



GEWONE ZITTING 2018-2019

18 DECEMBER 2018

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot het verbieden van dieselvoertuigen in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2025**

VERSLAG

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

door de heren Michaël VOSSAERT (F) en
David WEYTSMAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Hasan Koyuncu, Emin Özkara, mevr. Simone Susskind, mevr. Viviane Teitelbaum, de heren David Weytsman, Eric Bott, Michaël Vossaert, Ahmed El Khannouss, Jef Van Damme, mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervangers: mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Céline Delforge, mevr. Hannelore Goeman.

Andere leden: de heer Paul Delva, mevr. Liesbet Dhaene, mevr. Magali Plovie.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-564/1 – 2016/2017: Voorstel van resolutie

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

18 DÉCEMBRE 2018

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à interdire les véhicules diesel en
Région bruxelloise à l'horizon 2025**

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 MM. Michaël VOSSAERT (F) et
David WEYTSMAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Hasan Koyuncu, Emin Özkara, Mmes Simone Susskind, Viviane Teitelbaum, MM. David Weytsman, Eric Bott, Michaël Vossaert, Ahmed El Khannouss, Jef Van Damme, Mme Annemie Maes.

Membres suppléants : Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Céline Delforge, Hannelore Goeman.

Autres membres : M. Paul Delva, Mmes Liesbet Dhaene, Magali Plovie.

Voir :

Document du Parlement :

A-564/1 – 2016/2017 : Proposition de résolution

I. Inleidende uiteenzetting van mevr. Céline Delforge en Annemie Maes, mede-indieners van het voorstel van resolutie

Voor de inleidende uiteenzetting neemt de commissie akte van het feit dat mevrouw Céline Delforge de heer Arnaud Pinxteren vervangt als indiener van de tekst.

Mevrouw Céline Delforge herinnert eraan dat deze tekst 18 maanden geleden werd ingediend en dat de kennis over de problematiek intussen toegenomen is. Dit voorstel pakt twee problemen aan die absoluut hoogdringend zijn, te weten het probleem inzake het klimaat – iedereen weet dat het gaat over het overleven van de mensheid binnen een of twee generaties – en tevens het probleem inzake de gezondheid, in de hoofdstad van een land dat de laatste decennia diesel heeft aangemoedigd. De vervuiling door diesel in België is zichtbaar vanuit de hemel en mensen betalen daarvoor concreet met hun gezondheid.

In de politiek kunnen wij verplichtingen op middellange termijn of resultaatverplichtingen bepalen. Gelet op de hoogdringendheid, zijn wij verplicht van een verplichting op middellange termijn over te stappen naar een resultaatverplichting.

De huidige schade vloeit voort uit door de autoconstructeurs aangewende fraude en leugens. Zij hebben de aangenomen normen in de wind geslagen. Als wij tot een resultaat willen komen, moeten we absoluut beslissen komaf te maken met diesel.

Dit voorstel van resolutie beoogt de regering aan te moedigen, die zich beperkt heeft tot het aankondigen van het verbodsprincipe inzake het einde van de dieselvoertuigen tegen 2030. Dat werd de dag nadien al getemperd door de Minister-President en de minister voor de Economie, met name door het voorbeeld van de hybride MIVB-bussen.

Het in april 2019 geplande colloquium komt dicht bij de verkiezingen, waardoor een beslissing dreigt uitgesteld te worden. Intussen gaat tijd verloren. Daarom komt zij met dit voorstel van resolutie, want we mogen de armen niet langer laten hangen.

Mevrouw Annemie Maes benadrukt dat deze tekst dringend is. Moet nog herinnerd worden aan de inhoud van het laatste de verslag van het IPCC, dat stelde dat komaf moet gemaakt worden met fossiele energie om de maximale stijging van 1,5°C niet te overschrijden? Een onderzoek van Greenpeace en het Nationaal onderzoekscentrum van de Duitse federale overheid komt tot de conclusie dat indien de Europese Unie haar klimaatverbintenissen wenst na te leven in 2028 geen diesel, benzine of de conventionele hybride voertuigen meer verkocht mogen worden. Om de verbintenissen van het akkoord van Parijs na te komen moeten wij bovendien binnen vijf jaar stoppen met de productie van voertuigen met een thermische motor, wetend dat de verkochte voertuigen nog enkele jaren in het verkeer blijven.

I. Exposé introductif de Mmes Céline Delforge et Annemie Maes, coauteures de la proposition de résolution

En prélude à l'exposé introductif, il est acté par la commission que Mme Céline Delforge remplace M. Arnaud Pinxteren comme auteure du texte.

Mme Céline Delforge rappelle que ce texte fut déposé il y a 18 mois et qu'entretemps, le niveau de connaissance de la problématique s'est accru. Cette proposition s'attaque à deux problèmes qui relèvent de l'urgence absolue, à savoir l'urgence climatique pour laquelle chacun sait désormais qu'il en va de la survie de l'humanité d'ici une ou deux générations. Il y a également une urgence sanitaire, dans la capitale d'un pays qui a encouragé le diesel ces dernières décennies. La pollution au diesel en Belgique se voit depuis le ciel. Concrètement, des personnes payent de leur santé cet état.

En politique, nous pouvons fixer des obligations de moyen ou des obligations de résultat. Vu l'urgence, nous sommes obligés de passer d'une obligation de moyen à une obligation de résultat.

Les dégâts actuels sont liés à la triche et au mensonge auxquels ont recouru les constructeurs automobiles. Ils se sont assis sur les normes adoptées. Si nous voulons parvenir à un résultat, il nous faut absolument décider que le diesel est terminé.

Le gouvernement, que la présente proposition de résolution vise à encourager, s'est limité à une annonce de principe de l'interdiction de la fin des véhicules diesel d'ici 2030. Le lendemain de cette annonce, le Ministre-président et le ministre de l'économie tempéraient déjà, reprenant notamment comme exemple les bus hybrides diesel de la STIB.

Le colloque prévu pour avril 2019 est proche des élections, d'où le risque de report d'une décision. En attendant, on perd du temps. Voilà pourquoi elle vient avec cette proposition de résolution. Il ne faut plus rester les bras ballants.

