



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

**Verenigde commissies voor de
Financiën en de Algemene Zaken,
de Infrastructuur en het Leefmilieu**

**VERGADERING VAN
MAANDAG 13 JULI 2015**

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

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

**Commissions réunies des Finances
et des Affaires générales, de
l'Infrastructure et de
l'Environnement**

**RÉUNION DU
LUNDI 13 JUILLET 2015**

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD

INTERPELLATIES	4
Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	4
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
betreffende "de dagvaarding van België door de Europese Commissie voor het Europees Hof van Justitie wegens de overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes,	4
betreffende "de nakende veroordeling van België wegens de slechte luchtkwaliteit".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Simone Susskind,	4
betreffende "de dagvaarding van België voor het Europees Hof van Justitie wegens de slechte luchtkwaliteit".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	11
De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA)	
Mevrouw Mathilde El Bakri (PTB*PVDA-GO!)	
De heer Jef Van Damme (sp.a)	
Mevrouw Annemie Maes (Groen)	
De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
De heer Hervé Doyen (cdH)	
De heer Emmanuel De Bock (FDF)	
Mevrouw Céline Fremault, minister	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mevrouw Annemie Maes (Groen)	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	4
Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	4
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
concernant "la poursuite de la Belgique par la Commission européenne devant la Cour de Justice de l'Union européenne pour dépassement des valeurs limites de particules fines".	
Interpellation jointe de Mme Annemie Maes,	4
concernant "la condamnation imminente de la Belgique pour sa mauvaise qualité de l'air".	
Interpellation jointe de Mme Simone Susskind,	4
concernant "la citation de la Belgique devant la Cour de Justice de l'Union européenne en raison de la mauvaise qualité de l'air".	
Discussion conjointe – Orateurs :	11
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
Mme Liesbet Dhaene (N-VA)	
Mme Mathilde El Bakri (PTB*PVDA-GO!)	
M. Jef Van Damme (sp.a)	
Mme Annemie Maes (Groen)	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Hervé Doyen (cdH)	
M. Emmanuel De Bock (FDF)	
Mme Céline Fremault, ministre	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mme Annemie Maes (Groen)	

*Voorzitterschap: de heer Charles Picqué, voorzitter,
de heer Boris Dilliès, voorzitter en mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter.
Présidence : M. Charles Picqué, président,
M. Boris Dilliès, président et Mme Viviane Teitelbaum, présidente.*

*(Mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter, treedt
als voorzitter op)*

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

**TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,**

betreffende "de dagvaarding van België door de Europese Commissie voor het Europees Hof van Justitie wegens de overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de nakende veroordeling van België wegens de slechte luchtkwaliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW SIMONE SUSSKIND,

betreffende "de dagvaarding van België voor het Europees Hof van Justitie wegens de slechte luchtkwaliteit".

*(Mme Viviane Teitelbaum, présidente, prend place
au fauteuil présidentiel)*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

**À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,**

concernant "la poursuite de la Belgique par la Commission européenne devant la Cour de Justice de l'Union européenne pour dépassement des valeurs limites de particules fines".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "la condamnation imminente de la Belgique pour sa mauvaise qualité de l'air".

INTERPELLATION JOINTE DE MME SIMONE SUSSKIND,

concernant "la citation de la Belgique devant la Cour de Justice de l'Union européenne en raison de la mauvaise qualité de l'air".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Als het beleid niet wordt aangepast, zullen er in 2020 meer dan 8.000 personen overlijden aan vervuiling door fijne deeltjes, nog afgezien van de impact van ozon.*

Die cijfers blijken uit een simulatie door de niet-gouvernementele organisatie (ngo) European Environmental Bureau voor rekening van de Europese Commissie. Hoewel de normen en drempels die worden opgelegd door de Europese Unie veel hoger liggen dan die van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), schieten België en het Brussels Gewest weer tekort.

Op 18 juni deelde de Europese Commissie mee België te zullen vervolgen voor het Hof van Justitie van de Europese Unie, aangezien de niveaus van de PM10-deeltjes nog steeds te hoog liggen.

De luchtkwaliteit in ons land is de afgelopen jaren weliswaar verbeterd, maar samen met de havenregio's van Gent en Roeselare is het Brussels Gewest een van de drie zones en agglomeraties die hun doelstellingen nog steeds niet hebben gerealiseerd. Het voorstel om het dossier in behandeling te nemen bij het Hof van Justitie van de EU volgt op de verzending van een gemotiveerd advies in februari 2014.

Hoewel er maatregelen werden genomen voor alle zones die worden beoogd in de door de Europese Commissie opgestarte procedure, volstonden die vooralsnog niet om het probleem op te lossen. Aangezien het tijdschema voor de naleving al lang is verstreken, bracht de Commissie de zaak voor het Hof van Justitie van de EU.

U hebt de dagvaarding van de Europese Commissie ontvangen. Welke elementen worden het gewest ten laste gelegd? Welke argumenten voerde het gewest aan bij de Europese Commissie voor de ontvangst van het gemotiveerde advies?

Wanneer werd het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan gepresenteerd? Wat was het antwoord van de Europese Commissie?

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À politique inchangée, plus de 8.000 personnes mourront de la pollution dans notre pays en 2020, soit 23 personnes par jour. Cela ne concerne que les particules fines, sans compter l'impact de l'ozone.

Ces chiffres sont le résultat d'une simulation réalisée par l'organisation non gouvernementale (ONG) Bureau européen de l'environnement pour le compte de la Commission européenne, révélée par la presse il y a quelques semaines. Les normes et les seuils édictés par l'Union européenne sont beaucoup plus élevés que ceux de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), et pourtant la Belgique et la Région bruxelloise se retrouvent à nouveau en défaut.

Le 18 juin dernier, la Commission européenne annonçait en effet poursuivre la Belgique devant la Cour de justice de l'Union européenne (UE) en raison de la persistance de niveaux élevés de particules PM10 (particules inhalables dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres) sur son territoire. En dépit de l'obligation signifiée aux États membres de garantir aux citoyens une bonne qualité de l'air, celle-ci pose problème en Belgique depuis plusieurs années.

Les résultats de notre pays en matière de qualité de l'air ont, certes, connu une amélioration au cours de ces dernières années, mais la Région bruxelloise fait partie des trois zones et agglomérations, avec les zones portuaires de Gand et de Roulers, qui continuent à ne pas atteindre leurs objectifs. La proposition de saisine de la Cour de justice de l'UE fait suite à l'envoi d'un avis motivé en février 2014, dans une affaire ouverte pour la première fois en 2008.

Comme l'expliquent les autorités européennes, bien que des mesures aient été prises pour toutes les zones visées dans la procédure engagée par la Commission, elles n'ont, jusqu'à présent, pas suffi pour résoudre le problème. Puisque le délai de mise en conformité a expiré depuis longtemps, la Commission porte l'affaire devant la Cour de justice de l'UE.

Op welke manier is het Brussels Gewest van plan zijn standpunt te verdedigen voor het Hof van Justitie van de Europese Unie? Welke maatregelen bent u van plan te nemen om dit probleem op korte, middellange en lange termijn op te lossen? Hoe ziet de planning voor de uitvoering van die maatregelen eruit?

De vervuiling die de Brusselaars ondergaan, is uiteraard niet uitsluitend afkomstig van het grondgebied van het gewest. Hoe bent u van plan om samen met het Vlaams Gewest aan een oplossing te werken?

Ook op het vlak van stikstofdioxide (NO₂) overschrijdt het gewest de normen. Op dit moment zijn er in verband daarmee zes procedures hangende bij de Europese Commissie. Wat gebeurt er om het niveau van NO₂ terug te dringen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- België en Bulgarije zijn de eerste twee landen die door de Europese Commissie voor het Hof van Justitie van de Europese Unie worden gedaagd omdat de povere luchtkwaliteit er niet genoeg verbetert. Vooral de concentraties fijnstof in Brussel en in de havenzones van Gent en Roeselare vormen een

Vous avez reçu l'assignation de la Commission. Quels sont les éléments retenus à charge de notre Région ? Quel a été l'argumentaire développé par la Région auprès de la Commission européenne avant réception de l'avis motivé ?

Le Plan régional air-climat-énergie, actuellement à l'enquête publique, a-t-il été présenté ? Si oui, quand, et quelle a été la réponse de la Commission ?

Peut-on connaître les détails de la position de la Région bruxelloise en vue d'assurer sa défense devant la Cour de justice de l'UE ? Quelles sont les mesures prises pour répondre à court, moyen et long termes à ce problème persistant ? Quel est le calendrier de mise en œuvre pour chacune de ces mesures ?

Nous imaginons bien que la pollution subie par les Bruxellois n'est pas uniquement produite sur le territoire de la Région. Qu'est-ce qui est mis en place pour trouver des solutions à cette problématique, en concertation avec la Région flamande ?

Il n'y a pas qu'en matière de particules PM₁₀ que la Région bruxelloise connaît des dépassements, mais aussi en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO₂). Pour ne prendre que les dernières années, en 2014 et début 2015 des dépassements ont été signalés à Haren mais aussi sur les sites de Belliard, d'Ixelles et de Woluwe-Saint-Lambert.

Six procédures d'infraction en lien avec le dioxyde d'azote sont actuellement en cours au niveau de la Commission européenne. La Belgique en fait-elle partie ? Qu'est-il fait spécifiquement pour réduire la quantité de NO₂ dans l'air bruxellois ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes pour son interpellation jointe.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *La Belgique et la Bulgarie sont les deux premiers pays assignés devant la Cour de justice de l'Union européenne en raison de leur piètre qualité de l'air. Est principalement pointée la concentration en particules fines à Bruxelles et dans les zones portuaires de Gand et Roulers. La Commission*

probleem. Er werden weliswaar maatregelen genomen, maar die volstonden tot nu toe niet om het probleem op te lossen. Bovendien is de termijn voor de naleving van de normen al lang verstreken, aldus de Commissie.

Dat Europa streng toekijkt is logisch. Jaarlijks sterven er in de EU 370.000 burgers voortijdig door het inademen van fijnstof. De EU is dan ook al 15 jaar bezig met het opleggen van fijnstofnormen aan de lidstaten. De Europese wetgeving over grof fijnstof (of PM10) uit 1999 is in 2005 van kracht gegaan. Aan de lidstaten werd een jaargrenswaarde opgelegd van 40 µg/m³ en een dagrenswaarde van 50 µg/m³.

Vervolgens heeft de EU in 2008 nieuwe wetgeving goedgekeurd. Die heeft betrekking op klein fijnstof (of PM2,5) en gaat in 2015 van kracht. Toch voldeden veel lidstaten op dat moment nog niet aan de PM10-normen. De EU besliste om tot 2011 uitstel te geven aan die landen die volgens de Commissie voldoende maatregelen nemen.

Al sinds 2005 tikt de EU België op de vingers in verband met het probleem. Slechte luchtkwaliteit eist in België jaarlijks meer slachtoffers dan verkeersongevallen. Fijnstof en stikstof veroorzaken ademhalingsproblemen, longkanker en vroegtijdige sterfte. Herhaaldelijk werd België erop gewezen dat het de Europese regels en die van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) in verband met grof fijnstof (of PM10) aan zijn laars lapt.

In 2011 werd België al eens voor het Hof van Justitie van de Europese Unie gedaagd om zijn gebrek aan degelijk beleid te verantwoorden. In februari 2014 kreeg het een laatste waarschuwing van de Commissie. En nu is het zover: België wordt samen met Bulgarije voor de rechter gedaagd na gedurende tien jaar waarschuwingen te hebben ontvangen. De Europese Commissie stelt vast dat de luchtkwaliteit in dit land de voorbije jaren wel degelijk verbeterd is, maar dat de drie risicozones, namelijk het Brussels Gewest, de Gentse havenzone en de haven van Roeselare, ondermaats blijven scoren. Vooral de hoeveelheden fijnstof en stikstofdioxide zijn problematisch.

reconnaît que des mesures ont été prises, mais constate que celles-ci n'ont pas suffi jusqu'à présent pour résoudre le problème. De plus, le délai de mise en conformité a expiré depuis longtemps.

