



GEWONE ZITTING 2024-2025

12 MAART 2025

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013
houdende het Brussels Wetboek van Lucht,
Klimaat en Energiebeheersing teneinde
bepaalde voertuigen toe te laten in de lage-
emissiezone tot 31 december 2026**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor het Leefmilieu en de Energie

door Gaëtan Van Goidsenhoven (FR)

SESSION ORDINAIRE 2024-2025

12 MARS 2025

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

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant
le Code bruxellois de l'Air, du Climat
et de la Maîtrise de l'Énergie en vue d'autoriser,
jusqu'au 31 décembre 2026, l'accès de certains
véhicules à la zone de basses émissions**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Environnement et de l'Énergie

par Gaëtan Van Goidsenhoven (FR)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelge-
nomen:

Ont participé aux travaux de la commission :

Vaste leden

Membres effectifs

MR	:	Aurélie Czekalski, Ariane de Lobkowicz, Gaëtan Van Goidsenhoven.
PS	:	Marin Casier, Isabelle Emmerly, Cécile Vainsel.
PTB	:	Danaé Michaux Maimone, Oliver Rittweger de Moor.
Ecolo	:	Kalvin Soiresse Njall.
DéFI	:	Jonathan de Patoul.
Groen	:	Lotte Stoops.
Team Fouad Ahidar	:	Fouad Ahidar.
N-VA	:	Mathias Vanden Borre.

Plaatsvervangers

Membres suppléants

MR	:	Clémentine Barzin, Anne-Charlotte d’Ursel.
Les Engagés	:	Christophe De Beukelaer.
DéFI	:	Joëlle Maison.
Groen	:	Stijn Bex.
Team Fouad Ahidar	:	Ilyas El Omari.

Andere leden

Autres membres

MR	:	Geoffroy Coomans de Brachène.
PS	:	Ibrahim Dönmez, Marc-Jean Ghysels, Jamal Ikazban, Sevet Temiz.
Les Engagés	:	Sofia Bennani, Stéphanie Lange.
Open Vld	:	Martine Raets.

I. Eerste lezing (vergadering van 19 februari 2025)

I.a. Inleidende uiteenzetting

Jamal Ikazban, hoofdindienster van het voorstel van ordonnantie, legt uit dat het voorliggende voorstel tot doel heeft om duidelijker de intentie weer te geven die de wetgever voor ogen had met de ordonnantie van 17 oktober 2024 (*Parl.St.* Br.Parl. 2024, nr. [A-10/1](#)). Zoals destijds in de pers werd aangekondigd en ook tijdens de parlementaire debatten tot uiting kwam, is het wel degelijk de bedoeling om de inwerkingtreding van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) uit te stellen tot 1 januari 2027.

De ecologische transitie kan maar rechtvaardig verlopen als zij is afgestemd op de sociaal-economische realiteit. Een milieumaatregel die de ongelijkheid vergroot, is niet aanvaardbaar. Veel Brusselaars zijn namelijk niet in staat om zich te schikken naar het oorspronkelijk vastgestelde tijdschema. Dan hebben we het vooral over eenoudergezinnen (12% van de Brusselse gezinnen), maar ook over werknemers die het vaak moeilijk hebben, zoals verpleegkundigen, ambachtslieden, arbeiders, bezorgers of huishoudhulpen, en die zich voor hun beroep meermaals per dag met de wagen moeten verplaatsen. Bij gebrek aan voldoende begeleidende maatregelen is uitstel van de deadline de enige manier om sociaal en economisch onrecht te voorkomen.

Anne-Charlotte d’Ursel, mede-indienster van het voorstel van ordonnantie, legt uit dat het in het najaar van 2024 geformuleerde voorstel om de deadline uit te stellen berustte op de verantwoorde beslissing om rekening te houden met de sociaal-economische realiteit in Brussel en zowel de bevolking als de bedrijven te helpen bij de overstap naar een duurzame mobiliteit. De tekst die toen werd goedgekeurd, gaf dat streven echter niet voldoende nauwkeurig weer. De indieners van het voorstel raakten namelijk in de war door de onduidelijke tabel met de fasering van de LEZ die is opgenomen in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone. De volgende volwaardige regering zou dat besluit overzichtelijker moeten proberen te maken. Om de rechtszekerheid te waarborgen en geschillen te voorkomen, is het nodig om de norm met terugwerkende kracht in overeenstemming te brengen met de regelingen die de overheidsdiensten, de bevolking en de bedrijven al hebben getroffen op basis van het uitstel dat hen was aangekondigd. Deze terugwerkende kracht levert geen problemen op, aangezien het ter bespreking voorliggende voorstel geen nieuwe wettelijke norm invoert, maar enkel de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever tot uiting brengt.

De informatieplicht die is opgenomen in de ordonnantie van 17 oktober 2024, wordt geschrapt, omdat het buitensporig veel geld kost om deze ten uitvoer te brengen. Bovendien

I. Première lecture (réunion du 19 février 2025)

I.a. Exposé introductif

Jamal Ikazban, auteur principal de la proposition d’ordonnance, expose que la proposition à l’examen vise à exprimer – plus clairement que ne le faisait l’ordonnance du 17 octobre 2024 (*Doc.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2024, n° [A-10/1](#)) – l’intention du législateur, telle qu’annoncée en son temps dans la presse et exprimée lors des débats parlementaires, de reporter au 1^{er} janvier 2027 l’entrée en vigueur de la prochaine phase de la zone de basses émissions (LEZ).

La transition écologique ne peut être juste que si elle prend en compte les réalités socioéconomiques : une mesure environnementale n’est pas acceptable si elle aggrave les inégalités. Or, de nombreux Bruxellois ne sont pas en mesure de se conformer au calendrier initial. Il s’agit en particulier de familles monoparentales (12 % des ménages bruxellois), mais aussi de travailleurs souvent précaires – infirmiers, artisans, ouvriers, livreurs ou aides ménagères – dont l’activité économique requiert plusieurs déplacements quotidiens en voiture. Faute de mesures d’accompagnement suffisantes, le report de cette échéance est le seul moyen d’éviter une injustice sociale et économique.

Anne-Charlotte d’Ursel, coautrice de la proposition d’ordonnance, explique que le report proposé à l’automne 2024 résultait d’une décision responsable – celle d’avoir égard aux réalités socioéconomiques bruxelloises et d’accompagner les citoyens et les entreprises dans la transition vers une mobilité durable. Toutefois, le texte adopté alors ne reflétait pas adéquatement cette volonté, les auteurs ayant été confus par l’obscurité du tableau fixant le phasage de la LEZ dans l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d’une zone de basses émissions – arrêté que le prochain gouvernement de plein exercice devrait s’atteler à rendre plus lisible. En vue d’assurer la sécurité juridique et d’éviter tout contentieux, il convient de mettre rétroactivement la norme en conformité avec les dispositions effectivement prises, sur la base du report qui leur avait été annoncé, par les administrations, les citoyens et les entreprises. Ce caractère rétroactif ne soulève aucune difficulté, dans la mesure où la proposition à l’examen ne crée aucune norme juridique nouvelle et se borne à exprimer l’intention initiale du législateur.

L’obligation d’information prévue par l’ordonnance du 17 octobre 2024 précitée est supprimée en raison du coût excessif de sa mise en œuvre et de son incompatibilité avec la règle-

valt zij niet te rijmen met de regelgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens.

Elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof blijven zonder beperking in de tijd toegelaten tot de LEZ. Aan die regel die was vastgesteld in het besluit van 25 januari 2018, wordt niet geraakt.

I.b. Algemene bespreking

Stijn Bex wijst erop dat de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest sinds het begin van de zittingsperiode nog slechter is geworden, vooral omdat de wagens die in het gewest rijden, te vervuילend zijn. Daarom was het een goede zaak dat werd beslist om de toegang tot de Brusselse wegen geleidelijk te beperken op basis van een tijdschema dat lang genoeg op voorhand werd bekendgemaakt, zodat iedereen zich daarop kon voorbereiden.

De spreker vraagt of Christophe De Beukelaer er nog steeds prat op gaat de goedkeuring van de ordonnantie van 17 oktober 2024 te hebben afgedwongen, want die zet is een van de redenen waarom Brussel acht maanden na de verkiezingen nog steeds geen volwaardige regering heeft. Vandaag moet hetzelfde debat helemaal opnieuw worden gevoerd, dit keer om het juridische broddelwerk recht te zetten dat de indieners van de eerste tekst in alle haast hadden afgeleverd. Met hun tekst wijzigden ze eigenlijk, in weerwil tot wat ze voor ogen hadden, niets aan de wet.

De nieuwe bepalingen stuiten op inhoudelijke kritiek. Toen de milieuverenigingen overwogen om bij het Grondwettelijk Hof beroep aan te tekenen tegen de ordonnantie van 17 oktober 2024, was dat niet vanwege het technische probleem dat de indieners van dit voorstel nu beweren op te lossen, maar wel omdat het voorgestelde uitstel van de volgende fase van de LEZ volgens de verenigingen in strijd was met het *standstill-beginsel*. Dat beginsel houdt in dat de wetgever het verworven beschermingsniveau niet mag afzwakken. De ondertekenaars van het voorstel houden echter helemaal geen rekening met dat bezwaar.

De eerste tekst voorzag, op basis van een amendement ingediend door Benjamin Dalle (cd&v), in de verplichting om de chauffeurs die in de volgende fases van de LEZ zouden worden geweerd, te informeren. Die verplichting wordt geschrapt. Zij was weliswaar maar een doekje voor het bloeden, maar wekte tenminste de indruk dat er zorgvuldig wetgevend werk was verricht.

De bevolking moet vertrouwen kunnen hebben in de overheid. Door het uitstel terug te draaien vier maanden na het te hebben aangekondigd, zou dat vertrouwen worden geschaad. Het is dus aangewezen om de regels aan te passen aan wat de automobilist mag verwachten. Het parlementslid blijft er echter bij dat een uitstel van boetes, zoals in het verleden al is gebeurd, de voorkeur had moeten krijgen. De indieners van het voorstel geven trouwens toe dat de

mentation en matière de protection des données personnelles.

Il n'est pas touché à l'autorisation d'accès dont, en vertu de l'arrêté du 25 janvier 2018 précité, bénéficient sans restriction temporelle les véhicules électriques ou fonctionnant à l'hydrogène.

I.b. Discussion générale

Stijn Bex relève que la qualité de l'air en Région bruxelloise s'est encore dégradée depuis l'entame de la législature, notamment parce que le parc automobile ayant accès à la Région est trop polluant. On ne peut dès lors qu'approuver qu'il ait été décidé de restreindre progressivement cet accès, selon un calendrier publié suffisamment en amont des échéances pour que chacun puisse s'y préparer.

