

BRUXELL' AIR

**Mesures de lutte contre la pollution de l'air
générée par la circulation automobile**

Région de Bruxelles-Capitale

Coordination conjointe des ministres de l'environnement et de la mobilité:
Evelyne Huytebroeck et Pascal Smet

Table des matières

Résumé du Bruxell'Air.....	3
I – DESCRIPTION DES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN.....	4
1 - Enjeux liés à la pollution atmosphérique.....	4
2 - Nécessité de lutter contre la pollution générée par la circulation automobile.....	7
3 - Le cadre légal	7
II – PLAN D'URGENCE (MESURES PONCTUELLES).....	10
I – Pics de pollution.....	11
II – L'indicateur BelATMO	13
III – Développement d'un plan d'urgence.....	15
3.1. – Mécanisme de déclenchement du plan d'urgence.....	15
3.2. - Mesures d'accompagnement.....	19
3.3. - Renforcement de l'offre de transport alternatif.....	21
3.4. Parkings de dissuasion complémentaires.....	21
III – MESURES STRUCTURELLES	22
I - Politique de stationnement.....	23
1 - Politique de régulation du stationnement en voirie	23
2 – Politique de stationnement « hors voirie ».....	26
3. - Une meilleure attractivité des parkings existants	27
4.- Extension supplémentaire des parkings de transit.....	27
5 - Parkings camions spécifiques.....	28
II - Politique de Plans de déplacement.....	29
III - Le transfert modal : base de la répartition de l'espace des voiries.....	31
IV – Lutte contre l'utilisation des véhicules les plus polluants	33
4.1. - Incitants fiscaux.....	34
4.2. - Prime « Bruxell'AIR ».....	35
4.3. - Favoriser l'achat de véhicules propres.....	35
V - Accompagnement de l'exécution des mesures.....	37
1 – Evaluation de l'exécution des mesures.....	37
2 – Une démarche participative relative à la pollution de l'air générée par la circulation automobile	37
3 – Centre Mobiris	37
4 - Mesures de sensibilisation.....	38
ANNEXE.....	39

Résumé du Bruxell'Air

La pollution atmosphérique constitue une menace directe pour notre santé et dégrade de manière générale notre environnement et notre cadre de vie. Le secteur des transports est la principale source d'émission des polluants les plus préoccupants, les fines particules et les oxydes d'azote.

Les fines particules sont responsables selon les derniers travaux de la Commission européenne d'une perte d'espérance de vie de 13 mois en Belgique et de 1.100 décès prématurés à Bruxelles.

Comme l'ont fait d'autres villes, notamment Rome, Londres ou Stockholm, la Région de Bruxelles-Capitale doit renforcer les mécanismes de lutte contre la pollution de l'air par la circulation automobile.

La Région s'est dotée d'un plan air-climat en 2002, plan s'inscrivant notamment dans le cadre institutionnel et légal qui impose aux autorités régionales d'exécuter un programme de réduction de la pollution atmosphérique. Ce plan air porte sur une série d'axes d'actions dont certaines sont entamées.

Il s'agit de poursuivre et surtout de renforcer la mise en oeuvre des actions opérationnelles pour réellement améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des bruxellois. La Ministre de l'Environnement et le Ministre de la Mobilité ont décidé de coordonner leurs actions en ce sens.

Bruxell'air se veut l'expression de cette synergie.

Il reprend les actions structurelles prioritaires à renforcer et à faire aboutir:

- La première d'entre elles, concerne la politique de stationnement. La réduction de la charge de trafic passe notamment par une régulation du nombre de places de stationnement en voirie ;
- La deuxième mesure porte sur les plans de déplacement d'entreprises. Il s'agit de poursuivre les actions entreprises et garantir des résultats significatifs en terme de rationalisation des déplacements et de transfert modal ;
- Le troisième axe favorise l'intermodalité. Le renforcement de l'offre de transport en commun (en terme de temps de parcours, de fréquence, de capacité, ...) mais également le développement d'autres modes constituent assurément une priorité dans la lutte contre la pollution atmosphérique ;
- La lutte contre l'utilisation des véhicules les plus polluants vise l'accélération du renouvellement du parc automobile le plus ancien et donc le plus polluant, au profit de véhicules plus performants au niveau environnemental.

Bruxell'Air porte également sur le développement de mesures d'urgence en cas de pic de pollution. Il définit les principes de déclenchement d'actions ponctuelles pour prévenir un pic annoncé. En fonction de l'intensité du pic de pollution en prévision, les mesures varient de l'information pour les pics de faible intensité à des mesures de restriction de la circulation pour des pics d'intensité plus importante. Des mesures de renforcement de l'offre de transport en commun et de gratuité accompagnent le dispositif. Ces mesures concernent principalement les pics hivernaux.

La mise en oeuvre des mesures Bruxell'Air implique des concertations avec une série d'institutions et d'opérateurs (les autorités communales, les zones de police, les administrations, les autres Régions, le niveau Fédéral, la STIB, ...).

I – DESCRIPTION DES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN

La pollution atmosphérique menace et dégrade indéniablement notre environnement et notre cadre de vie. La circulation automobile constitue un des premiers contributeurs aux émissions de polluants atmosphériques.

La circulation automobile est en croissance constante dans notre ville. Chaque année, plus de kilomètres en automobiles sont parcourus sur le territoire de notre Région. Les grands axes de pénétration et de transit de la Région sont à saturation, le réseau secondaire est à son tour de plus en plus utilisé. La pression automobile constante sur la ville et ses quartiers dégrade le cadre de vie en général de la population bruxelloise. Par ailleurs, la congestion automobile pèse sur la mobilité de chacun en ville, de la population comme des entreprises.

La surcharge de trafic limite les performances de l'offre de transport en commun. Les infrastructures réservées aux voitures monopolisent l'espace public au détriment des autres modes de déplacement qui, eux, accordent plus de place à la convivialité. Les stationnements en voiries réduisent l'espace laissé aux trottoirs ou aux espaces réservés aux piétons, les rues des quartiers calmes sont traversées par un transit continu, ...

Enfin, la circulation automobile est à la source de problème de sécurité, principalement par rapport aux usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, ...).

La lutte contre la pollution atmosphérique passe notamment par des changements de comportement dans l'usage de la voiture. Il importe de réduire la charge de trafic, de renforcer l'offre des alternatives en transport en commun, l'usage de modes doux (la marche à pied, le vélo, ...), le renouvellement du parc automobile au profit de véhicules plus performants au niveau environnement, etc.

La Ministre de l'Environnement et le Ministre de la Mobilité s'associent pour opérationnaliser et renforcer la mise en oeuvre de mesures structurelles et permanentes de lutte contre la pollution atmosphérique émise par la circulation automobile.

A l'instar de certaines villes européennes, Bruxelles doit se doter de mesures fermes qui visent à l'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie en général.

1 - Enjeux liés à la pollution atmosphérique

En raison d'une densité de population et d'un degré d'industrialisation élevés, le triangle constitué par la Flandre-Bruxelles, le sud des Pays-Bas et la Ruhr constitue une des régions au monde où la pollution atmosphérique est la plus élevée, avec la cuvette de Milan et la région de Shangai.

Située au centre de cette zone, la population vivant à Bruxelles est exposée à des niveaux élevés en concentration de polluants dans l'air qu'elle respire.

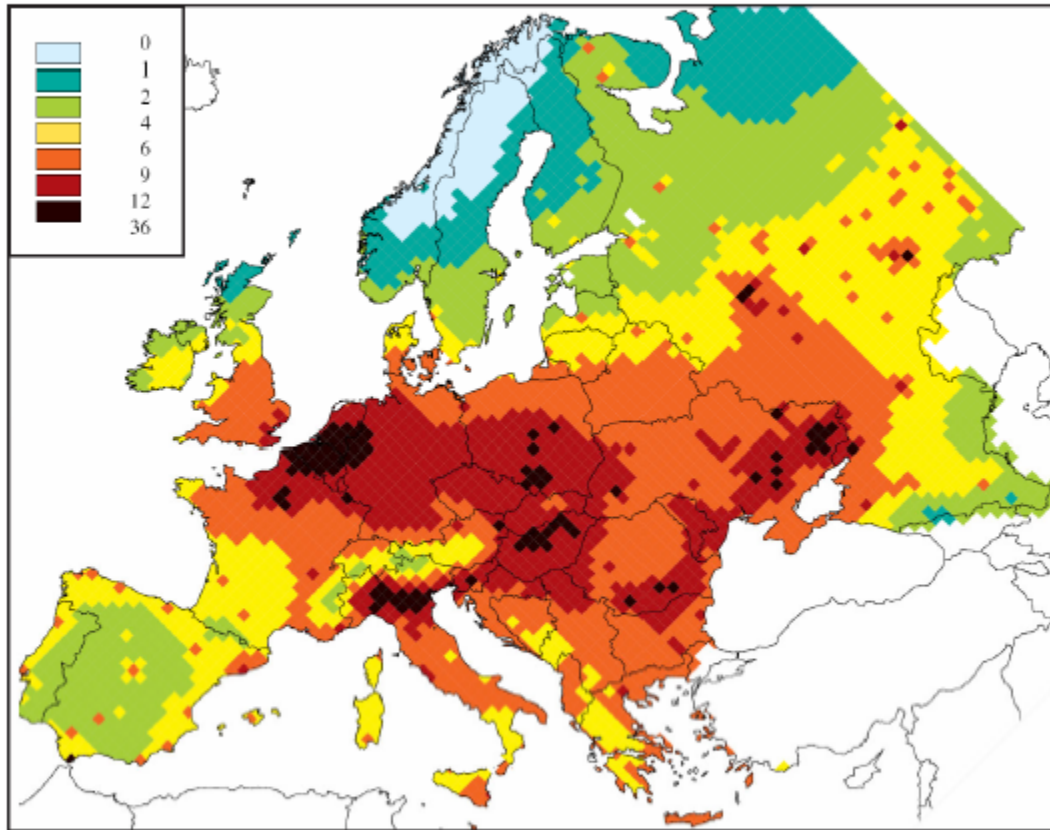
Impacts de la pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique représente une réelle menace pour les populations exposées. Elle est à l'origine de l'augmentation de la fréquence et de la gravité des problèmes respiratoires (bronchites, ...), du nombre de personnes asthmatiques ou souffrant de problèmes respiratoires chroniques et du nombre de personnes nécessitant une hospitalisation. En Belgique, chaque année 10.000 personnes perdent la vie prématurément, soit pour la Région de Bruxelles-Capitale, plus de 1.100 décès prématurés par an¹.

¹ AEA technology Environnement Plc (pour le compte de la Commission européenne), CAFE Baseline Analysis 2000 to 2020, janvier 2005.

La carte ci-dessous² illustre la réduction de l'espérance due aux particules fines en 2000 en Europe:

Loss in life expectancy attributable to exposure to fine particulate matter - 2000



Loss in statistical life expectancy that can be attributed to the identified anthropogenic contribution to PM_{2.5} (months), for the emissions of the year 2000. Calculation results for the meteorological conditions of 1997.

Source: IIASA

En outre, la pollution atmosphérique dégrade également les écosystèmes et partant l'ensemble de la chaîne alimentaire, ainsi que le patrimoine immobilier de la ville.

Par ailleurs, certains polluants atmosphériques ont un impact non localisé mais planétaire. C'est le cas des émissions de CO₂ qui favorisent l'effet de serre et le réchauffement climatique, ou des gaz qui détruisent la couche d'ozone.