Mme Annemie Maes souligne l'urgence de ce texte. Faut-il rappeler le contenu du dernier rapport du GIEC, qui nous indique qu'il faut en finir avec les énergies fossiles pour ne pas dépasser une hausse maximale d'1,5°C de la température ? Une étude de Greenpeace et du centre national de recherche de l'autorité fédérale allemande en arrive à la conclusion que si l'Union Européenne souhaite respecter ses engagements climatiques, il ne faudrait plus vendre de voiture diesel, à essence ou conventionnelle hybride en 2028. En outre, pour respecter les engagements de l'accord de Paris, nous devrions d'ici cinq ans arrêter la production des voitures avec un moteur thermique, sachant que les voitures vendues demeureraient encore quelques années dans la circulation.

De recente informatie waarover wij beschikken sedert de publicatie van dit voorstel van resolutie bevestigt de inhoud ervan nog meer.

Een ander aspect is de luchtkwaliteit. De Europese Commissie heeft België in gebreke gesteld wegens schending van de opgelegde grenzen inzake stikstofdioxide, en wijst Brussel trouwens met de vinger.

Verscheidene Europese steden hebben de boodschap begrepen. Parijs zal geen dieselveertuigen meer hebben in 2025 en geen benzinevoertuigen meer in 2030. De volksvertegenwoordigster verwijst vervolgens naar de in de consideransen van het voorstel van resolutie vermelde landen en citeert vervolgens het verzoekend gedeelte ervan. Het eerste streepje van het verzoekend gedeelte moedigt de regering aan op de weg die werd ingezet door de aankondiging inzake het verbod op diesel tegen 2025, dat nog niet formeel werd opgelegd. Het gaat erom ophelderingen te krijgen over wat het Gewest ter zake zal doen.

Het tweede streepje voorziet in sociale en fiscale begeleiding om die doelstelling te bereiken.

Het derde streepje tot slot betreft het feit dat de invoering van de lage emissiezone aan het geplande tempo mogelijk maakt de beoogde doelstellingen te bereiken.

Deze tekst staat open voor amendementen of eventuele verbeteringen. Zij zou niet begrijpen dat deze tekst verworpen wordt, gelet op de recentste ter zake bekende informatie.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Simone Susskind is het eens met de nood aan het goedkeuren van maatregelen om de concentratie stikstofdioxide in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te doen dalen. De twee voornaamste hefboomen daarvoor zijn actie inzake de verbrandingsmotoren van voertuigen en inzake verwarming op stookolie. Inzake het eerste aspect is ondanks de invoering van de lage emissiezone geen enkel totaal verbod bepaald, want in de realiteit zijn er nog onvoldoende alternatieven of zijn die op economisch vlak niet realistisch voor de Brusselse gezinnen.

Wij kunnen ons wel inbeelden dat de lichte voertuigen op diesel op middellange termijn verdwijnen, gelet op de laatste ingevoerde maatregelen, maar dat lijkt ingewikkelder voor de nutsvoertuigen. Geen enkele andere alternatieve brandstof, behalve CNG, is rendabel voor een gezin dat minder dan 30.000-50.000 km/jaar rijdt.

Het gebruik van waterstof is evenzeer een illusie, gelet op de zeer energieverblindende en logistiek gezien zeer belastende productie ervan, en ook synthesesmethaan is niet haalbaar voor een klassiek gezin.

De tekst heeft zeker een legitieme bekommernis, maar het is ontgoochelend dat ze geenszins rekening houdt met de economische, sociale of technologische perspectieven, waardoor ze geen vooruitgang mogelijk maakt. Dergelijke vergissing mag niet gemaakt worden. Men moet vooruitkijken en bij de politieke besluitvorming de

Les récentes informations dont nous disposons depuis la publication de cette proposition de résolution en confirment encore plus le contenu.

Un autre aspect est la qualité de l'air. La Belgique est mise en demeure par la Commission européenne pour violation des limites imposées en matière de dioxyde d'azote. Bruxelles est d'ailleurs pointée du doigt.

Différentes villes d'Europe ont compris le message. Paris n'aura plus de voitures diesel en 2025 et de voitures à essence en 2030. La députée se réfère ensuite aux pays cités dans les considérants de la proposition de résolution. Elle en cite ensuite le dispositif. Le premier tiret du dispositif encourage le gouvernement dans la voie qu'il a amorcé dans une annonce, en interdisant le diesel d'ici 2025, ce qu'il n'a pas encore fait de manière formelle. Il s'agit d'avoir des éclaircissements sur ce que la Région fera à ce propos.

Le deuxième tiret prévoit un accompagnement social et fiscal pour atteindre cet objectif.

Enfin, le troisième tiret est lié au fait que la mise en place de la zone de basses émission, au rythme prévu, ne permettra pas l'atteinte des objectifs visés.

Ce texte est ouvert à des amendements ou à d'éventuelles améliorations. Elle ne comprendrait pas que ce texte soit rejeté vu les dernières informations connues en la matière.

II. Discussion générale

Mme Simone Susskind approuve la nécessité d'adopter des mesures pour faire baisser la concentration du dioxyde d'azote en Région de Bruxelles-Capitale. Les deux principaux leviers sont d'agir sur les moteurs des véhicules à combustion et sur le chauffage au mazout. Concernant le premier aspect, malgré la mise en place de la zone de basses émissions, aucune interdiction totale n'est encore prévue car en réalité, les alternatives sont encore insuffisantes, ou ne sont pas économiquement réalistes pour les ménages bruxellois.

Autant, nous pouvons imaginer une disparition à moyen terme des véhicules légers diesel, vu les dernières mesures mises en place, autant cette perspective paraît plus compliquée pour les véhicules utilitaires. Aucun autre carburant alternatif, à l'exception du CNG, n'est rentable pour un ménage roulant moins de 30.000-50.000 km/an.

Le cas de l'hydrogène relève également du mirage, vu sa production très énergivore et les contraintes logistiques énormes qu'il implique. On peut également citer le méthane de synthèse qui est inatteignable pour un ménage classique.