L'orateur demande si Christophe De Beukelaer assume toujours d'avoir forcé l'adoption de l'ordonnance du 17 octobre 2024, cette manœuvre figurant parmi les raisons pour lesquelles, huit mois après les élections, un gouvernement de plein exercice fait toujours défaut à Bruxelles. Et voilà que le même débat doit être mené à nouveaux frais, cette fois pour réparer le non-sens juridique commis dans leur précipitation par les auteurs du premier texte, qui laissait l'ordre juridique inchangé malgré qu'ils en eussent.

Les nouvelles dispositions appellent des critiques de fond : lorsque les associations environnementales envisageaient un recours devant la Cour constitutionnelle contre l'ordonnance du 17 octobre 2024, ce n'était pas en raison du problème technique que prétendent résoudre les auteurs de la présente proposition, mais bien parce que le report proposé de la prochaine phase de la LEZ leur paraît violer le principe de *standstill*, en vertu duquel le législateur ne peut pas diminuer le niveau de protection acquis. Or, les signataires de la proposition ne tiennent aucun compte de ce grief.

Le premier texte prévoyait, sur la base d'un amendement déposé par Benjamin Dalle (cd&v), une obligation d'information à destination des conducteurs concernés par les prochaines phases de la LEZ. Cette obligation est supprimée : elle n'était certes qu'un palliatif, mais au moins donnait-elle l'impression d'un travail législatif consciencieux.

Annuler le report quatre mois après l'avoir annoncé heurterait la confiance que le citoyen doit pouvoir faire à l'autorité ; il est donc opportun de mettre la réglementation en conformité avec les attentes légitimes des conducteurs. Le député persiste néanmoins à croire qu'une suspension des amendes, comme elle s'est déjà pratiquée par le passé, aurait été préférable – les auteurs de la proposition reconnaissent d'ailleurs que l'administration a bien compris l'intention

overheidsdiensten de bedoeling van de wetgever duidelijk hebben begrepen, want ze leggen geen boetes op. Het is dus niet hoogdringend om wetgevend op te treden. Daarom pleit de spreker ervoor het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State te vragen. Het zou de bereidheid van de indianers van het voorstel aantonen om zichzelf een spiegel voor te houden en een pluim op de hoed zijn van de milieuverenigingen die er hen op hebben gewezen dat hun eerste tekst juridisch wankel was.

De fractie van de spreker zal tegen het voorstel stemmen. Anne-Charlotte d'Ursel voerde aan dat de fasering van de LEZ niet duidelijk was, maar de verwarring is pas ontstaan toen de indianers van de eerste tekst er zich mee gaan bezighouden zijn. Door tegen te stemmen, wil zijn fractie blijk geven van haar afkeuring voor het feit dat de normale overleg- en voorbereidingsprocedures waarop wetgevend werk moet steunen, niet werden gevolgd.

Ilyas El Omari herinnert eraan dat zijn fractie de eerste tekst heeft gesteund. Hij zal dus voor deze tekst stemmen, die de reikwijdte ervan verduidelijkt.

Oliver Rittweger de Moor herhaalt dat zijn fractie zich verzet tegen de ongelijke behandeling waartoe de LEZ leidt. De LEZ is een strafmaatregel die bovendien onrechtvaardig en ondoeltreffend is.

De LEZ is een onrechtvaardige maatregel die mensen straft. Zij treft niet degenen die, zoals de Brusselse parlementsleden, geld genoeg hebben om een zwaar en duur elektrisch voertuig aan te schaffen, maar wel kleine zelfstandigen, verpleegkundigen, chauffeurs van de MIVB, schoonmaak- en bewakingspersoneel, taxichauffeurs en bezorgers die er niet zo warmpjes in zitten. Zij hebben hun auto nodig om hun kinderen naar verschillende scholen te brengen, soms ver van huis, of om naar hun werk te gaan buiten de klassieke kantooruren. Een ambitieus en rechtvaardig milieubeleid moet grote vervuilers aanpakken, niet de werknemers die geen alternatief hebben.

Bovendien is de LEZ niet doeltreffend. Deskundigen vragen zich af of het zoveel beter is voor het milieu dat auto's in goede staat en met weinig kilometers vervroegd worden vervangen door elektrische wagens met zeer vervuilende batterijen. Dan hebben we het nog niet eens over de zware tol die mensen en het milieu moeten betalen om de nodige grondstoffen daarvoor te ontginnen. De gedwongen voortijdige vervanging van het wagenpark is een geschenk voor autofabrikanten, die liegen over de werkelijke uitstoot van de voertuigen die ze produceren. Elektrische voertuigen stoten door hun grotere gewicht en omvang namelijk meer uit bij het rijden en remmen en als gevolg van wegslijtage. De grootste hoeveelheid fijnstof die door het autoverkeer wordt uitgestoten, is daaraan te wijten. De fractie van de spreker stelt voor om het aantal gratis overstapparkings uit te breiden en het openbaar vervoer te versterken en kosteloos te maken. Als voorbeeld verwijst hij naar Luxemburg en Duinkerke die beslist hebben om dat te doen. Daardoor is de luchtkwaliteit

du législateur et n'en inflige pas. Il n'y a donc aucune urgence à légiférer. Aussi l'orateur plaide-t-il pour que la section de législation du Conseil d'État soit saisie d'une demande d'avis. Ce serait une preuve d'introspection dans le chef des auteurs de la proposition et un hommage rendus aux associations environnementales qui les ont alertés de la fragilité juridique de leur premier texte.

Le groupe de l'intervenant votera contre la proposition. Anne-Charlotte d'Ursel a parlé de confusion quant au phasage de la LEZ, mais il n'en existait aucune avant que les auteurs du premier texte n'interviennent. Ce vote « contre » sanctionne le non-respect des procédures normales de concertation et de préparation qui doivent entourer le travail législatif.

Ilyas El Omari rappelle que son groupe avait apporté son soutien au premier texte ; il votera donc en faveur de celui-ci, qui en clarifie la portée.

Oliver Rittweger de Moor réaffirme l'opposition de son groupe au caractère inégalitaire de la LEZ, qu'il juge punitive, injuste et inefficace.

La LEZ est punitive et injuste car elle n'affecte pas ceux qui, comme les députés bruxellois, ont les moyens d'acquérir des véhicules électriques lourds et chers, mais bien les petits indépendants, infirmières, agents de la STIB, ouvriers du nettoyage et du gardiennage, chauffeurs de taxi et livreurs qui ne disposent pas de tels fonds et ont besoin de leur voiture pour conduire leurs enfants dans des écoles différentes, loin de leur domicile, ou rejoindre leur travail qu'ils effectuent en dehors des heures de bureau. C'est aux grands pollueurs que doit s'attaquer une politique écologique ambitieuse et juste, pas aux travailleurs auxquels aucune solution de rechange n'est offerte.

La LEZ est de surcroît inefficace : les experts remettent en question le bénéfice environnemental du remplacement anticipé d'un véhicule en bon état et qui roule peu par une voiture électrique aux batteries très polluantes – sans oublier les drames humains et écologiques liés à l'extraction des matières premières nécessaires à leur fonctionnement. Forcer ce remplacement prématuré est un cadeau aux constructeurs automobiles, qui mentent à propos des émissions réelles de leurs produits : le poids et la taille des véhicules électriques augmentent en effet les émissions absolues dues au roulement, au freinage et à l'usure des routes, qui deviennent la première source de particules fines liées au trafic automobile. Le groupe de l'orateur propose quant à lui de multiplier les parkings de dissuasion gratuits, ainsi que de renforcer les transports en commun et de les rendre gratuits : les exemples du Luxembourg et de Dunkerque montrent l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution du nombre de voitures en circulation qui en résultent. Son

er verbeterd en rijden er minder auto's op de wegen. Zijn fractie stelde ook voor om het Noctisnet verder te ontwikkelen en veiliger te maken. De MR-fractie en de Les Engagés-fractie verwierpen die positief-ecologisch getinte voorstellen, hoewel die met zekerheid zouden leiden tot een duurzame mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is.

Het parlamentslid gelooft niet dat het gewest tegen 2027 over voldoende laadpalen zal beschikken.

Christophe De Beukelaer verwijst naar wat hij eerder heeft gezegd (*Parl.St. Br.Parl.* 2024, [A-10/2](#), blz. 23-24), waar hij geen woord van terugneemt. Hij vindt het wenselijk om het oorspronkelijke tijdschema van de LEZ aan te passen in het licht van de gezondheids- en energiecrises die zich sinds de invoering ervan hebben voorgedaan. Voor de volksgezondheid betekent het uitstel van de volgende fase met twee jaar dat de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest iets minder snel zal verbeteren, maar die vertraging zal later worden goedge maakt omdat de volgende fasen ongewijzigd blijven.

Zoals Anne-Charlotte d'Ursel al aangaf, moet het schrappen van de informatieplicht de tekst juridisch steviger maken. Hij heeft destijds voor het amendement van Benjamin Dalle daarover gestemd. Hij blijft er echter van overtuigd dat er nood is aan sterke en geloofwaardige maatregelen om de mensen te informeren en te begeleiden. Hij vindt het de hoogste tijd dat er een volwaardige Brusselse regering wordt gevormd die dergelijke maatregelen kan treffen en een ander beleid kan voeren om de luchtkwaliteit te verbeteren, met onder meer schoolstraten.

De bevolking heeft voorspelbaarheid en stabiliteit nodig. De spreker roept dan ook op om het voorliggende voorstel goed te keuren. Dat voorstel is bedoeld om een einde te maken aan de verwarring waartoe de eerste versie van de paragraaf, ingevoegd in het BWLKE bij de ordonnantie van 17 oktober 2024, heeft geleid.

Kalvin Soiresse Njall betreurt dat de PS-, de MR- en de Les Engagés-fractie de uitgestoken hand van Elke Van den Brandt, de Nederlandstalige formateur voor de Brusselse regering, hebben afgewezen. Zij hebben tegen het klimaat, het leefmilieu en de volksgezondheid gestemd door te kiezen voor een ordonnantie die vandaag moet worden gecorrigeerd. Was het nodig om een potentiële regeringspartner voor het hoofd te stoten door op een politiek zeer gevoelig moment zo'n belangrijke beslissing te nemen? De arrogante houding van deze fracties heeft er mee voor gezorgd dat de regeringsonderhandelingen vandaag vastgelopen zijn, maar ze lijken er geen lessen uit te hebben getrokken. Als hun goede verstandhouding niet was verbroken door ruzies over de verdeling van de burgemeestersposten, wat zou er dan terechtgekomen zijn van het milieubeleid in het Brussels Gewest? Milieu heeft amper een plaats gekregen in het federale regeerakkoord en in het Waals Gewest snoeit de meerderheid van MR en Les Engagés in de middelen voor biodiversiteit en zachte mobiliteit. Het parlamentslid maakt zich, net als vele burgers, dan ook zorgen over de aandacht

groupe proposait également de développer et de sécuriser le réseau Noctis. Les groupes MR et Les Engagés ont rejeté ces proposition d'écologie positive, pourtant garantes d'une mobilité durable et accessible à tous.

