



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

—

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

—

**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la Mobilité**

—

**RÉUNION DU
LUNDI 12 OCTOBRE 2015**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 12 OKTOBER 2015**

—

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/>

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/>

SOMMAIRE

INTERPELLATION	4
Interpellation de M. Emin Özkara	4
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "le contrôle technique des véhicules en Région bruxelloise et la pollution automobile".	
Discussion – Orateurs :	6
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État	

INHOUD

INTERPELLATIE	4
Interpellatie van de heer Emin Özkara	4
tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de technische controle van de voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vervuiling door de auto's".	
Bespreking – Sprekers:	6
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris	

*Présidence : M. Boris Dilliès, président.
Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Özkara.

INTERPELLATION DE M. EMIN ÖZKARA

À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le contrôle technique des véhicules en Région bruxelloise et la pollution automobile".

M. le président.- La parole est à M. Özkara.

M. Emin Özkara (PS).- Un air de qualité est essentiel à la bonne santé de nos concitoyens. En 2012, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) classait les moteurs diesel comme "cancérogènes certains". En Belgique, le nombre de décès imputés à la pollution découlant du trafic routier est estimé à 3.200 par an.

En Région bruxelloise, les véhicules au diesel représentent 62% du parc automobile et génèrent 64% des émissions de dioxyde d'azote, 75% des émissions de particules fines et 23% des émissions de CO₂ dues au trafic routier.

Malgré la nocivité de ce type de pollution, force est de constater que très peu a été entrepris en Région bruxelloise dans ce domaine. Pour la première fois, cependant, l'accord de majorité prend en considération cette nécessité. Il prévoit ainsi que "le gouvernement veillera à une amélioration sensible de la qualité de l'air dans notre Région par

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Özkara.

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONTWIK-
KELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,

betreffende "de technische controle van de voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vervuiling door de auto's".

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (PS) *(in het Frans).*- *Kwaliteitsvolle lucht is essentieel voor de gezondheid van onze medeburgers. In 2012 kwalificeerde de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) dieselmotoren als 'zeker kankerverwekkend'.*

In het Brussels Gewest zijn wagens met dieselmotor goed voor 62% van het wagenpark en genereren ze 64% van de uitstoot van stikstofdioxide, 75% van de uitstoot van fijn stof en 23% van de uitstoot van CO₂. Toch besteedde het Brussels Gewest tot op vandaag niet veel aandacht aan het probleem.

Het is voor het eerst dat het meerderheidsakkoord hier melding van maakt. Het bepaalt dat de regering erop zal toezien dat de luchtkwaliteit in het gewest aanzienlijk zal toenemen, door gelijktijdig in te spelen op de factoren die er een invloed op hebben, met name verwarming en

une action combinée sur les déterminants que sont le chauffage et le transport, et qu'en concertation avec les services de police seront amplifiés les contrôles des véhicules qui circulent à Bruxelles, en rapport avec les exigences techniques et en particulier celles relatives aux émissions de particules fines".

Ces engagements constituent une petite révolution. Ce serait effectivement une première que la secrétaire d'État chargée de la sécurité routière et la ministre chargée de l'environnement s'impliquent de concert sur la question de la pollution générée par le transport en Région de Bruxelles-Capitale.

L'accord de gouvernement appelle toutefois quelques réflexions. L'idée de charger la police des contrôles de conformité des véhicules aux normes de pollution semble difficile à mettre en œuvre, tant sur un plan pratique que technique.

Sur le plan pratique tout d'abord, cela nécessiterait d'équiper les services de police de nouveaux appareils de mesure et d'organiser un cadre pour ce type d'intervention, alors que la police manque déjà de moyens pour l'exercice de ses missions de base. Par ailleurs, les normes européennes d'émission - dites normes Euro - des véhicules sont fonction de leur année de production. La réalisation de tests correspondant à chaque catégorie de véhicules serait donc difficile à mettre en place.