Les particules fines sont responsables de 370.000 décès prématurés par an dans l'Union européenne (UE), raison pour laquelle celle-ci tente depuis quinze ans d'imposer à ses États membres des normes en la matière. La législation européenne sur les microparticules (PM10) de 1999 est entrée en vigueur en 2005.

L'UE a ensuite adopté en 2008 une nouvelle réglementation relative aux particules très fines (PM2,5), qui est entrée en vigueur en 2015. À l'époque, de nombreux pays ne respectaient pas encore les normes PM10 mais se sont vu octroyer un délai de mise en conformité jusqu'en 2011.

Depuis 2005, l'UE rappelle régulièrement la Belgique à l'ordre. La mauvaise qualité de l'air y cause davantage de victimes que les accidents de circulation.

La Belgique a été condamnée une première fois en 2011 par la Cour de justice de l'Union européenne et a reçu un dernier avertissement en 2014. Après dix ans de mises en garde, elle est finalement poursuivie en justice, tout comme la Bulgarie.

La qualité de l'air dépend pour une large part des gaz d'échappement, en particulier ceux des moteurs diesel. C'est pourquoi nous avons initialement demandé que cette interpellation soit inscrite à l'ordre du jour d'une commission réunie des Finances, de l'Infrastructure et de l'Environnement.

Malgré les mesures adoptées, les résultats enregistrés par la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) indiquent une amélioration insuffisante pour répondre à la norme européenne, sans parler de celle de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Même si la Région bruxelloise a des compétences limitées en la matière, elle doit prendre d'urgence ses responsabilités dans ses domaines de

De luchtkwaliteit hangt sterk af van de uitlaatgassen in het verkeer, meer bepaald van dieselmotoren. Daarom hebben we gevraagd om deze interpellatie te agenderen in een gemeenschappelijke commissie voor de Financiën, de Infrastructuur en het Leefmilieu.

Er werden in het verleden al maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Helaas hebben ze te weinig impact om ons van schone lucht te voorzien. De metingen van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) wijzen op een lichte verbetering van de luchtkwaliteit, maar die is nog steeds onvoldoende om de Europese norm te halen, laat staan die van de WGO.

Ook al is de bevoegdheid van het Brussels Gewest vrij beperkt, wij mogen ons daar niet achter verschuilen. We moeten dringend onze verantwoordelijkheid nemen in de domeinen waar we beslissingsbevoegdheid hebben. Ik denk aan concrete en structurele maatregelen met het oog op een daling met 20% van het autoverkeer, zoals vooropgesteld in het Iris 2-plan, de invoering van een zonale heffing of slimme kilometerheffing (niet alleen voor vrachtwagens maar ook voor personenwagens), een wettelijk kader voor lage-emissiezones en een beter doordachte ruimtelijke ordening. Die maatregelen kunnen op korte termijn een grote impact hebben.

Dat neemt niet weg dat we ambitieuzer moeten zijn en moeten durven uitstijgen boven de versplintering van bevoegdheden. We hebben nood aan een gecoördineerd actieplan tussen de Vlaamse, Waalse, Brusselse en federale regering.

De Brusselse Ring heeft een rechtstreeks effect op de luchtkwaliteit in het gewest. De eenzijdige beslissing van de Vlaamse regering om de Ring te optimaliseren - wat niets anders wil zeggen dan verbreden - dreigt de Brusselse luchtkwaliteit en die van Vlaams-Brabant verder aan te tasten. Vlaanderen beweert dat het al ingrijpende inspanningen heeft gedaan om de fijnstofconcentraties terug te dringen en dat het al een reeks maatregelen in de pijplijn heeft. Van bij de start van deze regering hebben we kritiek geuit omdat de regering de slechte luchtkwaliteit onvoldoende aanpakt en zeker niet als een prioriteit ziet.

compétence décisionnelle, à travers le Plan Iris 2, l'instauration d'un péage urbain ou d'une taxation kilométrique intelligente, un cadre légal pour les zones de basse émission et un aménagement du territoire mieux pensé.

Elle doit oser faire preuve d'ambition et dépasser le morcellement des compétences pour élaborer une approche commune avec les gouvernements régionaux et fédéral.

Le ring de Bruxelles a une incidence directe sur la qualité de l'air dans notre Région. La décision unilatérale du gouvernement flamand d'élargir celui-ci ne fera qu'aggraver les choses.

La position du gouvernement bruxellois sur cet élargissement reste ambiguë. À chacune de mes questions sur le sujet, j'ai été renvoyée à un 'memorandum of understanding', dont j'ignore la teneur précise. S'il s'agit d'un accord signé par la Flandre et Bruxelles, j'aimerais en obtenir une copie, afin de connaître précisément les termes de cet accord.

En Belgique, les Régions sont responsables en matière de particules fines. Or, la Cour de justice de l'UE ne pense pas en termes de régions, mais d'États membres. Il faudra donc trouver un arrangement pour représenter notre pays.

Vous avez déclaré en séance plénière que vous n'aviez encore reçu aucune information de la Commission européenne, ce qui est logique puisque celle-ci raisonne en termes d'États membres. Combien de temps faudra-t-il pour que la décision de la Cour de justice de l'UE parvienne aux Régions ?

Quel est le déroulement habituel d'une procédure de ce genre ? Quand l'affaire sera-t-elle portée devant la Cour de justice de l'UE ? Quelles démarches ont-elles été entreprises entre-temps ?

Partagez-vous l'analyse de la Commission européenne selon laquelle la Région bruxelloise serait en partie responsable de l'assignation de la Belgique pour non-respect des normes européennes de qualité de l'air ?

Comment pensez-vous réagir à l'assignation ?

Mevrouw de minister, ik wil eindelijk duidelijkheid over het standpunt van de regering betreffende de verbreding van de Brusselse Ring. Elk antwoord op mijn vragen daaromtrent blijft ambigu. Er wordt steeds verwezen naar het 'memorandum of understanding', maar waar is dat document? Als er een overeenkomst is ondertekend door Vlaanderen en Brussel, dan zou ik daar graag een kopie van krijgen, zodat ik kennis kan nemen van de aspecten waarover precies een overeenkomst is bereikt.

Ik zal de vraag blijven stellen totdat ik duidelijkheid krijg. Als ik een document ontvang waarin ik de zaken zwart op wit kan lezen, zal ik de regering met rust laten. Tot nu toe heb ik echter nog altijd geen duidelijk antwoord gekregen.

Er zijn nog een aantal andere hefbomen, waarover we het vandaag niet zullen hebben: de belasting op de inverkeerstelling, de maatregelen in het geval van vervuilingsspieken, de lage-emissiezones, de stadstol enzovoort. Mijn vragen gaan vandaag veeleer over het proces dat het Hof van Justitie van de Europese Unie tegen België aanspant.

Hoe het proces precies zal verlopen, moet nog worden bekeken. In België zijn de gewesten bevoegd inzake fijnstof. Het Hof van Justitie denkt echter niet in termen van regio's, maar in termen van lidstaten. Het is België dat de regels moet naleven. Er zal dus een regeling gevonden moeten worden om ons land te vertegenwoordigen.

In de plenaire vergadering zei u dat u van de Europese Commissie nog geen informatie had ontvangen. Dat is logisch, aangezien die Commissie niet denkt in termen van regio's, maar in termen van lidstaten. Hoelang duurt het gewoonlijk voor dergelijke beslissingen van de Europese Commissie bij de gewesten terechtkomen?

Wat is het standaardverloop van een dergelijke procedure? Wanneer verwacht u dat de zaak voor het Hof van Justitie van de Europese Unie komt? Welke stappen worden er ondertussen genomen?

Gaat u akkoord met de analyse van de Europese

Comment la collaboration s'organise-t-elle avec les niveaux régionaux et fédéral, non seulement par rapport au procès, mais aussi par rapport à une approche coordonnée de la pollution atmosphérique ?

Qu'avez-vous déjà entrepris pour éviter l'assignation de la Belgique par la Commission européenne ? Quels contacts avez-vous déjà eus et avec qui ?

Quelles mesures allez-vous prendre pour améliorer la qualité de l'air ? Selon quel échéancier ? Quels sont les moyens financiers prévus pour ce faire ?

Commissie dat het Brussels Gewest mee aan de basis ligt van de dagvaarding van België wegens het niet naleven van de Europese luchtkwaliteitsnormen?

Hoe denkt u op de dagvaarding reageren? Hoe verloopt de samenwerking met het Vlaamse, Waalse en federale niveau, niet alleen met betrekking tot het proces, maar ook tot de totstandkoming van een gemeenschappelijke aanpak van de luchtvervuiling?

Wat hebt u al gedaan om de dagvaarding van België door de Europese Commissie te verhinderen? Welke contacten hebt u daarover al gehad en met wie?

Welke maatregelen zult u nemen om de luchtvervuiling verder aan te pakken? Bestaat er een tijdschema voor die maatregelen? Welke financiële middelen staan daartegenover?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Susskind heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Simone Susskind (PS) (*in het Frans*).- *Sinds 18 juni weten we dat de Europese Commissie België voor het Hof van Justitie van de Europese Unie daagt, omdat er nog steeds te veel fijnstof in de lucht is.*

Deze problematiek werd al herhaaldelijk besproken sinds het begin van de regeerperiode. In deze regeerperiode zullen we nog meer aandacht kunnen besteden aan volksgezondheid, onder meer in het kader van het milieubeleid.

De dagvaarding betreft het niet naleven van de PM10-fijnstofnormen in drie zones: Brussel en de havenzones van Gent en Antwerpen.

Wij zijn ons maar al te goed bewust van de invloed van het wegverkeer op de luchtkwaliteit in Brussel en van het feit dat de middelen waarover wij beschikken om dat probleem aan te pakken beperkt zijn, gezien de omvang van het autoverkeer in het gewest en op de Ring.

Wat zijn de voornaamste bronnen van PM10-

Mme la présidente.- La parole est à Mme Susskind pour son interpellation jointe.

Mme Simone Susskind (PS).- Nous apprenons ce 18 juin que la Commission européenne avait décidé de poursuivre la Belgique devant la Cour de justice de l'Union européenne (UE) en raison de la persistance dans l'air de niveaux importants de particules fines.

Vous n'avez pas été épargnée par l'évocation de cette problématique depuis le début de cette législature, une législature qui sera notamment l'occasion de voir les questions de santé publique mises davantage au centre des préoccupations et des politiques environnementales.

Bien que des mesures aient été prises pour toutes les zones visées dans la procédure engagée par la Commission européenne, le recours intenté porte sur le non-respect des normes fixées pour les particules fines de type PM10 dans trois zones : Bruxelles et les zones portuaires de Gand et d'Anvers.

Nous ne connaissons que trop bien l'impact du trafic routier sur la qualité de l'air à Bruxelles et la

fijnstof? Welke maatregelen hebben de Brusselse en Vlaamse overheden getroffen om fijnstof in de buurt van Brussel te verminderen?

Bestaat er een objectieve studie waarmee we kunnen meten hoeveel fijnstof in Brussel afkomstig is van bronnen van buitenaf, zoals de Ring, het pendelverkeer of industriële activiteiten in de buurt van het gewestelijk grondgebied?

Als er een veroordeling komt, zal de federale overheid dan de boete betalen? Zo niet, hoe zal de boete verdeeld worden?

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Tijdens het debat dat de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral) enkele weken geleden organiseerde vernamen we dat de luchtvervuiling in Brussel grotendeels te wijten is aan fijne stofdeeltjes: 75% van de directe en indirecte uitstoot wordt veroorzaakt door menselijke activiteiten, waarvan de helft door huisvesting en de andere helft door de transportsector en de dieselveertuigen.

We hebben al heel wat inspanningen geleverd om de uitstoot van de woningen te beperken, maar we moeten op die weg blijven voortgaan. Voor de transportsector kan de autofiscaliteit een interessant instrument zijn, maar dat debat werd vandaag uitgesteld.

Een andere belangrijke pollutant is stikstofdioxide (NO₂), waarvan de grenswaarden bereikt zijn, voornamelijk door het dieselgebruik. Riskeren we een inbreukprocedure voor de overschrijding van de NO₂-waarden? Zo ja, in welke fase zit die?

limite de nos moyens d'action, vu le volume de trafic automobile tant sur le territoire régional que sur le ring, dont la proximité constitue très probablement une part importante des polluants auxquels sont exposés les Bruxellois.