En outre, le député ne croit pas que la Région disposera, à l'horizon 2027, d'un nombre suffisant de bornes de recharge.

Christophe De Beukelaer renvoie à ses propos antérieurs (*Doc., Parl. Rég. Brux.-Cap.*, 2024, n° [A-10/2](#), p. 23-24), auxquels il ne retire rien. Il ajoute qu'il lui paraît opportun que le calendrier initial de la LEZ soit revu à la lumière des crises sanitaire et énergétique survenues entre-temps. Sur le plan de la santé publique, le report de deux ans du prochain jalon aura pour effet que la qualité de l'air en Région bruxelloise s'améliorera un peu moins rapidement, mais ce retard sera rattrapé ensuite puisque les jalons suivants demeurent inchangés.

La suppression de l'obligation d'information vise, comme l'a indiqué Anne-Charlotte d'Ursel, à renforcer la solidité juridique du texte. Nonobstant, le député – qui avait voté en faveur de l'amendement y afférent déposé par Benjamin Dalle – reste convaincu que des mesures d'information et d'accompagnement crédibles et fortes sont essentielles. Il est impatient que soit formé un gouvernement bruxellois de plein exercice, à même de mettre en place de telles mesures et de déployer d'autres politiques d'amélioration de la qualité de l'air, telles que les rues scolaires.

Les citoyens ont besoin de prévisibilité et de stabilité. L'orateur appelle dès lors à l'adoption de la proposition à l'examen, qui lève les confusions causées par la première mouture du paragraphe inséré dans le Cobrace par l'ordonnance du 17 octobre 2024.

Kalvin Soiresse Njall déplore que la main tendue à l'époque par la formatrice de l'aile néerlandophone du gouvernement bruxellois, Elke Van den Brandt, ait été ignorée par les groupes MR, PS et Les Engagé, qui ont voté – contre le climat, l'environnement et la santé – en faveur de l'ordonnance qu'il s'agit aujourd'hui de rectifier. Une décision aussi importante, prise à un moment aussi sensible politiquement, aurait mérité que ces groupes ne piétinassent pas leur partenaire potentiel. Leur attitude arrogante a contribué à l'enlisement actuel des négociations gouvernementales, mais ils ne semblent pas en avoir tiré les leçons. Si leur bonne entente n'avait pas été brisée par les disputes autour de la répartition des postes de bourgmestre, que serait-il advenu des politiques environnementales en Région bruxelloise? En tout état de cause, l'indigence environnementale de l'accord de gouvernement fédéral et ce que le député observe en Région wallonne, où la majorité MR-Les Engagés réduit les crédits alloués à la promotion de la biodiversité ou à la mobilité douce, nourrissent ses inquiétudes – et celles de nombreux citoyens – quant à la prise en compte de la dimension

die de toekomstige Brusselse regering zal schenken aan ecologie.

Om de milieudoelstellingen te halen, moeten we veranderen van aanpak. De spreker zegt, namens zijn fractie, dat hij zich bewust is van de maatschappelijke gevolgen van het klimaattransitiebeleid en daarom bereid is om te debatteren over begeleidende en compenserende maatregelen. We mogen gezondheid en sociale rechtvaardigheid niet tegen elkaar uitspelen.

Jonathan de Patoul merkt op dat het tegenwoordig in is om een opdeling te maken tussen ‘dichters’ en ‘ingenieurs’, wat niet meteen bevorderlijk is om een regering te vormen. Dat zogenaamde ‘ingenieurs’ de ordonnantie van 17 oktober 2024 in elkaar hebben geflanst, stelt hem niet gerust. Hebben die ‘ingenieurs’ berekend welke gevolgen het voorgestelde uitstel zal hebben voor de luchtkwaliteit? Door de elektrificatie van taxivoertuigen met twee jaar uit te stellen, zal 67.000 ton extra CO₂ worden uitgestoten. Dat is het equivalent van 340.000 vaten olie. Toen de eerste tekst werd besproken, met de gemeenteraadsverkiezingen om de hoek, pleitte zijn fractie ervoor meer tijd uit te trekken om de cijfers te objectiveren, te luisteren naar experts en de alternatieven te onderzoeken. Als men destijds bedachtzamer had gehandeld, zonder een van de regeringspartners tegen zich in het harnas te jagen, zou het geweest dan nu een regering hebben? Dat is een vraag die zich opwerpt.

De spreker sluit zich aan bij het voorstel van Stijn Bex om het advies van de Raad van State in te winnen en in de tussentijd te overwegen het opleggen van boetes op te schorten.

Hoe kunnen we de sociale gevolgen van de LEZ binnen de perken houden? Hoe kunnen we zorgen voor een rechtvaardige en evenwichtige klimaattransitie? We moeten het debat over deze maatschappelijke vraagstukken aangaan. Wanneer we kijken naar de wetenschappelijke gegevens over de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest (*Parl.St. Br.Parl.* 2024, nr. [A-10/2](#), p. 16), kunnen we alleen maar vaststellen dat het nodig is te zoeken naar oplossingen en volwaardige begeleidende maatregelen in te voeren. Anders zullen we binnen twee jaar met exact hetzelfde probleem te maken krijgen. De fractie van de spreker stelde voor om te voorzien in een uitzondering voor voertuigen die zeer weinig rijden en dus zeer weinig vervuiling veroorzaken, maar dat voorstel werd verworpen. We kunnen bezwaarlijk zeggen dat men dit dossier heeft aangepakt zoals een ingenieur dat zou doen.

Antwoorden

Jamal Ikazban, hoofdindieners van het voorstel van ordonnantie, betreurt dat sommigen hardnekkig een onderscheid blijven maken tussen twee kampen, met aan de ene kant de verdedigers van de luchtkwaliteit als de goeden in het verhaal en aan de andere kant de automobilisten als de slechteriken. Door dat te doen, tonen ze minachting voor iedereen die geen andere keuze heeft dan de auto te nemen. Het

écologique par le futur exécutif bruxellois.

Pour atteindre les objectifs environnementaux, un changement de méthode s'impose. L'orateur, au nom de son groupe, se dit conscient de l'incidence sociale des politiques de transition climatique et, partant, est ouvert à la discussion sur les mesures d'accompagnement et de compensation. La santé et la justice sociale ne sont pas mutuellement exclusives.

Jonathan de Patoul note qu'il est à la mode d'opposer les poètes aux ingénieurs, ce qui n'a pas l'air propice à la formation de gouvernements. Que de prétendus « ingénieurs » aient commis l'ordonnance du 17 octobre 2024 ne rassure pas l'orateur. Ces « ingénieurs » ont-ils chiffré l'incidence du report proposé sur la qualité de l'air ? Pour rappel, le report de deux ans de l'électrification des taxis représente 67.000 tonnes de CO₂ en plus, soit l'équivalent de 340.000 barils de pétrole. À l'époque du débat sur le premier texte, juste avant les élections communales, son groupe avait plaidé pour une temporisation, afin d'objectiver les chiffres, d'entendre les experts et d'évaluer les solutions de rechange. Si l'on avait agi plus posément à l'époque, sans cabrer l'un des partenaires, la Région aurait-elle un gouvernement aujourd'hui ? La question se pose.

L'intervenant se range à la proposition de Stijn Bex : il serait pertinent de demander l'avis du Conseil d'État et d'envisager, dans l'intervalle, de suspendre l'infliction des amendes.

Comment atténuer les conséquences sociales de la LEZ ? Comment assurer une transition climatique juste et équilibrée ? Un débat sur ces questions de société doit se tenir. Au vu des données scientifiques sur la qualité de l'air en Région bruxelloise (*Doc., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2024, n° [A-10/2](#), p. 16*), des solutions doivent être trouvées et un réel accompagnement doit être mis en place, faute de quoi le problème se reposera dans les mêmes termes dans deux ans. Son groupe avait proposé une dérogation pour les véhicules qui roulent très peu et polluent donc très peu, mais elle avait été rejetée. On est loin d'une gestion par des ingénieurs...

Réponses

Jamal Ikazban, auteur principal de la proposition d'ordonnance, regrette que d'aucuns persistent à opposer les gentils défenseurs de la qualité de l'air aux méchants bagnolards et, ce faisant, méprisent tous ceux qui n'ont pas d'autre choix que de conduire une voiture. La proposition à l'examen vise seulement à laisser à ces personnes le temps nécessaire pour s'adapter à la prochaine phase de la LEZ, ce qui est de nature

voorstel dat nu op tafel ligt, is enkel bedoeld om deze mensen de nodige tijd te geven om zich aan te passen aan de volgende fase van de LEZ. Dat moet het draagvlak bij de bevolking vergroten. Dezelfde redenering geldt voor de elektrificatie van taxivoertuigen. Aangezien deze sector het zeer moeilijk heeft, was uitstel meer dan nodig (*Parl.St. Br.Parl.* 2024-2025, nr. [A-38/2](#)).

De spreker weerlegt de bewering dat hij geen respect zou hebben voor de verenigingen. Integendeel, hij respecteert wel degelijk datgene waar ze voor staan. De *echte* volksraadpleging vond plaats tijdens de verkiezingen van juni 2024 en we moeten luisteren naar het signaal dat de bevolking toen heeft gegeven. Hij is dan ook verheugd dat het parlement niet bij de pakken is blijven zitten en niet heeft gewacht op de regeringsvorming om wetgeving uit te vaardigen over de volgende fase van de LEZ, die met rasse schreden naderde en waarover veel Brusselaars zich zorgen maakten. Zijn fractie levert, in tegenstelling tot die van Stijn Bex, geen formateur, maar slaagde er toch in om een tekst in te dienen, deze met hoogdringendheid in overweging te laten nemen en een meerderheid te verzamelen om hem goed te keuren. Toen minister Alain Maron het parlement wees op de mankementen van de eerste tekst, heeft zijn fractie andermaal haar verantwoordelijkheid genomen en een nieuw voorstel ingediend, dat nu op tafel ligt. Hij schaamt er zich niet voor: wanneer een tekst niet volmaakt is, moet deze worden gecorrigeerd.

De spreker verwerpt het gezegde alternatief dat erin zou bestaan om geen boetes op te leggen. De wetgeving voorziet daarin. Dan moeten ze ook worden uitgeschreven. Welke boodschap zouden we anders geven aan de bevolking?

De Ecolo-fractie verklaart vandaag bereid te zijn om te spreken over sociale begeleidende maatregelen, maar zij heeft daar in de vijf jaar van de vorige zittingsperiode niet één keer werk gemaakt. De enige maatregelen in dat verband zijn er gekomen op initiatief van minister-president Rudi Vervoort.