Si la préoccupation du texte est légitime, il est décevant en ce qu'il ne tienne aucunement compte des perspectives économiques, sociales ou technologiques et qu'il ne permette pas, dès lors, d'aller de l'avant. C'est le genre d'erreur qu'il ne faut pas commettre. Il faut se montrer prospectif et intégrer à la prise de décision politique les

uitdagingen inzake de volksgezondheid, maar ook een systematische “well to wheel” evaluatie van elke technologie, anders zouden de valse goede ideeën op het klimaat gaan wegen.

In dit kader is een multifactoriële benadering nodig om niet in de bezwerende of bestraffende ecologie te vervallen.

Inzake de lage-emissiezone gelden al een aantal sterk bindende streefdata. Om verder of sneller te gaan zijn onderzoeken nodig die verdergaan dan degene waarover wij thans beschikken.

Het zou beter zijn te werken aan het aankoopverbod op grond van de Euronorm en niet aan het verbod op het bezit, dat zou neerkomen op de verkoop van soms recente voertuigen over zes jaar.

Leefmilieu Brussel houdt een eerste raadpleging over de hypothetische ontwikkelingen die voortvloeien uit het afstappen van de traditionele fossiele brandstoffen. Gelet op de toekomstige technologische ontwikkelingen, zal de situatie evolueren indien de politiek voluntaristische emissienormen oplegt, zowel inzake de emissies als inzake het globaal energie- of brandstofverbruik van het voertuig. Men mag niet beweren tien of vijftien jaar vooraf inzicht te hebben in de techniek, en zeggen de milieuprestaties van elke energie tegen die tijd te kennen.

Bovendien zal diesel vooral aan aantrekkingskracht verliezen via geloofwaardige alternatieven. Dat moet gebeuren op een verstandige wijze, naargelang het voertuig en het gebruik ervan.

De heer Ahmed El Khannouss ontdekte in dit voorstel van resolutie wat bestraffende ecologie is. De Brusselaars de fraude van sommige fabrikanten verwijten en hen in 2025 verplichten af te stappen van diesel heeft zeker gevolgen. De invoering van de lage-emissiezone leidt in sommige gezinnen al tot drama's op economisch en op organisatorisch vlak.

Niemand stelt nog in vraag hoe belangrijk het is iets te doen aan de luchtkwaliteit voor onze medeburgers. Wij staan voor een ramp. De transportsector is de eerste bron van vervuiling in Brussel, met 36% van de uitstoot van fijne stofdeeltjes, 46% van de uitstoot van black carbon en 70% van stikstofdioxide.

Toch verbetert de luchtkwaliteit in Brussel voor de meest vervuilende stoffen. Het is waar dat de vervuilende stoffen uit het transport problematisch blijven. Dat probleem moet dus dringend aangepakt worden. De regering heeft trouwens veel verwezenlijkt (lage emissiezone, herziening van het besluit inzake de vervuilingsspieken, invoering van bakens voor de uitstap van diesel en benzine, enz.).

In een stappenplan van de regering werd 2030 vooropgesteld als uiterste datum voor de uitstap uit diesel, maar dat sluit een snellere inwerkingtreding niet uit. Een

enjeux de santé publique mais également une évaluation systématique de chaque technologie du « puit à la roue », sans quoi les fausses bonnes idées pèseraient sur le climat.

Il faut dans ce cadre adopter une approche multifactorielle sans quoi nous resterons dans l'incantatoire ou dans l'écologie punitive.

La zone de basses émissions contient déjà une série de dates butoirs fortement contraignantes. Aller plus loin ou plus vite nécessiterait des études plus détaillées que celles dont nous disposons aujourd'hui.

Il vaudrait mieux agir sur l'interdiction d'acquisition en fonction de la norme Euro, et non sur l'interdiction de possession, ce qui reviendrait à se séparer dans six ans de véhicules parfois récents.

Bruxelles Environnement mène une première consultation sur les hypothétiques évolutions liées à une sortie des carburants fossiles traditionnels. Compte tenu des futures évolutions technologiques, la situation sera évolutive si le politique impose des normes d'émission volontaristes tant au niveau des émissions qu'au niveau du bilan global d'usage d'énergie ou de carburant du véhicule. Il ne faut pas prétendre au discernement technique dix ou quinze ans à l'avance, en prétendant connaître la performance environnementale de chaque énergie d'ici là.

En outre, c'est via des alternatives crédibles que le diesel perdra le plus son attrait. Cela doit se faire avec discernement selon le type de véhicule et l'usage qui en est fait.

M. Ahmed El Khannouss découvre dans cette proposition de résolution ce qu'est l'écologie punitive. Reprocher aux Bruxellois les tricheries de certains fabricants et leur imposer en 2025 une sortie du diesel n'est pas sans conséquences. La mise en place de la zone de basses émissions provoque déjà des drames dans certaines familles sur le plan économique et sur le plan de l'organisation.

Personne ne remet en cause l'enjeu important de la qualité de l'air pour nos concitoyens. Nous sommes face à un fléau. Le secteur du transport est la première source de pollution à Bruxelles et représente 36 % des émissions de particules fines, 46 % des émissions de black carbone et 70 % du dioxyde d'azote.

La qualité de l'air s'améliore néanmoins à Bruxelles, pour la majorité des polluants. Il est vrai que les polluants liés au transport demeurent problématiques. Il faut donc travailler urgemment à ce problème. De nombreuses réalisations ont d'ailleurs été entreprises par le gouvernement (zone de basses émissions, révision de l'arrêté pic de pollution, mise en place de balises pour la sortie du diesel et de l'essence, etc.).

La date de 2030 au plus tard pour une sortie du diesel a été reprise dans une feuille de route du gouvernement. Cela n'exclut pas une entrée en vigueur plus rapide. Il ne faut

datum kan echter niet zomaar vooropgesteld worden, wij moeten beslissen op grond van ernstige elementen om dergelijke uitstap op serene en intelligente wijze te organiseren.

Tevens moeten de betrokken sectoren geraadpleegd worden om het denkwerk te verfijnen, rekening te houden met de realiteit en een zo ruim mogelijke consensus te bereiken. Een dergelijke maatregel vergt een evaluatie van de sociaaleconomische weerslag. De gele hesjesbeweging heeft ons getoond dat het onmogelijk is een ecologische transitie te plannen ten koste van de minst goeiden. Wij mogen onze medeburgers geen politieke keuzes opleggen die neerkomen op kiezen tussen het einde van de maand en het einde van de wereld.