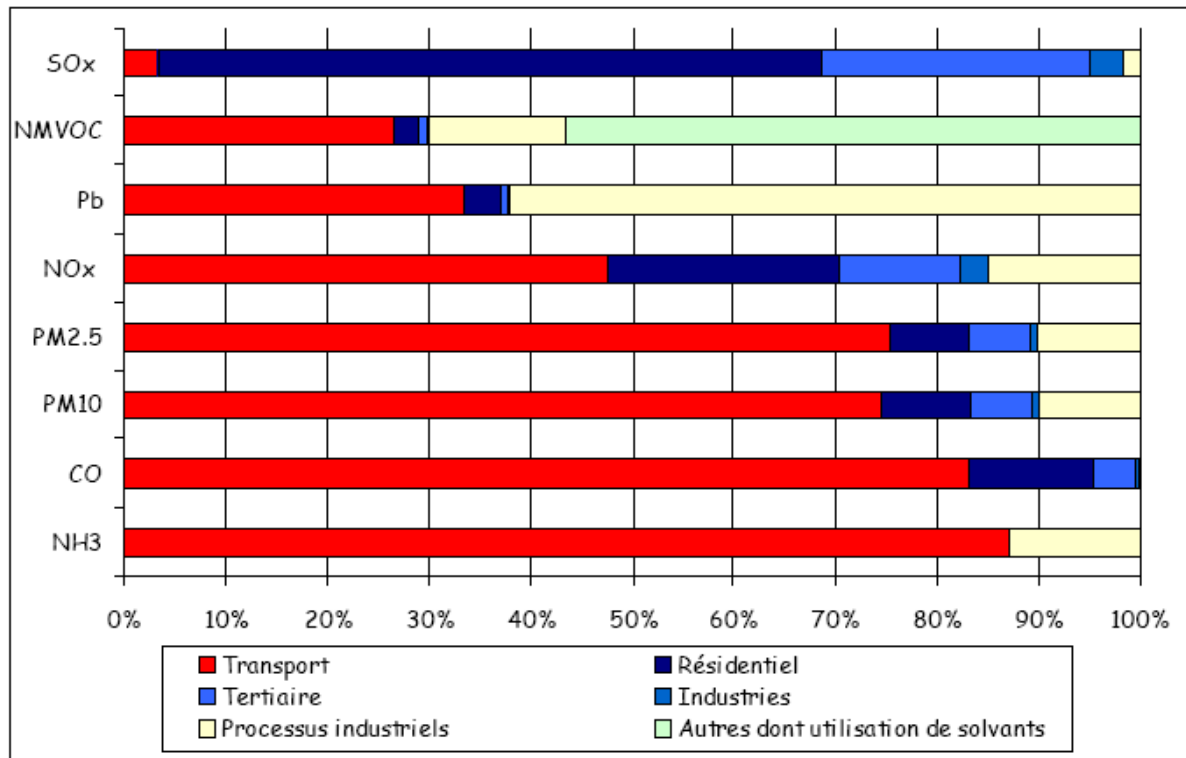
Principales sources de pollution atmosphérique

Les principaux polluants menaçant localement la santé des populations sont les microparticules (PM), poussières et suies, spécialement de petit diamètre, PM_{2.5}, qui pénètrent profondément les voies respiratoires, ainsi que les oxydes d'azote (NO_x) et l'Ozone (O₃).

Les autres polluants qui sont présents dans notre air, en moindre quantité, sont notamment le soufre (SO), le plomb (Pb), l'ammoniac (NH₃), le gaz carbonique (CO), les composés organiques volatil (NMCOV), etc.

Le tableau ci-dessous³ illustre la contribution par secteur aux émissions de ces polluants.

Figure : Part de la responsabilité des différentes activités dans les émissions atmosphériques, 2003

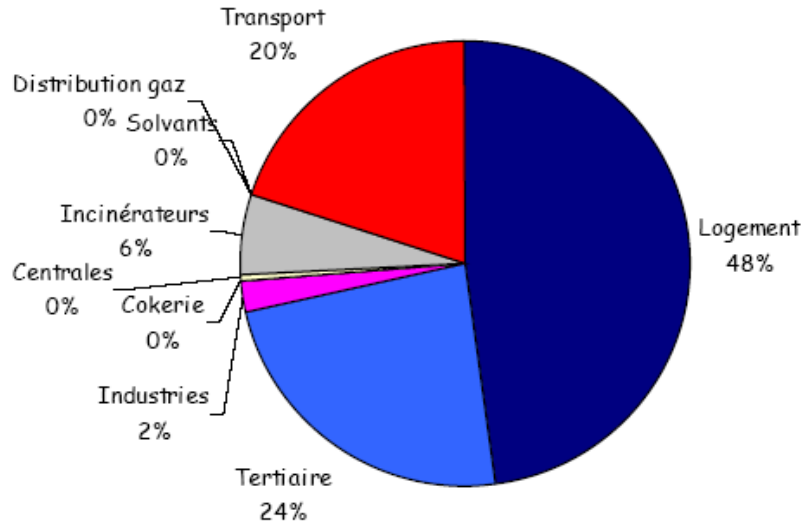


La contribution du secteur des transports est très importante, spécifiquement en matière de fines particules (PM) et oxydes d'azote (NOx) qui constituent des polluants majeurs. Le secteur des transports connaît une croissance importante (augmentation du parc, des kilomètres parcourus, du poids moyen des véhicules, ...) en Europe et en Belgique, jusqu'à 70% de croissance du transport de marchandises à l'horizon 2020.

Les secteurs tertiaire et résidentiel constituent également un important contributeur en général mais essentiellement au niveau des gaz à effet de serre. Le tableau ci-dessous⁴ l'illustre:

3 IBGE, rapport « Air et transport », 2006, page 88.

4 Idem, page 89

Figure : Part des secteurs dans les émissions réelles de CO₂ en 2003

2 - Nécessité de lutter contre la pollution générée par la circulation automobile

Pour d'évidentes raisons de santé publique mais également des raisons environnementales et relatives au cadre de vie des bruxellois, les autorités publiques doivent agir sur les deux principales sources de polluants atmosphériques que sont les transports et la consommation d'énergie dans les bâtiments.

La Ministre de l'Energie a entrepris une série de mesures afin de réduire les émissions liées aux consommations d'énergie dans les bâtiments des secteurs résidentiel et tertiaire (primes à l'isolation des bâtiments, primes aux systèmes de chauffage performants, ordonnance relative à la performance énergétique des bâtiments, ...).

Il s'agit de compléter le dispositif en appliquant des mesures structurelles pour réduire la pollution de l'air générée par la circulation automobile.

Le Plan régional de développement, PRD, prévoit un objectif de réduction de 20% de la charge de trafic pour atteindre des objectifs environnementaux dont ceux qui lient la Région dans le cadre du protocole de Kyoto.

La Région s'est dotée en 2002 d'un « plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique ». Ce plan comporte un important volet consacré aux mesures en matière de transport et décrit les principaux axes d'action.

Ces objectifs et orientations doivent se voir appliquer. La Ministre de l'Environnement et le Ministre de la Mobilité, tous les deux concernés par ces mesures, ont décidé de coordonner leur actions pour renforcer le potentiel opérationnel de la mise en oeuvre de ces mesures. La **synergie** créée par cette association entre les deux Ministres, est le **moteur de la mise en oeuvre opérationnelle** des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile.

Le présent plan Bruxell'Air est l'expression de cette synergie entre les deux Ministres. Ce plan identifie les priorités et les moyens de mise en oeuvre des mesures, dont certaines sont déjà entamées.

Le principe consiste à faire de Bruxelles, une **ZONE A BASSES EMISSIONS** (Low emission zone) en travaillant principalement sur les mesures structurelles et permanentes:

- la politique de stationnement;
- les plans de déplacement des entreprises;
- la politique d'intermodalité;

- la lutte contre l'utilisation des véhicules les plus polluants.

Par ailleurs, Bruxell'Air établit également les principes d'un plan d'urgence en cas de pics de pollution.

Bruxell'Air se veut donc l'assise qui coordonne l'opérationnalisation de l'ensemble de ces mesures.

3 - Le cadre légal

Principes :

La réglementation européenne impose aux Etats-membres d'atteindre des niveaux de qualité de l'air. La directive cadre 96/62 relative à la qualité de l'air et ses directives filles qui la mettent en oeuvre, fixent des valeurs-limite et des seuils d'alerte par type de polluants. Sont concernés principalement, les dioxydes d'azote (NOx), les fines particules (PM 10) et l'Ozone (O₃).

Ces dispositions sont entrées en vigueur le 1er janvier 2005. A cette date, les Etats-membres sont supposés d'être dotés de plan de lutte structurelle contre la pollution de l'air pour assurer le respect des valeurs limites, ainsi que d'un plan de crise en cas de risque de pic de pollution, soit de dépassement des valeurs limites et seuils d'alerte.

Ces dispositions sont transposées dans l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la qualité de l'air.

Le protocole de Kyoto, traduit en objectifs CO₂ pour la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre des accords d'Ostende (mars 2003,) engage également la Région, ainsi que la Convention de Vienne par rapport à la couche d'Ozone.

Enfin, le plan régional de développement (PRD), afin d'atteindre les objectifs environnementaux de la Région, stipule qu'il faut réduire la circulation automobile de 20% à l'horizon 2010.

La Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée en 2002 d'un « Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique » dit plan Air-Climat. Ce plan développe en 80 prescriptions les principes des mesures structurelles à mettre en oeuvre principalement au niveau de la consommation d'énergie et du transport.

En cas de dépassement, la communication au public est garantie par le dispositif d'information développé dans le cadre de l'accord de coopération CELINE qui diffuse l'information en fonction de l'évaluation des risques de dépassement.

Les valeurs fixées

En Région de Bruxelles-Capitale, lors des pics de pollutions hivernaux, les polluants qui dépassent ponctuellement les seuils imposés sont le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules en suspension (PM₁₀). Les autres polluants ne dépassent pas leurs seuils.

Une valeur limite est un niveau fixé sur la base de connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint.

Pour le NO₂, la directive impose deux valeurs limites. Ces deux valeurs devront être respectées à partir du 1er janvier 2010 :

- 200 µg/m³ comme valeur horaire; ne peut être dépassée plus de 18 fois par an

- 40 µg/m³ comme valeur moyenne annuelle.

Pour les PM₁₀, la directive impose deux valeurs limites. Les deux valeurs qui devront être respectées à partir du 1er janvier 2005 :

- 50 µg/m³ comme valeur journalière; ne peut être dépassée plus de 35 fois par an ;
- 40 µg/m³ comme valeur moyenne annuelle.

Les deux valeurs qui devront être respectées à partir du 1er janvier 2010 :

- 50 µg/m³ comme valeur journalière; ne peut être dépassée plus de 7 fois par an ;
- 20 µg/m³ comme valeur moyenne annuelle

Pour l'ozone, la valeur limite à partir du 1er janvier 2010 sera de 125µgr/m³ de moyenne sur 8 heures dépassée 25 fois par an.

Un seuil d'alerte est un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine et à partir duquel les États membres prennent immédiatement des mesures conformément à la Directive 96/62/CE. Le seuil d'alerte doit être déclenché quand on prévoit des concentrations en NO₂ supérieures à 400 µg/m³ pendant 3 heures consécutives (mesuré au moins en 2 stations de mesures à Bruxelles sauf la station à Arts-Loi car elle est située à moins de 25 m d'un carrefour).

Les informations minimales à communiquer au public en cas de dépassement du seuil d'alerte pour le dioxyde d'azote comprennent au minimum les données suivantes:

- date, heure et lieu de l'incident et raison du dépassement (si connue) ;
- prévisions;
- évolution des concentrations (amélioration, stabilisation ou aggravation),
- cause de la modification prévue ;
- zone géographique concernée ;
- durée du dépassement ;
- type de population susceptible d'être affectée par le dépassement ;
- précautions à prendre par la population sensible concernée.

Arrêté Tunnels

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 décembre 1994 complété par la circulaire d'application du 9 janvier 1997 concerne la qualité de l'air dans les tunnels.

II – PLAN D'URGENCE (MESURES PONCTUELLES)

OBJECTIF:

Si les mesures structurelles de lutte contre la pollution atmosphérique générée par la circulation automobile sont indispensables pour améliorer durablement la qualité de l'air de la Région, il reste qu'en cas de pics de pollution des mesures ponctuelles, d'urgence doivent être exécutées.

L'objectif de ces mesures de crise sera de réduire avec effet immédiat, les émissions liées à la circulation. Ces mesures portent sur la vitesse des véhicules et la limitation de circulation sur la Région de Bruxelles-Capitale.

Par ailleurs, ces mesures, dont l'effet environnemental est limité à très court terme, ont un pouvoir de sensibilisation conséquent par rapport à la question de la pollution de l'air et les comportements individuels en matière de déplacement.

Enfin, la Région, en vertu des dispositions de la directive 96/62/CE et l'ordonnance du 25 mars 1999 relatives à la qualité de l'air, doit se doter d'un plan d'urgence de mesures à prendre en cas de risque de pic de pollution.

I – Pics de pollution

1. Concentrations de polluants soudainement élevées dans notre air

L'émission de pollution dans l'air est constante voire croissante au niveau de notre Région. Les polluants se concentrent dans l'air que nous respirons et dégradent le cadre de vie général.