Anne-Charlotte d'Ursel, mede-indienster van het voorstel van ordonnantie, wijst erop dat haar fractie reeds in 2011 voor de invoering van een LEZ pleitte (*Parl.St. Br.Parl.* 2010-2011, nr. [A-167/1](#)), maar daarvoor geen medestanders vond. De fractie kan er dus niet van worden verdacht het beleid voor een betere luchtkwaliteit in het Brussels Gewest niet genegen te zijn.

De spreker benadrukt dat de milieudoelstellingen van de LEZ ongewijzigd blijven. Die van de volgende fase worden alleen uitgesteld.

Haar fractie bedankt de verenigingen die de technische mankementen van de eerste tekst hebben opgemerkt, waardoor deze konden worden verholpen.

à renforcer l'adhésion citoyenne. Le même raisonnement vaut d'ailleurs en ce qui concerne l'électrification des taxis : un report était nécessaire au vu des difficultés que vit ce secteur (*Doc., Parl. Rég. Brux.-Cap.*, 2024-2025, n° [A-38/1](#)).

À ceux qui laissent entendre qu'il ne respecte pas les associations, l'orateur répond qu'il les respecte au contraire, mais pour ce qu'elles représentent réellement. La *vraie* consultation populaire a eu lieu lors des élections de juin 2024 et il fallait écouter le signal lancé à cette occasion par la population. Aussi le député se réjouit-il que le Parlement se soit mis au travail et n'ait pas attendu la formation d'un gouvernement pour légiférer sur un point qui préoccupait de nombreux Bruxellois, vu l'imminence du prochain jalon de la LEZ. Son groupe n'est pas celui d'un des formateurs, contrairement au groupe de Stijn Bex, et pourtant il a pu déposer un texte, obtenir sa prise en considération en urgence et réunir une majorité pour l'adopter. Quand le ministre Alain Maron a informé le Parlement des défauts de ce premier texte, son groupe a de nouveau pris ses responsabilités et porté la présente proposition. Il n'en rougit pas : si un texte est imparfait, il doit être corrigé.

L'intervenant rejette la prétendue solution de remplacement que constituerait la non-infliction des amendes : si la législation en prévoit, elles doivent être infligées. Sinon, quel message est envoyé à la population ?

Le groupe Ecolo se dit aujourd'hui disponible pour discuter de mesures d'accompagnement social, mais n'en a mis aucune en œuvre pendant les cinq ans de la législature passée. Les seules mesures qui ont été prises l'ont été à l'initiative du ministre-président Rudi Vervoort.

Anne-Charlotte d'Ursel, coautrice de la proposition d'ordonnance, rappelle que son groupe avait soutenu dès 2011 la mise en place d'une LEZ (*Doc., Parl. Rég. Brux.-Cap.*, 2010-2011, n° [A-167/1](#)), sans être suivi. Il n'est donc pas suspect de réticences envers cette politique, qui est une des manières d'améliorer la qualité de l'air en Région bruxelloise.

L'oratrice y insiste : les objectifs environnementaux de la LEZ demeurent inchangés ; ils sont uniquement reportés en ce qui concerne le prochain jalon.

Son groupe remercie les associations qui ont repéré les défauts techniques du premier texte, permettant ainsi leur correction.

Replieken

Stijn Bex veroordeelt de karikatuur die volgens hem wordt opgehangen door Jamal Ikazban en Oliver Rittweger de Moor. Er wordt onterecht een tweedeling gemaakt tussen zij die oog hebben voor de bekommernissen van de mensen en zij die zich alleen zorgen maken over de bescherming van het milieu. Zijn fractie verdedigt een beleidsinitiatief als de LEZ, omdat zij ongerust is over de gevolgen van een slechte luchtkwaliteit voor de volksgezondheid en het erg vindt dat onze kinderen een puffer moeten gebruiken. Het klopt dat er voor dergelijk beleid draagvlak moet zijn bij de bevolking. De manier waarop dit thema werd uitgespeeld in aanloop naar de gewestverkiezingen van juni 2024 en, omdat het aansloeg, daarna ook nog eens bij de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2024, heeft daarbij niet geholpen. Het klopt ook dat het parlement moet blijven werken bij gebrek aan een volwaardige regering, maar welke trofeeën heeft het de afgelopen maanden in de wacht gesleept? Is het uitstel van de LEZ echt het juiste antwoord op de grootste bezorgdheden van de Brusselaars? Een beetje bescheidenheid is hier wellicht op zijn plaats.

Kalvin Soiresse Njall spreekt tegen dat er geen begeleidende maatregelen zijn genomen. Er zijn er wel degelijk genomen (de Brussel'Air-premie, de vrijstelling voor personen met beperkte mobiliteit enz.), al begrijpt hij de mening dat die niet volstaan. Waar hij echter geen begrip voor kan opbrengen, is dat men doet alsof ze niet bestaan en dat sommigen alle lof willen opstrijken voor beslissingen die de regering collegiaal heeft genomen.

Het commissielid daagt zijn criticasters uit om hem te wijzen op een uitspraak die hij zou hebben gedaan en waaruit zou moeten blijken dat hij zich niets aantrekt van de mensen wier voertuig in een van de volgende fasen van de LEZ zal worden geweerd. Het getuigt van weinig eerlijkheid om de waarheid zo te verdraaien.

Het aantal kinderen in het Brussels Gewest dat aan astma lijdt, neemt explosief toe. We mogen daarom niet langer draaien om bruggen te slaan tussen het gezondheidsbeleid en het sociaal beleid. Sommigen blijven die twee beleidsvormen tegenover elkaar stellen, omdat ze voortdurend in verkiezingsmodus zijn. Het campagnevoeren moet stoppen. Het is nodig om een regering te vormen. Zij die een meerderheid van de Brusselaars achter zich hebben gekregen, moeten eindelijk hun verantwoordelijkheid nemen en positieve maatregelen treffen voor het gewest.

Répliques

Stijn Bex condamne les caricatures brandies selon lui par Jamal Ikazban et Oliver Rittweger de Moor : il n'y a pas d'un côté ceux qui prêtent attention au vécu des personnes et de l'autre côté ceux qui ne se préoccupent que de la sauvegarde de l'environnement. Il va de soi que si son groupe défend une politique de santé publique comme la LEZ, c'est parce qu'il se soucie des conséquences sanitaires de la mauvaise qualité de l'air et qu'il se désole que nos enfants doivent utiliser un inhalateur. Il est exact que de telles politiques doivent recueillir l'adhésion des citoyens, mais l'exploitation électorale de ces questions, initiée lors du scrutin régional de juin 2024 et prolongée, vu son succès, pendant les élections communales d'octobre 2024, n'y contribue pas. Il est également exact que le Parlement doit continuer de travailler en l'absence d'un gouvernement de plein exercice, mais quels trophées a-t-il engrangés au cours des derniers mois ? Le report de la LEZ est-il vraiment la réponse appropriée aux principales préoccupations des Bruxellois ? Un peu de modestie serait indiquée, au regard de ce bilan.

Kalvin Soiresse Njall conteste qu'aucune mesure d'accompagnement n'ait été prise. Il conçoit qu'on estime insuffisantes celles qui l'ont été (la prime Brussel'Air, l'exemption pour les personnes à mobilité réduite, etc.), mais pas qu'on en nie l'existence ou que l'on s'approprie des décisions prises collégalement par le gouvernement.

Le commissaire met ses contradicteurs au défi de trouver la moindre parole qu'il aurait prononcée faisant montre de mépris à l'égard des personnes dont les véhicules sont visés par les prochaines phases de la LEZ. Le prétendre relève d'une tactique malhonnête.

Le nombre d'enfants asthmatiques explose en Région bruxelloise. Il est donc intenable de ne pas concilier les politiques sanitaires et sociales. Certains continuent de les opposer, parce qu'ils sont en permanence en campagne électorale. La campagne doit prendre fin et un gouvernement doit être formé. Ceux à qui les Bruxellois ont donné une majorité doivent enfin assumer leurs responsabilités et prendre des mesures positives pour la Région.

**I.c. Artikelsgewijze bespreking
en stemmingen**

Artikelen 1 tot 3

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikel 1 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Artikelen 2 en 3 worden aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

**I.d. Stemming over het geheel
van het voorstel van ordonnantie**

Het geheel van het voorstel van ordonnantie wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

**I.c. Discussion des articles
et votes**

Articles 1^{er} à 3

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

L'article 1^{er} est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

Les articles 2 et 3 sont adoptés par 11 voix contre 3.

**I.d. Vote sur l'ensemble
de la proposition d'ordonnance**

L'ensemble de la proposition d'ordonnance est adopté par 11 voix contre 3.

II. Tweede lezing (vergadering van 12 maart 2025)

Minister Alain Maron heeft in een brief dd. 19 februari 2025 in toepassing van artikel 97 van het reglement van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement een tweede lezing van het voorstel van ordonnantie gevraagd.

Diezelfde dag heeft het Bureau in uitgebreide samenstelling van het parlement unaniem beslist om de voorzitter van het Parlement op te dragen de Raad van State te verzoeken binnen een termijn van vijf werkdagen een advies uit te brengen over het voorstel van ordonnantie, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de gecoördineerde wetten van 12 januari 1973 op de Raad van State.

Het advies nr. [77.511/1](#) werd op 28 februari 2025 gegeven.

In een brief van 21 februari 2025 deelt minister Alain Maron de voorzitter van het Parlement mee dat hij ook de Raad van State om advies heeft gevraagd, overeenkomstig artikel 4 van de gecoördineerde wetten van 12 januari 1973 op de Raad van State.

Het advies nr. [77.507/1](#) werd op 28 februari 2025 gegeven.

De twee adviezen van de Raad van State zijn in wezen identiek.

II.a. Inleidende uiteenzetting

Jamal Ikazban, hoofdindieners van het voorstel van ordonnantie, legt uit dat de tekst die momenteel in tweede lezing wordt behandeld tot doel heeft de rechtszekerheid te herstellen door met uitwerking vanaf 1 januari 2025 artikel 3.2.1, § 6, van het BWLKE te vervangen door een bepaling die overeenstemt met de werkelijke doelstellingen van de ordonnantie van 17 oktober 2024. De noodzaak om de rechtszekerheid te herstellen wordt ook benadrukt in de adviezen van de Raad van State over het voorliggende voorstel van ordonnantie.

De achterliggende idee van de LEZ is dat het beter zou zijn voor het milieu en onze gezondheid om de meest vervuulende voertuigen te weren uit het verkeer. Om daartoe over te gaan, werd beslist om de inschrijvingsdatum van de voertuigen als basis te gebruiken. Dat criterium is echter fundamenteel oneerlijk, aangezien het voorbijgaat aan alle andere factoren die bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, zoals het gewicht en de grootte van een voertuig, of het aantal kilometers dat het per jaar aflegt. Het houdt evenmin rekening met de sociaal-economische status of de gezinssituatie van de gebruiker. Het resultaat is dat zwaardere, grotere en minder zuinige voertuigen worden toegelaten op de wegen, terwijl weliswaar oudere, maar kleinere voertuigen worden gebannen. Dergelijke onzinnigheden ondermijnen het draagvlak bij de bevolking.