Tot besluit zegt de volksvertegenwoordiger dat raadplegingen gestart werden in december en dat men de regering haar werk moet laten afronden. Het is niet dankzij Ecolo dat wij ontdekken dat dringend iets moet gedaan worden aan de luchtkwaliteit. Dat onderwerp verdient meer dan verkiezingsgeketter.

Mevrouw Liesbet Dhaene merkt op dat iedereen het eens lijkt te zijn over de doelstelling, te weten de geleidelijke uitstap van diesel en op termijn, het einde van de motoren op fossiele brandstoffen. Zij is het eens met de vaststelling dat de zaken dringend zijn. Het is echter jammer dat de ecologen ze niet aangepakt hebben tijdens de vorige zittingsperiodes en dat moest gewacht worden op minister Céline Fremault voor de eerste verwezenlijkingen. Het is makkelijker resoluties in te dienen dan beleid te voeren.

Inzake het eigenlijke voorstel van resolutie blijft zij twijfelen aan een gewoon verbod op diesel. Volgens haar moet aandacht besteed worden aan de emissies, ongeacht de gebruikte technologie. Onderzoeken tonen duidelijk aan dat de nieuwe dieselmotoren schoner zijn dan vele benzinemotoren. Uiteraard moet men voorzichtig zijn, en heeft de dieselgate ons aangezet om niet naïef te zijn op dat vlak.

De volksvertegenwoordigster heeft ook vragen over de sociale aspecten van een dergelijke maatregel. Als u onlangs geheel te goeder trouw een dieselveertuig heeft gekocht, wordt u nu verplicht op zeer korte termijn te veranderen van voertuig, een situatie die problematisch zou zijn voor vele Brusselaars. De gemiddelde Brusselaar kan zich niet veroorloven een elektrische wagen te kopen. Om een dergelijke maatregel op te leggen is de instemming van de bevolking nodig, anders is dat een maat voor niets. Het volstaat te kijken naar de gele hesjesbeweging in Frankrijk om dat te beseffen. Zodoende gaat de instemming teloor voor maatregelen die echter nodig zijn.

De heer Michaël Vossaert wil liever niet meedoen aan het opbod. De door de regering aangekondigde uiterste datum van 2030 veronderstelt de goedkeuring van verscheidene maatregelen die zich niet beperken tot het gewestelijk niveau. Het belangrijkste is dat niet geraakt wordt aan de gezinnen die geen andere keuze hebben dan gebruik te maken van een voertuig, en financieel toegankelijke alternatieven moeten voorgesteld worden, zij het met een ander type voertuig dan

cependant pas décréter une date comme cela, juste en claquant du doigt. Il faut baser nos décisions sur des éléments sérieux pour organiser une telle sortie de façon sereine et intelligente.

Il faut également consulter les secteurs concernés afin d'affiner la réflexion, tenir compte de la réalité et obtenir le consensus le plus large possible. Une telle mesure nécessite d'en évaluer l'impact socio-économique. Le mouvement des gilets jaunes nous a prouvé qu'il est impossible de prévoir une transition écologique au détriment des plus démunis. Nous ne pouvons imposer à nos concitoyens des choix politiques revenant à choisir entre la fin du mois et la fin du monde.

Le député conclut en indiquant que des consultations ont été lancées en décembre. Il faut laisser le gouvernement terminer son travail. Ce n'est pas Ecolo qui nous a fait découvrir les urgences sur la qualité de l'air. Ce sujet mérite plus que de la gesticulation électorale.

Mme Liesbet Dhaene remarque que tout le monde semble d'accord sur l'objectif, à savoir la sortie progressive du diesel et à terme, la fin des moteurs qui fonctionnent avec des carburants fossiles. Elle est d'accord avec le constat de l'urgence. Il est néanmoins dommage que les écologistes aient laissé celle-ci les législatures précédentes et qu'il fallut attendre la ministre Céline Fremault pour les premières réalisations. Il est plus facile de déposer des résolutions que de mener une politique.

Concernant la proposition de résolution proprement dite, elle continue à douter d'une interdiction pure et simple du diesel. D'après elle, c'est aux émissions qu'il convient d'être attentif, peu importe la technologie utilisée. Des études démontrent bien que les nouveaux moteurs diesel sont plus propres que de nombreux moteurs à essence. Il faut évidemment être prudent, le dieselgate nous ayant incité à ne pas être naïf sur ces questions.

La députée a également des questions sur les aspects sociaux d'une telle mesure. Si vous avez acheté récemment en toute bonne foi un véhicule diesel, vous voilà obligé de changer de véhicule à très court terme, situation qui serait problématique pour de nombreux Bruxellois. Le Bruxellois moyen ne peut se permettre d'acheter un véhicule électrique. Pour imposer une telle mesure, vous devez obtenir l'assentiment de la population, à défaut de quoi, vous noyez l'enfant avec l'eau du bain. Il suffit de constater le mouvement des gilets jaunes en France pour s'en rendre compte. Agir ainsi a pour conséquence de supprimer l'adhésion à des mesures qui sont pourtant nécessaires.

M. Michaël Vossaert veut éviter de tomber dans la surenchère. L'échéance de 2030 annoncée par le gouvernement suppose l'adoption de plusieurs mesures qui ne se limitent pas qu'au niveau régional. Le plus important est de ne pas toucher les familles qui n'ont pas d'autre choix que celui d'utiliser un véhicule et il faut proposer des alternatives accessibles financièrement, que ce soit avec d'autres types de véhicules ou avec les transports en

wel met het openbaar vervoer.

Hij zou liever gewerkt hebben aan een gezamenlijke tekst, met meer precieze maatregelen, met name inzake de incentives. Men mag echter niet raken aan het werk van de regering, die de betrokken actoren en experts rond de tafel heeft bijeengebracht.