Quelles sont les principales sources de PM10 et les mesures entreprises par les Régions bruxelloise et flamande pour les réduire à proximité de Bruxelles ?

Dispose-t-on d'une étude objective permettant d'évaluer la part des particules fines mesurées à Bruxelles émanant de sources exogènes comme le ring, le trafic dû aux navetteurs ou les activités industrielles à proximité du territoire régional ?

En cas de condamnation, l'amende sera-t-elle à charge du niveau fédéral ? Dans le cas contraire, comment sera-t-elle répartie ?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je souhaite m'inscrire de manière complémentaire dans la foulée des différentes interpellations.

Je voudrais d'abord souligner l'initiative du Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral), l'association environnementale néerlandophone bruxelloise soutenue par la Région, qui a organisé il y a quelques semaines un débat très intéressant sur la pollution de l'air.

On y apprenait que la pollution de l'air en Région bruxelloise était en grande partie due aux particules fines : 75% des émissions directes ou indirectes sont produites par l'activité humaine, dont la moitié est d'origine résidentielle, et l'autre moitié provient du transport et du diesel. Des efforts conséquents ont déjà été réalisés en Région bruxelloise pour l'aspect résidentiel, même si nous devons persévérer sur cette voie.

Pour le transport, le débat sur la fiscalité automobile que nous avons reporté aujourd'hui avait tout son intérêt, mais je suis convaincu que

Zal de inbreukprocedure voor fijnstof tot boetes leiden of alleen maar tot een waarschuwing? Welke sancties kan de Europese Commissie België en het Brussels Gewest opleggen? Hoe zal die inspanning tussen de gewesten worden verdeeld?

De Europese Commissie verwacht van ons gewest een sterk gebaar, een ambitieus plan en concrete beslissingen, ook op korte termijn, onder meer met betrekking tot de vermindering van het autoverkeer en het dieselgebruik.

Maakt het toekomstig Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan het mogelijk om die doelstellingen te halen? Hebt u die werkzaamheden bij de Europese Commissie doen gelden?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Het is niet de eerste keer dat Europa het signaal geeft dat Brussel een tandje bij moet steken op het vlak van

nous l'aurons en séance plénière.

Un autre déterminant essentiel de la pollution de l'air est le dioxyde d'azote (NO₂), dont les valeurs limites sont atteintes, principalement à cause de l'usage du diesel. La question du transport est encore une fois posée et montre l'intérêt d'un travail transversal dans ce dossier. J'y reviendrai.

Toutes les questions ont déjà été posées concernant la procédure d'infraction relative aux particules fines, mais j'aimerais savoir si une procédure similaire pour le dépassement des valeurs limites de NO₂ est à craindre. Le cas échéant, à quelle stade en est-on ?

Les infractions pour l'émission de particules fines entraînent-elles des amendes, ou cette procédure aboutit-elle à une simple remontrance ? Quel type de sanctions la Commission peut-elle exercer sur la Région bruxelloise et la Belgique ? Par ailleurs, qui dit sanction dit répartition de l'effort entre les Régions, comme l'a rappelé Mme Susskind.

Je vous ai déjà interpellée lors d'une question d'actualité sur le Plan régional air-climat-énergie. Je sais que ce n'est pas notre débat aujourd'hui, mais je pense que nous y reviendrons à la rentrée au terme de l'enquête publique. La Commission européenne attend de la Région bruxelloise des gestes forts, un plan ambitieux, des décisions concrètes et à court terme, notamment en matière de mobilité, plus spécifiquement de diminution de la mobilité automobile et de réduction de l'usage du diesel. Je pense que le Plan régional air-climat-énergie est une opportunité pour atteindre ces objectifs.

Estimez-vous, à ce stade, que le Plan régional air-climat-énergie soit une réponse satisfaisante pour la Commission européenne ? Avez-vous déjà fait valoir ces travaux auprès des autorités européennes ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Dhaene.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (*en néerlandais*).- *Ce n'est pas la première fois que l'Europe fait savoir à Bruxelles qu'elle doit s'activer pour*

maatregelen om de luchtverontreiniging tegen te gaan. In 2009 waarschuwde Europa voor de eerste keer dat we de normen voor fijn stof niet haalden. In 2012 kreeg Brussel geen uitstel om te voldoen aan de Europese maximumnormen voor stikstofdioxide. De reden was dat Brussel geen nieuwe maatregelen in het vooruitzicht stelde.

Er is inderdaad wat verbetering met betrekking tot fijn stof, maar de hoeveelheid stikstofdioxide blijft nog altijd gevaarlijk hoog. Er is absoluut geen reden om victorie te kraaien. Brussel blijft een van de slechtste regio's in Europa met betrekking tot de luchtkwaliteit. De Europese normen zijn misschien gehaald, maar niet die van de Wereldgezondheidsorganisatie. Die normen gaan uit van het effect op de gezondheid, en dat is waar het om gaat. Om aan die normen te voldoen, zal Brussel wel een versnelling hoger moeten schakelen.

Het is uw ambitie om de uitstoot in het Brussels Gewest met 30% te verminderen tegen 2025. Daar is natuurlijk niets mis mee. De vraag is of de maatregelen die naar voren worden geschoven, wel toereikend zijn om die ambitie waar te maken. Een lage-emissiezone is bijvoorbeeld heel efficiënt, maar het federale wettelijke kader daarvoor streeft naar een permanente lage-emissiezone, zoals die bijvoorbeeld in Antwerpen zal worden ingevoerd. In Brussel zou de lage-emissiezone enkel van kracht worden als er vervuilingsspieken zijn, dus in feite als het al te laat is.

In de beleidsverklaring staat dat de regering het gebruik van elektrische voertuigen zal stimuleren, onder meer door de overheidsdiensten prioritair en versneld te laten overschakelen op elektrische voertuigen. Ik was dan ook verbaasd om te horen dat de MIVB niet vasthoudt aan de hybride bus. Dat stond onlangs in de pers. Volgens de MIVB is de toekomst hoe dan ook elektrisch en is het de vraag of hybride bussen wel een tussenoplossing moeten zijn. Het kan zijn dat de toekomst elektrisch is, maar het gaat nogal ver om op basis van die premisse een bestelling van hybride bussen te annuleren en in plaats daarvan nieuwe dieselbussen te kopen.

In Vlaanderen rijden er op dit moment voor De

prendre des mesures contre la pollution de l'air.

Il y a certes eu des améliorations concernant les particules fines, mais la quantité de dioxyde d'azote reste dangereusement élevée. Il n'y a aucune raison de crier victoire. Bruxelles reste une des pires régions d'Europe en matière de qualité de l'air. Les normes européennes sont peut-être respectées, mais pas celles de l'Organisation mondiale de la santé. Et pour les respecter, Bruxelles doit passer à la vitesse supérieure.

Vous avez l'ambition de faire diminuer les émissions de 30% d'ici 2025 en Région bruxelloise. La question est de savoir si les mesures avancées seront suffisantes. Une zone de basse émission est par exemple très efficace, mais à Bruxelles, la zone de basse émission ne serait d'application que s'il y a des pics de pollution, donc quand il est trop tard.

Dans la déclaration de politique figure que le gouvernement stimulera l'utilisation de voitures électriques, notamment en faisant passer au plus vite les services publics aux véhicules électriques. J'ai donc été étonnée d'entendre dans la presse que la STIB avait annulé sa commande de bus hybrides. Il est possible que, comme l'affirme la STIB, l'avenir soit électrique, mais ce n'est pas une raison pour annuler cette commande et la remplacer par l'achat de bus au diesel.

De Lijn a actuellement trois bus électriques et 95 bus hybrides. 122 bus hybrides sont en commande. À Bruxelles, aucun bus hybride ne circule, et ne circulera. Par contre, il y aura des bus au diesel en plus.

Je ne retrouve pas non plus la taxe kilométrique pour les voitures privées. Il semble pourtant qu'il y ait une ouverture de ce côté. D'après M. Vanhengel, ce serait la solution la plus pertinente et l'imposition la plus équitable. Le PS y verrait aussi des avantages. Voyez-vous de nouvelles possibilités ?

(M. Charles Picqué, président, prend place au fauteuil présidentiel)

Lijn drie elektrische bussen en 95 hybride bussen. Er zijn 122 hybride bussen in bestelling. In Brussel rijdt er nog altijd geen enkele hybride bus rond en zullen er blijkbaar ook geen nieuwe komen, maar wel extra dieselbussen.

Een andere maatregel die ik niet terugvind, is de kilometerheffing voor personenwagens. Hoewel daar veel tegenstand tegen was, lijkt er nu een opening te zijn. Minister Vanhengel zei dat het de meest relevante oplossing lijkt en de meest billijke belasting is. Ook de PS zou er wel voordelen in zien. Ziet u nieuwe mogelijkheden?

(De heer Charles Picqué, voorzitter, treedt als voorzitter op)

De voorzitter.- De afspraak was dat we ons zouden beperken tot alles wat te maken heeft met fijn stof. Het onderwerp waarover u spreekt, is voor september.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik zal mij beperken tot één vraag. Er zijn heel veel maatregelen mogelijk om de luchtverontreiniging in Brussel op korte termijn te doen dalen. Die staan echter niet in de beleidsverklaring en behoren ook niet tot uw voornemens. Leidt de zoveelste waarschuwing van Europa ertoe dat u die maatregelen toch in overweging zult nemen of niet?

(Mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw El Bakri heeft het woord.

Mevrouw Mathilde El Bakri (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *België wordt vervolgd door het Hof van Justitie van de Europese Unie wegens de niet-naleving van de normen inzake fijnstof.*

In het Brussels Gewest is de uitstoot van PM10-deeltjes sinds 2006 niet meer afgenomen. Bovendien beschikt het gewest niet over gerichte maatregelen om de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) te kunnen naleven en vervolging te vermijden.

Terwijl het openbaar vervoer in Vlaanderen en

M. le président.- Nous avons convenu de nous limiter à ce qui a trait aux particules fines. Le sujet dont vous parlez est pour septembre.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *De nombreuses mesures sont envisageables pour faire diminuer la pollution de l'air à court terme à Bruxelles. Elles ne figurent ni dans la déclaration de politique ni dans vos intentions. L'avertissement de l'Europe vous amène-t-il à envisager de prendre ces mesures ?*

(Mme Viviane Teitelbaum, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Mme la présidente.- La parole est à Mme El Bakri.

Mme Mathilde El Bakri (PTB*PVDA-GO!).- Comme mes collègues l'ont rappelé, la Belgique est poursuivie par la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des normes en matière de particules fines. Je ne reviendrai pas sur les détails de l'arrêt.

En effet, dans notre Région, les émissions primaires de PM10 ne diminuent plus depuis 2006 et nous manquons de mesures précises, à court, moyen et long termes, pour respecter les normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et éviter les poursuites. Des micromesures existent,

Wallonië tijdens de vervuilingsspieken midden maart 2014 gratis was, beperkte het Brussels Gewest zich ertoe de automobilisten aan te manen trager te rijden. In maart van dit jaar kende Brussel een nieuwe vervuilingsspiek door fijnstof, en nam het gewest zelfs geen enkele maatregel. Toch is fijnstof gevaarlijk voor de volksgezondheid.

De transportsector is de belangrijkste lokale bron van uitstoot van PM10, met 73% directe emissie. We moeten ons in eerste instantie op die sector richten. Het heeft geen zin te stellen dat we niet bevoegd voor zijn en niet over de nodige middelen beschikken.

Daarom stelt de PTB voor het openbaar vervoer gratis te maken tijdens vervuilingsspieken en pleit het ervoor meer in het openbaar vervoer te investeren, om op die manier het aantal auto's en de concentratie van fijnstof terug te dringen.

Op dit moment doen we het omgekeerde. Onlangs nog stegen de tarieven van de MIVB met 12%: een dergelijke maatregel zal de automobilisten er niet toe aanzetten hun wagen aan de kant te laten staan.

Binnenkort vindt in Parijs de klimaatconferentie plaats: een uitstekende gelegenheid om inspiratie te halen uit positieve voorbeelden en maatregelen voor te stellen. De burger verwacht van politici dat ze zich engageren voor een beter klimaat. We moeten dan ook tonen dat we over de nodige instrumenten en politieke wil beschikken.