Sur le plan technique ensuite, les normes de pollution sont établies de la même manière que les consommations moyennes annoncées dans les catalogues des constructeurs. Les tests d'usine sont réalisés dans des conditions optimales correspondant fort peu à l'usage réel des véhicules en milieu urbain. L'actualité, avec l'affaire Volkswagen, nous l'a encore récemment montré. Il y a donc un risque important que les résultats de telles opérations de contrôle soient aléatoires et contestables et que nombre de véhicules, même neufs, ne respectent pas leurs normes d'homologation.

La perspective de voir certaines catégories de véhicules proscrites de la voie publique ne serait pas non plus sans poser certaines questions d'équité sociale, tous les ménages n'ayant pas les moyens d'acheter un véhicule neuf tous les quatre ans. La sixième réforme de l'État et la régionalisation de la tutelle sur les centres de

vervoer. In overleg met de politiediensten zal intensiever worden gecontroleerd of de voertuigen voldoen aan de technische eisen en vooral aan die met betrekking tot de uitstoot van fijn stof.

Deze passages uit het regeerakkoord roepen vragen op. Het voorstel om de politie te belasten met de controle van de voertuigen lijkt zowel vanuit praktisch als vanuit technisch oogpunt moeilijk haalbaar.

Vanuit technisch oogpunt zouden de politiediensten daarvoor met nieuwe meetinstrumenten moeten worden uitgerust en er personeel voor moeten inzetten, terwijl ze nu al te weinig middelen hebben voor hun basistaken. Bovendien variëren de Europese emissienormen volgens het productiejaar van de wagen en is het dus bijzonder moeilijk om tests te ontwikkelen die bruikbaar zijn voor elke categorie van voertuigen.

Voorts worden de vervuilingnormen in optimale omstandigheden vastgesteld tijdens fabriektests. De resultaten daarvan stemmen mogelijk niet overeen met het reële gebruik van de voertuigen. Specifieke categorieën van wagens van de weg bannen, bevordert ook de sociale ongelijkheid. Niet alle gezinnen hebben de middelen om elke vier jaar een nieuwe wagen te kopen.

De zesde staatshervorming en de regionalisering van het toezicht op de autokeuring maakt het echter mogelijk om pragmatischer te werk te gaan. Na de inwerkingtreding van de Euro 5 en Euro 6-normen zijn de katalysatoren en roetfilters veel efficiënter geworden. Ze zijn echter duur in onderhoud en raken snel verstopt indien men vaak korte trajecten aflegt. Ze worden dan ook vaak verwijderd of niet tijdig vervangen.

Dat heeft uiteraard gevolgen voor de uitstoot van de betreffende wagens. De autokeuringscentra zijn op dit moment niet van plan om de conformiteit en de goede werking van de uitlaten te controleren. Dat zou echter heel wat problemen kunnen oplossen.

Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat zoals vooropgesteld in het regeerakkoord de uitstoot van de voertuigen in het verkeer beter wordt gecontroleerd?

Op welke manier wilt u ervoor zorgen dat de

contrôle technique automobile ouvre cependant des possibilités d'adoption de dispositions plus pragmatiques.

Avec l'entrée en vigueur des normes Euro 5 et 6, les dispositifs antipollution comme les filtres catalytiques ou à particules se montrent plus performants. Cependant, ces filtres sont très coûteux à l'entretien ou peuvent se boucher en cas de multiplication de courts trajets. Pour ces raisons, certains propriétaires remplacent leur ligne d'échappement en enlevant ces filtres catalytiques ou à particules ou ne les changent pas quand ils le devraient afin d'assurer leur bon fonctionnement.

Ceci a bien entendu un impact sur les émissions de ces véhicules. Or, il semblerait qu'à l'heure actuelle, les centres de contrôle technique ne prévoient pas de vérifier la conformité et le bon fonctionnement des lignes d'échappement. Ceci pourrait pourtant constituer une sérieuse avancée en la matière.

Par quelles dispositions mettez-vous en œuvre l'esprit de l'accord de gouvernement visant à mieux contrôler les émissions des véhicules en circulation ?