Sous l'effet de certaines conditions météorologiques, certaines concentrations atteignent pour une courte période (quelques heures, quelques jours) des niveaux très élevés. On parle alors de **pics de pollution**.

On distingue les pics de pollution des périodes hivernales de ceux des périodes estivales.

En hiver, ce sont des conditions météorologiques défavorables à la dispersion des polluants qui génèrent ces événements de pollution. Lorsque le vent est faible, la dispersion des polluants n'est pas assurée et ces derniers stagnent à la surface. De même, en cas d'inversion thermique, les mouvements d'air ascendant du sol chaud vers des altitudes plus fraîches, sont interrompus, les polluants également stagnent à la surface. Les principaux polluants concernés dans ces situations, sont les dioxydes d'azote (NO₂) et les particules (PM 10 et PM 2.5), particulièrement toxiques pour la santé.

En période estivale, les événements de pollution concernent principalement les fortes concentrations en ozone (O₃). L'ozone se crée sous l'effet de la combinaison de conditions météorologiques estivales (soleil et rayons UV, température de plus de 25°, vents faibles) et de la présence de gaz précurseurs d'ozone que sont les particules (PM), les oxydes d'azote (NO_x) ainsi que les composés organiques volatils (COV).

Par ailleurs, la pollution n'a pas de frontière. Le vent transporte avec lui des polluants. Dans certains cas, les concentrations de polluants en Région de Bruxelles-Capitale, peuvent augmenter de manière significative du fait de l'importation massive de pollution par les vents depuis des zones relativement éloignées. Les concentrations élevées observées fin janvier 2006 en Belgique s'expliquent par l'importation par les vents d'Est, des polluants générés par le chauffage dans les pays d'Europe centrale, soumis à ce moment à de fortes périodes de froid.

En cas de pics de pollution, les fortes concentrations de polluants, que ce soient les oxydes d'azote (NO_x) et les fines particules (PM) en hiver ou l'ozone (O₃) en été, représentent une menace avec effets immédiats renforcés pour la santé.

Il est donc à noter que la nature différente de pics de pollution impose des mesures de lutte différentes. Les mesures à prendre **ne seront pas les mêmes en été et en hiver**.

2. Les mesures d'urgence en cas de pics de pollution ...hivernaux

En situation de pics de pollution, il revient aux autorités publiques de prendre les mesures d'urgence qui s'imposent afin de limiter au maximum les effets immédiats sur la santé de la population. Le cadre légal l'impose par ailleurs.

Des mesures d'urgence seront utiles à développer pour autant elles aient un impact immédiat sur les concentrations de pollution.

Le transport constitue le principal levier sur lequel il est possible d'agir pour obtenir des effets immédiats de réduction des concentrations de polluants. Les mesures d'urgence porteront principalement sur une réduction

de la circulation. La réduction des émissions entraîne immédiatement une réduction des concentrations de ces gaz dans l'air.

Lorsque le pic de pollution est généré par des éléments sur lesquels aucune mesure immédiate ne peut avoir d'effet, le plan d'urgence risque d'être sans impact. C'est le cas lorsque les pics de pollution sont générés par des sources transfrontalières éloignées (comme la Belgique en a connu fin janvier 2006). C'est également le cas lors des pics d'ozone en été. En fait, l'ozone est généré par la présence quelques jours au préalable de gaz dits précurseurs d'ozone. Sur ces derniers, il n'est pas possible de développer une mesure d'urgence à effets immédiats.

Ainsi dans certains cas, les mesures d'urgence **risquent de rester sans effets**⁵. Lors d'épisodes d'ozone, les mesures d'urgence peuvent même se révéler contre productives⁶.

3. Les mesures structurelles préférables aux mesures d'urgence

Il est entendu que seules des mesures structurelles et permanentes peuvent permettre d'atteindre une réduction durable des concentrations de polluants dans notre air et du nombre de pics de pollution. Les autorités publiques ne doivent avoir d'autres ambitions que d'assurer la mise en oeuvre de mesures structurelles efficaces et porteuses de réelles modifications structurelles.

Les mesures d'urgence n'ont qu'un impact limité au niveau environnemental mais elles ont par ailleurs un important potentiel de sensibilisation auprès de la population par rapport aux enjeux de la qualité de l'air.

5 La directive européenne 2002/3/CE relative à l'ozone dans l'air ambiant précise en son article 7 que les Etats membres sont exemptés des obligations de mesures d'urgence s'il n'existe pas de potentiel de réduction du risque de dépassements des seuils.

6 Paradoxalement, l'ozone est détruit par la présence de NOx émis par la circulation. La restriction de la circulation lors des pics d'ozone peut entraîner une augmentation des concentrations d'ozone.

II – L'indicateur BelATMO

Dans le cadre de l'accord de coopération relatif à la cellule interrégionale de l'Environnement CELINE, les Régions se sont dotées d'un outil d'expression de la qualité de l'air, l'indicateur BelATMO. Cet indicateur intègre les concentrations de quatre polluants dans notre air, mesurées en continu par des appareils automatiques : le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de Soufre (SO₂), les particules (PM 10) et l'ozone (O₃).

Cet indicateur qualifie la qualité de l'air sur une échelle de 1 (excellente) à 10 (exécration). Il informe ainsi de façon simple et quotidienne à l'aide d'une échelle d'appréciation, de la qualité de l'air.

Tableau : Equivalence entre les niveaux de l'échelle d'appréciation de la qualité de l'air (allant de 1 à 10) et les concentrations mesurées (en µg/m³).

Indice BelATMO	Qualité de l'air	PM ₁₀ moyenne journalière	SO ₂ moyenne journalière	NO ₂ max. moy. horaire	O ₃ max. moy. sur 8 h
1	Excellente	0 - 9	0 - 14	0 - 24	0 - 29
2	Très bonne	10 - 19	15 - 29	25 - 44	30 - 44
3	Bonne	20 - 29	30 - 44	45 - 59	45 - 59
4	Assez bonne	30 - 39	45 - 59	60 - 79	60 - 79
5	Moyenne	40 - 49	60 - 79	80 - 109	80 - 99
6	Médiocre	50 - 69	80 - 99	110 - 149	100 - 119
7	Très médiocre	70 - 99	100 - 124	150 - 199	120 - 149
8	Mauvaise	100 - 149	125 - 164	200 - 269	150 - 199
9	Très mauvaise	150 - 199	165 - 249	270 - 399	200 - 269
10	Exécration	> à 200	> à 250	> à 400	> à 270

Le niveau de la qualité de l'air selon cet indicateur est affiché en temps réel sur le site de CELINE (www.irceline.be) avec une mise à jour horaire. L'indice 6 correspond au seuil d'information et l'indice 8 au seuil d'alerte.

CELINE a comme mission également d'informer en cas de prévision de concentration de polluants élevée. A partir du niveau 6, CELINE adresse une information relative à la qualité de l'air auprès d'une série d'institutions et de médias⁷. Le bulletin décrit la situation prévue, identifie l'indice BelATMO estimé et formule une série de conseils pour limiter les effets de l'évènement de pollution. Le bulletin est adressé la veille de l'évènement en mi-journée. Les modèles d'estimation de CELINE, basés sur les prévisions météorologiques, peuvent valider une prévision avec 24 heures d'avance sur l'évènement.

7 Les destinataires du bulletin CELINE (liste non exhaustive):

1. au niveau fédéral: Presse Belga, Ministre de la Santé, Ministre de l'Environnement, SPF Santé et environnement, Institut de la Santé Publique et Cellule de vigilance Sanitaire, Professionnels de la santé, Inspecteurs d'Hygiènes, ...
2. au niveau communautaire et régional: Ministres de la Santé, Ministres de l'environnement et leur administration,
3. les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale

Ci-dessous le tableau récapitulatif du nombre d'évènements de pollution atteignant au minimum 6 sur l'indicateur BelATMO en Région de Bruxelles-Capitale. Ce tableau distingue les périodes d'hiver et d'été.

Période hivernale (1er octobre – 31 mars) : nombre de jours en fonction de l'indice de qualité de l'air

Indice de qualité de l'air	<6	6	7	8	9	10
Hiver 1996 - 1997	120	37	17	8	0	0
Hiver 1997 - 1998	123	39	17	2	1	0
Hiver 1998 - 1999	136	31	13	2	0	0
Hiver 1999 - 2000	144	26	11	2	0	0
Hiver 2000 - 2001	157	18	4	2	1	0
Hiver 2001 - 2002	150	25	7	0	0	0
Hiver 2002 - 2003	133	36	12	1	0	0
Hiver 2003 - 2004	159	18	6	0	0	0
Hiver 2004 - 2005	155	22	5	0	0	0

Période estivale (1er avril – 30 septembre) : nombre de jours en fonction de l'indice de qualité de l'air

Indice de qualité de l'air	<6	6	7	8	9	10
Eté 1997	124	26	27	6	0	0
Eté 1998	138	30	12	3	0	0
Eté 1999	112	50	17	4	0	0
Eté 2000	143	26	13	1	0	0
Eté 2001	139	22	20	2	0	0
Eté 2002	145	27	11	0	0	0
Eté 2003	125	29	18	10	1	0
Eté 2004	153	21	7	2	0	0
Eté 2005	148	24	9	2	0	0

III – Développement d'un plan d'urgence

3.1. – Mécanisme de déclenchement du plan d'urgence

En cas d'évènement de pollution, les autorités publiques doivent déclencher un mécanisme d'exécution de mesures d'urgence qui limitent les concentrations de polluants. Ces mesures seront mises en oeuvre dans la mesure où elles auront un impact immédiat sur les concentrations de polluants, principalement lors des évènements de pollution hivernaux liés aux émissions locales.

Les principales sources d'émission de polluant sont le transport et la consommation d'énergie dans les bâtiments et le tertiaire. Le transport, plus que la consommation d'énergie dans les bâtiments, constitue le champ d'application des mesures d'urgence. Le transport présente plus de potentiel d'impact immédiat sur les émissions de polluants.

Dés lors, en cas de pics de pollution, l'objectif consiste à mettre en oeuvre des mesures de réduction des émissions de la circulation routière en modulant les vitesses autorisées, en limitant la charge de circulation sur la Région, ...

Ceci est valable pour les **pics de pollution hivernaux**. Les pics d'ozone en été, sont traités différemment (voir encadré).

En cas de pic de pollution en été, les pics d'ozone:

Les mesures d'urgence de restriction de la circulation automobile lors des épisodes d'ozone ne sont pas indiquées. Les gaz précurseurs d'ozone sont présents dans l'air quelques jours auparavant. C'est bien sur ces gaz qu'il faut agir et donc en amont de l'épisode d'ozone. Pendant le pic lui-même, des mesures de restriction de la circulation peuvent se révéler contre productives et renforcer la création d'ozone.

La lutte contre les pics d'ozone passe donc par le renforcement des mesures structurelles de réduction des émissions et des actions de sensibilisation permanentes auprès du grand public par rapport à l'usage de la voiture particulière.

En début de période estivale (de juin à septembre), des actions de sensibilisation spécifiques devraient être développées.

Principe du plan de crise:

Le principe de ce plan de crise consiste à mettre en oeuvre des mesures d'urgence dont la portée varie avec l'intensité de l'évènement de pollution à contrer. L'action exécutée sera d'autant plus sévère que le niveau de la qualité de l'air sera détérioré.

Ainsi sur base de l'indicateur BelATMO de mesure de la qualité de l'air, à chaque indice de dépassement correspond une mesure spécifique de réduction des émissions de pollution de la circulation automobile.

Le tableau ci-dessous synthétise les correspondances entre les niveaux de la qualité de l'air et les mesures d'urgence à mettre en oeuvre relative à la réduction des émissions (réduction des vitesses autorisées, réduction de la circulation, ...) et les mesures d'accompagnement liées (information, renforcement de l'offre de transport en commun, développement de parkings de dissuasion, ...).

