmoins que l'objectif à très court terme est d'aussi permettre le déclassement de plus d'une centaine de bus EURO2 très polluants.

Le député s'étonne des commentaires du groupe MR alors que la récente réforme du régime des voitures de société annoncée par le fédéral semble totalement passer à côté de la problématique du diesel.

Les questions de santé publique se doivent d'être au cœur des politiques environnementales en milieu urbain.

Le pragmatisme de la mesure adoptée aujourd'hui n'est aucunement un fléchissement des ambitions de la majorité sur ses objectifs en matière de qualité de l'air.

Les mesures engagées et celles à venir comme l'instauration

van een gewestelijke lage-emissiezone of de benadeling van alle dieselloertuigen in het kader van de hervorming van de autobelasting tonen aan en gaan veel verder dan hetgeen er tot op heden is gedaan op het vlak van luchtkwaliteit.

De heer Pierre Kompany zegt dat het advies van de Raad van State moet dienen als leidraad. Het principe van de standstill wordt daarin niet in vraag gesteld. Zonder wijziging van het BWLKE, kan het busplan niet worden uitgevoerd, terwijl het ons net moet uitbreiden. Tegen 2030 zal alles volledig elektrisch zijn. Dat is voldoende uitgelegd.

De heer Arnaud Pinxteren zegt dat het stilzwijgen van de Raad van State over de standstill de meerderheid en de oppositie verzwakt, aangezien die knoop niet wordt doorgeslagen. Voorts zit men fout als men zegt dat de Raad van State zich niet heeft uitgesproken over het principe van de standstill omdat er op dat vlak geen probleem is. De Raad van State heeft gezegd dat zijn advies beperkt is tot de vorm. Het zou verkeerd zijn te geloven dat de burgers de maatregel niet zouden kunnen aanvallen voor de rechtbank op grond van dat argument.

IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 4.

Artikel 2

Mevrouw Hannelore Goeman dient amendement nr. 1 in en verantwoordt het. Ze verwijst naar hetgeen is gezegd tijdens de algemene bespreking.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 4.

Artikel 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 4.

Artikel 3

Mevrouw Hannelore Goeman dient amendement nr. 2 in en verantwoordt het. Ze verwijst naar hetgeen is gezegd tijdens de algemene bespreking.

Stemmingen

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 4.

Artikel 3, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 4.

d'une zone de basses émissions régionale ou le principe de discrimination de tous les véhicules diesel dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile à venir sont là pour le démontrer et vont plus loin que tout ce qui avait été entrepris jusqu'ici en faveur de la qualité de l'air.

M. Pierre Kompany estime que l'avis du Conseil d'État doit nous servir de guide. Le principe de standstill n'y est pas remis en cause. Sans modification du COBRACE, le plan bus ne pourra être mis en œuvre, alors qu'il faut renforcer notre réseau. L'électrique sera là en 2030 : cela a été suffisamment expliqué.

Selon M. Arnaud Pinxteren, l'absence de position du Conseil d'État sur le standstill fragilise la majorité et l'opposition, puisque cet écueil n'est pas tranché. En outre, il est erroné de prétendre que si le Conseil d'État ne s'est pas prononcé sur le principe de standstill, c'est qu'il n'y a pas de problème à ce niveau-là. Le Conseil d'État a précisé que son avis était limité à la forme. Il serait faux de croire que des citoyens ne pourraient attaquer la mesure devant les tribunaux sur la base de cet argument.

IV. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté par 8 voix contre 4.

Article 2

Mme Hannelore Goeman présente et justifie son amendement n°1 en renvoyant à ce qu'elle en a dit dans le cadre de la discussion générale.

Votes

L'amendement n°1 est adopté par 8 voix contre 4.

L'article 2, tel qu'amendé, est adopté par 8 voix contre 4.

Article 3

Mme Hannelore Goeman présente et justifie son amendement n°2 en renvoyant à ce qu'elle en a dit dans le cadre de la discussion générale.

Votes

L'amendement n°2 est adopté par 8 voix contre 4.

L'article 3, tel qu'amendé, est adopté par 8 voix contre 4.

V. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie

Het voorstel van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen met 8 stemmen tegen 4.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteurs,

Simone SUSSKIND
Anne-Charlotte d'URSEL
Annemie MAES

De Voorzitter,

Viviane TEITELBAUM

V. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance

L'ensemble de la proposition d'ordonnance, tel qu'amendée, est adoptée par 8 voix contre 4.

- *Confiance est faite aux rapporteuses pour la rédaction du rapport.*

Les Rapporteuses,

Simone SUSSKIND
Anne-Charlotte d'URSEL
Annemie MAES

La Présidente,

Viviane TEITELBAUM

VI. Tekst aangenomen door de commissie

Artikel 1

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

Artikel 2

§ 1. – In artikel 2.4.6 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, wordt het derde lid vervangen als volgt:

« Alle voertuigen bedoeld in het eerste lid en die vanaf 1 januari 2017 in dienst worden gesteld, zullen uitgerust zijn met minstens een elektrische motor die direct en substantieel bijdraagt tot de aandrijving van het voertuig. ».

§ 2. – Artikel 2.4.6 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met een lid, luidend:

« De motoren van de voertuigen bedoeld in het eerste lid die in dienst worden gesteld vanaf 1 januari 2030 zullen geen lokale en rechtstreekse uitstoot meer mogen produceren die vervuilend is of broeikasgas of fijn stof bevat, tenzij die uitstoot verwaarloosbaar is. ».

Artikel 3

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2017.