Comment orienterez-vous votre action afin de ne pas pénaliser les ménages les plus modestes, n'ayant pas les moyens de s'offrir un véhicule neuf tous les quatre ans ou annuellement ?

Un projet de réglementation est-il en cours d'élaboration afin de profiter de la régionalisation des centres de contrôle technique pour inclure aux procédures de contrôle la vérification systématique de la présence et du bon état des dispositifs de filtration ? Il s'agit plus précisément des filtres à particules et des filtres catalytiques pour les véhicules censés en être équipés, en fonction des catégories d'homologation Euro correspondantes.

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La sixième réforme de l'État a confié aux Régions une partie des compétences liées au contrôle technique des véhicules. La loi spéciale du 6 janvier 2014 prévoit en effet en son article 25 § 4 qu'est transférée aux Régions la compétence du contrôle du respect des

armste gezinnen niet worden benadeeld?

Wordt er gewerkt aan regelgeving zodat de centra voor technische controle de aanwezigheid en de goede werking van de katalysator en roetfilters systematisch kunnen controleren?

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Door de zesde staatshervorming verkregen de gewesten bevoegdheden in verband met de technische keuring van voertuigen. Het gaat daarbij echter alleen om een controlebevoegdheid, en niet om het vaststellen van de productnormen.*

prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et du contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales. Il s'agit donc bien de la compétence du contrôle, et non de la fixation des normes de produit, qui demeurent pour leur part la compétence exclusive de l'autorité fédérale. La Région ne pourra donc jouer que sur le curseur du contrôle et non sur celui de la norme.

L'idée de contrôles mobiles avancée dans l'accord de gouvernement est une piste pour élargir le champ des contrôles. Mais comment organiser un tel dispositif ? À cet égard, il semble bon de tirer les leçons des erreurs du passé, car ce n'est pas la première fois que le gouvernement souhaite se lancer dans des contrôles mobiles de respect des normes des véhicules. Il y a eu un précédent.

Je souhaiterais ainsi rappeler une expérience parallèle qui touchait au contrôle mobile des normes acoustiques des véhicules. Pour rappel, le gouvernement précédent s'était engagé à organiser des campagnes de contrôle des véhicules, avec l'appui de Bruxelles Environnement, afin de faire respecter ces normes pour les véhicules, y compris les cyclomoteurs. Les zones de police, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement devaient travailler de concert à l'organisation de cette mesure. Mais celle-ci était morte née, puisqu'on a pu constater dans le Plan bruit que, pour cette prescription, il n'était indiqué ni réglementation, ni normes, ni suivi, ni méthode d'encadrement, ni données, ni aucun budget entre 2009 et 2013. Les agents de la cellule bruit de Bruxelles Environnement nous ont confié combien la mise en place du dispositif posait des problèmes techniques et humains non négligeables. De plus, la collaboration avec les zones de police nécessitait des moyens en termes de personnel et la présence des agents de Bruxelles Environnement n'avait pas été effective.

Il ne faudrait pas en arriver au même résultat pour le contrôle mobile des émissions atmosphériques des véhicules. Pour éviter un scénario identique, il nous semble opportun de veiller à ce que ce type de dispositif ne soit pas mis en œuvre sans articulation avec un dispositif plus structurel, tel que celui des zones de basses émissions permanentes, qui peut jouer à la fois sur les curseurs de la norme, en aval, et du contrôle.

Daarvoor blijft de federale overheid bevoegd.

Door middel van de mobiele controles, die naar voren worden geschoven in het regeerakkoord, kan het aantal controles worden opgevoerd. Voor de organisatie ervan kunnen we lessen trekken uit het verleden, toen de geluidsnormen van wagens mobiel zouden worden gecontroleerd. De politiezones, Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel moesten die maatregel samen uitwerken. In het Geluidsplan bleken daar echter geen normen, methode, gegevens, regelgeving of zelfs budget voor te zijn opgenomen, en het invoeren van de maatregel leidde dan ook heel wat menselijke en technische problemen.