Indicateur BELATMO	Mesures d'urgence
Indice 6	<ul style="list-style-type: none"> – Information au public sur la situation 'pics de pollution' – Information conseils pratiques pour réduire l'usage des véhicules
Indice 7	<ul style="list-style-type: none"> – Renforcement des contrôles de vitesse et réduction de la vitesse autorisée à 50Km/h (concerne les tronçons sur lesquels la vitesse autorisée est supérieure à 50Km/h) – Mesures d'information relatives à la mesure de réduction des vitesses – Mesures renforcement de l'offre de transport en commun
Indice 8 et 9	<ul style="list-style-type: none"> – Limitation de la circulation : mesure de circulation alternée – Mesures d'information relatives à la mesure de circulation alternée – Mesures renforcement de l'offre et gratuité du transport en commun – Mesures d'organisation de parkings de dissuasion
Indice 10	<ul style="list-style-type: none"> – Mesure d'interdiction de circulation totale : journée sans voitures – Mesures d'information relatives à la mesure d'interdiction de circulation – Mesures renforcement de l'offre et gratuité du transport en commun – Mesures d'organisation de parkings de dissuasion

Ces mesures sont cumulatives. Le niveau 7 atteint entraîne de fait l'exécution des mesures d'information reprises dès le niveau 6. De même, les niveaux 8 et 9 atteints entraîne les restrictions des mesures correspondant aux niveaux 6 et 7.

Déclenchement du mécanisme

C'est sur base des prévisions de risque de dépassement des seuils, soit des risques de pics de pollution, que les mesures sont enclenchées. La prévision d'atteindre un indice 6, 7, 8, 9 ou 10 entraîne la mise en oeuvre de la mesure correspondante afin de juguler les concentrations de polluants et d'éviter le pic.

Les prévisions de la qualité de l'air réalisées par la cellule CELINE sur base de modélisation et de prévisions météorologiques permettent d'estimer un évènement de pollution avec certitude 24h à l'avance et de manière plus approximative 48 h à l'avance. Ces délais doivent permettre la mise en oeuvre de ces mesures.

C'est sur base des informations fournies par la cellule CELINE que sera décidé le déclenchement des mesures de crise. Le déclenchement de ces mesures fera l'objet d'une codécision de la Ministre de l'Environnement et du Ministre de la Mobilité.

Un arrêté du Gouvernement

L'ensemble de ce mécanisme est à développer dans le cadre d'un **arrêté de Gouvernement** en application de l'article 14 de l'ordonnance relative à la qualité de l'air du 25 mars 1999.

La Ministre de l'Environnement et le Ministre de la Mobilité proposeront donc au Gouvernement un projet d'arrêté mettant en oeuvre ces principes et ces mesures de réduction du trafic automobile.

Les principes des différentes mesures sont décrits ci-dessous. Ils doivent faire l'objet d'examen plus approfondi avec les opérateurs concernés, pour préciser le mode opératoire de leur mise en oeuvre.

Description des mesures

Indice 6 - Mesures d'information au public et de sensibilisation

Le dispositif d'information et de sensibilisation a comme objectif d'inciter à modifier les comportements responsables des émissions de polluants. La sensibilisation est axée sur le transfert modal de la voiture vers les transports en commun principalement et une conduite adaptée et souple en cas de nécessité d'utiliser le véhicule. L'action ne s'adresse pas qu'aux victimes de la pollution atmosphérique mais également aux responsables des émissions.

Ce dispositif d'information s'appuie sur différents supports:

- des outils de sensibilisation permanents : publications, ...
- des actions presse en cas de pics de pollution : l'envoi du bulletin de la cellule CELINE (vers la presse et une série d'institutions concernées), insertion dans différents médias, ...
- des actions d'information: PMV (panneaux à messages variables), messages d'information dans les stations de la STIB (à élargir à la SNCB, De Lijn, TEC, ...), ...

La coordination de l'ensemble des ces actions sera arrêtée dans le cadre du travail d'une taskforce impliquant les cabinets des ministres concernés, leur administration, la STIB, ...

En moyenne l'indice 6 sur BELATMO est atteint entre 50 et 60 fois par an en Région de Bruxelles-Capitale. CELINE ne communique pas systématiquement sur chaque évènement. L'envoi du bulletin de CELINE est conditionné notamment par l'intensité, la durée et la pertinence de l'évènement. De même, le déclenchement de l'opération de sensibilisation sera conditionné par le caractère significatif de l'évènement.

Indice 7 – Mesures de renforcement des contrôles de vitesse et réduction de la vitesse autorisée

Le comportement au volant et la vitesse de circulation conditionnent les émissions de polluants. Une conduite inadaptée, impliquant freinage, redémarrage, vitesse excessive, ... génère de fortes émissions de pollution⁸. Et par ailleurs, le profil d'émissions des polluants en fonction de la vitesse identifie 50 Km/h comme la vitesse qui génère le moins de polluants.

En temps ordinaire, les limitations de vitesse en Région de Bruxelles-Capitale sont insuffisamment respectées par les automobilistes.

8 RDC-Environnement & stratec pour le compte de l'IBGE, « Etude comparative analysant les impacts environnementaux de différents styles de conduite en voiture en situation réelle et sur un parcours typique de la Région de Bruxelles-Capitale », juin 2005

A l'instar des contrôles de police renforcés les jours de fête de fin d'année, la mesure consiste à renforcer les contrôles de vitesse les jours de pics de pollution. La Région procède actuellement à l'installation de boîtiers fixes sur 90 sites, dont 34 sont déjà installés et 12 équipés de caméras. La mesure consistera à activer l'ensemble des caméras (radars fixes ou mobiles) disponibles sur la Région pour obtenir un impact optimum sur la vitesse des véhicules.

En outre, la mesure sera renforcée par une mesure de réduction des vitesses autorisées en Région de Bruxelles-Capitale, limitée à 50 km/h sur l'ensemble du réseau. La vitesse autorisée sur le Ring devrait être idéalement également réduite. Des contacts avec la Région flamande doivent être pris.

Cette mesure fait l'objet d'une concertation entre les autorités régionales et les responsables des zones de police de la Région. Les concertations prévues devront également aborder les modalités d'information aux usagers des principes de la mesure.

Indices 8 et 9 - Mesures de circulation alternée

Cette mesure organise une circulation alternée en fonction du numéro d'immatriculation. Le principe consiste à limiter la circulation uniquement aux véhicules porteur de plaques pairs et interdire les autres ou inversement. Le premier jour de pic de pollution atteignant l'indice 8, définira en fonction de la parité du jour, quelles plaques seront frappées d'interdiction. Ensuite, les jours de pics suivants, l'interdiction s'applique en alternance.

Sur base d'expériences similaires testées par des grandes villes dont Paris en 1997, on peut tabler sur une réduction de la circulation de l'ordre de 20%. Ce chiffre tient compte des dérogations, des ménages possédant deux véhicules et des resquilleurs)⁹. Cela représente pour Bruxelles au niveau des émissions un gain normalement suffisant pour ne pas atteindre le seuil d'alerte pour les dioxydes d'azote (NO₂) de 400µgr/m³.

Cette mesure ne nécessite pas une organisation lourde en amont. La mise en oeuvre consiste principalement à organiser le contrôle aux principaux points d'entrée de la ville comme à l'intérieur.

Déjà un contrôle des plaques, effectué seulement aux 4 ou 5 entrées principales de Bruxelles ainsi que quelques points de contrôle en ville, engendrerait sans doute cette diminution suffisante du trafic et ne nécessiterait qu'un nombre limité de policiers pour l'effectuer.

Des dérogations seront délivrées préalablement à certains usagers de la route (services prioritaires, certain public spécifique, ...).

La mise en oeuvre de cette mesure doit faire l'objet de concertations avec les autorités communales et les zones de police. Les concertations prévues devront également aborder les modalités d'information aux usagers des principes de la mesure. Il est entendu à cet égard, que cette mesure implique des informations régulières au grand public au préalable, hors période de pic de pollution.

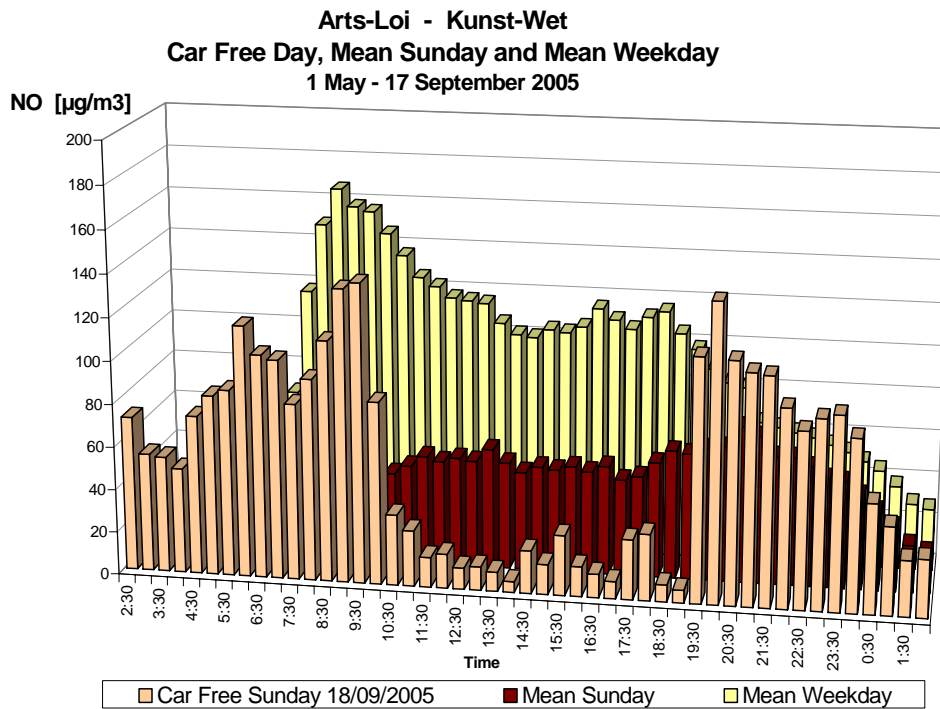
Indice 10 - Interdiction de toute circulation (journée sans voiture)

Une interdiction totale de circulation sur le territoire de la Région s'applique en cas de pic de haute intensité. Cette mesure est finalement similaire aux opérations « en ville sans ma voiture » que les communes bruxelloises et la Région organisent chaque année en septembre dans le cadre de la semaine de la mobilité.

⁹ IBGE, « Plan d'action contre les pics de pollution hivernaux, Une circulation alternée en Région de Bruxelles-Capitale », rapport, février 2005.

Cette mesure a un impact environnemental incontestable. Le 18 septembre 2005, dimanche sans voiture en Région de Bruxelles-Capitale, l'air de la rue de la Loi présentait une concentration moyenne en monoxyde d'azote (NO) dix fois inférieure à la moyenne d'un jour de semaine. On a aussi observé une réduction du bruit de 8,5 à 12,5 dB(A).

La figure ci-dessous illustre l'impact environnemental que génère la circulation automobile en comparant les concentrations de monoxydes d'azote un jour de semaine standard aux concentrations un jour sans voiture.



Les dérogations octroyées lors des journées sans voitures le seraient également ces jours de pics.

L'organisation d'une telle mesure implique inmanquablement une coordination avec les autorités communales, les zones de police et les opérateurs de transport.

3.2. - Mesures d'accompagnement

La mise en oeuvre de ces mesures de restriction de la circulation implique impérativement des mesures de soutien fortes.

D'une part, il s'agit d'informer largement les usagers et le grand public des modalités de restriction de la circulation. Une information générale relative aux principes des mesures de crise en cas de pics de pollution, doit évidemment être diffusée régulièrement en dehors de ces périodes de pics. Une information spécifique en cas de pics prévus doit être diffusée la veille.

D'autre part, des mesures de renforcement de l'offre de transport en commun et de gratuité doivent s'appliquer en cas de pics de pollution afin de pouvoir accueillir les demandes de mobilité en transport en commun complémentaire. Des parkings de dissuasion complémentaires doivent être prévus ces jours de pics.

1. Information relatives aux principes du plan de crise

Systèmes de communication à prévoir pour la mise en oeuvre d'un plan de crise

L'information à la population des principes et des mesures du plan de crise, est un élément qui conditionne l'efficacité de leur application. Le caractère ponctuel et « imprévisible » de ces mesures impose que chacun soit informé et préparé à l'application de ces mesures. Sans cela, elles ne pourront être respectées.

L'information donc sera diffusée en deux phases :

- **information générale préalable aux jours de pics de pollution** : Un plan d'action sera élaboré afin d'informer les usagers de la nature et de la portée des dispositions de restriction, des mesures d'encadrement et des alternatives de mobilité. Ces informations doivent être diffusées de façon régulière pendant l'année et notamment en début de périodes critiques (été et hiver) afin de préparer la population à l'application du plan de crise. A cette fin, cette information sera régulièrement reprise par la presse écrite, la télévision et la radio ainsi qu'au travers d'une série de support d'information régionaux, communaux, au niveau des entreprises. Une brochure sera en outre élaborée contenant des explications par rapport à ce plan d'action et qui vise la sensibilisation des chauffeurs au respect de ces mesures.
- **Information spécifique en cas de pics de pollution**: La veille des jours de pic de pollution prévus, une information spécifique relative à la mise en oeuvre de la mesure sera diffusée par les principaux canaux et médias.