II. Deuxième lecture (réunion du 12 mars 2025)

Par courrier du 19 février 2025, le ministre Alain Maron a demandé, en application de l'article 97 du règlement du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, une deuxième lecture de la proposition d'ordonnance.

Le même jour, le bureau élargi du Parlement a décidé, à l'unanimité, de charger le président du Parlement de demander un avis au Conseil d'État concernant la proposition d'ordonnance, dans un délai de cinq jours ouvrables, conformément à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, des lois coordonnées du 12 janvier 1973 sur le Conseil d'État.

L'avis n° [77.511/1](#) a été donné le 28 février 2025.

Par courrier du 21 février 2025, le ministre Alain Maron a informé le président du Parlement qu'il avait également demandé un avis au Conseil d'État, conformément à l'article 4 des lois coordonnées du 12 janvier 1973 sur le Conseil d'État.

L'avis n° [77.507/1](#) a été donné le 28 février 2025.

Les deux avis du Conseil d'État sont essentiellement identiques.

II.a. Exposé introductif

Jamal Ikazban, auteur principal de la proposition d'ordonnance, indique que le texte actuellement soumis à une deuxième lecture a pour but de rétablir la sécurité juridique en remplaçant, avec effet au 1^{er} janvier 2025, l'article 3.2.16, § 6, du Cobrace par une disposition dont la formulation est conforme aux objectifs réels de l'ordonnance du 17 octobre 2024. Cette nécessité de rétablir la sécurité juridique est par ailleurs soulignée par le Conseil d'État dans ses avis sur la présente proposition d'ordonnance.

L'idée sous-jacente à la LEZ est qu'en cas d'interdiction de circulation pour les véhicules les plus polluants, les conditions environnementales et sanitaires s'en trouveraient améliorées. Il a été décidé à cet effet de se baser sur la date d'immatriculation des véhicules. Or, ce critère est profondément injuste puisqu'il occulte l'ensemble des autres paramètres contribuant à une détérioration de la qualité de l'air, tels que le poids, la taille ou le kilométrage annuel du véhicule. Il n'est pas davantage tenu compte de la situation socioéconomique ou familiale de l'utilisateur. Il en résulte que des véhicules plus lourds, plus grands et plus consommateurs seront autorisés à circuler alors que des véhicules certes plus anciens mais plus petits seront, eux, bannis. Ce type d'absurdités fait obstacle à l'adhésion citoyenne.

Er dient op gewezen dat de Europese Commissie, toen de maatregel werd goedgekeurd, een inbreukprocedure had opgestart tegen België wegens het niet naleven van de regelgeving inzake luchtkwaliteit, met name in Antwerpen en Brussel. In tegenstelling tot wat sommigen beweren, is de luchtkwaliteit sindsdien echter aanzienlijk verbeterd en voldoet het Brussels Gewest aan alle normen voor fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofoxiden. *“In 2022 heeft het [Gewest] dus al [zijn] emissiedoelstellingen voor verontreinigende stoffen gehaald. Het ligt ook onder de 2030-doelstellingen voor NO_x, NH₃ en PM2,5.”*, aldus [Leefmilieu Brussel](#). Daarbij zien we een vertraging bij het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen.

De gunstige trend in de uitstoot van verontreinigende stoffen en het feit dat de meeste doelstellingen voor 2030 al bereikt zijn, tonen aan dat het beschermingsniveau van het milieu en de gezondheid niet afneemt. Dat betekent echter niet dat we het verbeteren van de luchtkwaliteit mogen loslaten. De doelstellingen en de toegangsbeperkingen tot de LEZ die vooropgesteld zijn voor 2028, 2030, 2035 en 2036, blijven ongewijzigd, net als de beoogde koolstofneutraliteit en vermindering van de directe uitstoot van broeikasgassen. Bovendien zal het voorgestelde uitstel gepaard gaan met een monitoring van de situatie, zodat de andere maatregelen gaandeweg kunnen worden aangepast. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, moeten we ook inzetten op de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer, intermodaliteit en zachte mobiliteit, en dient het aanbod van degelijke en betaalbare woningen in de buurt van het openbaar vervoer te worden uitgebreid.

Het is de verantwoordelijkheid van de leden van het Brussels Parlement om geen extra lasten op te leggen aan de meest kwetsbaren en om rekening te houden met de mensen in onze economie die hun voertuig nodig hebben voor hun beroep.

Ibrahim Dönmez, mede-indiener van het voorstel van ordonnantie, wijst erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door middel van de LEZ en andere beleidsmaatregelen heeft bevestigd de gezondheid van zijn burgers te willen beschermen.

We mogen niet vergeten dat de grootste uitstoot van broeikasgassen afkomstig is van gebouwen. Daarom hebben we een strategie nodig om de gebouwen te renoveren, want de meeste ervan zijn momenteel oud, slecht geïsoleerd en niet energiezuinig. In april 2019 heeft de Brusselse regering een dergelijke strategie goedgekeurd. De overheid dient op dat vlak het goede voorbeeld te geven. Zo heeft de BGHM een reeks renovatiewerken uitgevoerd aan zijn vastgoedbestand, met reeds duidelijk merkbaar resultaat.

Naast de renovatie van gebouwen zijn in Brussel nog enkele andere maatregelen ingevoerd. Zo worden actieve verplaatsingswijzen, zoals stappen of fietsen, aangemoedigd. Dat is niet alleen goed voor het milieu, maar het doet ook het

Il convient de rappeler que, lors de l'adoption du dispositif, la Belgique se trouvait mise en procédure d'infraction par la Commission européenne pour non-respect de la réglementation relative à la qualité de l'air, notamment à Anvers et à Bruxelles. Toutefois, et contrairement à ce que certains soutiennent, la qualité de l'air s'est nettement améliorée depuis lors et la Région bruxelloise respecte toutes les normes en matière de particules fines (PM10 et PM2.5) et d'oxydes d'azote. Selon [Bruxelles Environnement](#), la Région a « respecté en 2022 l'ensemble de ses objectifs d'émissions de substances polluantes. Elle est par ailleurs en deçà des objectifs pour 2030 en ce qui concerne les NO_x, le NH₃ et les PM2.5. ». À cela s'ajoute un ralentissement dans l'immatriculation de nouveaux véhicules.

L'évolution favorable de l'émission de polluants et la réalisation de la plupart des objectifs pour 2030 démontrent qu'il n'y a pas de diminution du niveau de protection de l'environnement et de la santé, sans que cela signifie qu'il faille cesser d'améliorer la qualité de l'air. Les objectifs et restrictions d'accès à la LEZ prévus pour 2028, 2030, 2035 et 2036 demeurent inchangés, tout comme les objectifs en matière de neutralité carbone et de réduction des émissions directes de gaz à effets de serre. En outre, le report proposé s'accompagne de mesures de monitoring permettant d'adapter les autres mesures en cours de route. L'amélioration de la qualité de l'air passera de surcroît par le développement des transports en commun, de l'intermodalité et de la mobilité douce, et par l'extension de l'offre de logements décentes et abordables à proximité des transports publics.

Il est de la responsabilité des parlementaires bruxellois de ne pas ajouter de charges supplémentaires aux plus précaires et de tenir compte des acteurs économiques qui ont besoin de leur véhicule pour leur activité professionnelle.

Ibrahim Dönmez, coauteur de la proposition d'ordonnance, indique que la Région de Bruxelles-Capitale, via la LEZ et d'autres politiques, a affirmé sa volonté de préserver la santé des citoyens.

Il ne faut pas perdre de vue que le secteur du bâtiment est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre, nécessitant une stratégie de rénovation du bâti, actuellement en majorité ancien, mal isolé et énergivore. Une telle stratégie a été adoptée par le gouvernement bruxellois en avril 2019. Les pouvoirs publics doivent être exemplaires en la matière. C'est ainsi que la SLRB a entrepris une série de travaux de rénovation de son patrimoine, dont les résultats sont déjà patents.

À côté de la rénovation du bâti, d'autres mesures ont été mises en place à Bruxelles, dont le soutien à la mobilité active, respectueuse de l'environnement, comme la marche ou le vélo, réduisant déjà le recours à la voiture individuelle.

gebruik van privévoertuigen dalen. Om actieve verplaatsingswijzen te ondersteunen, moeten we anders gaan denken over de manier waarop we bouwen, en voorzien in ruimte om te verpozen, plaats om kinderwagens en fietsen te stallen, maar ook beveiligde fietsparkings in de buurt van locaties waar mensen wonen en langskomen. Systemen zoals autodelen en fietsdelen moeten worden uitgebouwd en worden gekoppeld aan een ruim openbaarvervoersaanbod.

Anne-Charlotte d’Ursel, mede-indienster van het voorstel van ordonnantie, wijst erop dat het verbeteren van de luchtkwaliteit een prioriteit is voor haar fractie, die al in 2011 opriep om een LEZ in te voeren, dus zeven jaar voordat zij daadwerkelijk van kracht is geworden. Als de LEZ er vroeger was gekomen, zou het niet alleen mogelijk zijn geweest om de luchtkwaliteit sneller te verbeteren, maar ook om de uitrol ervan over een langere periode te spreiden, zodat iedereen zich kon aanpassen.

Een ambitieuze omschakeling naar duurzamere mobiliteit is nodig, maar om de burgers mee op de kar te krijgen moeten de maatregelen ook sociaal rechtvaardig, economisch evenwichtig en inclusief zijn.

Volgens de Raad van State moet worden verantwoord dat het voorgestelde uitstel niet indruist tegen het *standstill*-beginsel. Aangezien het uitstel op zich een sociale begeleidende maatregel is en de uitgestelde regeling nog niet van kracht was, gaan het niveau van de toegangsbeperkingen tot de LEZ en het beschermingsniveau van een gezond leefmilieu er niet op achteruit. De toegangsbeperkingen tot de LEZ die vooropgesteld zijn voor 2028, 2030 en 2036 blijven ongewijzigd, net als de beoogde koolstofneutraliteit en vermindering van de directe uitstoot van broeikasgassen. Alleen de wijze waarop die doelstellingen moeten worden bereikt, wordt binnen de perken van de beoordelingsvrijheid van de wetgever bijgestuurd.

De wijziging zal ook gepaard gaan met andere maatregelen, zoals een monitoring van de situatie en verscherpte controles. Tegelijkertijd blijft het nodig om te investeren in het openbaarvervoernetwerk (door het beschikbaarere en veiliger te maken, vooral voor vrouwen), de deelmobiliteit verder te ontwikkelen, gebouwen te renoveren en de groene ruimten in het gewest te beschermen.