Hebt u er al over nagedacht hoe u de uitstoot van fijne deeltjes op structurele wijze wilt terugdringen?

Kunnen de tarieven van de MIVB naar beneden, zodat mensen geneigd zijn minder gebruik te maken van de wagen?

Worden er noodmaatregelen bestudeerd voor piekmomenten, zoals gratis openbaar vervoer?

mais celles-ci ne sont pas accompagnées d'incitants.

À la mi-mars 2014, alors qu'en Flandre et en Wallonie, les transports en commun étaient gratuits lors des pics de pollution, la Région bruxelloise s'est contentée d'inciter les automobilistes à réduire leur vitesse. Plus récemment, en mars 2015, Bruxelles a connu un nouveau pic de pollution dû aux particules fines, et aucune disposition significative n'a été adoptée. Pourtant, les particules fines sont un danger pour la santé publique. Il est donc de la responsabilité de la Région de prévoir des mesures pour les combattre.

Le secteur du transport constitue la principale source d'émission locale de PM10, avec 73% des émissions directes. Logiquement, cela devrait être notre axe de travail prioritaire. On ne peut se limiter à dire que ce domaine ne relève pas de notre compétence et que nous ne disposons pas des outils nécessaires, d'autant que nous en avons.

C'est pourquoi la PTB propose la gratuité des transports en commun lors des pics de pollution et plaide pour que l'on investisse davantage dans ce mode de déplacement afin de diminuer le trafic automobile et, partant, la concentration de particules fines. Cela fut le cas des années durant à Hasselt.

Dans les faits, c'est l'inverse qui se produit. Récemment encore, les tarifs de la STIB ont augmenté de 12% avec le passage de la carte de dix voyages à la carte Mobib, soit de 12,50 euros à 14 euros. Une telle mesure n'incitera pas les automobilistes à abandonner leur voiture.

Très bientôt se tiendra à Paris la conférence sur le climat. Saisissons cette occasion pour nous inspirer d'exemples positifs et proposer, à notre tour, des mesures concrètes. La société civile organise le "Climate Express", une marche vers Paris qui rassemblera plus de 500.000 personnes. C'est dire combien le citoyen attend du monde politique qu'il s'engage pour une amélioration climatique. Il nous incombe de montrer que nous possédons les outils nécessaires et la volonté politique d'actionner ces divers leviers.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Er zijn heel wat goede redenen om in Brussel te blijven wonen, maar als er een reden is waarom ik als vader van twee jonge kinderen zou verhuizen, dan is het de luchtkwaliteit.

Luchtverontreiniging door fijn stof is een stille doder. Fijn stof ziet men niet. Het lijkt niet gevaarlijk, maar is het wel. Het is de oorzaak van talrijke luchtwegeninfecties en hart- en vaatziekten met bijhorende hoge bloeddruk.

Wij moeten het fenomeen structureel aanpakken. Jammer genoeg zijn wij daar de voorbije jaren niet in geslaagd. Ik sta achter de opmerkingen van mevrouw Maes en de heer Pinxteren, maar ik wijs er tevens op dat we vandaag oogsten wat we vroeger hebben gezaaid. Dat is nu eenmaal de realiteit. Trouwens, de inbreukprocedure slaat op 2013.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik had het in mijn uiteenzetting al over 2005. Ik ben daar zeer duidelijk en eerlijk over.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Wij mogen de verantwoordelijkheid niet uitsluitend bij de huidige minister leggen. Ook de twee vorige ministers zijn gedeeltelijk verantwoordelijk voor de situatie. Laten we niet vergeten dat er drie groene ministers deel uitmaakten van de vorige regering.

Une réflexion est-elle menée pour réduire de manière structurelle les émissions de particules fines ?

Peut-on envisager une baisse des tarifs de la STIB pour encourager l'abandon de la voiture ?

Des mesures d'urgence sont-elles à l'étude en cas de pics de pollution, telles que la gratuité des transports en commun comme déjà appliquée sur le réseau de De Lijn ?

De telles mesures n'ont rien de révolutionnaire, mais elles nous donneront une bulle d'oxygène.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *S'il y a une raison pour quitter Bruxelles, c'est la qualité de l'air.*

Les particules fines sont la cause de nombreuses infections respiratoires et de maladies cardiovasculaires. Elles tuent en silence.

Nous devons nous attaquer structurellement au phénomène. Malheureusement, nous n'y sommes pas parvenus les années passées. Je rejoins les remarques de Mme Maes et de M. Pinxteren, mais je souligne que nous récoltons ce que nous avons semé. La procédure d'infraction concerne 2013.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *C'était déjà le cas en 2005.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *Nous ne devons pas mettre toute la responsabilité sur l'actuelle ministre. Les deux ministres précédents sont également responsables de la situation. Et n'oublions pas que trois ministres verts faisaient partie du gouvernement précédent.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)
(in het Frans).- *De sp.a was er ook bij, met 45 miljoen besparingen bij de MIVB.*

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans).*- *Dat is wel tien jaar geleden. Dat geef ik toe, maar er zitten valse heiligen in de zaal!*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)
(in het Frans).- *Daar ben ik het helemaal mee eens!*

(Gelach)

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De uitstoot van uitlaatgassen draagt in belangrijke mate bij tot de concentratie van fijn stof, maar dat geldt in even grote mate voor woningen. Wij mogen een dermate belangrijke oorzaak van fijn stof niet onder de mat vegen en moeten ook op dat vlak maatregelen nemen.

Heel wat woningen worden voornamelijk met steenkool of hout verwarmd. De onderliggende reden is armoede. Om het probleem van de luchtverontreiniging aan te pakken, moeten we dus ook de armoede bestrijden. Wij mogen als sociaal bewogen parlementsleden niet vergeten dat er ons ook op dat vlak een taak wacht, die heel wat winst op het vlak van luchtkwaliteit kan opleveren.

Uiteraard is ook mobiliteit een heel belangrijke hefboom. Zo is het essentieel dat we zo snel mogelijk op elektrische bussen overschakelen. Jammer genoeg heeft de vorige regering beslist om dieselbussen aan te kopen. Ik hoop dat de huidige regering dat voorbeeld niet volgt.

(Samenspraak)

Bovendien moeten we nog meer op autovrije zones inzetten. De autovrije centrale lanen betekenen een enorme meerwaarde voor de levenskwaliteit, de mobiliteit en de luchtkwaliteit in de stad. Die recente ingreep zou uitgebreid moeten worden naar bijvoorbeeld de Brabantstraat en de Gentsesteenweg, maar ik heb de partij van mevrouw Maes daar nog niet voor horen pleiten.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *Le sp.a était là aussi, avec 45 millions d'économies à la STIB.*

M. Jef Van Damme (sp.a).- *Il y a dix ans, je l'avoue. Mais il y a de "faux vierges" ici dans la salle.*

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *Je suis d'accord avec vous là-dessus !*

(Rires)

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *Les gaz d'échappement contribuent de manière importante à la concentration en particules fines, mais les logements également. Nous devons également prendre des mesures à ce niveau.*

De nombreux logements sont encore chauffés au charbon ou au bois, et c'est la pauvreté qui en est la cause. Pour nous attaquer à la pollution de l'air, nous devons donc aussi lutter contre la pauvreté.

Enfin, la mobilité est aussi un levier important. Il est essentiel que nous passions au plus vite à des bus électriques. Malheureusement, le gouvernement précédent a décidé d'acheter des bus au diesel. J'espère que le gouvernement actuel ne suivra pas cet exemple.

(Colloques)

L'interdiction de circuler sur les boulevards centraux est une énorme plus-value pour la qualité de vie, la mobilité et la qualité de l'air en ville. Nous devrions étendre cette interdiction, par exemple à la rue de Brabant ou à la chaussée de Gand. Mais je n'ai pas encore entendu le parti de Mme Maes le demander.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Zoals meerdere sprekers zegden, komt de sanctie van de Europese Commissie niet als een verrassing, aangezien de Ring en fijnstof de voorbije tien jaar al aanleiding gaven tot tientallen interpellaties.*

We kunnen eindeloos blijven palaveren over wat we hadden moeten doen, maar het is veel belangrijker om uit te zoeken waarom Brussel de fijnstofnormen overschrijdt, terwijl dat in andere, dichter bevolkte steden als Parijs niet gebeurt.

Het probleem heeft in de eerste plaats te maken met het overmatige autogebruik in het gewest. De verhouding tussen het aantal wagens en het aantal inwoners is hier veel hoger dan in andere Europese hoofdsteden. In vergelijking met inwoners van andere hoofdsteden, maken Brusselaars veel minder gebruik van het openbaar vervoer.

Een tweede oorzaak is de nabijheid van de Ring, al ligt die grotendeels in het Vlaams Gewest. Het merendeel van de fijnstofproblemen doet zich voor binnen de Ring, dus in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hoe zorgt u ervoor dat het Vlaams Gewest zijn verantwoordelijkheid neemt inzake luchtvervuiling, zeker nu het plannen heeft om de Ring te verbreden?

Mme la présidente.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen (cdH).- Lorsqu'on entre le mot "ring" dans le moteur de recherche du site internet du parlement, 91 interpellations apparaissent sur les dix dernières années. Par contre, "particules fines" n'aboutit qu'à dix-neuf interpellations. C'est dire si le problème qui tombe sur le dos du gouvernement n'est pas neuf. Comme l'ont rappelé plusieurs intervenants, la sanction de la Commission européenne était prévisible, compte tenu des alertes des années précédentes.

On peut se perdre en conjonctures éternelles pour savoir ce qu'on aurait dû faire et qui n'a pas été fait et ce qui aurait été entrepris si untel avait été présent. On peut discuter de cela à l'infini et là n'est pas le propos. Il s'agit de savoir pourquoi Bruxelles, l'une des capitales européennes, est frappée par cette malédiction des particules fines et du dépassement de normes alors que d'autres villes, parfois bien plus peuplées et denses comme Paris - qui compte 2.200.000 habitants sur un territoire équivalent aux dix-neuf communes bruxelloises - n'atteignent pas ces mesures et ne dépassent pas ces normes.

Deux pistes de réflexion sont envisageables. Elles ont déjà été citées et je propose que l'on en débatten ensemble, puisque c'est comme cela qu'on trouvera des solutions. La première piste est le problème de la surmotorisation de la Région. Comme cela a été dit et répété, Bruxelles est une des villes les plus embouteillées d'Europe et l'une des plus surmotorisées. Cela signifie que le rapport entre le nombre de voitures et le nombre d'habitants est particulièrement important et qu'il dépasse toutes les normes des capitales européennes.

Il est important de rappeler que les Bruxellois n'utilisent pas les transports publics, au contraire des habitants d'autres villes. Il faut que l'offre suive et soit à la hauteur. Tout le débat est là !

La deuxième piste est la concomitance territoriale entre la Région de Bruxelles-Capitale et un ring qui, pour l'essentiel, ne se trouve pas sur son territoire. À lire les cartes explicatives sur les dépassements dans un certain nombre de

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (FDF) *(in het Frans).*- *Mijn fractie hecht veel belang aan dit debat. In het verleden pleitte voormalig minister van Leefmilieu Gosuin al voor lage-emissiezones. In het regeerakkoord wordt er opnieuw naar verwezen.*

We moeten ons inderdaad richten op de bedrijfswagens. In het kader van de taxshift moet het voordeel dat op dit moment nog aan de bedrijfswagens wordt toegekend, verschuiven naar een woonpremie. Dat is een deel van de oplossing.

Een andere belangrijke bron van vervuiling is centrale verwarming. In het verleden voerde de federale overheid een vrij daadkrachtig premiebeleid om woningen energiezuiniger te maken, maar gaf dat inmiddels op. Het Brussels Gewest heeft het overgenomen, maar misschien volstaan de maatregelen niet. Renteloze leningen voor eigenaars zouden kunnen bijdragen tot een betere isolatie, waardoor de uitstoot van fijnstof kan dalen.

Ook het vliegverkeer is voor een groot deel verantwoordelijk voor de uitstoot van fijnstof. We moeten de moed hebben om in het kader van onze bevoegdheden radicale maatregelen te nemen.