Les documents qui sont élaborés et distribués en vue de l'information générale et préalable ou de l'information spécifique doivent être caractérisés par un « layout » homogène de sorte à ce que chacun puisse établir immédiatement le rapport entre les deux.

Ces actions d'information ont en outre un rôle de sensibilisation important. Le public doit être interpellé et s'interroger sur le comportement le plus adapté à adopter : report ou annulation du déplacement, changement de mode de déplacement, co-voiturage, ...

Le tableau ci-dessous reprend les différents supports d'information :

<i>Systeme d'information</i>	<i>Information préalable</i>	<i>Information spécifique</i>
Radio	X	X
Radio RDS		X
Télévision	X	X
Télétexte		X
PMV (panneaux à messages variables)		X
Internet	X	X
Presse écrite	X	X
Toutes boîtes, brochures	X	
Brochure officielle	X	
Numéro vert		X
GSM-SMS		X

3.3. - Renforcement de l'offre de transport alternatif

La mise en oeuvre de ces mesures de restriction de la circulation implique un renforcement de l'offre de transport en commun, comme une des alternatives à offrir pour les déplacements les jours de pics.

Il est entendu que les mesures de restriction ne concernent pas les transports en commun. Au contraire, ils doivent voir leur capacité et leur fréquence augmenter les jours de pic pour pouvoir accueillir dans les meilleures conditions les usagers ayant renoncé à leur voiture particulière ce jour-là.

Actuellement, la part des déplacements en Transport en commun sur la Région de Bruxelles-Capitale est de l'ordre de 30% pour 70% en voiture. Les jours de pic, la part du transport en commun est appelée à croître significativement.

Les mesures visant une augmentation de l'offre de la STIB lors des pics de pollution :

- Augmentation du nombre de véhicules en service, en affectant une réserve technique de véhicules. L'offre peut être augmentée de 10%.
- Réduction de l'espace disponible par voyageur. La détermination de critères pour le confort du voyageur peut donner lieu à une augmentation jusque 15% de l'offre (pour les trajets courts en dehors des heures de pointe).

Le potentiel de renforcement de l'offre ferroviaire les jours de pic, doit être déterminé ainsi que sa mise en oeuvre. Le Gouvernement prendra les contacts avec le Fédéral et la SNCB par rapport à ce point.

Comme prévu par les principes du plan d'urgence, le renforcement de l'offre sera progressif en fonction des niveaux de pollution atteints:

- A partir du Niveau 7: Renforcement de l'offre comme décrit ci-dessus.
- A partir du Niveau 8 : **Gratuité** du transport en commun et renforcement de l'offre.

La mise en oeuvre de ces mesures nécessite une coordination avec les opérateurs de transport régionaux et fédéral (TEC, De Lijn et SNCB).

Le contrat de gestion de la STIB doit donner le cadre de la mise en oeuvre de ces points.

3.4. Parkings de dissuasion complémentaires

Des parkings provisoires doivent être organisés aux limites de la Région, le long des grands axes de pénétration, sur des espaces de grande capacité, afin de permettre aux automobilistes d'abandonner leur véhicules pour entrer dans la ville.

Des navettes de bus doivent alors permettre à ces automobilistes de joindre la ville depuis ces parkings provisoires.

III – MESURES STRUCTURELLES

Objectif:

L'amélioration durable de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale, comme ailleurs, passe immanquablement par la mise en oeuvre de mesures structurelles et permanentes, y compris en matière de transport et mobilité.

Le Plan régional de développement (PRD) de la Région, pour atteindre des objectifs environnementaux en regard notamment des exigences du protocole de Kyoto, reprend comme objectif une réduction de 20% du trafic à l'horizon 2010.

La Région s'est dotée en 2002 d'un « Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre la réchauffement climatique » qui précise les principaux axes d'action de la lutte contre la pollution atmosphérique. Ce plan identifie deux champs d'action principaux et les mesures liées que sont les sources majeures d'émission de polluants atmosphériques, la consommation d'énergie et le transport.

Le présent plan Bruxell'Air porte sur le volet transport et garanti, renforce l'exécution des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique émise par la circulation automobile. Au-delà des intentions, ce plan constitue l'assise de l'action conjointe de deux ministres. Cette synergie confère aux actions un potentiel opérationnel inédit.

Ces mesures visent la réduction de la charge de trafic automobile sur la Région par le développement de politiques de régulation du stationnement, le soutien appuyé au transfert modal et le renforcement de l'offre de transport en commun. Ces mesures portent également sur la valorisation des véhicules propres.

Certaines villes européennes appliquent des mesures de réduction du trafic tel que le péage urbain à Londres ou à Stockholm ou l'accès limité au centre ville comme à Rome. Dans cette logique, Bruxelles doit se doter de mesures fermes et permanentes pour réduire la charge de circulation.

L'objectif est d'améliorer significativement la qualité de l'air, air que nous respirons quotidiennement. Il faut structurellement réduire la charge de trafic notamment au travers de la politique de stationnement, d'obtenir de meilleures performances des transports en commun (plus fréquents, plus rapides, ...) et une meilleure fluidité de la circulation pour garantir une meilleure mobilité générale. Il faut également accélérer le renouvellement du parc automobile pour garantir de meilleures performances environnementales par véhicule.

I - Politique de stationnement

Actuellement, la Région de Bruxelles-Capitale compte près de 800.000 de places de stationnement, tout type d'emplacement confondu (en voirie, hors voirie, public, privé, logement, ...).

La politique de stationnement constitue un levier puissant pour **réguler** et **réduire** le nombre de voitures en circulation.

Réguler

Actuellement, de nombreux véhicules stationnent pour de longues durées en voirie alors qu'à proximité des parkings publics disposent d'emplacements libres. Une part importante des kilomètres parcourus par les véhicules est consacrée à la recherche d'un parking. Il est nécessaire de rationaliser. La régulation doit permettre une affectation optimale des emplacements de stationnement par rapport à la demande, en fonction de l'accessibilité du parking, de la vocation du stationnement, de la durée du stationnement, ... L'objectif est d'atteindre une réduction et une fluidification de la circulation.

Réduire

Pour lutter contre la pollution atmosphérique, il faut réduire la congestion et la charge de trafic sur la Région et ce, de manière permanente. La politique de stationnement à l'échelle de la Région, vise la **réduction du nombre d'emplacements de parkings publics et privés afin de réduire en proportion et de manière sélective l'usage de la voiture.**

Tous les déplacements automobiles sur le territoire de la Région n'ont pas le même degré d'impératif. Une part importante de ces déplacements pourraient être effectués par d'autre mode. Ce sont les emplacements de stationnement liés à ces déplacements moins nécessairement effectués en voiture qui sont visés. Leur nombre doit être réduit au profit d'autres modes de transport que la voiture. Ainsi les déplacements en voiture utiles et nécessaires ne seraient pas concernés par cette mesure.

1 - Politique de régulation du stationnement en voirie

Les parkings « publics » couverts du pentagone sont très peu ou mal signalés, paraissent peu sécurisés, peu attractifs. Les conséquences sont immédiates et néfastes en terme d'environnement et de mobilité.

En effet, les gens ne stationnent pas ou très peu dans ces parkings, tournent en rond des heures pour trouver une place en surface. Cela crée du trafic et donc des nuisances environnementales atmosphériques et sonores. Egalement, il faut constater que le parking sauvage en surface augmente considérablement, ce qui pose problème aux riverains et aux commerçants.

Il s'agit dès lors d'améliorer l'accessibilité au public, l'attractivité et la sécurité de ces parkings publics couverts de façon à réduire les différents types de pollution générés par le trafic automobile et aussi de façon à dégager le centre-ville du stationnement de surface.

Cette meilleure gestion du stationnement implique :

- Une diminution de l'offre de stationnement en voirie de manière à privilégier le stationnement de courte durée (rotatif) au détriment de celui de longue durée via une tarification adéquate en voirie;
- Une augmentation de l'usage du stationnement dans les parkings grâce à l'effet dissuasif des mesures de diminution de l'offre de stationnement en voirie mais aussi en les rendant plus attractifs, plus accessibles, notamment via une meilleure signalisation, une meilleure tarification, des plages horaires plus larges, mise en oeuvre d'un système de télé-comptage indiquant les disponibilités par parking, ...

La politique de régulation du stationnement en voirie consiste à favoriser pour le stationnement de longue durée, les places dans les parkings publics et réserver le stationnement en voirie pour les courtes durées.

Pour soutenir cette politique, la tarification doit être adaptée. Le stationnement en voirie doit voir son coût augmenter et celui en parking public réduire.

L'espace en voirie ainsi « récupéré » pourra être affecté au développement d'autres modes de transport et participer de manière générale à l'amélioration du cadre de vie.

L'application de cette politique impose une vision globale au niveau de la Région impliquant notamment les Communes et les exploitants de parkings. Une ordonnance « stationnement » doit être adoptée dans ce cadre. Dans l'attente de cette ordonnance, une convention portant sur les mêmes principes mais circonscrits au pentagone, sera finalisée entre la Ville de Bruxelles, les exploitants, la STIB et la Région.

1.1. Une ordonnance « stationnement »

L'idée maîtresse qui se cache derrière cette ordonnance de stationnement répond en fait au concept du plan Bruxell'air: en effet, elle vise globalement à réduire la circulation automobile dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Divers aspects d'une importance directe pour la qualité de l'air (et l'environnement en général) sont concernés

L'intention première est de réduire le nombre de places de stationnement en voirie et d'accroître le nombre d'emplacements dans les parkings publics où, en principe, l'arrêt est recherché (au total le nombre d'emplacements reste identique). Le stationnement de longue durée en voirie sera également plus onéreux et le stationnement de longue durée dans les parkings publics sera moins coûteux. A terme, cette politique peut toutefois aussi contribuer à réduire le nombre de stationnements – et peut, par conséquent, induire une réduction du trafic automobile.

Par le biais d'un système élaboré de gestion des emplacements de stationnement – qui invite directement le conducteur entrant dans la région à se diriger vers le parking le plus proche / disposant de la meilleure connexion vers la destination souhaitée - on obtient une meilleure gestion du trafic et par conséquent une réduction de la circulation (il ne faut pas oublier que ¼ à 1/3 de l'ensemble du trafic à Bruxelles porte sur la recherche d'un stationnement)

Un contrôle accru et, par conséquent, un meilleur respect des règles de stationnement

L'objectif est d'assurer le suivi des stationnements payants (mais également des stationnements non autorisés et donc pénalisés) d'une manière uniforme et de renforcer les peines (entre autres par l'introduction de sanctions

administratives). Cette politique doit mener à un respect accru des règles de stationnement et doit donc permettre de réduire le nombre de conducteurs qui tournent sans cesse en rond en quête d'une petite place où ils peuvent se garer sans payer et sans être sanctionnés.

La politique régionale du stationnement repose sur les points suivants, qui articulent les principes de l'ordonnance « stationnement » en élaboration actuellement:

1. une planification régionale du stationnement dans laquelle sont déterminés, par maille, les quotas de stationnement admissibles, sur et en-dehors de la voie publique (offre de stationnement pour les

- riverains, offre de stationnement de courte et de longue durée).
2. des normes communes en matière de stationnement payant sur la voie publique (horaires, tarifs, dérogations, modes de paiement, traitement des zones limitrophes, signalétique, ...).
 3. une agence régionale pour la gestion du stationnement à durée limitée, équipements sur la voie publique, contrôles, suivi des infractions, les parkings de transit et certains parkings publics.
 4. un contrôle dissuasif homogène par des agents assermentés non policiers sur le territoire régional.
 5. de meilleures infrastructures de stationnement (nouveaux parkings publics, rénovation d'anciens parkings publics, parkings de transit surveillés et éclairés). En fonction de leur localisation, (ces infrastructures seront destinées aux riverains et/ou aux visiteurs).
 6. des facilités plus nombreuses et plus souples pour les riverains (sur la voie publique).
 7. l'optimisation pour un plus grand nombre d'utilisateurs de l'offre de stationnement destinée à la rotation.
 8. la diminution globale de l'offre de stationnement longue durée en dehors et sur la voie publique (accompagnée de l'augmentation du transport public).
 9. grâce à cette diminution et aux nouvelles infrastructures en dehors de la voie publique, destiner l'espace libéré à d'autres modes de transport et à l'embellissement du cadre de vie.
 10. de meilleures synergies afin de permettre aux riverains d'utiliser les capacités excédentaires dans les parkings privés et publics à certaines périodes (la nuit).
 11. une signalétique adaptée et de l'information sur l'offre disponible.
 12. des règles simples et lisibles pour les habitants et les visiteurs, ainsi que de l'information pour le citoyen au sujet des objectifs poursuivis.
 13. créer une « acceptation sociale » de ces objectifs auprès des habitants, des acteurs économiques et des communes.