Tot slot wijst de spreekster erop dat Vlaanderen de toepassing van de volgende fase van de LEZ in Gent en Antwerpen met een jaar heeft uitgesteld, en dat Wallonië zijn LEZ heeft geschrapt. Zonder uitstel dreigt Brussel een eiland te worden en allerlei negatieve economische gevolgen te ondervinden.

Sofia Bennani, mede-indienster van het voorstel van ordonnantie, wijst erop dat de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest sterk is verbeterd en dat de ambitie voor 2030 onveranderd blijft.

Voorliggende tekst heeft als doel een breed draagvlak voor de LEZ te creëren, wat betekent dat rekening moet worden

Pour le soutien à cette mobilité active, il convient de repenser les manières de construire, de sorte à laisser des lieux de repos, des espaces de rangement pour, entre autres, les poussettes et les vélos, ainsi que des parkings à vélos avec des emplacements sécurisés près des lieux de vie et de passage. Il est également indiqué de déployer les systèmes de voitures ou de vélos partagés, aux côtés d’une offre de transports en commun génèreuse.

Anne-Charlotte d’Ursel, coautrice de la proposition d’ordonnance, rappelle que l’amélioration de la qualité de l’air est une priorité pour son groupe, qui demandait dès 2011, soit sept ans avant sa mise en œuvre effective, l’installation d’une LEZ. Lancer la LEZ plus tôt aurait permis d’améliorer plus rapidement la qualité de l’air, mais également d’en phaser le déploiement sur une plus longue période, permettant à chacun de s’y adapter.

Si la transition vers une mobilité plus durable doit se faire de manière ambitieuse, elle doit également se faire de manière inclusive, juste socialement et équilibrée économiquement, pour créer l’adhésion des citoyens.

Le Conseil d’État recommande de justifier en quoi le report proposé ne porte pas atteinte au principe de *standstill*. Étant donné que le report est en soi une mesure d’accompagnement social et que le régime reporté n’était pas encore en vigueur, le niveau des restrictions d’accès à la LEZ et le niveau de protection d’un environnement sain ne diminuent pas. Les restrictions d’accès à la LEZ prévues pour 2028, 2030 et 2036 demeurent inchangées, tout comme les objectifs en matière de neutralité carbone et de réduction des gaz à effet de serre. Seule varie la manière d’atteindre ces objectifs, dans le respect de la marge d’appréciation dont bénéficie le législateur.

La modification s’accompagnera également d’autres mesures, dont un monitoring et un contrôle accru. Il conviendra dans le même temps de continuer à investir dans le réseau de transport public (notamment en matière de disponibilité et de sécurité, particulièrement pour les femmes), le développement de la mobilité partagée et la rénovation du bâti, ainsi que la protection des espaces verts régionaux.

L’oratrice relève enfin que la Flandre a reporté d’un an l’application de la prochaine phase des LEZ à Gand et à Anvers, alors la Wallonie a pour sa part abrogé la sienne. Bruxelles, à défaut de ce report, risquerait de se trouver isolée et de subir des répercussions économiques négatives.

Sofia Bennani, coautrice de la proposition d’ordonnance, relève que la qualité de l’air s’est nettement améliorée en Région bruxelloise et que l’ambition en la matière à l’horizon 2030 reste inchangée.

L’objectif du présent texte est, d’une part, de favoriser une large adhésion à la LEZ, ce qui requiert de prendre en compte

gehouden met de sociaal-economische gevolgen van de op-eenvolgende crisissen die België hebben getroffen. Daarnaast is het de bedoeling om met dit voorstel de rechtszekerheid te waarborgen, aangezien de formulering van de eerste tekst tot verwarring kon leiden.

De spreekster benadrukt dat haar fractie zal blijven opkomen voor concrete maatregelen om de levenskwaliteit en de luchtkwaliteit te verbeteren en zal blijven pleiten voor de verdere ontwikkeling van het schoolvervoer en openbaar vervoer, meer en veiligere fietspaden, en de versnelde uitrol van laadpalen voor elektrische voertuigen.

II.b. Algemene bespreking

Stijn Bex dankt minister Alain Maron voor het initiatief dat hij heeft genomen voor de tweede lezing van het voorstel van ordonnantie, alsook voor de raadpleging van de Raad van State.

De spreker merkt op dat de tweede lezing van het voorstel van ordonnantie zeker positieve aspecten heeft, vooral met betrekking tot de milieumaatregelen die door de PS-, MR- en Les Engagés-fractie zijn voorgesteld. Hij benadrukt dat het opnemen van deze maatregelen in een toekomstig regeerakkoord zou leiden tot een zeer groen akkoord, met Good Move en sterke klimaatacties zoals de renovatie van het patrimonium, allemaal acties die zijn fractie onvoorwaardelijk zal steunen. Hij is dan ook heel blij met de openheid rondom deze voorstellen en bevestigt de bereidheid om samen te werken aan een regeerakkoord.

Toch wijst hij erop dat het debat vandaag niet over de bredere toekomstvisie van milieu en klimaatbeleid in het gewest gaat, maar specifiek over één concrete aanpassing aan het BWLKE.

Het parlamentslid legt uit dat er juridische bedenkingen zijn over het voorstel, zoals aangegeven door de adviezen van de Raad van State, dat er aandacht moet zijn bij het veranderen van beleid zonder grondig studiewerk of duidelijke alternatieven. Het voorstel om bestaande maatregelen terug te draaien, wordt als risicovol gezien, vooral omdat er geen uitgewerkt beleid is voor de alternatieve maatregelen die worden genoemd. De spreker vraagt zich af of het daadwerkelijk mogelijk is om het beleid op deze manier terug te draaien zonder dat de gevolgen volledig in kaart zijn gebracht.

Het parlamentslid leest de passage uit de adviezen van de Raad van State voor waarbij erop wordt gewezen dat de voorgestelde wijzigingen, zoals het aanpassen van de criteria, aangemeld moeten worden bij de Europese Commissie. De adviezen stellen tevens dat deze stap reeds had moeten plaatsvinden met de ordonnantie van 17 oktober 2024. Pas nadat de aanmelding bij de Europese Commissie is gebeurd en de nodige wachttermijnen, zijn verstreken, kan het voorstel worden aangenomen. De spreker vraagt de indieners of

les conséquences socioéconomiques des différentes crises qui ont successivement touché la Belgique, et, d'autre part, de garantir la sécurité juridique, la formulation du premier texte pouvant prêter à confusion.

L'oratrice précise que son groupe continuera à défendre des mesures concrètes visant à améliorer la qualité de vie et la qualité de l'air et persistera à plaider pour le développement de l'offre de transports scolaires et de transports en commun, pour l'extension et la sécurisation des pistes cyclables, ainsi que pour l'accélération du déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

II.b. Discussion générale

Stijn Bex remercie le ministre Alain Maron d'avoir pris l'initiative, non seulement d'une deuxième lecture de la proposition d'ordonnance, mais aussi d'une consultation du Conseil d'État.

L'orateur note que la deuxième lecture de la proposition d'ordonnance comporte assurément des aspects positifs, notamment en ce qui concerne les mesures environnementales proposées par les groupes PS, MR et Les Engagés. Il souligne que l'inscription de ces mesures dans un futur accord de gouvernement déboucherait sur un accord très vert, avec Good Move et des mesures fortes pour le climat, telles que la rénovation du patrimoine – autant d'actions que son groupe soutiendra inconditionnellement. Il se félicite donc de l'ouverture qui entoure ces propositions et confirme la volonté de collaborer à un accord de gouvernement.

Il souligne toutefois que le débat de ce jour ne porte pas sur la vision future de la politique écologique et climatique bruxelloise, au sens large, mais spécifiquement sur une adaptation concrète du Cobrace.

Le député explique que la proposition suscite des objections juridiques, comme l'indiquent les avis du Conseil d'État, et qu'il convient d'être attentif lorsque l'on modifie des politiques sans étude approfondie ni solutions de rechange claires. La proposition, qui revient sur des mesures existantes, apparaît comme risquée, en particulier en l'absence d'une politique aboutie en matière de mesures de rechange. L'orateur se demande s'il est réellement possible de faire ainsi marche arrière sur la politique sans inventorier pleinement les conséquences.

Le député donne lecture du passage des avis du Conseil d'État soulignant que les modifications proposées, telles que l'adaptation des critères, doivent être notifiées à la Commission européenne. Les avis affirment également que cette notification, qui aurait déjà dû avoir lieu pour l'ordonnance du 17 octobre 2024. C'est seulement après que la notification à la Commission européenne aura eu lieu et que les délais d'attente seront échus que la proposition pourra être adoptée. L'orateur demande aux auteurs de la proposition s'ils ont

ze het voorstel al hebben aangemeld en of er al een antwoord van de Europese Commissie is ontvangen.

Vervolgens haalt de spreker het *standstill*-beginsel aan voor milieukwesties. Dat principe houdt in dat het beschermingsniveau van het milieu niet zomaar mag worden afgebouwd. De Raad van State benadrukt dat de wetgeving moet worden beoordeeld op basis van het waarborgniveau voor de luchtkwaliteit en de gezondheid, en dat het voorstel mogelijk een achteruitgang van dat niveau zou kunnen veroorzaken. De adviezen suggereren dat in de toelichting van het voorstel moet worden verduidelijkt welke achteruitgang het voorstel veroorzaakt en, in voorkomend geval, waarom deze achteruitgang gerechtvaardigd is. De spreker vraagt zich af of de ondertekenaars van het voorstel deze aanbevelingen van de Raad van State hebben opgevolgd en of er in de toelichting informatie is opgenomen over de omvang van de mogelijke achteruitgang.

Het parlamentslid wijst erop dat het belangrijk is om te verantwoorden waarom de geplande fase met ingang van 2025 wordt uitgesteld alsook om concreet aan te geven hoe de beoogde verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de uitstoot van broeikasgasemissies alsnog kan worden bereikt, mocht het voorstel daadwerkelijk achteruitgang veroorzaken. In de eerdere debatten over het voorstel werden niet voldoende concrete maatregelen voorgesteld om de negatieve gevolgen te compenseren.

Ten slotte stelt de spreker dat de adviezen van de Raad van State aantonen dat de voorgestelde wijzigingen niet ondoordacht mogen worden doorgevoerd, maar dat er degelijke gegevens en onderbouwingen nodig zijn om het voorstel op een verantwoorde manier goed te keuren. Hij concludeert dat het belangrijk is om goed wetgevend werk te leveren, met gedegen onderzoek, in plaats van hals over kop over een voorstel te stemmen dat mogelijk in strijd is met de Grondwet.

Fouad Ahidar spreekt zijn steun uit voor de onderhavige tekst, terwijl hij tegelijkertijd het belang benadrukt van het in overweging nemen van de opmerkingen die door de Raad van State zijn gemaakt, zoals Stijn Bex al heeft toegelicht. Hij benadrukt dat de tekst juridisch solide moet zijn zodat deze niet wordt aangevochten, wat zou kunnen leiden tot meer onzekerheid en vertraging, met negatieve gevolgen voor de burgers. De steun voor de LEZ onder de Brusselaars momenteel nog gering is, en een uitstel van de volgende fase zou het mogelijk kunnen maken om beter voorbereide sociale maatregelen en alternatieven te ontwikkelen.