VI. Texte adopté par la commission

Article 1^{er}

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

Article 2

§ 1^{er}. – Dans l'article 2.4.6 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit :

« Tous les véhicules visés à l'alinéa 1^{er} et mis en service à partir du 1^{er} janvier 2017, seront équipés d'au moins un moteur électrique, qui participe de manière directe et substantielle à la propulsion du véhicule. ».

§ 2. – L'article 2.4.6 de la même ordonnance est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Les moteurs des véhicules visés à l'alinéa 1^{er} mis en service à partir du 1^{er} janvier 2030 ne pourront plus produire des émissions, locales et directes, de polluants ou contenant des gaz à effet de serre ou des particules fines, sauf si ces émissions sont négligeables. ».

Article 3

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

VII. Bijlage

Amendementen

Nr. 1 (van mevrouw Hannelore GOEMAN, de heren Pierre KOMPANY, Emin ÖZKARA, Emmanuel DE BOCK, Paul DELVA, mevrouw Els AMPE)

Artikel 2

Het getal « 2015 » te vervangen door het getal « 2017 ».

VERANTWOORDING

In het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State 59.848/2/V van 31 augustus 2016 over een voorstel van ordonnantie van Brusselse Hoofdstedelijke Parlement ‘tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing’ stelt de Raad dat “de keuze van de datum van 1 januari 2015 leidt tot een onaanvaardbare terugwerking. In casu dient daarentegen een datum te worden vastgesteld die rekening houdt met de duur van de procedures voor aankoop of terbeschikkingstelling van de betreffende voertuigen, die voorafgaan aan de ingebruikneming ervan.”.

Er kan evenwel worden gesteld dat de gepercipieerde terugwerking zeer relatief is, gezien artikel 2.4.6, derde lid, van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing nooit in werking was getreden. Desalniettemin wordt er voorzichtigshalve voor gekozen een datum te bepalen die overeenkomstig de opmerking van de Raad in de toekomst gelegen is. Wat betreft het advies van de Raad een datum vast te stellen die “rekening houdt met de procedures tot aankoop” kan worden gesteld dat de enige operator, waarop dit artikel van toepassing is, zijnde de MIVB, reeds lange tijd van deze wijziging op de hoogte is en over het voorstel van ordonnantie werd geconsulteerd.

Nr. 2 (van mevrouw Hannelore GOEMAN, de heren Pierre KOMPANY, Emin ÖZKARA, Emmanuel DE BOCK, Paul DELVA)

Artikel 3

Artikel 3 te vervangen door een bepaling luidend als volgt:

“Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2017”.

VERANTWOORDING

In het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State 59.848/2/V van 31 augustus 2016 over een voorstel van ordonnantie van Brusselse Hoofdstedelijke Parlement ‘tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en

VII. Annexe

Amendements

N° 1 (de Mme Hannelore GOEMAN, MM. Pierre KOMPANY, Emin ÖZKARA, Emmanuel DE BOCK, Paul DELVA, Mme Els AMPE)

Article 2

Remplacer le nombre « 2015 » par le nombre « 2017 ».

JUSTIFICATION

Dans l'avis de la section Législation du Conseil d'État 59.848/2/V du 31 août 2016 à propos d'une proposition d'ordonnance du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale « modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie », le Conseil affirme que « le choix de la date du 1^{er} janvier 2015 entraîne un effet rétroactif inacceptable. En l'espèce, il convient en revanche de fixer une date qui tienne compte de la durée des procédures pour l'acquisition et la mise à disposition des véhicules en question, qui précèdent leur mise en service. ».

On peut toutefois affirmer que l'effet rétroactif perçu est très relatif, vu que l'article 2.4.6, troisième alinéa, du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, n'est jamais entré en vigueur. Néanmoins, par prudence, il a été choisi de définir une date future conformément à la remarque du Conseil. En ce qui concerne l'avis du Conseil de fixer une date qui « tienne compte des procédures d'acquisition », on peut dire que l'unique opérateur, sur lequel cet article est d'application, à savoir la STIB, est déjà informé depuis longtemps de cette modification et a été consulté à propos de la proposition d'ordonnance.

N° 2 (de Mme Hannelore GOEMAN, MM. Pierre KOMPANY, Emin ÖZKARA, Emmanuel DE BOCK, Paul DELVA)

Article 3

Remplacer l'article 3 par la disposition suivante :

« La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017. »

JUSTIFICATION

Dans l'avis de la section Législation du Conseil d'État 59.848/2/V du 31 août 2016 à propos d'une proposition d'ordonnance du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale « modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de

Energiebeheersing' stelt de Raad: "Wat artikel 3 betreft, moet de inwerkingtreding van de bij artikel 2 ontworpen bepalingen worden vastgesteld door middel van een autonome bepaling, en niet van een bepaling tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013. Die inwerkingtredingen dienen dus respectievelijk betrekking te hebben op de paragrafen 1 en 2 van artikel 2". Dit advies wordt gevolgd. De inwerkingtreding wordt vastgesteld door een autonome bepaling in het voorstel van ordonnantie.

l'Énergie », le Conseil affirme : « En ce qui concerne l'article 3, l'entrée en vigueur des dispositions développées à l'article 2 doit être fixée à l'aide d'une disposition autonome, et non d'une disposition de modification de l'ordonnance du 2 mai 2013. Ces entrées en vigueur doivent donc respectivement avoir trait aux paragraphes 1 et 2 de l'article 2. » Cet avis est suivi. L'entrée en vigueur est fixée à l'aide d'une disposition autonome dans la proposition d'ordonnance.