Dat mag niet opnieuw gebeuren met de mobiele controle van de uitstoot van wagens. We moeten ervoor zorgen dat de maatregel ingebed wordt in een structureler systeem, dat een invloed heeft op zowel de normen als op de controle. Daarvoor moeten we de huidige technische controle echter hervormen.

Hebt u voorafgaand aan de organisatie van de mobiele controle van voertuigen samen met Leefmilieu Brussel en de politiezones een evaluatie gemaakt van de technische, menselijke en financiële implicaties van een dergelijk project? Welke aanbevelingen en bezwaren kwamen daarbij naar boven?

Op welke manier zal dit project worden afgestemd op de plannen voor permanente lage-emissiezones?

Bij de huidige technische controle wordt de uitstoot van de voertuigen reeds gemeten. Moeten we niet verder gaan om afdoende resultaten te verkrijgen?

Nous aurons l'occasion d'y revenir avec votre collègue Mme Fremault, que nous comptons interroger à ce sujet, puisqu'il semble que le gouvernement ait décidé, bien après la proposition faite par le MR en 2011, d'organiser un tel dispositif. Un dispositif de contrôles mobiles nous semble d'autant plus inadéquat sans articulation avec un dispositif plus structurel que le rapport coût-bénéfice de telles opérations au niveau environnemental et financier ne semble pas des plus avantageux, sauf preuves contraires apportées par vos services et ceux de Bruxelles Environnement. Un peu à l'instar de ce que nous reprochions à l'idée des zones de basses émissions temporaires en cas de dépassement des pics de pollution, nous pensons que ce type de mesures n'a de sens que dans un cadre plus structurel, ce qui suppose notamment d'étudier une refonte du contrôle technique actuel.

Préalablement à l'organisation de contrôles mobiles des véhicules, avez-vous mené une évaluation formelle, avec Bruxelles Environnement et les zones de police, des impératifs techniques, humains et financiers d'un tel projet ? Quelles sont les recommandations et objections éventuelles de ces deux partenaires ?

S'agissant de l'articulation entre le projet annoncé dans sa déclaration de politique générale et le futur cadre législatif relatif aux zones de basses émissions permanentes, comment le gouvernement a-t-il décidé de procéder en termes de calendrier ?

Le contrôle technique actuel relève des mesures en matière de pollution de l'air (fumées pour les véhicules à moteur diesel et CO₂ pour les véhicules à essence et LPG). Ne faudrait-il pas aller plus loin pour obtenir des résultats probants ? Qu'en pensez-vous ?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Le contrôle des émissions des véhicules en circulation est effectué, en Belgique et dans les États membres de l'Union européenne, conformément à la directive 2010/48. Celle-ci fixe la liste des éléments à tester lors d'un contrôle technique, en incluant des systèmes électroniques modernes adaptés aux technologies des véhicules. Elle prévoit des méthodes d'essai pour chacun des

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *De controle van de uitstoot van in omloop zijnde voertuigen wordt in België georganiseerd op grond van de Europese richtlijn 2010/48, die bepaalt welke elementen getest moeten worden en die de testmethodes voorschrijft.*

Ook de controle van de uitlaatemissies vindt plaats volgens die richtlijn. Auto's met een kapotte filter

éléments à tester. La directive fixe donc tant les éléments à tester que les modalités du test.

Le contrôle des nuisances, et plus particulièrement des émissions à l'échappement, est réalisé conformément à ladite directive, annexe 2, section 8.2. Les véhicules dont le système de régulation des émissions fonctionne mal ont un impact plus négatif sur l'environnement que les véhicules correctement entretenus.

C'est ainsi que la présence et l'état de l'équipement de réduction des émissions monté sur le véhicule par le constructeur sont contrôlés conformément aux dispositions de la même section 8.2. Cette méthode de contrôle tient aussi compte de la date de mise en circulation et de la classe d'émission des véhicules. Par conséquent, elle ne pénalise pas les ménages les plus modestes qui ne peuvent s'offrir un véhicule neuf.