Het milieu en de volksgezondheid staan op het spel. Jonge Brusselaars die nooit hebben gerookt,

domaines et paramètres - les PM10 et d'autres -, tout le monde convient que c'est dans les 800 à 1.000m à l'intérieur du ring, c'est-à-dire en Région de Bruxelles-Capitale, que se posent la plupart des problèmes et des dépassements de normes constatés dans notre Région.

Une réflexion sur le sujet s'impose avec la Région flamande qui, pour l'essentiel, est le creuset du dépassement de la norme, même si celle-ci s'enregistre chez nous. Comment comptez-vous responsabiliser la Région flamande en la matière ? C'est d'autant plus crucial au vu des ambitions de celle-ci d'élargir ou - ce qui revient au même - d'optimiser le ring.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (FDF).- Pour nous, ce débat sur les particules fines est élémentaire. Vous savez que le ministre Didier Gosuin avait, en son temps, plaidé pour des zones de basses émissions. Cela figure d'ailleurs dans l'accord de gouvernement. La pastille bleue qu'il avait imaginée va dans le bon sens.

Comme M. Doyen vient de le rappeler, il convient de se focaliser sur les voitures de société. La prime actuelle versée aux voitures de société constitue en soi un réel problème car elle encourage les uns et les autres à habiter loin de leur lieu de travail. Il faut donc, dans le cadre du glissement de la fiscalité, qu'il soit régional ou fédéral, transformer l'avantage lié à l'utilisation de la voiture en une prime logement, afin que les citoyens puissent consacrer à leur logement cette partie du pouvoir d'achat obtenue grâce à l'usage de la voiture. C'est l'une des clés de la diminution de la pollution atmosphérique.

Il n'y a pas que la voiture, il y a aussi le chauffage urbain qui constitue une source importante de pollution. Jadis, le niveau fédéral avait mené une politique de primes assez volontariste, mais il l'a abandonnée depuis lors. La Région bruxelloise a pris le relais, mais est-ce suffisant ? Des prêts à taux zéro pourraient participer à l'amélioration de l'isolation et donc à la réduction de l'émission de ces fameuses particules fines. Nous avons donc la

sterven aan longkanker.

We moeten dringend overleg plegen met Vlaanderen en Wallonië, die de Ring willen verbreden of een ander mobiliteitsbeleid voeren dan wij.

We moeten ook de impact meten van de voetgangerszone in het stadscentrum, die wellicht zal bijdragen tot een betere levenskwaliteit in de stad, maar misschien meer verkeersproblemen zal veroorzaken in andere wijken. We moeten alle parameters analyseren.

Kunt u iets meer zeggen over lage-emissiezones en over de luchtvervuiling die door het vliegverkeer wordt veroorzaakt?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Ik heb eigenlijk al de helft van de vragen*

maîtrise d'une partie du problème.

Enfin, il y a le transport aérien à propos duquel vous vous êtes exprimée tout récemment. Il contribue en effet largement à la pollution atmosphérique et à l'émission de particules fines. Faire décoller des avions au-dessus de Bruxelles comme on l'observe aujourd'hui contribue également à ce type de pollution. Sans doute faudrait-il prendre la peine de relever tous les vecteurs et avoir le courage, dans le cadre de nos compétences, de prendre les mesures radicales qui s'imposent.

Il s'agit vraiment d'une question d'environnement et de salubrité publique. Je connais, dans mon entourage proche, des personnes victimes de la pollution liée à ces particules fines, un de mes amis en est même mort. Il ne s'agit pas de personnes âgées, mais de personnes de 25 ou 30 ans qui meurent du cancer du poumon alors qu'elles n'avaient jamais fumé et qu'elles ne présentaient aucun facteur familial. Ne croyons donc pas que cela n'arrive qu'aux autres.

Nous devons impérativement mener des concertations avec ceux et celles - en Flandre et en Wallonie - qui favorisent l'élargissement du ring ou qui mènent d'autres politiques de mobilité que nous.

Il faudra peut-être aussi mesurer l'impact, positif ou négatif, du piétonnier du centre-ville, qui va sans doute contribuer à une meilleure qualité de vie en ville. Mais aura-t-il des incidences négatives sur d'autres quartiers embouteillés ? Il est impossible de l'évaluer sans analyser tous les paramètres. Nous serons peut-être surpris positivement des résultats.

Je souhaite cependant essentiellement vous interroger sur les zones de basses émissions et sur la pollution atmosphérique due aux avions, puisque vous avez annoncé dans la presse que vous comptiez vous attaquer à ce phénomène.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je serai concise, car j'ai déjà répondu à plus de la moitié

van vandaag vorige week beantwoord in de commissie Leefmilieu.

Het debat over de luchtkwaliteit komt regelmatig en naar aanleiding van verschillende onderwerpen aan bod. Het is de belangrijkste uitdaging op het gebied van leefmilieu van deze regeerperiode en de regering heeft altijd gezegd dat ze hard wil werken aan de verbetering van de luchtkwaliteit in het gewest.

Op dit moment hebben wij nog altijd niet de details over het bezwarend bewijs tegen België gekregen. Het enige waarover we beschikken, is het persbericht van de Europese Commissie waarin die haar beslissing meedeelt om ons land en Bulgarije voor het Hof van Justitie van de Europese Unie te dagen.

De zaak werd echter nog niet effectief aanhangig gemaakt bij het hof. De commissie heeft alleen laten weten dat ze dat van plan is.

(verder in het Nederlands)

Dit is niet de eerste beslissing om een zaak aanhangig te maken bij het Hof van Justitie in het kader van deze inbreukprocedure. De Commissie had na het advies ter zake reeds een persbericht de wereld ingestuurd dat gewag maakte van een dergelijke beslissing in 2011.

(verder in het Frans)

Het is dus niet de eerste keer dat de Commissie zo'n beslissing tot aanhangigmaking in het kader van een inbreukprocedure meedeelt. Zij heeft dat in 2011 ook al gedaan en dat leidde uiteindelijk niet tot een effectieve aanhangigmaking, maar tot een nieuwe ingebrekestelling.

Op dit moment werd de effectieve aanhangigmaking bij het Hof van Justitie van de Europese Unie nog niet bevestigd. De juridische dienst van de Commissie moet de zaak nog voorleggen aan het hof met een verzoekschrift. Dat kan nog weken, maanden of zelfs langer duren. Op dit moment kunnen wij dus nog niet met de bevoegde diensten overleggen om onze verdediging voor te bereiden.

des questions posées aujourd'hui, la semaine passée, en commission de l'environnement.

Le débat sur la qualité de l'air revient régulièrement par diverses voies, comme la semaine passée via la question de la pollution atmosphérique des avions. C'est le plus grand défi environnemental de cette législature. Le gouvernement a toujours affirmé qu'il fallait veiller sensiblement à l'amélioration de la qualité de l'air dans la Région car les Bruxellois méritent une ville où l'on respirerait mieux.

À ce jour, je vous informe que nous n'avons toujours pas reçu le détail des éléments à charge de la Belgique - c'est bien le pays qui est visé et non la Région - que ce soit au cabinet, à Bruxelles Environnement ou au département des Affaires étrangères qui prend désormais le dossier en main. Le seul élément dont nous disposons est le communiqué de presse de la Commission européenne qui nous charge ainsi que la Bulgarie.

Il est également important de souligner que la Belgique ne fait pas encore face à une saisine effective de la Cour de justice de l'Union européenne (UE), mais uniquement à une décision de la Commission d'effectuer une telle saisine. Ce sont deux procédures distinctes.

(poursuivant en néerlandais)

Dans le cadre de cette procédure d'infraction, la Commission avait déjà envoyé un communiqué de presse faisant état d'une décision de saisine de la Cour de justice en 2011.

(poursuivant en français)

Ce n'est donc pas la première décision de saisine de la Cour de justice de l'UE dans le cadre de cette procédure d'infraction, puisqu'à la suite du premier avis motivé rendu en cette matière, la Commission avait déjà émis un communiqué de presse faisant état d'une décision de saisine de cette Cour en 2011. Cette décision n'avait cependant pas abouti à une saisine effective, mais avait finalement débouché sur une mise en demeure complémentaire, à la suite d'un changement de stratégie de la Commission.

Daarom is het erg voorbarig om te spreken over de verdeling van een eventuele boete. Ik zou het risico echter willen relativëren, want zo'n sanctie wordt bij een eerste uitspraak van het hof alleen maar opgelegd als de toepasselijke richtlijn niet binnen de geijkte termijn naar de nationale wetgeving wordt omgezet. Dat is hier niet het geval, want de richtlijn 2008/50 werd omgezet met de ordonnantie van 10 februari 2011 tot wijziging van die van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit. Die ordonnantie werd ook opgenomen in het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE). Het bezwaar betreft dus niet de omzetting van de richtlijn, maar de uitvoering ervan.

Boetes worden pas opgelegd als de Europese Commissie België voor een tweede keer dagvaardt en wordt vastgesteld dat ons land op dat moment nog steeds niet de nodige maatregelen heeft genomen. Die boetes worden bepaald op basis van de duur en de ernst van de overtreding, evenals de grootte van de lidstaat en de verantwoordelijkheden van de deelstaten, want naast Brussel werden ook de havenzones van Gent en Roeselare in het persbericht vermeld.

Ter verdediging van het gewest zullen wij beginnen met een volledige stand van zaken van de toestand. Wij zullen er ook op wijzen dat de maatregelen van het gewest vruchten beginnen af te werpen, want in 2014 werd de Europese PM10-norm in geen enkel Brussels meetstation overschreden. De enige plaats waar die norm in 2012 en 2013 overschreden werd, was in het meetstation van de voorhaven in Haren. Dat is een heel bijzondere zone die niet echt gevolgen heeft voor de Brusselaars.

We zullen vervolgens een overzicht geven van alle maatregelen die we sinds het begin van de overtreding hebben genomen.

We kunnen die maatregelen in twee categorieën onderverdelen.

Ten eerste vermeld ik de huidige en toekomstige maatregelen om op structurele wijze en in alle Brusselse meetstations te voorkomen dat de normen overschreden worden. Daarmee bedoel ik

À ce stade, la saisine effective de la Cour de justice de l'UE n'a pas été confirmée. Une fois la décision prise par les commissaires de saisir la Cour, le service juridique de la Commission doit encore introduire l'affaire devant la Cour par le dépôt d'une requête. Le délai de cette étape n'est pas déterminé et peut aller de quelques semaines à plusieurs mois, voire plus. Nous ne sommes donc pas encore en mesure de nous coordonner avec les services en charge du dossier pour préparer la défense de la Région.

Dans ces circonstances, il est également très prématuré de discuter de la répartition d'une sanction financière éventuelle. Ceci dit, je tiens à relativiser ce risque, car une telle sanction n'est imposée dès le premier arrêt de la Cour que dans les cas de non-transposition dans le délai convenu. Ce n'est pas le cas ici, puisque la directive 2008/50 a bien été transposée par l'ordonnance du 10 février 2011 modifiant l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, intégrée depuis dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace). Les griefs sont relatifs à la mise en œuvre de celle-ci.

Des sanctions financières ne seront effectivement imposées que si la Commission assigne une seconde fois la Belgique devant la Cour de justice de l'UE, et constate que les mesures adéquates n'ont toujours pas été mises en œuvre. À ce moment-là, les éventuelles sanctions seront fonction de la durée et de la gravité de l'infraction, de la taille de l'État membre ainsi que des responsabilités des entités fédérées. En effet, outre Bruxelles, les zones portuaires de Gand et Roulers sont nommément citées dans le communiqué de presse.

En ce qui concerne la défense de la Région, nous commencerons par faire un état des lieux complet de la situation, et par rappeler que les mesures mises en place par la Région semblent porter leurs fruits, puisque la norme européenne pour les PM10 a été respectée en 2014 dans toutes les stations bruxelloises - je vous avais donné le détail de ces mesures dans la question d'actualité sur ce sujet - et n'a été dépassée en 2012 et 2013 que dans la seule station de mesure de l'Avant-Port, à Haren. Celle-ci - j'y reviendrai plus tard -

de maatregelen uit het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing, het ontwerp van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, dat momenteel aan een openbaar onderzoek onderworpen wordt, het Iris 2-plan en de geplande ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Ten tweede verwijs ik naar de maatregelen die specifiek betrekking hebben op het meetstation van de voorhaven in Haren.