De heer Jef Van Damme herinnert eraan dat hij zeer gevoelig is voor deze problematiek. In tegenstelling tot de vorige regering heeft deze regering de verdienste een belangrijke stap te hebben gezet. Hij is ervan overtuigd dat de invoering van de lage-emissiezone sneller moet gaan. Volgens hem is 2030 voor de uitstap van diesel ook niet ambitieus genoeg en zou het goed zijn een vroegere datum te bepalen.

Hij steunt de filosofie van het voorstel van resolutie, maar heeft wel vragen. Mevrouw Annemie Maes heeft toegegeven dat deze tekst bijgewerkt zou moeten worden. Het ontbreekt ook aan concrete cijfers over de gevolgen van een dergelijke maatregel. Tevens hebben wij het over een termijn van zes jaar, terwijl thans nog dieselloertuigen gemaakt worden en de levensduur van een voertuig in Brussel ongeveer negen jaar bedraagt. Dat zou een drastische beslissing zijn. In Parijs worden precieze begeleidende maatregelen uitgewerkt. Hier wordt eveneens verwezen naar begeleidende maatregelen, zonder enige verduidelijking. Deze tekst zou herwerkt moeten worden. Dat zou een goede tussenoplossing zijn.

Volgens de heer Paul Delva benadrukken wij niet genoeg dat de lage-emissiezone in Brussel de grootste van Europa is. Hij is vragende partij voor een snellere uitvoering van de verschillende fases voor de lage emissiezone en van een geleidelijke afschaffing van de verbrandingsmotoren.

Niettemin vraagt hij zich af waarom de datum van 2025, zo dichtbij dus, wordt voorgesteld. Is het niet mogelijk zich te baseren op de geplande uitvoering voor de lage-emissiezone en te streven naar een meer doorgedreven vergroening van ons wagenpark?

Tevens moet tijd gelaten worden voor een mentaliteitsverandering, zodat dergelijke maatregel overwogen kan worden. Hij is ook voorstander van het opstellen van een nieuwe, met meer argumenten onderbouwde tekst, om te komen tot algemene steun binnen deze commissie en het parlement.

Mevrouw Anne Charlotte d'Ursel haalt een artikel aan uit 2012, waarin vermeld wordt dat de toenmalige minister voor het leefmilieu, mevrouw Evelyne Huytebroeck, het idee van een lage emissiezone liet varen omdat die zou kunnen leiden tot sociaaleconomische problemen. De vraag rijst of er geen twee Ecolo-partijen bestaan, een voor de regering en een andere voor de oppositie.

Inzake het vandaag onderzochte voorstel zijn wij het allemaal eens over de nood aan snelle actie. De dieseltechnologie verbannen tegen 2025 doet echter vele vragen rijzen. Wat met de technische en financiële haalbaarheid binnen zo korte termijnen? Het tweede deel van

commun.

Il aurait préféré travailler sur un texte commun, avec des mesures plus précises notamment au niveau des incitants. Il ne faut cependant pas empiéter sur le travail du gouvernement qui a réuni autour de la table les acteurs concernés et des experts.

M. Jef Van Damme rappelle être très sensible à cette problématique. Le mérite de cette législature, à l'inverse des précédentes, est d'avoir posé des étapes importantes. Il est convaincu qu'il faut accélérer la mise en place de la zone de basses émissions. 2030 pour la sortie du diesel n'est pas non plus assez ambitieux à ses yeux et une date plus avancée mériterait d'être arrêtée.

Il souscrit à philosophie de la proposition de résolution mais a néanmoins des interrogations. Mme Annemie Maes a concédé que ce texte devrait être actualisé. Cela manque également de chiffres concrets, sur les conséquences d'une telle mesure. Nous parlons également d'une échéance à six ans, alors qu'aujourd'hui, des véhicules diesel sont encore produits, et que la durée de vie d'un véhicule à Bruxelles est d'environ neuf ans. Ce serait une décision drastique. S'il se réfère à Paris, des mesures accompagnatrices précises y sont en cours d'élaboration. Ici, il est également fait références à des mesures accompagnatrices, sans aucune précision. Ce texte devrait être retravaillé. Ce serait une bonne solution intermédiaire.

M. Paul Delva estime que nous n'insistons pas assez sur le fait que la zone de basses émissions à Bruxelles est la plus grande d'Europe. Il est demandeur d'un déploiement plus rapide des différentes phases de la zone de basses émissions d'une suppression progressive des moteurs à combustion.

Il se demande cependant pourquoi la date de 2025, si proche donc, est proposée. N'est-il pas possible de se baser sur le déploiement prévu par la zone de basses émissions, et de tendre vers une verdurisation plus importante de notre parc automobile ?

Il faut également donner du temps au temps, pour un changement des mentalités, et rendre ainsi une telle mesure envisageable. Il est également partisan de la rédaction d'un nouveau texte, plus construit et mieux argumenté, afin de parvenir à un soutien généralisé au sein de cette commission et du parlement.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel cite un article de 2012 dans lequel il est indiqué que la ministre de l'environnement de l'époque, Mme Evelyne Huytebroeck, entérine l'idée d'une zone de basses émissions car celle-ci risquait de poser des problèmes socio-économiques. On se demande s'il n'existe pas un parti Écolo de gouvernement et un autre parti Écolo lorsqu'il est dans l'opposition.

Sur la proposition examinée aujourd'hui, nous sommes tous d'accord de la nécessité d'agir vite. Cependant, bannir la technologie diesel d'ici 2025 pose de nombreuses questions. Qu'en est-il de la faisabilité technique et financière dans des délais aussi courts ? La deuxième partie

de consideransen baseert zich op voorbeelden uit het buitenland die niet echt getuigen van meer ambitie. Zo worden landen als Nederland of Indië aangehaald, die van plan zijn de verkoop en niet het gebruik van dieselveertuigen te verbieden. In Noorwegen is het nationaal plan om de emissies door het vervoer te elimineren niet bindend. In Duitsland werd de wens geuit om af te stappen van de verbrandingsmotoren, maar blijft dat bij een wens. Vlaanderen wordt aangehaald als voorbeeld, maar daar wordt gewag gemaakt van de verkoop van een elektrisch voertuig op twee in 2030 en van het einde van de verbrandingsmotoren in 2050.