Cadre général

Dans la mesure où le parking public ne se situe pas sur une voirie régionale ou communale, il ne fait pas partie d'une zone réglementée. Le Gouvernement Bruxellois détermine la définition d'un parking public et détermine les conditions sous lesquelles un parking public peut être rendu accessible à tous (ces conditions sont, par exemple, des prescriptions en matière de sécurité, d'éclairage, de signalisation, d'horaire d'ouverture au public, ...).

Compétences de l'agence

L'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics et de transit.

L'agence octroi le label de parking public sur base de deux conditions.

- La possession du permis d'environnement. Ce permis n'est octroyé qu'aux parkings qui répondent aux conditions en matière d'éclairage, de protection contre les incendies, de propreté,....
- participer au système de télécomptage et d'information dynamique de l'ensemble des parkings publics

1.2. - Une Convention relative au stationnement

Sans attendre l'adoption de l'ordonnance « stationnement », afin d'atteindre cette meilleure gestion du stationnement en voirie et dans les parkings publics, une convention entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Ville de Bruxelles et les exploitants de parkings publics du pentagone est négociée.

Parallèlement, les conditions d'exploiter des permis d'environnement de ces parkings seront uniformisées.

Le premier axe de cette convention est l'organisation d'un fléchage dynamique et statique sur les voiries

régionales et communales dans le pentagone et grands axes.

Ce fléchage dynamique et statique se réalise au moyen de panneaux fixes (indiquant les lieux des différents parkings) et des panneaux à messages variables (indiquant les parkings libres et le nombre de places disponibles). Ce fléchage tant directionnel qu'indicatif du nombre de places disponibles doit permettre à l'automobiliste de se diriger aisément grâce à un itinéraire préférentiel balisé vers le parking libre le plus proche de sa destination.

Le deuxième axe de cette convention concerne la mise en oeuvre d'une tarification de stationnement en voirie et hors voirie. Il s'agit de prévoir un système de tarification progressive en fonction de la durée, forte en voirie et moins forte dans les parkings publics. Le but étant de favoriser indirectement le stationnement en voirie pour les courtes durées et favoriser le stationnement hors voirie pour les moyennes et longues durées, évitant l'effet stationnement ventouse provoqué par les navetteurs et libérant de l'espace public en surface.

Le troisième axe vise certaines actions spécifiques destinées à accroître l'attractivité des parkings auprès du public. On retrouve ainsi par exemple des mesures d'augmentation de l'offre horaire des parkings (sortie 24/24, horaire d'entrée élargi, ouverture pendant évènements, ...) et des mesures aménagement intérieurs (places réservées PMR, places réservées femmes enceintes, LPG, ...)

Parallèlement à cette convention, les conditions d'exploiter des permis d'environnement de ces parkings « publics » vont être uniformisées et adaptées de façon à permettre une meilleure signalisation et de façon à pouvoir rendre ces parkings plus attrayants. Les conditions d'exploiter visées concernent :

- la sécurité dans les parkings (conditions relatives aux équipements lumineux et fléchage au sol, et système de caméras notamment).
- accès et signalisation interne (par exemple affichage des plans du parking à chaque étage et affichage des plans du quartier).
- éclairage (s'assurer un seuil d'éclairage suffisant à tous les étages et éviter les coins d'ombre).
- aménagement de zones de stationnement (PMR, emplacement deux roues, ...).
- accès aux parkings des véhicules LPG (conditions techniques nécessaire à l'accueil de ces véhicules LPG).
- fléchage dynamique (l'obligation pour l'exploitant de transmettre des informations pour permettre la mise en oeuvre du fléchage dynamique prévu par la convention). Il s'agira pour l'exploitant d'installer un système de comptage des véhicules aux entrées et aux sorties (compatible avec le système de comptage prévu par la convention).

La modification des permis d'environnement peut être entreprise avant l'échéance du permis pour autant que cette modification soit motivée pour des raisons environnementales.

2 – Politique de stationnement « hors voirie »

La grande majorité des parkings hors voirie sont des parkings privés attenants à un bâtiment, une entreprise, ... Ces parkings en fonction de leur taille sont soumis à permis d'urbanisme et d'environnement.

Les chiffres illustrent parfaitement que le nombre de déplacements domicile-travail effectués en voiture est directement proportionnel au nombre de places de stationnement disponibles. Les implantations pour lesquelles il y a peu de potentiel de parking et bien desservies en transport en commun, enregistrent des taux de répartition modale favorable au transport public¹⁰.

10 Dans l'hypercentre (Gares Midi, Centrale, Nord, Arts-Loi Rogier De Brouckère), selon les premiers résultats des diagnostics des plans de déplacements des entreprises, 71% des déplacements sont effectués en transport en commun contre 27 en voiture. Dans les zones moins centrales et moins bien desservies en transport en commun, 68% se

Le stationnement, couplé à une politique de renforcement de l'offre de transport en commun, peut constituer un levier de réduction du trafic en Région de Bruxelles-Capitale. Actuellement, la circulaire 18, en passe d'être transposée dans le cadre du titre VIII du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), prévoit un nombre de places de stationnement maximum par m² de bureau en fonction de la zone où est implanté le bâtiment. Ces dispositions s'appliquent dans le cadre des Permis d'Urbanisme.

Il reste que l'application des dispositions de cette circulaire ne concerne qu'une minorité de parkings. En effet, seules les nouvelles constructions y sont soumises, les « rénovations » à partir d'un socle existant y échappent. Or la grande majorité des permis d'urbanisme délivrés concernent des bâtiments sur socle existant.

A long terme, il est nécessaire cependant d'atteindre les objectifs fixés par la circulaire. Il convient de développer un mécanisme qui permette l'application des principes de la circulaire à l'ensemble des parkings de la Région. Chacun, dont chaque entreprise, gagne à l'amélioration et à la fluidification de la mobilité en général.

Il est utile également d'examiner la question de l'ouverture de ces parkings aux riverains en soirée.

3. - Une meilleure attractivité des parkings existants

Un certain nombre de parkings situés en périphérie du pentagone demeurent inutilisés (par exemple Pacheco et Poellaert) tandis que les parkings situés dans le centre du pentagone affichent complets en permanence. L'attrait des parkings situés en périphérie du pentagone peut être renforcé radicalement grâce à une meilleure liaison avec le centre. Une nouvelle ligne de bus, la ligne 8, permettra d'ouvrir ces parkings. La ligne 8 débouche sur une boucle au cœur de Bruxelles-Capitale et relie les principaux quartiers commerciaux du centre.

4.- Extension supplémentaire des parkings de transit.

La Région de Bruxelles-Capitale dispose de plans d'élargissement de l'offre de parkings de transit. Dans un premier temps, la construction ou l'extension de 5 des 13 parkings potentiels a été envisagée, ce qui correspond à environ 4.010 emplacements supplémentaires.

<i>Parking</i>	<i>Capacité actuelle</i>	<i>Capacité visée</i>
Delta	350	1.200
Kraainem	190	1.000
Roodebeek	200	700
Heizel	300	1.000
Coovi	200	1.350
Total	1.240	5.250

Non seulement le nombre de stationnements est augmenté, mais l'aménagement des parkings de transit est également reconsidéré. Ainsi, il est prévu d'améliorer l'éclairage et la surveillance des aires de stationnement.

Il est probable qu'à l'avenir une faible contribution soit sollicitée auprès des utilisateurs. Cette contribution n'est pas toutefois requise pendant les journées à mobilité réduite ou pendant les journées sans voiture, comme le prévoit le plan de crise de la présente note.

5 - Parkings camions spécifiques

Il ressort de comptages que quelque 1000 camions répartis sur l'ensemble de la Région stationnent en voirie pendant une durée supérieure à la durée légale prévue de huit heures. Et ce, bien entendu, pendant la nuit.

Aussi recherche-t-on actuellement des endroits appropriés pour le stationnement nocturne des camions. Ce type de stationnement permet, d'une part, d'éviter le stationnement de camions tous azimuts en ville. D'autre part, et plus important dans le cadre de la présente note, on évite la pénétration de camions dans la ville en vue d'un stationnement nocturne.

Aux alentours de mars 2007, 5 sites devraient être opérationnels en tant que parkings nocturnes pour camions.

II - Politique de Plans de déplacement

1. Plan de déplacements de entreprises

Bruxelles accueille 654.000 emplois dont 366.000 sont occupés par des non-bruxellois et le solde, 288.000, par des bruxellois. La voiture est utilisée pour 57% des déplacements domicile-travail. Ces déplacements sont responsables d'une part importante de la congestion automobile et de la pollution atmosphérique.

L'amélioration de la qualité de l'air impose des mesures de rationalisation dans les modes de déplacement domicile-travail. Le principe consiste à favoriser le transfert modal vers un autre mode que la voiture, le transport public, la marche, le vélo, ...soit un mode peu ou non polluant. Des solutions alternatives à la voiture individuelle existent mais sont trop peu connues ou trop peu valorisées au sein du monde du travail.

Cette amélioration de la qualité de l'air et de la mobilité en général, est bénéfique pour chacun et donc aussi pour les entreprises implantées sur la Région.

Depuis le 1er juillet 2004, l'ordonnance relative à la qualité de l'air du 25 mars 1999¹¹, impose à toutes les entreprises de plus de 200 personnes de réaliser un plan de déplacement. Cela concerne pas moins de 300 entreprises qui totalisent 300.000 emplois.

Ces plans de déplacement sont établis au sein de l'entreprise ce qui permet de réaliser une prise de conscience interne et d'implémenter des solutions adaptées au fonctionnement de l'activité. Les plans de déplacement doivent être envisagés comme un « plus » pour l'entreprise. Ils ne doivent pas être vécus comme une contrainte mais comme une « obligation positive » et l'opportunité d'améliorer la performance de l'entreprise.

Les entreprises doivent analyser le comportement de mobilité de leurs employés, se fixer des objectifs d'optimisation des déplacements et de transfert modal, s'engager à les mettre en oeuvre via un plan d'action et des mesures concrètes (co-voiturage, participation aux frais d'abonnement aux transports en commun, télé-travail, parking vélo, coordinateur « mobilité », parking auto payant, ...).

Les plans sont suivis et validés par l'IBGE et l'AED.

Actuellement, 224 dossiers, qui concernent plus de 200.000 travailleurs, ont été rentrés sur un total de 300 entreprises concernées - soit 75% des dossiers. La démarche semble largement appréciée des travailleurs et des entreprises.

Les principaux leviers d'action sont le temps de parcours et le coût du déplacement. C'est en agissant sur ces facteurs que pourront être favorisés les autres modes que la voiture. Le profil d'accessibilité du site est également conditionnant. Dans l'hypercentre où l'offre de transport public est maximum, 71% des employés se déplacent en transport en commun pour moins de 30% en voiture.

Il convient de poursuivre la mise en oeuvre et le développement de ces plans de déplacement :

1. Atteindre des résultats:

- Le développement de mesures incitantes: la voie de collaboration volontaire doit être privilégiée. Ainsi doivent être valorisées les entreprises qui se fixent des objectifs ambitieux et surtout qui peuvent démontrer des résultats. Celles-ci doivent bénéficier de reconnaissance médiatique et/ou d'une

11 Ordonnance Air du 25 mars 1999, arrêté du 5 février 2004.

labellisation, de partenariats privilégiés avec les sociétés de transport en commun pour l'achat des abonnements, ...