Hij pleit ook voor een betere samenwerking tussen de regio's, waarbij hij erop wijst dat geografische grenzen geen obstakel mogen vormen voor een samenhangend beleid, vooral wat betreft vervuiling en verkeer.

De ecologische transitie is essentieel, maar ze zowel ecologisch als sociaal moet zijn. Deze transitie mag niet ten koste gaan van de meest kwetsbaren. Er moet rekening worden

déjà notifié la proposition et s'ils ont déjà reçu une réponse de la Commission européenne.

L'intervenant évoque ensuite le principe du *standstill* dans le domaine de l'environnement. Ce principe implique qu'on ne peut pas réduire comme on l'entend le niveau de protection de l'environnement. Le Conseil d'État souligne que la législation doit être évaluée au regard du niveau de protection de la qualité de l'air et de la santé, et que la proposition risque d'entraîner un recul sur ce niveau de protection. Les avis recommandent de compléter les développements de la proposition par une description du recul qu'elle entraîne et, le cas échéant, de justifier ce recul. Les auteurs de la proposition ont-ils donné suite à ces recommandations du Conseil d'État et une description de l'importance du recul éventuel a-t-elle bien été intégrée aux développements ?

Le député souligne qu'il est important de justifier le report du jalon 2025, mais aussi d'indiquer concrètement de quelle manière on parviendra néanmoins, si la proposition entraîne effectivement un recul, à améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de gaz à effet de serre comme prévu. Lors des débats précédents sur la proposition, trop peu de mesures concrètes pour compenser les incidences négatives ont été présentées.

Enfin, l'orateur déclare que les avis du Conseil d'État montrent que les modifications proposées ne doivent pas être apportées à la légère, mais qu'il est nécessaire de disposer de données et de justifications appropriées pour adopter la proposition de manière responsable. Il insiste en conclusion sur l'importance d'un travail législatif de qualité, fondé sur un examen approfondi, plutôt que de voter tête baissée sur une proposition qui pourrait être contraire à la Constitution.

Fouad Ahidar exprime son soutien au texte à l'examen, tout en soulignant l'importance de prendre en compte les remarques formulées par le Conseil d'État, telles que les a détaillées Stijn Bex. Il insiste sur la nécessité que le texte soit juridiquement solide, afin d'éviter qu'il soit attaqué, ce qui pourrait entraîner davantage d'incertitude et de retard, avec des conséquences négatives pour les citoyens. L'adhésion à la LEZ est encore faible chez les Bruxellois, et un report de la prochaine phase pourrait permettre de mettre en place des mesures sociales et des solutions de rechange mieux préparées.

L'intervenant appelle également à une meilleure coopération entre les régions : les frontières géographiques ne devraient pas faire obstacle à une politique cohérente, notamment en matière de pollution et de mobilité.

La transition écologique est essentielle, mais elle doit être inclusive et sociale ; elle ne doit pas se faire au détriment des plus vulnérables. Il est nécessaire de prendre en compte les

gehouden met de sociale en economische realiteit van de burgers voordat er strikte verbodsregels worden opgelegd. Het verbieden van vervuilende auto's is noodzakelijk voor de gezondheid van de Brusselaars, maar dit verbod moet gepaard gaan met concrete en toegankelijke oplossingen voor de burgers, met name voor degenen die in de randgemeenten wonen of die specifieke mobiliteitsbehoeften hebben vanwege hun werk. Het commissielid pleit voor een meer evenwichtige benadering om de lokale economie niet te schaden terwijl de volksgezondheid wordt beschermd.

De spreker betreurt het dat zijn voorstel om het verbod op vervuilende voertuigen uit te stellen, dat in april 2024 werd ingediend (*Parl.St. Br.Parl. 2023-2024, nr. A-869/1*), door politieke overwegingen werd geblokkeerd, wat heeft geleid tot aanzienlijke vertraging in het nemen van noodzakelijke maatregelen. Hij beschuldigt de andere fracties ervan deze kwestie niet serieus te hebben genomen vanaf het begin, wat heeft geleid tot onnodige chaos, waarvan de Brusselaars de eerste slachtoffers zijn. De spreker roept op tot een meer serieuze en gezamenlijke aanpak, over de partijgrenzen heen, om een doordacht en rechtvaardig beleid te ontwikkelen dat ten dienste staat van alle Brusselaars. Hij besluit door te pleiten voor eenheid om een groenere en solidaire stad op te bouwen.

Oliver Rittweger de Moor hekelt het bestraffende en onrechtvaardige karakter van de lage-emissiezone (LEZ), aangezien die niet gepaard gaat met voldoende alternatieven voor de auto. Hij heeft zich dan ook altijd verzet tegen de LEZ en is uiteraard voorstander van het uitstel. Vooral de werkende klasse en kleine zelfstandigen zijn slachtoffer van de LEZ, terwijl zij onmisbaar zijn om de samenleving draaiende te houden en geen 9-tot-5-baan hebben.

Sommigen beweren dat de mensen tijd genoeg hebben gehad om zich voor te bereiden op de verbodsbepalingen die in de volgende fase van de LEZ van kracht zullen worden. Er mag dan wel genoeg tijd gegeven zijn, maar veel mensen kunnen zich gewoon geen nieuw voertuig veroorloven omdat ze er de middelen niet voor hebben. Het is dus geen kwestie van een gebrek aan vooruitziendheid, maar van sociale ongelijkheid. Welke alternatieven worden geboden voor kroostrijke gezinnen of eenoudergezinnen die met een oud voertuig rondrijden? Het Waals Gewest heeft overigens een soortgelijke regeling afgevoerd, omdat ze inefficiënt en onrechtvaardig bleek.

Toch mogen we niet voorbijgaan aan de eis van de Raad van State om het beschermingsniveau van de bevolking tegen luchtvervuiling niet te verminderen. Het is daarom absoluut nodig om het uitstel van de volgende fase van de LEZ gepaard te laten gaan met maatregelen om de luchtkwaliteit te vrijwaren.

Het parlementslid pleit daarom voor meer en gratis openbaar vervoer. In het Groothertogdom Luxemburg werd openbaar vervoer gratis gemaakt en steeg het aantal

réalités socioéconomiques avant de mettre en place des interdictions strictes. L'interdiction des voitures polluantes, bien qu'indispensable pour la santé des Bruxellois, doit être accompagnée de solutions concrètes et abordables pour les citoyens, notamment ceux vivant en périphérie ou ayant des besoins spécifiques liés à leur activité professionnelle. Le commissaire plaide pour une approche plus équilibrée, afin de ne pas nuire à l'économie locale tout en protégeant la santé publique.

L'orateur déplore que sa proposition de report de l'interdiction des véhicules polluants, déposée en avril 2024 (*Doc., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2023-2024, n° A-869/1*), ait été bloquée pour des considérations politiques, ce qui a causé un retard considérable dans la mise en place des mesures nécessaires. Il accuse les autres groupes de ne pas avoir pris cette question au sérieux dès le départ, ce qui a conduit à un chaos inutile, dont les Bruxellois sont les premières victimes. Il plaide en faveur d'une approche plus sérieuse et collaborative, transpartisane, pour élaborer une politique réfléchie et juste, au service de tous les Bruxellois. Il conclut en exhortant à l'unité pour construire une ville plus verte et plus solidaire.

Oliver Rittweger de Moor dénonce le caractère punitif et injuste de la LEZ, en tant qu'elle ne s'accompagne pas suffisamment de solutions de rechange à la voiture. Il s'est toujours opposé à ce dispositif et est donc favorable au report proposé. La grande majorité des victimes de la LEZ sont des travailleurs et de petits indépendants, essentiels au fonctionnement de la société et qui ne travaillent pas selon les horaires de bureau.

D'aucuns avancent que la population a eu le temps de se préparer aux interdictions devant entrer en vigueur à la nouvelle échéance de la LEZ. On ne peut certes nier que le temps n'a pas manqué, mais les moyens font cependant défaut chez beaucoup de gens pour se procurer un nouveau véhicule. Il n'est pas question d'imprévoyance mais d'inégalité sociale. Quelles sont les solutions de rechange à une vieille voiture pour bien des familles nombreuses ou monoparentales ? La Région wallonne a d'ailleurs renoncé à appliquer un dispositif similaire à celui qui est ici en cause, eu égard à son inefficacité et à son injustice.

Cela dit, on ne peut ignorer l'exigence avancée par le Conseil d'État de ne pas réduire le niveau de protection des citoyens contre la pollution de l'air. Il est donc impérieux d'accompagner le report d'échéance de la LEZ par des mesures préservant la qualité de l'air.

Le député plaide à ce sujet pour un renforcement de la fréquence des transports en commun et pour leur gratuité. Au Grand-Duché de Luxembourg, la fréquentation des

afgelegde ritten per jaar van 6 naar 32 miljoen. Het Brussels Gewest volgt echter een volledig tegenovergestelde aanpak. Het heeft onlangs de tarieven van de MIVB met 10% verhoogd en de dotatie voor de MIVB verlaagd, waardoor die gedwongen wordt om een aantal buslijnen af te schaffen. De kwaliteit van de dienstverlening voor de reizigers is achteruitgegaan, waardoor veel gebruikers het openbaar vervoer links laten liggen.

Het commissielid stuurt er ook op aan om de eerste metro's vroeger te laten uitrijden en het Noctisnet uit te breiden, om een alternatief te bieden aan mensen die 's ochtends vroeg of 's nachts moeten werken, maar ook aan jongeren. Bovendien blijft veiligheid een zwak punt op het openbaarvervoersnetwerk. De voorstellen van de PTB-fractie daarover werden echter verworpen. Een parlements lid van de Groen-fractie durfde zelfs aanvoeren dat gratis openbaar vervoer nadelig is, omdat het mensen zou ontmoedigen om de fiets te gebruiken. Dat is toch te gek voor woorden.

De spreker vindt dat het gewest ook meer begeleidende maatregelen moet nemen voor het goederenvervoer over het spoor en het water, zodat er minder vrachtwagens op onze wegen hoeven te rijden. Hij zal niet uitweiden over het vliegverkeer boven Brussel, dat ook een bron van vervuiling is, noch over de alom bekende vertraging bij de uitbouw van het GEN. Bovendien zijn er 's ochtends vroeg en 's avonds laat veel te weinig treinen voor de werkende klasse. Voorts wijst hij erop dat overstapparkings alleen aantrekkelijk zijn als ze gratis zijn. Sommigen hebben de mond vol over de voordelen van autodelen. Toegegeven, dat is een interessant alternatief, maar het wordt een dure zaak als je er vaak gebruik van maakt.