Zij staat versteld over de realisatie van deze tekst. Op ons grondgebied rijden dagelijks 2000 vrachtwagens rond met het oog op leveringen. Is het mogelijk onze stedelijke logistiek in zo weinig tijd aan te passen? In 2015 telde onze openbare wagenvloot 1171 bestelwagens en 677 vrachtwagens, naast de vloot bussen van de MIVB of van Sibelga. Moet een hele nog niet overgeschakelde vloot naar de schroothoop?

Vervolgens, welk objectief nut heeft het enkel diesel te verbannen? De emissies van de verbrandingsmotoren vormen de voornaamste bron van uitstoot in de stadsomgeving. Enkel diesel verbieden regelt de problematiek van de ultrafijne stofdeeltjes niet. De Verenigde Staten hebben een hoog sterftecijfer, ondanks een wagenpark zonder diesel, en met lagere grenswaarden dan bij ons. De benzinemotoren met directe injectie brengen minder stikstofdioxide voort, maar meer stofdeeltjes en koolwaterstoffen. Diesel brengt overigens minder koolstofdioxide voort. Hoe kan bepaald worden wat het meest vervuult? Hoe staat het met de komst van voertuigen die de Euro 6-d-norm naleven? Waarom zouden we een technologie verbannen die zich aanpast aan de steeds strengere milieunormen?

Het debat is wetenschappelijk en zeer technisch, met tal van onbekende factoren en verschillende vervuilers. Volgens de MR-fractie moeten hoorzittingen georganiseerd worden alvorens men zich uitsprekt over de tekst. Is het bovendien geen tijd om ons Gewest te voorzien van een strategie voor de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen? Die strategie zou een beroep doen op verschillende ministeriële bevoegdheden en de structurele participatie van de verschillende openbare en private actoren vergen.

Mevrouw Simone Susskind geeft aan het eens te zijn met de verschillende voorstellen om te werken aan een gezamenlijke tekst.

Mevrouw Céline Delforge stelt vast dat er helemaal geen akkoord is over de hoogte van de ambities. Door het starten van hoorzittingen dreigt er niets te gebeuren vóór de verkiezingen. Hoe durven sommigen het argument van armoede in te roepen? Hoe durft men gewag te maken van de eisen van de gele hesjes die in een landelijke omgeving wonen? Kent de heer Ahmed El Khannouss de Franse landelijke realiteit? In andere landen werden andere keuzes gemaakt dan die om de mensen afhankelijk te maken van auto's.

des considérants s'appuie sur des exemples de l'étranger qui ne témoignent pas réellement d'une ambition plus forte. Comme pays cités, on reprend les Pays-Bas ou l'Inde qui comptent interdire la vente, et non l'utilisation de véhicules diesel. En Norvège, le plan national visant à supprimer les émissions des transports n'est pas contraignant. En Allemagne, fut exprimé le souhait de supprimer les moteurs à combustion mais nous restons dans le souhait. La Flandre est citée en exemple mais on parle de 2030 pour la vente d'un véhicule électrique sur deux et de 2050 pour la fin des moteurs à combustion.

Elle est perplexe quant à la réalisation de ce texte. 2000 camions roulent chaque jour sur notre territoire pour effectuer des livraisons. Est-il possible d'adapter notre logistique urbaine en si peu de temps ? Notre flotte publique comptait en 2015 1.171 camionnettes et 677 camions. Il y a également la flotte des bus de la STIB ou celle de Sibelga. Faut-il mettre au rebus toute une flotte non encore convertie ?

Ensuite, quelle est la pertinence objective de ne bannir que le diesel ? Les émissions des moteurs à combustion sont la principale source d'émission en milieu urbain. L'interdiction unique des diesels ne règle pas la problématique des particules ultrafines. Les États-Unis ont un taux de mortalité considérable, malgré un parc automobile où le diesel est inexistant, et avec des valeurs limite plus basses que chez nous. Si les moteurs à essence à injection directe produisent moins de dioxyde d'azote, ils produisent plus de particules et d'hydrocarbures. Le diesel produit par ailleurs moins de dioxyde de carbone. Comment déterminer qui pollue le plus ? Qu'en est-il de l'arrivée sur le marché de véhicules diesel respectant la norme Euro 6-d ? Pourquoi bannir une technologie qui s'adapte aux normes environnementales de plus en plus strictes ?

Le débat est scientifique et très technique. Les inconnues sont nombreuses et les polluants émis sont différents. Avant de se prononcer sur le texte, le groupe MR est d'avis d'organiser des auditions. En outre, n'est-il pas temps de doter notre Région d'une stratégie de développement des carburants alternatifs ? Cette stratégie ferait appel à différentes compétences ministérielles et impliquerait une participation structurelle des multiples acteurs publics et privés.

Mme Simone Susskind indique se rallier aux différentes propositions évoquées de retravailler sur un texte commun.

Mme Céline Delforge constate un désaccord profond sur la portée des ambities. Se lancer dans des auditions ne risque de mener à rien d'ici les élections. Comment certains osent-ils invoquer l'argument de la précarité ? Comment ose-t-on invoquer les revendications des gilets jaunes qui vivent en milieu rural ? M. Ahmed El Khannouss connaît-il la réalité rurale française ? D'autres pays ont fait d'autres choix que celui de rendre les gens dépendants à la voiture.

De meest vervuilde wijken van Brussel zijn degene waar de armste mensen wonen. Het eerste gevolg van een dergelijke maatregel zou zijn dat de zwaksten beschermd worden. In dit Gewest beschikt 60% van de gezinnen niet over een auto en kan men een sociaaleconomische indeling maken van degenen die wel een auto hebben. Een of andere uitzondering kan altijd aangehaald worden, maar een norm wordt niet bepaald op grond van elk bijzonder geval.

Uit die redenering leidt ze af dat tegen 2025 er niet voor gezorgd zal worden dat de Brusselaars het kunnen stellen zonder een auto. Wat zullen we gedaan hebben voor het openbaar vervoer, voor de fietsers en de voetgangers tegen die tijd? Men verkiest te wachten op enkele miljarden om 5 km metro te bouwen, net om niet te raken aan de plaats van de auto boven de grond. Men spreekt van bestraffende ecologie, maar wat met de bestraffende vervuiling? Aan het ziekenhuis gekluisterd zijn, op de radio horen dat kinderen en ouderen binnen moeten blijven, dat is bestraffend. Dergelijke redenering is onbegrijpelijk.