2. Rallier les 25% d'entreprises qui ne se sont pas encore investie

- le renforcement de l'information en insistant sur les avantages pour l'entreprise. L'approche privilégiée est l'encouragement par la mise à disposition d'outils d'information et d'aide à la réalisation des plans. La rationalisation et l'amélioration de la mobilité bénéficient directement aux entreprises.
- la mise en place de mesures contraignantes. S'il s'agit d'une démarche partenariale, elle n'en est pas moins légalement obligatoire et les entreprises qui refusent de l'appliquer se verront sanctionnées. L'ordonnance relative à la qualité de l'air ne prévoit pas de sanctions explicites en cas de non réalisation du Plan de Déplacement de l'Entreprise (PED) mais celles-ci seront prises via les permis d'environnement (présentation d'un PDE valide pour tout renouvellement de permis et/ou pour la poursuite de permis en cours).

3. développer des plans de mobilité d'entreprise par quartiers

Le principe consiste à impliquer les entreprises d'un même quartier pour l'élaboration d'un plan de déplacement plus adapté et au potentiel significativement plus important, intégrant les spécificités et atouts du quartier.

Cela nécessite un encadrement par les pouvoirs publics.

2. Plans de déplacement pour les « grands évènements »

Bruxelles, de par son statut et ses infrastructures, accueille un nombre important de grands évènements qui participent à la vie de la ville et à sa renommée mais sont également la source de nombreux déplacements et de nuisances importantes.

L'organisation de ces grands évènements doit tenir compte de ces nuisances et les exploitants de lieux qui accueillent ces grands évènements doivent agir pour réduire les nuisances dues au trafic lié à leurs activités.

L'ordonnance relative à la qualité de l'air du 25 juin 1999 prévoit la réalisation obligatoire de plans de déplacement pour tous les évènements payants de plus de 3.000 personnes. Cette mesure passe par la rédaction d'un arrêté. Un projet d'arrêté est en préparation par l'administration.

III - Le transfert modal : base de la répartition de l'espace des voiries

Jadis, on considérait la voirie uniquement comme étant un lien entre un point A et un point B. Aujourd'hui, la voirie doit répondre à de nombreuses exigences spatiales, assurément dans un environnement à forte concentration urbaine avec une fonction d'habitation importante comme c'est le cas dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Les axes de circulation doivent être supportés par une infrastructure durable qui tient compte de tous les types d'utilisateurs de voiries. Aussi, chaque projet intègre une série d'objectifs : la fonction d'habitation et de rencontre est protégée par une réduction de la vitesse de la circulation automobile et par une limitation des nuisances sonores et de la pollution; la zone 30 est généralement la règle dans les quartiers résidentiels ; la circulation est repoussée vers les axes principaux.

Le rapport entre l'espace destiné à la circulation automobile et l'espace destiné à une mobilité durable doit être équilibré. C'est la raison pour laquelle des tronçons de voiries sont rétrécis ou remplacés par des trottoirs élargis, des pistes cyclables confortables et par des aménagements destinés aux transports en commun.

Ainsi, la pratique du vélo est stimulée et la marche à pied est favorisée. La fluidification du trafic des bus et des trams accroît leur efficacité et leur ponctualité et donc en finalité aussi l'attrait des transports en commun.

Outre ces interventions en matière d'infrastructure, une série d'actions doivent sensibiliser les usagers à un comportement favorisant le transfert modal, les incitant à renoncer plus aisément à la voiture.

Nous pensons ici tout d'abord et principalement au covoiturage via l'opérateur Cambio, à des taxis présentant un attrait dans le cadre de trajets occasionnels, à un réseau nocturne basé sur une combinaison complémentaire entre transports en commun et taxis collectifs et un système de location de vélos automatisé.

Ce n'est que de cette manière que l'objectif du PRD – à savoir une réduction de 20% des déplacements automobiles – pourra être réalisé ; celui-ci entraînera aussi une diminution drastique de la pollution résultant des émissions de gaz d'échappement.

3.1. Infrastructures publiques :

Les principales mesures portent sur :

- Fluidification trafic : rétrécissement voirie, zones 30, ronds points, ondes de feux,...
- Limitation du trafic : quartiers à circulation limitée (handicapés, riverains, services publics, ... (période 7h-19h, ...), zones 30, espaces piéton, ...
- Infrastructures spécifiques pour les autres modes: sites propres pour le transport en commun, infrastructure pour le vélo, ...
- Equipement en ventilation des tunnels
- Plantation d'arbres

3.2. Renforcement et promotion de l'offre transport en commun (et autres modes)

Des transports en commun en plus grand nombre et de meilleure qualité: le plan tram et bus (tel qu'approuvé par le Gouvernement bruxellois en mai 2005)

Le plan tram

Le plan tient compte des objectifs du contrat de gestion entre la STIB et le Gouvernement bruxellois, à savoir :

- Services de meilleure qualité ;
- Régularité améliorée ;
- Optimisation des moyens disponibles ;
- Utilisation appropriée du nouveau matériel roulant à grande capacité.

Le plan tram prévoit un accroissement de la capacité globale du réseau des trams de 5.500 places pendant les heures de pointe. Une augmentation des fréquences ainsi que des améliorations qualitatives ont été apportées.

Le plan bus

Les objectifs visés sont les suivants :

- Compléter les réseaux de métro et de trams, en tenant compte de leur évolution prévisible, avec pour objectif un réseau opérationnel optimal qui vise à rencontrer le but du plan Iris, à savoir : donner la possibilité à 98% des Bruxellois d'accéder aux transports en commun dans un rayon de moins de 400 mètres de leur domicile ;
- Adapter le réseau à l'évolution urbaine, au nombre croissant de voyageurs ;
- Améliorer la régularité du service en scindant les lignes trop longues et les lignes trop dépendantes des conditions de circulation, ainsi qu'en utilisant d'une manière optimale les voiries qui bénéficient de sites propres ou équivalent ;
- Tenir compte des problèmes de liaison qui ont été posés il y a longtemps déjà par les communes ou les clients.

L'exécution du plan bus doit permettre l'offre de 4.300 places supplémentaires sur le réseau des bus pendant les heures de pointe.

Le plan VICOM

Le plan Vicom (Vitesse commerciale) ou encore les « axes de fluidification des transports en commun », tel qu'approuvé par le Gouvernement bruxellois en mars 2006.

Les objectifs ambitieux du deuxième plan Vicom sont les suivants :

- 90% du réseau des trams dans un aménagement protégé propre ou avec une vitesse de parcours égale à celle d'un aménagement protégé obtenu grâce à d'autres mesures : 115 km d'aménagement de sites propres ;
- 40% du réseau des bus dans un aménagement protégé propre ou avec une vitesse de parcours égale à celle d'un autre aménagement grâce à d'autres dispositions : 140 km d'aménagement propre ;
- une vitesse de parcours globale de plus de 20 km/h pour chaque ligne de surface prioritaire, de plus de 18 km/h pour les autres lignes et de plus de 12 km/h pour tout intervalle entre deux arrêts ;
- analyse, négociation et approche de tous les points noirs du réseau (plus de 250) ;
- atteindre des performances comparables à celles obtenues au niveau du réseau de Strasbourg ou dans d'autres villes européennes où les trams circulent, dans le cadre de leur itinéraire complet, sur des lignes propres ou protégées, avec subordination de tous les feux de signalisation, avec un temps de parcours identique quel que soit le moment de la journée. Ces trams ne s'immobilisent qu'aux arrêts, jamais en raison d'un feu de signalisation. Ils ne sont pas davantage coincés dans la circulation ;
- lancer des projets exemplaires autour de l'intégration urbaine : mise en exergue de l'aménagement de transports en commun en ville ;
- Appliquer tous les moyens légaux disponibles dans le cadre du respect des délais d'octroi des autorisations.

IV – Lutte contre l'utilisation des véhicules les plus polluants

Le niveau d'émission de polluants par les moteurs varie en fonction des performances de ces moteurs. Ces dernières décennies, les progrès technologiques au niveau des processus de combustion, de filtrage ou de composition des carburants, ont permis de réduire les émissions de certains polluants de manière significative. C'est notamment le cas pour le plomb ou le soufre.

L'amélioration de la qualité de l'air passe également par une accélération du renouvellement du parc automobile. Les véhicules les plus récents présentant de meilleures performances environnementales.

En moyenne, les voitures diesel n'obéissant à aucune norme de pollution, dites «EURO 012», ont des émissions de particules fines (PM) 8 à 9 fois supérieures à celles d'un véhicule Euro 4.

En moyenne, les voitures essence « EURO 0 », ont des émissions d'hydrocarbures et oxydes d'azote (NOx), 25 fois supérieures à celles d'un véhicule EURO 4. Par ailleurs, les émissions spécifiques de CO2 de la moyenne des véhicules mis sur le marché en 2005 sont de 15 à 20% inférieures à celles des véhicules mises en vente en 1992.

Le parc automobile est constitué d'un nombre relativement restreint de voitures nettement plus polluantes que la moyenne et que les voitures neuves.

En Région de Bruxelles Capitale, les voitures essence et diesel EURO 0 représentaient fin 2004, 17% du parc automobile bruxellois (environ 70.000 véhicules). Toutefois, on peut estimer que leur contribution aux émissions totales de substances polluantes est plus que proportionnelle à leur part dans le parc automobile, malgré leur kilométrage moyen souvent plus faible que les véhicules plus récents¹³:

- les véhicules diesel EURO 0 représentent 8% du parc de véhicules diesel à Bruxelles (environ 12.500 véhicules) et représentent 12% des émissions de particules du parc total de véhicules diesel;
- les véhicules diesel EURO 0 et EURO 114 représentent 18% du parc de véhicules diesel à Bruxelles (environ 32.000 véhicules) et représentent 27% des émissions de particules (PM) du parc total de véhicules diesel;
- les véhicules essence EURO 0, dépourvus de pot catalytique, représentent 27% du parc de véhicules essence à Bruxelles (environ 60.000 véhicules) et représentent 58% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et hydrocarbures du parc total de véhicules essence.
- les véhicules essence EURO 0 et EURO 1 représentent 48% du parc de véhicules essence à Bruxelles et représentent 75% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et hydrocarbures du parc total de véhicules à essence.

Pour réduire avec efficacité et impact significatif l'émission de polluants, il faut cibler l'élimination anticipée des voitures essence EURO 0 et, en particulier concernant la problématique inquiétante des particules, les voitures diesel EURO 0 et EURO 1.

12 La norme « Euro » qualifie la performance des véhicules au niveau de leurs émissions. Les véhicules Euro 0 et Euro 1 sont les véhicules les plus polluants. Ils sont respectivement immatriculés avant 1993 et avant 1997. Les véhicules euro 4 sont les plus récents.

13 Selon Febiac, les véhicules à essence Euro 0 représentaient en 2000 21% du parc automobile de la Belgique mais représentaient la moitié des émissions totales d'oxydes d'azote (NOx) et trois quarts des émissions totales d'hydrocarbures imbrûlés. D'après Febiac, ces voitures constitueraient souvent la 2ème voiture de familles à revenus moyens à supérieurs.

14 « Euro 1 » = immatriculé avant 1997

Certaines Régions ou villes de l'Union européenne soumises à des niveaux de pollution de l'air élevé ont décidé de proscrire l'accès au centre ville des véhicules les plus polluants. C'est notamment le cas pour Rome. Dans le même ordre d'idées, les Pays-Bas ont demandé à l'Union européenne l'autorisation d'interdire dès 2008 la mise en vente de véhicules neufs qui n'anticipent pas la norme EURO 5.

Dans le cadre de Bruxell'Air, les deux ministres appuient des mesures qui favorisent l'accélération du renouvellement du parc au profit de véhicules plus récents et partant plus performants au niveau environnemental.

4.1. - Incitants fiscaux

Le système actuel de calcul de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation, basé sur le nombre de chevaux fiscaux des véhicules, est complètement obsolète et ne tient pas compte des émissions polluantes des véhicules : émissions dites « réglementées » (NOx, particules, hydrocarbures, CO,...), qui sont d'autant plus élevées qu'un véhicule est ancien, et les émissions de CO₂, qui sont liées à la consommation et au type de carburant.

Les inconvénients principaux du mode actuel de calcul de ces taxes peuvent être résumés comme suit:

- les chevaux fiscaux ne tiennent pas compte de la norme de pollution EURO. Il en résulte que certains véhicules assez « propres » soient plus taxés que d'autres, plus polluants;
- les émissions de CO₂ peuvent varier fortement à l'intérieur d'une même tranche de chevaux fiscaux (voir annexe);
- l'écart entre les voitures de faible cylindrée et celles de cylindrée supérieure est insuffisant.