Er zijn geen woningen in de directe omgeving van dat meetstation, maar wel een groot aantal fabrieken waarvan de activiteiten bijdragen tot de uitstoot van fijnstof. Volgens Leefmilieu Brussel wordt meer dan een derde van de overschrijdingen daardoor veroorzaakt.

Toch hebben wij een aantal maatregelen getroffen. Zo heeft de Brusselse milieu-inspectie de controle van de installaties in de buurt van het meetstation verscherpt. Verder werden de milieuvergunningen van bedrijven in de buurt herzien en werken we nauw samen met de Haven van Brussel. Zo worden de hopen bouwzand voortaan besproeid en worden de wielen gewassen van de vrachtwagens die in de onmiddellijke omgeving van het meetstation rijden.

Wat het tijdschema betreft, wijs ik erop dat de maatregelen uit het BWLKE al in werking zijn getreden. Daarmee bedoel ik het milieuvriendelijker maken van de wagenparken van overheidsbedrijven en de nieuwe voorschriften inzake het parkeren buiten de openbare weg. De maatregelen waarin het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan voorziet, zullen vanaf het jaar 2016 uitgevoerd worden.

(verder in het Nederlands)

Maatregelen die de luchtkwaliteit ten goede komen, krijgen vanzelfsprekend voorrang. Ik denk bijvoorbeeld aan de uitbreiding van bedrijfsvervoerplannen, die zeer bemoedigende resultaten vertonen, of aan de herziening van de gewestelijke fiscaliteit aan de hand van milieucriteria en aan de invoering van lage-emissiezones.

concerne une zone très particulière ne touchant pas réellement les Bruxellois.

Ensuite, nous ferons également un état des lieux de la mise en œuvre des mesures lancées depuis le début de l'infraction, et communiquées à plusieurs reprises à la Commission européenne.

En ce qui concerne les éléments présentés à la Commission européenne dans le cadre des étapes préalables à cette décision de saisine, il faut signaler deux types de mesures :

- d'une part les mesures bruxelloises en place et à venir pour éviter de façon structurelle le dépassement des normes dans toutes les stations bruxelloises, à savoir les mesures prévues dans le Cobrace, dans le projet de Plan régional air-climat-énergie actuellement soumis à enquête publique, dans le Plan Iris 2 et ses plans sectoriels (plans de stationnement, marchandises, vélo, piéton, etc.), ainsi que le développement des transports en commun et les projets futurs en la matière ;

- d'autre part, les mesures particulières mises en place à la station de mesure de l'Avant-Port de Haren qui, comme je viens de le signaler, est la dernière station bruxelloise où a été observé le dépassement de la norme européenne en 2012 et 2013.

Cette station de mesure est caractérisée par l'absence d'habitation dans un rayon proche et par un nombre conséquent d'industries dont l'activité contribue à la remise en suspension des particules, laquelle, selon les études menées par Bruxelles Environnement, est responsable de plus d'un tiers des dépassements.

Parmi les mesures qui ont néanmoins été mises en place pour mettre fin aux dépassements, citons notamment le renforcement des contrôles des installations situées à proximité de la station de mesure par le service régional d'inspection de l'environnement, la révision des permis d'environnement des industries situées à proximité, la mise en place d'une collaboration étroite avec le Port de Bruxelles avec, notamment, pour conséquence l'arrosage de tas de sable de construction au moment où ils sont manipulés et le

(verder in het Frans)

Daarnaast moet de nadruk worden gelegd op de monitoring van de luchtkwaliteit. In 2013 werd het Expairproject gestart, dat niet alleen tot doel heeft de blootstelling van de Brusselaars aan bepaalde luchtverontreinigende stoffen te meten, maar ook om de Brusselse bevolking te informeren en bewust te maken van de stedelijke luchtverontreiniging. In het verlengde van die campagne voorziet het ontwerpplan in een versterking van de monitoring en het verder in kaart brengen van de blootstelling.

Volgens de recentste cijfers uit 2013 is huisvesting de voornaamste lokale emissiebron van PM10 (49%), gevolgd door de transportsector (39%) en de tertiaire sector (9%).

Het feit dat de transportsector sinds 2013 niet langer de grootste boosdoener is, komt door de toename van PM10 door houtverwarming in de recentste overzichten die de drie gewesten in het kader van het Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand moeten opstellen, onder toezicht van het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM).

(verder in het Nederlands)

Het probleem van de luchtkwaliteit overschrijdt inderdaad de grenzen van het gewest, maar het is aan het gewest om alle middelen waarover het beschikt te benutten teneinde de schadelijke emissies op zijn grondgebied te verminderen.

(verder in het Frans)

Het overleg met de andere overheden vindt plaats in de werkgroep NEC Transport. Die buigt zich over de maatregelen die nodig zijn om de uitstoot van stikstof en fijnstof afkomstig van de transportsector te verminderen. De grootste aandacht gaat daarbij inderdaad naar dieselloertuigen, die in ruime mate bijdragen aan de uitstoot van die vervuilende stoffen.

Voorts heeft de interministeriële conferentie Leefmilieu op 30 mei 2013 een reeks maatregelen goedgekeurd, zoals het gebruik van

lavage des roues des camions empruntant les routes à proximité immédiate de la station de mesure.

En réponse aux interrogations relatives aux mesures bruxelloises et à leur calendrier de mise en œuvre, il faut signaler que les mesures prévues dans le Cobrace, telles que l'amélioration de la performance environnementale des véhicules des flottes publiques et la nouvelle réglementation sur le stationnement hors voirie, sont déjà entrées en vigueur et délivreront progressivement leurs effets. Quant aux mesures prévues dans le Plan régional air-climat-énergie, elles seront mises en œuvre à partir de l'année 2016, sachant que nous travaillons déjà de manière intensive sur un certain nombre d'entre elles.

(poursuivant en néerlandais)

Il est évident que les mesures qui bénéficient à la qualité de l'air sont prioritaires. Je pense notamment au renforcement des plans de déplacement d'entreprise ou à la révision de la fiscalité régionale sur la base de critères environnementaux et à la mise en place de zones de basses émissions.

(poursuivant en français)

Parallèlement, l'accent doit être mis sur les mesures de surveillance de la qualité de l'air. J'ai déjà évoqué en Commission de l'environnement, en réponse à Mmes Maes et Susskind, le projet Expair lancé en 2013. Il vise, d'une part, à évaluer l'exposition continue de la population à certains polluants atmosphériques en Région de Bruxelles-Capitale et, d'autre part, à informer et sensibiliser la population bruxelloise sur son exposition à la pollution urbaine. Dans le prolongement de cette campagne, le projet de plan prévoit le renforcement du suivi et de la modélisation de l'exposition de la population bruxelloise aux polluants.

J'en viens à la question sur les données d'émission de PM10.

Selon les dernières données disponibles dans les inventaires des émissions de polluants, dans le cadre du rapportage de la Convention sur la

milieuvriendelijke voertuigen door de overheden, de invoering van een wettelijk kader voor lage-emissiezones en de herziening van de fiscaliteit voor bedrijfswagens.

De drie gewesten bereikten in 2011 ook een politiek akkoord over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en een hervorming van de verkeersbelasting.

Met betrekking tot de uitbreiding van de Ring heeft het Brussels Gewest duidelijk zijn mening te kennen gegeven en gewezen op de extra luchtvervuiling die die maatregel met zich mee zal brengen.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren)

De Brusselse regering blijft dus waakzaam met betrekking tot projecten die een negatieve invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit in Brussel. Er zijn geen aanwijzingen over enige vooruitgang van de Vlaamse plannen om de Ring te verbreden.

(Opmerkingen van mevrouw Maes)

Als u informatie hebt, aarzel dan niet om die mee te delen, want volgens onze bronnen zit het project momenteel op een dood punt.

De Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) voerde in 2011 een studie uit over de impact van de Ring op de luchtkwaliteit. Volgens die studie zou de Ring tot een toename van de PM10-concentraties in een zone van 500 meter langs weerszijden van de Ring leiden, maar ondertussen is de situatie misschien al veranderd.

Daarentegen is nog nooit de impact van de pendelaars en de industrie in de Rand bestudeerd. Het zou goed zijn om die eens te meten.

Met betrekking tot de overschrijding van de stikstofnormen is er geen inbreukprocedure aan de gang. De Europese Commissie heeft wel een verzoek om informatie ingediend.

De federale overheid en de gewesten hebben een gezamenlijk antwoord opgesteld waarin de geplande maatregelen worden meegedeeld, zoals de herziening van de federale energiefiscaliteit.

pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, datant de l'année 2013, il convient d'observer que le secteur résidentiel est la principale source d'émission locale de PM10 (49%) ; le secteur du transport routier en est le deuxième émetteur (39%), dû à la combustion du fuel des véhicules ; et le secteur tertiaire contribue de façon plus marginale aux émissions de PM10 (9%).

La prépondérance du secteur résidentiel à partir de 2013, alors que le secteur du transport dominait largement, jusque-là, en termes d'émissions de PM10, s'explique principalement par la modification, dans les nouvelles lignes directrices des inventaires, du facteur d'émission de PM10 attribué au chauffage au bois, uniquement présent dans le secteur résidentiel. Ce facteur d'émission a été revu à la hausse dans les derniers inventaires des trois Régions, coordonnés dans un groupe de travail du Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE). Il en résulte que le chauffage au bois, qui représente pourtant une infime proportion de la consommation énergétique du secteur résidentiel, fait monter en flèche les émissions de PM10 dans le secteur.

(poursuivant en néerlandais)

La problématique de la qualité de l'air dépasse les frontières de la Région, mais c'est à la Région d'utiliser tous les moyens dont elle dispose pour réduire les émissions nocives sur son territoire.

(poursuivant en français)

Concernant les mesures que l'on pourrait mettre en place en concertation avec la Flandre, la Wallonie ou le niveau fédéral, un groupe de travail chargé de la problématique du transport existe au sein de cette commission : le groupe de travail ad hoc pour les plafonds d'émission nationaux (PEM) dans le secteur des transports.

Celui-ci s'est penché sur les mesures nécessaires en vue de réduire les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines provenant du transport. En effet, les véhicules roulant au diesel et contribuant largement à l'émission de ces polluants sont visés en priorité.

België heeft er voorts op gewezen dat de overtreding van de normen te wijten is aan een wijziging van de rapportagemethode voor de transportsector. Zonder die wijziging zouden er geen overschrijdingen zijn.

Het Brussels Gewest heeft ook de metingen bijgewerkt die aan de Europese Commissie werden meegedeeld. Wij houden de Commissie systematisch op de hoogte van de maatregelen die we nemen, zoals de laatste lezing van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan. Wij zitten dus nog in een inbreukprocedure.

Voorts is het belangrijk om te onderstrepen dat sinds de inwerkingtreding van de norm in 2010 enkel de grenswaarde van de jaarlijkse concentratie werd overschreden in meer dan een meetstation. In geen enkel meetstation werd een overschrijding van de maximale concentratie per uur van 200 mg/m³ geregistreerd.

De situatie gaat er bovendien op vooruit aangezien de jaarconcentratie in 2010 nog werd overschreden in vier meetstations (Haren, Elsene, Molenbeek en Sint-Katelijne) en in 2014 nog maar in twee stations (Haren en Elsene).

Het milieueffectenrapport met betrekking tot de maatregelen van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan is bijzonder positief.

Ik ben voorstander van een permanente lage-emissiezone die in samenspraak met de gemeenten wordt vastgesteld. Die maatregel staat trouwens in het regeerakkoord.

Het is dus fout te beweren dat de situatie op het vlak van PM10 de afgelopen jaren niet positief is geëvolueerd. Enkel de concentraties in de zone van de voorhaven zorgen nog voor problemen.

Mevrouw El Bakri, voor de concrete maatregelen verwijs ik naar het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, dat nog tot 31 juli in openbaar onderzoek is en waarover een positief milieueffectenrapport is uitgebracht. Wij hebben dat plan al uitvoerig besproken in de commissie Leefmilieu.