Zij komt terug op de uitlatingen van mevrouw Simone Susskind inzake nieuwe normen. Het voorstel van resolutie preciseert echter dat de constructeurs die normen in de wind slaan. Hoe kan men niet overwegen de stad te veranderen tegen 2025? Beseffen de leden van dit parlement niet dat er andere mogelijkheden zijn om zich te verplaatsen in Brussel dan met een dieselauto? Men spreekt van andere landen, maar bij een analyse van de luchtvervuilingskaarten ziet men een enorme vervuilingwolk boven Brussel.

Men heeft het over maatregelen die genomen worden door de regering, maar het enige echte tot nog toe genomen initiatief is de organisatie van een colloquium in april 2019. Momenteel beperken wij ons tot slogans. Op een gegeven moment zijn doelstellingen nodig, niet enkel aankondigingen.

Mevrouw Annemie Maes stelt vast dat de meerderheid verdeeld is. Hier en daar hoort zij nuances, met name over de versnelde tenuitvoerlegging van de lage emissiezones. De hier voorgestelde tekst dient bijgewerkt te worden inzake de elementen die nog meer dan anderhalf jaar geleden benadrukken dat actie absoluut nodig is.

Het commissielid komt terug op de kern van de tekst en benadrukt dat het gaat over een resolutie en niet over een ordonnantie. Het gaat erom de regering een signaal te geven dat wij dringend actie moeten ondernemen. We hebben als parlementsleden nog geen enkele duidelijkheid gekregen over de wijze waarop de uitstap van diesel in Brussel gaat plaatsvinden. Bovendien wordt vermeld in het voorstel dat begeleidende sociale en fiscale maatregelen nodig zijn, zoals verscheidene leden hebben gezegd. Tot slot wordt gewag gemaakt van een snellere tenuitvoerlegging van de lage-emissiezone, en zij begrijpt dat andere leden dat wensen. Waarom steunen zij deze tekst dan niet?

De spreekster wenst vervolgens stil te staan bij het TINA-argument (there is no alternative), waarvan sommigen gewag maakten. Dat is een geheel verkeerd argument, aangezien er alternatieven bestaan. We bevinden ons niet in een landelijk

Les quartiers les plus pollués de Bruxelles sont ceux qui sont habités par les personnes les plus précarisées. Une telle mesure aurait pour premier effet de protéger les personnes les plus faibles. Dans cette Région, 60% des ménages ne disposent pas de voiture, et l'on peut jouer à la répartition socio-économique de ceux qui en disposent d'une. On peut toujours citer l'une ou l'autre exception, mais l'on ne définit pas une norme en retenant chaque cas particulier.

De ce raisonnement, elle déduit que d'ici 2025, on n'aura pas fait en sorte que les Bruxellois puissent vivre sans voiture. Qu'aurons-nous fait pour les transports publics, pour les cyclistes et pour les piétons d'ici-là? Non, on préfère attendre quelques milliards pour construire cinq km de métro, pour ne justement pas toucher à la place de la voiture en surface. On parle d'écologie punitive, mais qu'en est-il de la pollution punitive? Être coincé à l'hôpital, entendre à la radio que les enfants et les personnes âgées doivent rester enfermées chez elle, cela c'est punitif. Un raisonnement pareil est incompréhensible.

Elle reprend les propos de Mme Simone Susskind qui s'était référée à de nouvelles normes. La proposition de résolution précise cependant que ces normes sont bafouées par les constructeurs. Comment ne pas envisager un changement de ville d'ici 2025? Les membres de ce parlement ne se rendent-ils pas compte qu'il y a d'autres possibilités de se déplacer à Bruxelles qu'en voiture diesel? On parle des autres pays mais on constate un énorme nuage de pollution au-dessus de Bruxelles lorsqu'on analyse les cartes de pollution atmosphérique.

On parle des mesures prises par le gouvernement mais la seule vraie initiative prise jusqu'à présent est celle de l'organisation d'un colloque au mois d'avril 2019. Aujourd'hui, nous nous limitons à des slogans. À un moment donné, il faut se donner des objectifs et non se limiter à des annonces.

Mme Annemie Maes constate que la majorité est divisée. Elle entend ci et là des nuances, notamment sur l'accélération du déploiement de la zone de basses émissions. Le texte présenté ici mérite une mise à jour sur les éléments qui soulignent, encore plus qu'il y a un an et demi, la nécessité absolue d'agir.

Revenant à l'essence du texte, la commissaire insiste sur le fait qu'il s'agit d'une résolution et non d'une ordonnance. Il s'agit de donner un signal au gouvernement comme quoi nous devons urgemment agir. Nous n'avons encore reçu comme parlementaires aucune précision sur la manière dont il va être mis un terme au diesel à Bruxelles. Il est en outre indiqué dans la proposition qu'il faut des mesures d'accompagnement social et fiscal, à l'instar de ce qu'ont indiqué plusieurs membres. Enfin, et elle entend qu'il s'agit du souhait d'autres commissaires, on y mentionne un déploiement plus rapide de la zone de basses émissions. Dans ce cadre, pourquoi ne pas soutenir ce texte?

L'oratrice voudrait ensuite s'arrêter à l'argument TINA (there is no alternative) évoqué par certains. C'est un argument tout à fait faux, puisque les alternatives existent. Nous ne sommes pas dans un territoire rural en France, mais

gebied in Frankrijk, maar in een stedelijke context, met een van de beste openbaarvervoermaatschappijen in België, te weten de MIVB. Laat ons kijken naar de gebruikers van het openbaar vervoer, de fietsers of voetgangers: zij tonen ons elke dag dat alternatieven bestaan. De heer Ahmed El Khannouss verdedigt de gewone Brusselaars niet, maar degenen die een bedrijfswagen of een vervuilende dieselwagen bezitten, terwijl zij de gebruikers van het openbaar vervoer, de fietsers, de voetgangers en het merendeel van de mensen die geen auto bezitten en die slachtoffer zijn van de luchtvervuiling verdedigt. Daarvoor moet hij zich schamen.