Il est proposé de retenir comme grands axes d'une réforme du calcul de ces taxes les principes suivants:

- moduler le montant de la taxe en fonction de la norme de pollution EURO;
- moduler le montant de la taxe en fonction des émissions de CO₂;
- introduire une fonction de calcul de la taxe en fonction des émissions de CO₂ qui suive une progression suffisamment exponentielle pour taxer moins qu'aujourd'hui, voire détaxer complètement, les voitures à faibles émissions de CO₂ (moins de 120 g/km) et taxer plus qu'aujourd'hui les voitures à fortes émissions de CO₂ (plus de 200 g/km).
- Introduire une redevance à charge des utilisateurs des véhicules les plus polluants (EURO 0, EURO 1 et EURO 2) à partir de 2010. Cette redevance annuelle sera progressive et cumulative afin de cibler le renouvellement des véhicules les plus polluants.

Plusieurs pays européens ont réformé leur fiscalité automobile pour mieux corrélérer les taxes au niveau de pollution des véhicules.

Cette réflexion doit également intégrer la question des « voitures de société ». Le principe de la voiture de société favorise l'usage préférentiel de la voiture comme mode de transport de manière excessive. Le bénéficiaire est déresponsabilisé des enjeux financiers et environnementaux liés à la voiture. Selon le mode fiscal retenu, le bénéficiaire ne supporte pas les charges d'utilisation (l'amortissement, les entretiens, le carburant,...) et est incité à utiliser au maximum son véhicule.

Actuellement en Belgique comme en Région de Bruxelles-Capitale, les voitures de société représentent 50% du marché des nouvelles immatriculations.

Il est proposé de plaider en faveur d'une large concertation impliquant les ministres des Finances, de l'Environnement et de la Mobilité des Régions et du fédéral, pour réformer en profondeur le système, dans un sens plus environnemental et plus social.

4.2. - Prime « Bruxell'Air »

Afin de favoriser le renouvellement du parc automobile mais également le transfert modal vers d'autres modes de transport que l'automobile, le système de la prime 'Bruxell'Air' incite les bruxellois à abandonner leur voiture et à procéder à sa destruction au profit du transport en commun, du vélo, des voitures partagées, ...

Le principe consiste à octroyer un « package air-mobilité » à chacun qui renonce à son véhicule. Ce package doit permettre de remplacer avantageusement l'usage du véhicule. Il comporte un abonnement MTB (Metro-Tram-train-bus) valable sur tous les opérateurs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (STIB, TEC, De Lijn et SNCB), un abonnement Cambio, opérateur des voitures partagées et un vélo. Cette panoplie complète offre toutes les combinaisons pour une mobilité durable et adaptée en ville.

La prime est octroyée selon une formule de conditions cumulatives.

Premier niveau: la radiation de la plaque d'immatriculation donne droit à un abonnement MTB couplé à un abonnement Cambio. Ce double abonnement est valable deux années (pour autant que le bénéficiaire n'ai pas immatriculé un véhicule entre temps).

Second niveau: en plus de la radiation de la plaque d'immatriculation, un certification de destruction du véhicule EURO 0 et EURO 1 donne droit à une troisième année du double abonnement ainsi qu'à un vélo.

Ces primes, réservées aux bruxellois, sont octroyées moyennant une série de conditions dont l'interdiction de bénéficier d'un véhicule de société. Des mesures de contrôle sont prévues. La nécessité de démontrer pour le bénéficiaire qu'il remplit les conditions chaque année pour renouveler son double abonnement en est la première.

La mesure est actuellement développée conjointement par la STIB, l'AED et l'IBGE. Un guichet unique sera mis en place.

Une alternative relative à des incitants en faveur de véhicules propres est toujours en examen.

4.3. - Favoriser l'achat de véhicules propres

L'ordonnance relative à la qualité de l'air du 25 mars 1999 impose aux pouvoirs publics régionaux disposant d'une flotte de plus de 50 véhicules de disposer au plus tard en 2005 d'au moins 20% de véhicules propres (soit 5 flottes seulement totalisant environ 75% des véhicules de l'ensemble des flottes publiques de la Région de Bruxelles-Capitale).

La STIB doit quant à elle respecter un objectif de 5%. Dans la pratique, la STIB respecte un quota de véhicules propres de 80%, qui se ventilerait fin 2006 comme suit:

- 115 rames de métro;
- 357 trams;
- 140 bus diesel EURO 4 et 200 bus diesel en retrofitting filtre à particules;
- 20 bus au gaz naturel, à remplacer.
- Resteront 200 bus diesel sans filtre à particules ne répondant pas aux exigences de l'arrêté « véhicules propres ». mais qui seront remplacés dans un délai maximum de 7 ans.
- En outre la STIB possède 12 bus hybrides (diesel-électricité).

L'arrêté « véhicules propres » de 2003 définit ce que recouvre le terme « véhicule propre » dans le but d'appliquer l'ordonnance précitée. Cette définition est obsolète.

Il est proposé de mettre à jour la définition du véhicule propre dans l'arrêté précité, afin d'assurer son adéquation à l'évolution technologique (voir proposition de mise à jour en annexe).

V - Accompagnement de l'exécution des mesures

1 – Evaluation de l'exécution des mesures

La réduction significative de la pollution atmosphérique générée par le trafic automobile nécessite un ajustement permanent des objectifs des actions et de leur mise en oeuvre.

Les mesures reprises dans le cadre de ce plan doivent faire l'objet d'une évaluation régulière tant au niveau de leur objectif, de leur impact environnemental que de leur état de mise en oeuvre.

Cette évaluation doit permettre le cas échéant de réorienter les objectifs des mesures et les principes de leur exécution. Ces évaluations seront réalisées par l'IBGE, l'AED et la STIB sur base des coordinations avec l'ensemble des acteurs concernés.

Une première évaluation devra avoir lieu 12 mois après l'adoption de ce plan.

2 – Une démarche participative relative à la pollution de l'air générée par la circulation automobile

Le succès de l'application des mesures est conditionné notamment aux changements de comportements de nombreux usagers en matière de mode de déplacement. Des modifications de comportement dans un champ aussi sensible que la mobilité nécessitent une appropriation des enjeux et de leur ampleur par les citoyens.

A cette fin notamment, les ministres de l'environnement et de la mobilité organisent une opération de « panel citoyen ».

Le principe de cette démarche participative est d'impliquer une vingtaine de citoyens au coeur de cette problématique. L'objectif est d'amener les citoyens à se saisir des enjeux liés à la lutte contre la pollution atmosphérique émise par le trafic automobile, à en débattre avec les acteurs concernés et à formuler un avis à remettre aux autorités.

Les résultats de cette opération participent au processus d'aide à la décision de lutte contre la pollution atmosphérique générée par la circulation. L'apport des citoyens éclairera l'évolution et l'évaluation des mesures en la matière.

Cette opération et la valorisation au niveau de l'ensemble de la population doit soutenir l'acceptabilité de la nécessité des mesures et l'implication de chacun à contribuer à leur meilleure application.

3 – Centre Mobiris

Ces 10 dernières années, la croissance effrénée du trafic sur nos voiries a augmenté les files et a nui à l'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette évolution a des conséquences néfastes pour notre environnement, notre cadre de vie, notre économie mais, c'est entendu, a aussi un impact négatif sur l'accessibilité et la sécurité routière.

La capacité actuelle des voiries doit dès lors être utilisée de la manière la plus optimale possible. Cela n'est possible qu'en menant une politique de gestion du trafic efficace. Cette politique efficace implique un recueil et une transmission d'informations sur l'état actuel du trafic ainsi que des mesures pour agir sur les flux de circulation de sorte que le trafic se déroule de manière fluide et la plus sûre possible. Le centre Mobiris doit

être transformé en fonction.

En outre, le centre Mobiris doit devenir un réel instrument multimodal de la gestion de la mobilité. Le PRD stipule « *La mise sur pied d'un centre de gestion de la mobilité (évolution du BITCMobiris), en partenariat avec les deux autres Régions, doit permettre de gérer – en temps réel – l'ensemble des déplacements dans la zone RER, en optimisant les flux routiers, via la télématique, en favorisant le transfert intermodal vers les transports en commun et en pilotant les situations de crise.* »

Il faut donc transformer le centre actuel Mobiris, orienté trafic routier à l'intérieur de la Région, en un véritable centre intermodal de gestion du trafic, à l'échelle de la future zone RER, qui devra remplir les fonctions suivantes:

- la surveillance du fonctionnement du réseau global de transport, avec prévision de l'état du système à court et moyen terme
- la gestion de l'information aux automobilistes
- la gestion de l'information aux voyageurs en transport commun (information préalable, durant le voyage, temps de parcours, taux d'occupation, parking de transit)
- la gestion de l'information vers les applications externes (GSM, WAP, etc.)
- la gestion du trafic routier (feux, dosage d'accès, gestion des événements)
- la gestion des véhicules d'urgence et des taxis (choix d'itinéraire,...)
- contrôle de l'environnement (pollution atmosphérique, pollution sonore, météo)

Ce centre constitue donc un des outils dont doit se doter la Région pour piloter et évaluer le report modal et tendre vers les objectifs du Plan Iris et du PRD, en terme de réduction de part de la voiture.

L'extension du centre Mobiris doit également servir d'outil à l'évaluation des mesures Bruxell'Air (les données en temps réels, ...). Les informations collectées par Mobiris doivent également servir à mesurer l'impact environnemental de ces mesures. Mobiris sera également un des leviers de la mise en oeuvre des mesures Bruxell'Air au niveau notamment de la coordination des feux de signalisation, de la gestion des PMV, ...

4 - Mesures de sensibilisation

Les enjeux et les menaces liés à la pollution atmosphérique, sur notre santé et notre cadre de vie semblent évident mais à titre individuel, nous avons chacun tendance à conserver nos comportements en terme de déplacement. La modification des comportements individuels nécessite une adhésion à l'objectif.

Des actions d'information et de sensibilisation doivent accompagner la mise en oeuvre des mesures de Bruxell'Air.

La Région développera une série d'actions spécifiques relatives à la pollution atmosphérique émise par la circulation:

- Les lieux et les modalités d'implantation des pollumètres seront revus dès 2007.
- Les événements comme la « journée sans ma voiture » seront orientés vers la thématique de la qualité de l'air.
- Des actions de communication spécifiques favorisant l'intermodalité pour des raisons environnementales seront développées sur base d'une coordination entre la STIB et l'IBGE.

ANNEXE

Arrêté « véhicule propre »: Adaptation de la définition de véhicule propre

<i>Définition actuelle</i>	<i>Nouvelle définition proposée</i>
<p>Types de véhicules:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voitures particulières (catégorie M) essence ou diesel: anticiper la norme Euro 4 (obligatoire en 2005) - véhicules utilitaires (catégorie N1): anticiper la norme Euro 4 (obligatoire en 2005) - bus, minibus, camions (catégories M2, M3, N2, N3): anticiper la norme Euro 5 (obligatoire en 2008) et/ou disposer d'un filtre CRT ou filtre à particules <p>Carburants alternatifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - véhicules au gaz naturel - véhicules au LPG - véhicules au biodiesel, méthanol ou éthanol - véhicules électriques à batterie ou pile à combustible - véhicules hybrides - véhicules à air comprimé 	<p>Types de véhicules:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voitures particulières (catégorie M) essence ou diesel: anticiper la <u>norme Euro 5 (obligatoire en 2010) + appartenir aux catégories A, B ou C (émissions de CO₂)¹⁵</u>. - véhicules utilitaires (catégorie N1): anticiper la <u>norme Euro 5</u> - bus, minibus, camions (catégories M2, M3, N2, N3): anticiper la norme Euro 5 (obligatoire en 2008) et/ou disposer d'un filtre CRT ou filtre à particules <p>Carburants alternatifs:</p> <p><u>Pour les voitures particulières, elles doivent appartenir aux catégories CO₂ A, B ou C, même en utilisant les carburants suivants.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - véhicules au gaz naturel - véhicules au LPG <u>selon norme R115</u> - véhicules au biodiesel, méthanol ou éthanol <u>avec une proportion de carburant d'origine végétale d'au moins 50%</u> - véhicules électriques à batterie ou pile à combustible : <u>si le chargement des batteries ou de la pile est réalisé au départ du réseau, le point d'alimentation doit être approvisionné en électricité verte</u> - véhicules hybrides - véhicules à air comprimé

15 Les catégories-CO₂ classent les modèles de véhicules dans 7 catégories de consommation et d'émission de CO₂ (catégories A à G, comme pour les appareils électroménagers). Arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ (entré en vigueur le 1er janvier 2002).