Pour instaurer un système de contrôle plus efficace, l'Union européenne a édicté un nouveau texte : la directive 2014-45 du Parlement européen et du Conseil européen du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Cette directive, applicable à partir du 20 mai 2018 dans tous les États membres, constitue un progrès en matière de contrôle des émissions des véhicules en circulation.

Selon ladite directive, les systèmes de diagnostic embarqué (On-Board-Diagnose - OBD) parvenant à évaluer les émissions peuvent être utilisés comme équivalents au contrôle standard dans les véhicules respectant les normes d'émissions Euro 6 pour les véhicules personnels et Euro 7 pour les camions, aux fins de contrôle technique.

Mon administration évaluera également la possibilité d'imposer une utilisation conjointe des deux systèmes de contrôle, à savoir les tests d'émissions et l'OBD.

Le système OBD est un système informatique relié à la voiture, dont les données peuvent être lues par les appareils du contrôle technique. Il n'est pas encore utilisé pour les contrôles périodiques en Belgique mais il le sera à partir de 2018.

Les inspecteurs du contrôle technique déclarent ne pas toujours être en mesure de détecter à l'œil nu la présence ou l'absence de filtres catalytiques ou à

of katalysator zijn uiteraard slechter voor het milieu. De aanwezigheid en staat van dergelijke nabehandelingsapparatuur moet volgens de richtlijn ook worden gecontroleerd. De normen hangen af van de datum van inkeerstelling en de emissieklasse van het voertuig. De meest bescheiden huisgezinnen die zich geen nieuw voertuig kunnen veroorloven, worden dus geenszins gediscrimineerd.

Om een efficiënter controlesysteem in te voeren, stelde de Europese Unie richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 op, betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens. Die wordt vanaf 2 mei 2018 van kracht in alle lidstaten en is een belangrijke stap vooruit.

Volgens die richtlijn kunnen on-board diagnostic systems (OBD-systemen) worden gebruikt als equivalent voor de standaardcontrole in personenwagens die aan de emissienorm euro 6 beantwoorden, en vrachtwagens die onder de norm euro 7 vallen. Mijn administratie zal onderzoeken of het gecombineerde gebruik van beide systemen kan worden opgelegd.

Het OBD-systeem is aan de auto gekoppeld en de gegevens ervan zullen vanaf 2018 kunnen worden gelezen door de apparaten van de technische controle.

De inspecteurs van de technische controle verklaren dat ze nog steeds niet in staat zijn om met het blote oog vast te stellen of er een katalysator of roetfilter aanwezig is. Als ze verstopt zijn of ontbreken, moet de bestuurder het echter wel opmerken, omdat het vermogen van de wagen daardoor sterk afneemt.

Er moeten dus bijkomende technische systemen worden ontwikkeld om de aan- of afwezigheid van de filters vast te stellen.

De lage-emissiezones zijn een project van minister Fremault, en u kunt uw vragen dan ook beter aan haar stellen.

De mobiele controles zijn een nieuwe bevoegdheid. Onze administratie moet de maatregel echter nog nader onderzoeken.

Europa legt geen controle van motorfietsen op.

particules. En effet, ceux-ci sont inclus dans le moteur, et leur absence peut passer inaperçue. Par contre, si le filtre est bouché ou absent, le conducteur le remarque, puisque cela diminue considérablement la puissance de la voiture.

Il conviendra dès lors de développer des systèmes techniques supplémentaires, permettant de détecter la présence ou l'absence de ces filtres.

Les zones de basses émissions sont un projet de Mme Fremault, qui ne relève pas du tout de ma compétence. Je vous suggère de l'interroger à ce sujet.

Les contrôles mobiles sont une nouvelle compétence qui a été mise en place administrativement durant les derniers mois. Nous n'abandonnons pas cette piste, mais elle doit encore être examinée de manière approfondie par notre administration.

Quant au contrôle des motocyclettes, il n'est pas imposé par l'Europe.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*