Zouden uitzonderingen mogelijk zijn? Uiteraard, kijk maar naar degene die worden toegestaan op de autoloze zondag. Overgangsmaatregelen zijn eveneens mogelijk. Zij heeft geen enkel amendement ontvangen ter verbetering van de tekst. Waar blijven ze? Inzake het uitwerken van een nieuwe tekst, wil zij een greenwashing- of communicatiestrategie vermijden. Wij willen in plaats daarvan een duidelijk signaal geven aan de bevolking.

Inzake de beschuldigingen van de N-VA dat de ecologen niets gedaan zouden hebben tijdens de laatste zittingsperiode, verwijst zij naar de goedkeuring van het BWLKE.

De heer Ahmed El Khannouss heeft het gevoel dat bij dit voorstel van resolutie geen rekening wordt gehouden met al het werk van de regering. Nooit werden zoveel maatregelen genomen als tijdens deze zittingsperiode. Wij hebben een effectieve uitstap gepland in 2030, maar met economisch en sociaal overleg. Hij twijfelt aan het nut van dergelijk voorstel van resolutie. Hij hoort dat de indieners niet willen weten van de open deur die de leden van de meerderheid laten, het is aan hen om hun verantwoordelijkheid te nemen. Hij zal niet meedoen aan dit verkiezingsopbod.

Mevrouw Liesbet Dhaene vindt dat indien wij een stad zonder diesel willen tegen 2025 het proces ongetwijfeld gestart moest worden in 2004 en niet tijdens deze zittingsperiode. De ecologen hebben zich gekant tegen de oplaadpalen, tegen de lage-emissiezone, en heel weinig fietspaden werden tot stand gebracht toen zij aan de macht waren. Met de vinger wijzen naar de ethiek van de anderen is dus misplaatst.

Mevrouw Simone Susskind betreurt dat de indieners de tekst niet willen herschrijven.

Mevrouw Céline Delforge zegt dat ze tevreden is voor de heer Ahmed El Khannouss, voor wie het bestellen van hybride dieselbussen een maatregel is met het oog op de uitstap van diesel en voor wie een intentienota van de regering, die zal leiden tot een colloquium in april 2019, een maatregel is. Inzake het herschrijven van de tekst wijst zij erop dat zij geen enkel amendement heeft ontvangen en weigert zij een eerste klasbegrafenis door de aflopende termijnen.

dans un contexte urbain, avec une des meilleures sociétés de transport en commun à l'échelle de la Belgique, à savoir la STIB. Regardons les utilisateurs des transports en commun, les cyclistes ou les piétons : ils nous prouvent quotidiennement l'existence d'alternatives. M. Ahmed El Khannouss ne défend pas le Bruxellois ordinaire, mais celui qui possède une voiture de société ou un véhicule diesel polluant, alors qu'elle défend les usagers des transports publics, les cyclistes, les piétons et la majorité des personnes qui ne possèdent pas une voiture et qui sont les victimes de la pollution de l'air. Dans cette optique, honte à lui.

Des exceptions seraient-elles possibles ? Évidemment, il suffit de se référer à celles qui sont octroyés lors du dimanche sans voiture. Des mesures transitoires sont également possibles. Elle n'a reçu aucun amendement pour améliorer le texte. Où sont-ils ? Quant à l'élaboration d'un nouveau texte, elle veut éviter une stratégie de greenwashing ou de communication. Nous voulons à la place donner un signal clair à la population.

Quant aux accusations de la N-VA selon lesquelles les écologistes n'auraient rien fait lors de la dernière législature, elle rappelle l'adoption du COBRACE.

M. Ahmed El Khannouss a le sentiment, avec cette proposition de résolution, que l'on fait fi de tout le travail du gouvernement. Jamais autant de mesures n'ont été prises qu'au cours de cette législature. Nous avons une sortie effective prévue en 2030, mais avec une concertation économique et sociale. Il doute de la pertinence d'une telle proposition de résolution. Il entend que les déposantes refusent la porte ouverte laissée par les membres de la majorité, à elles d'assumer leur responsabilité. Il ne jouera pas ce jeu de surenchère électorale.

Mme Liesbet Dhaene estime que si nous voulions une ville libérée du diesel en 2025, sans doute fallait-il initier le processus en 2004 et non au cours de cette législature. Les écologistes se sont opposés aux bornes de rechargement, à la zone de basses émissions et très peu de pistes cyclables furent déployées lorsqu'ils étaient au pouvoir. Pointer son doigt sur l'éthique des autres dans ce cadre est déplacé.

Mme Simone Susskind regrette l'absence de volonté des auteurs de réécrire le texte.

Mme Céline Delforge se dit contente pour M. Ahmed El Khannouss selon lequel une commande de bus hybrides diesel est une mesure qui vise à sortir du diesel et pour lequel une note d'intention du gouvernement qui débouchera sur un colloque en avril 2019 est une mesure. Quant à la réécriture du texte, elle rappelle n'avoir reçu aucun amendement et elle refuse un enterrement de première classe lié aux échéances qui s'approchent.

III. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte

Consideransen

De consideransen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemming

De consideransen worden verworpen met 7 stemmen tegen 2 bij 4 onthoudingen.

Verzoekend gedeelte

Het verzoekend gedeelte lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Het verzoekend gedeelte wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

IV. Stemming over het voorstel van resolutie in zijn geheel

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 8 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

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

De Rapporteurs,

Michaël VOSSAERT
David WEYTSMAN

De Voorzitter,

Viviane TEITELBAUM

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Considérants

Les considérants n'appellent aucun commentaire.

Vote

Les considérants sont rejetés par 7 voix contre 2 et 4 abstentions.

Dispositif

Le dispositif n'appelle aucun commentaire.

Vote

Le dispositif est rejeté par 8 voix contre 2 et 3 abstentions.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 8 voix contre 2 et 3 abstentions.

– *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

Les Rapporteurs,

Michaël VOSSAERT,
David WEYTSMAN

La Présidente,

Viviane TEITELBAUM