Wij hebben ook al heel wat debatten gehad over

Le 30 mai 2013, la conférence interministérielle (CIM) de l'environnement a approuvé une série de mesures : l'exemplarité des flottes publiques, l'introduction d'un cadre légal pour les zones à basses émissions, la révision de la fiscalité relative aux véhicules de société...

Au niveau régional, un accord politique pour la réforme de la fiscalité routière a été signé par les trois Régions en 2011. Au terme de celui-ci, les Régions doivent notamment mettre en œuvre une tarification kilométrique pour les poids lourds et réformer les taxes de circulation.

En ce qui concerne l'élargissement du ring envisagé par la Flandre, la Région bruxelloise - et Mme Huytebroeck à l'époque - a fait valoir son avis dans le dossier en faisant référence à tous les problèmes de qualité de l'air que pouvait engendrer cet élargissement.

(Remarques de M. Pinxteren)

Le gouvernement bruxellois reste donc attentif aux éventuels projets menés qui pourraient avoir une influence néfaste sur la qualité de l'air à Bruxelles. Nous n'avons pas, à l'heure actuelle, d'indicateurs sur une quelconque avancée en Flandre en la matière.

(Remarques de Mme Maes)

Si vous avez des précisions à nous fournir, n'hésitez pas, car selon nos sources, le projet est au point mort à ce stade.

À ce propos, une étude a été menée en 2011 par la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine), concernant l'impact du ring sur la qualité de l'air. Les choses ont peut-être évolué depuis. Cette étude concluait que le ring avait une influence sur les émissions de PM10 dans les 500 premiers mètres qui le bordent. Au-delà, cette influence serait minime. Les résultats de cette étude doivent être mis au conditionnel.

En revanche, l'impact des navetteurs et des industries périphériques n'a jamais été étudié. C'est effectivement une bonne suggestion.

Un certain nombre de précisions s'impose en ce

de vervuilingsspieken. Ik heb toen uitgelegd dat wij aan een herziening van de drempelwaarden voor fijn stof werkten en dat ik zelfs voorstander was van een nulgrens.

Uw vragen over de MIVB en het openbaar vervoer kunt u tot minister Smet richten.

Het zou interessant zijn om een debat over dit onderwerp te voeren in de plenaire vergadering.

Mijnheer Van Damme, wanneer ik het over lage-emissiezones heb, heb ik het over permanente zones, in overleg met de gemeenten. Wij hebben een proefproject gestart in het kader van de voetgangerszone om de gevolgen op lange termijn te beoordelen.

De studies van de vzw Au Coeur de l'Europe en van Ircel over het vliegverkeer spreken elkaar tegen. Daarom heb ik in maart een nieuwe studie besteld. Ik verwacht de resultaten in januari 2016.

qui concerne les dépassements des normes relatives aux oxydes d'azote (NOx), pour lesquels nous ne sommes pas en procédure d'infraction.

Ces dossiers viennent d'être examinés lors d'une réunion en présence de représentants de la Commission européenne, le 17 mars dernier. Ceux-ci ont introduit une demande d'information sur le dépassement des plafonds fixés pour les oxydes d'azote, qui a fait l'objet d'une réponse commune pour toutes les entités. Cette réponse a fait part des mesures planifiées comme la révision de la fiscalité énergétique sur le plan fédéral. Elle rappelle que le non-respect du plafond relatif aux NOx de la directive 2001 procède d'adaptations méthodologiques dans le rapportage des émissions dans le secteur du transport routier. En l'absence de telles adaptations, le plafond des émissions serait respecté.

Au sujet des concentrations, la Région bruxelloise a effectué une mise à jour des mesures préalablement communiquées à la Commission européenne. Nous la tenons systématiquement informée des mesures que nous entreprenons, comme la dernière lecture du Plan régional air-climat-énergie. Nous ne sommes donc pas encore dans le cadre d'une procédure d'infraction.

Il est important de souligner que c'est uniquement la valeur limite de concentration annuelle qui est dépassée depuis l'entrée en vigueur de la norme en 2010 dans au moins une station bruxelloise. Par contre, le seuil horaire est toujours respecté par toutes les stations de mesure, à savoir 200mg/m³.

La situation s'améliore, puisque la valeur limite de concentration annuelle était dépassée dans quatre stations en 2010, alors qu'elle ne l'est plus que dans deux stations en 2014. En 2010, un dépassement en NO₂ était enregistré dans les stations de mesure de l'Avant-Port (Haren), d'Ixelles, de Molenbeek-Saint-Jean et de Sainte-Catherine. Aujourd'hui, seules les stations d'Ixelles et de l'Avant-Port sont concernées.

Quant à savoir si le Plan régional air-climat-énergie est efficace, le rapport d'incidences sur l'environnement (RIE), clairement positif au sujet de ses mesures, est passé en première lecture.

En ce qui concerne les zones de basses émissions, elles sont évoquées dans notre déclaration de politique générale. Je suis totalement favorable à la mise en place d'une zone de basses émissions permanente en concertation avec les communes, en dehors des pics de pollution. J'ai eu l'occasion de le dire à de nombreuses reprises en commission.

Par conséquent, il ne faut pas prétendre qu'il n'y a pas d'évolution positive pour les PM10 depuis quelques années. La station de mesure de l'Avant-Port reste la dernière station bruxelloise en difficulté.

Mme El Bakri, pour les mesures concrètes, je le répète : lisez le Plan régional Air-climat-énergie, soumis à enquête publique jusqu'au 31 juillet, et qui, comme je viens de le dire, a fait l'objet d'un RIE positif. Nous l'avons largement abordé en Commission de l'environnement.

De même, nous avons eu de nombreux débats sur les pics de pollution. Mme Maes et M. Van Damme, qui m'ont régulièrement interrogée sur le sujet, pourront le confirmer. J'ai même expliqué que nous étions en train de travailler à la révision des seuils de particules fines et que j'étais favorable à l'introduction d'un seuil zéro. Ce fut l'occasion d'avoir de longs échanges, auxquels je vous renvoie.

Au sujet de la STIB et des transports publics, je vous suggère d'adresser vos questions à M. Smet.

En outre, ce serait très intéressant d'avoir un débat sur ce sujet en séance plénière.

M. Van Damme, lorsqu'il est question de zones de basses émissions, il s'agit de zones permanentes, en concertation avec les communes.

Par ailleurs, nous avons lancé un projet pilote dans le cadre du piétonnier du centre-ville, afin d'évaluer les répercussions à long terme.

En ce qui concerne les avions, l'étude éditée par l'asbl Au Cœur de l'Europe contredit une autre étude commanditée par la Celine. Afin d'y voir plus clair, j'ai décidé au mois de mars de commanditer une étude dans le cadre d'un marché

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De procedures bij het Hof van Justitie van de Europese Unie (EHJ) verlopen bijzonder traag. De Commissie wil immers niet zozeer boetes innen, maar vooral druk uitoefenen op de lidstaten.*

Geen enkel land haalt zich graag een veroordeling van het EHJ op de hals of wacht op een veroordeling om maatregelen te nemen. We moeten dan ook dringend maatregelen nemen om de luchtkwaliteit in het gewest drastisch te verbeteren. In 2014 ging de situatie erop vooruit, maar dat had veel te maken met de weersomstandigheden.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Ik kan niets aan het weer veranderen!*

(Vrolijkheid)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Die verbetering is echter niet van lange duur gebleken.*

De Europese Commissie heeft duidelijk laten weten dat de verbeteringen niet volstonden en te traag werden doorgevoerd.

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

Toch beweert u vandaag dat de genomen maatregelen wel degelijk efficiënt zullen blijken. Ze werden echter reeds voorgelegd aan de Europese Commissie, die ze ontoereikend achtte. Noch Strategie 2025, noch het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan bevatten duidelijke doelstellingen met een heldere planning.

Ik heb geen specifieke maatregelen gehoord betreffende het station van Haren. Volgens u wonen er daar geen mensen in de buurt, maar dat

public, qui testera les émissions de particules ultrafines dans la zone Est. Les résultats de cette étude devraient être disponibles en janvier 2016.

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les procédures devant la Cour de justice de l'Union européenne (UE) sont extrêmement lentes car l'objectif de la Commission n'est pas de récupérer de l'argent, mais de faire pression sur les États membres pour les contraindre à se conformer au droit européen.

Aucun pays ne souhaite se voir condamner par l'UE et n'attend la condamnation pour aller de l'avant. Il faut donc dès à présent saisir cette opportunité et prendre des mesures fortes pour améliorer drastiquement la qualité de l'air dans notre Région. Il est vrai qu'en 2014, la situation s'est améliorée, mais les conditions météorologiques y étaient pour beaucoup.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je n'influence pas encore la météo !

(Sourires)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- On peut s'en réjouir, mais cette amélioration ne sera donc pas à long terme.

La Commission européenne a clairement exprimé que les améliorations apportées étaient trop lentes et trop faibles.

(Remarques de Mme Fremault)

Pourtant aujourd'hui, vous nous dites que les mesures prises, comme le Cobrace, le Plan régional air-climat-énergie, le Plan Iris 2 et le Plan régional de politique du stationnement, vont produire leurs effets. Ces mesures ont pourtant déjà été soumises à la Commission européenne qui les a jugées insuffisantes. Nous craignons donc pour l'avenir. Ni la Stratégie 2025 ni le Plan régional air-climat-énergie, que nous avons lu attentivement, ne nous apportent des solutions et des objectifs clairs avec un calendrier précis.

klopt niet.

(Rumoer)

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).*- *Leg me geen woorden in de mond!*

(Vrolijkheid)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Wordt er wel voldoende rekening gehouden met de inwoners van Haren? Er werden maatregelen genomen om de vervuiling af te schaffen, maar die volstaan niet. Wat werd er afgesproken met het Vlaams Gewest?*

Volgens u wonen er geen inwoners in de buurt van het meetstation van Haren. Om welke redenen werd er dan een meetstation in Haren geplaatst?

Een groot deel van de luchtvervuiling in Brussel is te wijten aan de uitlaatgassen van met name dieselmotoren. Hoe staat het met de promotie van elektrische wagens en wagens met alternatieve brandstoffen?

De luchtkwaliteit verbetert stilaan, en dat is positief. Toch denk ik niet dat de kilometerheffing voor vrachtwagens zal volstaan om het vervuilingsprobleem in Brussel op te lossen. Wel integendeel: indien één vrachtwagen van 35 ton wordt vervangen door tien bestelwagens, nemen de files en dus ook de vervuiling daardoor alleen maar toe.

Ik vind uw antwoord dan ook niet bevredigend.

Je n'ai pas entendu aujourd'hui de mesures spécifiques à la station de Haren. Vous en aviez parlé récemment lors des questions d'actualité. Qu'en est-il exactement ? Vous dites qu'il n'y a pas d'habitant dans un rayon proche, mais je connais des riverains de Haren. Ils sont nombreux.

(Rumeurs)

Mme Céline Fremault, ministre.- Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit !

(Sourires)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je me demande si l'on se soucie suffisamment des habitants de Haren. Il faut trouver des solutions. Des mesures ont été prises pour enrayer cette pollution, mais elles ne sont pas suffisantes. Il faut chercher les sources qui font perdurer cette pollution. Qu'est-ce qui a été entrepris avec la Région flamande ?

Vous dites qu'il n'y a pas d'habitant tout près de la station. Quels avaient été les critères retenus pour le choix de Haren ? Cette station n'a pas été implantée là par hasard.

On sait qu'une grande partie de la pollution atmosphérique bruxelloise est liée aux gaz d'échappement, particulièrement émis par les moteurs diesel. Vous avez cité toute une série de mesures sur lesquelles je ne reviendrai pas. Il y a sans doute mieux à faire au sein des administrations et auprès des particuliers. Où en est la promotion des véhicules électriques et des véhicules à carburant alternatif ?

Certes, nous nous trouvons dans un mouvement d'amélioration de la qualité de l'air, ce qui est positif. En revanche, je ne pense pas que la taxe kilométrique des camions, sur laquelle vous avez progressé récemment, va régler le problème de la pollution à Bruxelles. Bien au contraire. En effet, des experts m'ont fait part du fait que remplacer un camion de 35 tonnes par dix camionnettes occasionnait encore plus de congestion et donc de pollution. Cela risque donc au contraire d'aggraver la pollution dans notre Région.

Je reste donc quelque peu sur ma faim à cet égard,

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U zegt dat u nog geen officiële bevestiging hebt gekregen. Hoe lang duurt het doorgaans voor u in dergelijke gevallen een antwoord krijgt?

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Het kan weken of maanden duren. Dat varieert sterk van de ene tot de andere keer.*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Volgens de officiële documenten van Leefmilieu Brussel is 25% van de PM10-deeltjes afkomstig van de natuur en 30% van directe emissies. Het verkeer, en dan vooral de dieselloortuigen, is goed voor de helft daarvan. De andere helft is afkomstig van verwarming, voornamelijk door houtverbranding. Voorts is 45% indirecte vervuiling, die onder andere uit stikstof bestaat.

2014 was een uitzonderlijk goed jaar, maar toch vertonen de meetpunten van Molenbeek en de voorhaven al jaren problematische cijfers. In Elsene en de Belliardstraat wordt de concentratie PM10-deeltjes zelfs niet gemeten. Bij Kunst-Wet werden ze vroeger wel gemeten, maar nu niet meer, al gebeurt dat binnenkort opnieuw.

De cijfers tonen aan dat er wel degelijk een probleem is in Brussel, met de resultaten en met de metingen zelf, omdat niet elk station alle waarden meet.

De mogelijke veroordeling heeft betrekking op de te hoge waarden voor PM10-deeltjes, maar binnen enkele maanden of jaren kan er ook een veroordeling volgen voor de te hoge stikstofwaarden. Het transport is verantwoordelijk voor 67% van de stikstof, verwarming voor 33%. Dieselauto's stoten drie- tot twintigmaal meer stikstof uit dan benzineauto's.

De stikstofdrempel wordt systematisch

car j'attendais beaucoup du débat qui devait suivre aujourd'hui.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Vous dites que vous n'avez pas encore reçu de confirmation officielle. Combien de temps faut-il normalement pour que vous receviez une réponse ?*

Mme Céline Fremault, ministre.- Cela peut être plusieurs mois ou plusieurs semaines, voire plus. Ça varie fort d'une saisine à l'autre.

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *D'après les publications officielles de Bruxelles Environnement, 25% des émissions proviendraient de la nature et 30% des émissions directes, dont la moitié sont liées au trafic et l'autre moitié aux installations de chauffage, principalement le chauffage au bois. Les 45% restants proviennent d'une pollution indirecte, constituée entre autres d'azote.*

2014 était une année exceptionnellement bonne, mais les points de mesure de Molenbeek et de l'avant-port indiquent malgré tout des chiffres problématiques depuis des années. La concentration en particules PM10 n'est même pas mesurée à Ixelles et dans la rue Belliard.

Les chiffres révèlent un problème au niveau des résultats et des mesurages, parce que toutes les stations ne mesurent pas les mêmes valeurs.

Nous risquons d'être condamnés pour la concentration élevée de particules PM10, mais celle-ci pourrait être suivie dans quelques années d'une condamnation pour des concentrations trop élevées de dioxyde d'azote (NO2).

Les points de mesure bruxellois enregistrent peu d'amélioration en la matière. Notre objectif prioritaire devrait être non pas d'éviter une amende de l'UE, mais d'améliorer la qualité de notre air.

overschreden in Molenbeek en in de Belliardstraat. In de voorhaven is er een lichte daling. In de Kroonlaan was er de voorbije vijftien jaar nauwelijks verandering. Op de Brusselse meetpunten wordt dus weinig vooruitgang geboekt.

U kunt Europa wel vertellen dat we eraan werken, maar het gaat nu om de algemene luchtkwaliteit en dan heb ik het nog niet over het roetprobleem gehad. Het gaat er niet in de eerste plaats om dat we een Europese boete vermijden, maar vooral dat de luchtkwaliteit verbetert.

Ik vind het jammer dat u het probleem van de Ring minimaliseert en dat u stelt dat de invloed volgens de studie maar 500 meter ver zou reiken. Als die studie klopt, betekent dit wel dat de helft van de gemeente Jette wordt getroffen.

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Ik breng louter verslag uit over de studieresultaten. Leg me geen woorden in de mond.*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Kunt u wat duidelijker zijn over de verbreding van de Ring? Op een vraag in het Vlaams Parlement antwoordde de bevoegde minister Weyts: "Om de mobiliteit in de Vlaamse Rand rond Brussel te verbeteren, heeft de Vlaamse regering, na overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de lokale besturen en stakeholders, beslist om de optimalisatie van de Ring rond Brussel van de zone E40-kust tot E40-Leuven uit te voeren".

Het dossier ligt dus geenszins stil.

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Wanneer heeft Vlaams minister Weyts dat gezegd?*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Naar aanleiding van een recente interpellatie in het Vlaams Parlement gaf hij de volgende timing: "We hebben de Ring onderverdeeld in drie zones, de zone Zaventem, de zone Vilvoorde en de zone Wemmel..."

Je regrette que vous minimisiez le problème du ring de Bruxelles.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je n'ai fait que rapporter les résultats de l'étude. Ne les mettez pas dans ma bouche.

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Pourriez-vous vous exprimer plus clairement à propos de l'élargissement du ring ? À une réponse sur cette question au Parlement flamand, le ministre Weyts a déclaré que le gouvernement flamand s'était prononcé en faveur de l'élargissement, en concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale, les autorités locales et les parties prenantes.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Quand M. Weyts a-t-il dit cela ?

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Lors d'une récente interpellation au Parlement flamand, il a déclaré que le ring avait été subdivisé en trois zones : Zaventem, Vilvoorde et Wemmel.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans)*.- *Wanneer is dat precies gebeurd?*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik kan de precieze datum opzoeken, het is een vrij recente uitspraak.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans)*.- *Ja, het is belangrijk dat u me die datum meedeelt!*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De zone Zaventem loopt van het knooppunt van de E40 in Woluwe tot aan de E19 in Machelen, de zone Vilvoorde van de E19 tot de A12 en de zone Wemmel van de A12 tot de aansluiting met de E40 richting Gent en Oostende. Die drie zones zullen apart worden aangepakt, waarbij de zone Zaventem in Woluwe als eerste aan de beurt komt.

De plannen zullen dit voorjaar worden afgerond. Daarna starten de vergunningstrajecten en de aanvang van de werken zal afhangen van het vergunningstraject en de aanbestedingsprocedure.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes, gelieve af te ronden. Uw spreektijd van tien minuten is bijna voorbij.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De minister vroeg of er nieuws was over de Ring.

De Vlaamse minister raamt de totale duurtijd op acht jaar, afhankelijk van de definitieve ontwerpen en faseringen. De werken zouden in 2018 starten.

Hoe moet het nu verder met de verbreding van de Ring?

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Dat valt niet onder mijn bevoegdheid.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Die verbreding zal negatieve gevolgen hebben op de luchtkwaliteit in Brussel. Waarom wilt u niet antwoorden?

Mme Céline Fremault, ministre.- *Quand était-ce, précisément ?*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Il s'agit d'une déclaration relativement récente. Je peux rechercher la date précise.*

Mme Céline Fremault, ministre.- *Oui, j'aimerais bien avoir cette date, c'est important !*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Les trois zones feront l'objet d'une approche spécifique. La zone de Zaventem sera traitée en priorité.*

Les plans seront prêts au printemps. L'ampleur des travaux dépendra des procédures de permis et d'adjudication.

Mme la présidente.- *Mme Maes, votre temps de parole de dix minutes est presque écoulé.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je ne fais que répondre aux questions de la ministre à propos du ring.*

Le ministre flamand évalue à huit ans la durée totale des travaux, qui devraient débuter en 2018.

Comment devons-nous aborder l'élargissement du ring compte tenu de ces développements récents ?

Mme Céline Fremault, ministre *(en néerlandais)*.- *Cela ne dépend pas de ma compétence.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Pourquoi refusez-vous de répondre ?*

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Maar ik wil graag antwoorden! Ik heb u al tweemaal antwoord gegeven over de Ring, waaronder eenmaal in de plenaire vergadering.*

Ik kan de toekomst niet voorspellen en ben niet permanent op de hoogte van de intenties van een minister die in het Vlaams parlement verklaringen aflegt. Bezorg me een precieze datum en ik zal het er met de minister-president over hebben. Ik ben niet bevoegd voor de uitbreiding van de Ring.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Brussel zal wel de gevolgen van de beslissingen van de Vlaamse regering ondergaan.

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Ik ben minister van Leefmilieu, niet van Mobiliteit of Ruimtelijke Ordening. Stel uw vragen aan de minister-president.*

We blijven projecten van andere gewesten die het Brussels Gewest kunnen schaden op de voet volgen, maar ik kan niet alle dagen bij mijn Vlaamse ambtsgenoot aankloppen. Als u weet hebt van een verklaring die hij in het Vlaams parlement afgelegd heeft, moet u me laten weten wanneer dat precies is gebeurd, zodat ik me kan informeren.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik zal u de datum bezorgen, maar het is ook uw rol als minister om bij uw Vlaamse collega's te informeren naar het juiste tijdschema.

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Ik baseer mijn antwoord op de informatie die ik heb.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Mais je veux bien répondre ! Je vous ai déjà répondu deux fois au sujet du ring, dont une en séance plénière dans le cadre d'une interpellation. Le ministre-président a même dit qu'il n'avait pas été saisi d'une demande à ce moment, et je vous ai précisé que nous ne disposons d'aucune précision.

Je ne peux pas avoir une boule de cristal et être branchée en permanence sur les intentions d'un ministre qui fait, au Parlement flamand, des déclarations dont vous n'avez même pas la date ! Je veux bien tout faire, mais donnez-moi une date précise, et j'en parlerai au ministre-président. À ce jour, je ne suis pas compétente pour la question de l'élargissement du ring.

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Bruxelles subira les conséquences de décisions du gouvernement flamand.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Je suis ministre de l'Environnement, pas de la Mobilité ni de l'Aménagement du territoire. Interrogez le ministre-président et confrontez-le à ces déclarations qu'un ministre aurait faites dans un autre hémicycle.

Nous avons fait valoir une série d'avis à l'époque où la question s'est posée. Nous restons extrêmement attentifs aux éventuels projets qui seraient lancés par les autres entités et qui pourraient nuire à la Région bruxelloise. Toutefois, je ne vais pas frapper tous les jours à la porte de mon homologue flamand pour connaître ses véritables intentions. Si vous avez connaissance d'une déclaration faite par un ministre dans une assemblée, je vous demande de m'en indiquer la date et je m'informerai.

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Je vous communiquerai cette date, mais c'est aussi votre rôle en tant que ministre de vous informer d'un calendrier précis auprès de vos collègues flamands.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Je réponds avec les informations dont je dispose.

Er wordt rekening gehouden met de resultaten van zes officiële PM10- en vijf PM25-meetstations die beantwoorden aan de normen van de richtlijn. Belliard is daar niet bij. De Europese Commissie wil net als ikzelf structurele maatregelen, zoals lage-emissiezones.

*Sinds de vorige debatten zijn er vorderingen gemaakt, want het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan is aan zijn derde lezing toe en we hebben onze actieradius verruimd, want vandaag hebbe
n we het over permanente lage-emissiezones.*

- De incidenten zijn gesloten.

Belliard n'est pas une station prise en compte par l'Union européenne. J'en ai déjà parlé, mais je pourrais refaire une ventilation. Il y a toute une série de stations de mesure qui sont prises en compte parce qu'elles correspondent aux obligations de la directive : nous avons six stations officielles pour les PM10 et cinq pour les PM25. Toutes les stations ne comptent cependant pas par rapport à la directive, mais nous les utilisons dans d'autres types de configurations. La station de Haren est une station qui a été mise en place pour la pollution industrielle.

La Commission européenne souhaite des mesures structurelles et moi également. C'est notamment le cas pour les zones de basses émissions.

Par rapport aux discussions précédentes, notre travail est plus avancé puisque nous sommes en troisième lecture du Plan air-climat-énergie et notre champ d'action est plus large puisqu'on parle aujourd'hui de zones de basses émissions permanentes. On va au-delà de ce qui était demandé, mais ce sont des mesures qu'il faudra prendre.

- Les incidents sont clos.