Dergelijke positieve milieumaatregelen zouden een veel krachtiger effect hebben dan de LEZ. Het ter bespreking voorliggende uitstel gaat volgens het parlements lid niet ver genoeg. Hij wil dat er andere, efficiëntere maatregelen worden genomen om de bronnen van luchtvervuiling aan te pakken.

De spreker zal nu voor het voorstel van ordonnantie stemmen, dat de verdienste heeft een hypocriete ecologische strafmaatregel te ontwrichten. Door dergelijke onrechtvaardige maatregelen krijgen mensen uiteindelijk een afkeer van milieubescherming.

Mathias Vanden Borre legt uit dat zijn fractie principieel voorstander was van het uitstel van de LEZ, maar had zich onthouden over de eerste tekst, misnoegd over de manier waarop het tot stand was gekomen. Er werd zonder respect voor de Nederlandse taalgroep geageerd, op een wijze die tegen de basisspelregels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest indruiste. Vandaag dient het parlements lid vast te stellen dat de reden voor die onthouding helemaal terecht is gebleken. Ook in andere dossiers worden de basisspelregels die het parlement en het gewest vormgeven immers nog steeds met voeten getreden.

transports en commun est passée de 6 à 32 millions de trajets annuels grâce à la gratuité. Pourtant, la Région bruxelloise adopte une approche diamétralement opposée : elle vient d'augmenter de 10 % les tarifs de la STIB et de diminuer sa dotation, l'obligeant à supprimer des lignes de bus. La qualité du service au voyageur s'est détériorée, ce qui incite de nombreux usagers à se détourner des transports en commun.

Le commissaire recommande aussi d'avancer le départ des premiers métros et de renforcer le réseau Noctis, en vue de proposer une solution de rechange aux travailleurs du petit matin et de nuit ainsi qu'aux jeunes. Par ailleurs, la sécurité reste une faiblesse du réseau de transports en commun. Pourtant, les propositions du groupe PTB exprimant des demandes en ce sens ont été rejetées. Un député du groupe Groen avait même osé avancer l'argument absurde selon lequel la gratuité des transports publics aurait l'effet néfaste de décourager les gens d'enfourcher leur vélo.

L'orateur estime que la Région devrait également prendre davantage de mesure de soutien au transport de marchandises par rail et par voie fluviale, afin de réduire le nombre de camions qui traversent son territoire. Il ne s'attardera pas sur le survol aérien de Bruxelles, qui est une autre source de pollution, ni sur le retard proverbial dans la mise en œuvre du réseau RER. Par ailleurs, l'offre de trains tôt le matin et tard le soir est insuffisante pour les travailleurs. Il faut ajouter que les parkings de dissuasion ne sont attrayants que s'ils sont gratuits. Certains ont vanté les mérites des voitures partagées ; l'orateur admet qu'il s'agit d'une solution de rechange intéressante, mais qui devient chère si on l'utilise souvent.

Ces mesures d'écologie positive auraient des effets bien plus probants que la LEZ. C'est pourquoi le député ne se satisfait pas du report discuté ici. Il veut que soit adopté un ensemble d'autres mesures plus efficaces pour lutter contre les causes de la pollution de l'air.

Pour l'heure, l'intervenant votera en faveur de la proposition d'ordonnance, qui a le mérite de saper un dispositif hypocrite d'écologie punitive. De telles mesures injustes finissent par dégoûter les gens de la protection de l'environnement.

Mathias Vanden Borre explique que son groupe était par principe favorable au report de la LEZ, mais s'était abstenu sur le premier texte, mécontent de la manière dont il avait vu le jour : on a agi sans respect pour le groupe linguistique néerlandais, à l'encontre des règles de base de la Région de Bruxelles-Capitale. Le député constate aujourd'hui que la raison de cette abstention s'est avérée pleinement justifiée. On continue en effet, dans d'autres dossiers, de bafouer les règles de base sur lesquelles reposent le Parlement et la Région.

De onthouding van de N-VA-fractie was destijds ook ingegeven door de vaststelling dat het voorstel in kwestie haastwerk was. De ordonnantie was juridisch onvoldragen en bevatte fundamentele fouten, wat tot de huidige situatie heeft geleid. Het parlement dient die fouten nu recht te zetten, door middel van een pleisterordonnantie die bovenop een eerdere pleister zal komen. Het parlementslid betreurt deze gang van zaken. Het onvermogen van de wetgevende macht om correcte wetgeving op te stellen, is zijns inziens nefast voor het vertrouwen in de instellingen.

De spreker heeft de adviezen van de Raad van State over het voorstel van ordonnantie gelezen. Hij vindt dat de adviezen op een aantal vlakken helder zijn, maar toch een aantal vragen onbeantwoord laten.

Zo betwijfelt hij of er met het voorstel meer rechtszekerheid aan de Brusselaars zal worden geboden. Hij vraagt zich af of het voorstel cijfermatig wel voldoende is onderbouwd en of het niet aanvechtbaar is. Hij vraagt de indieners en eventueel ook de minister om hierover duidelijkheid te verschaffen.

Voorts merkt hij op dat de fracties die vandaag de nood aan rechtszekerheid bij de Brusselaars benadrukken, ook degenen zijn die de vorming van een nieuwe regering blokkeren. Deze fracties schenden dus zelf de democratische regels die rechtszekerheid garanderen. Intussen kampen vele Brusselaars met economische moeilijkheden. Volgens het parlementslid zijn het bij uitstek deze burgers die nood hebben aan een sterke overheid, die duidelijkheid en rechtszekerheid biedt. Door de inwerkingtreding van de volgende fase van de LEZ uit te stellen, kan er voor hen ademruimte worden gecreëerd. De spreker beschouwt dit dan ook als een kleine stap in de goede richting.

Het parlementslid wijst erop dat het uitstel van de LEZ in het Vlaamse en het Waalse Gewest eerder al werd afgekondigd. Het is volgens hem een gemiste kans dat de vorige meerderheid destijds heeft nagelaten zich daarop af te stemmen. Zijns inziens heeft dat bijgedragen tot de rechtsonzekerheid die vandaag bestaat, niet alleen bij de Brusselaars, maar bij alle inwoners van het land.

Hoewel het commissielid het voorstel zal goedkeuren, blijft hij dus zeer grote vraagtekens bij het dossier plaatsen. De vorming van een nieuwe regering, die de problemen van de Brusselaars terdege kan aanpakken en echte rechtszekerheid kan bieden, is volgens hem cruciaal.

Martine Raets benadrukt dat schone lucht en de doelstellingen van de LEZ voor haar fractie zeer belangrijk zijn. Het sociale aspect mag in deze materie echter niet worden vergeten. Grote delen van de Brusselse bevolking bevinden zich in een kwetsbare situatie. Het gaat onder andere om alleenstaande ouders, gepensioneerden en kleine zelfstandigen, die niet over de financiële draagkracht beschikken om meteen een nieuw voertuig aan te schaffen. Dankzij het voorgestelde uitstel worden zij in de gelegenheid gesteld om zich te schikken en een wagen aan te kopen die aan de normen

À l'époque, l'abstention du groupe N-VA résultait également du constat que la proposition en question était bâclée. L'ordonnance n'était pas mûre juridiquement et contenait des erreurs fondamentales, ce qui a conduit à la situation actuelle. Le Parlement doit à présent corriger ces erreurs au moyen d'une ordonnance « sparadrap » qui viendra s'ajouter à un autre emplâtre. Le député regrette le tour qu'ont pris les événements. Selon lui, l'incapacité du législateur à élaborer une législation correcte nuit à la confiance citoyenne dans les institutions.

Le député a lu les avis du Conseil d'État sur la proposition d'ordonnance. Il trouve que ces avis sont clairs sur un certain nombre de points, mais qu'ils laissent plusieurs questions sans réponse.

Ainsi, il doute que la proposition assure une plus grande sécurité juridique aux Bruxellois. Il se demande si la proposition a une assise suffisamment chiffrée et si elle n'est pas contestable. Il demande aux auteurs et, éventuellement aussi, au ministre de faire la clarté sur ce point.

Il remarque également que les groupes qui soulignent aujourd'hui le besoin de sécurité juridique des Bruxellois sont également ceux qui bloquent la formation d'un nouveau gouvernement. Ces groupes violent donc eux-mêmes les règles démocratiques qui garantissent cette sécurité juridique. En attendant, de nombreux Bruxellois sont aux prises avec des difficultés économiques. Selon le député, ce sont précisément ces citoyens qui ont besoin d'une autorité forte leur assurant clarté et sécurité juridique. Le report de l'entrée en vigueur de la prochaine phase de la LEZ pourrait leur offrir un répit. Le député y voit donc un petit pas dans la bonne direction.

Le député rappelle que le report de la LEZ a déjà été annoncé en Région wallonne et en Région flamande. Il regrette que la majorité précédente n'ait pas saisi l'occasion de s'aligner sur elles. À ses yeux, cela a contribué à l'insécurité juridique actuelle non seulement pour les Bruxellois, mais aussi pour tous les habitants du pays.

Le député, même s'il approuvera la proposition, conserve d'importantes questions sur ce dossier. La formation d'un nouveau gouvernement capable de résoudre les problèmes des Bruxellois et d'assurer une réelle sécurité juridique est à ses yeux cruciale.

Martine Raets souligne que la qualité de l'air et les objectifs de la LEZ sont très importants pour son groupe politique. Toutefois, la dimension sociale ne doit pas être oubliée dans ce dossier. De larges pans de la population bruxelloise sont en situation de vulnérabilité: notamment des parents solo, des retraités et de petits indépendants qui n'ont pas la capacité financière d'acheter immédiatement un nouveau véhicule. Le report proposé leur permettra de se mettre en règle et d'acheter une voiture conforme. C'est la seule façon d'avancer de conserve vers l'objectif commun, celui d'un air

voldoet. Enkel op die manier kan er samen worden toegevoerd naar de gemeenschappelijke doelstelling, namelijk schone lucht voor iedereen.

Kalvin Soiresse Njall is verheugd met de tweede lezing van het voorstel van ordonnantie, waarbij de adviezen van de Raad van State extra voer voor discussie bieden. De indieners van het voorstel hebben tijdens de besprekingen over het voorstel van ordonnantie dat de ordonnantie van 17 oktober 2024 is geworden, geprobeerd om de juridische onzekerheden in die tekst onder de mat te vegen. Die onzekerheid is overigens nog steeds niet weggenomen. De bevolking mag zich terecht zorgen maken dat de LEZ opnieuw twijfels zal doen rijzen. Een dergelijke manier van werken ondergraaft het vertrouwen in de besluitvorming van de overheid.

Van meet af aan heeft de Ecolo-fractie, net als de Groen- en de DéFI-fractie, er hardnekkig voor gepleit om geen tweedeling te maken tussen de kosten voor het milieu en de kosten voor de maatschappij. Sociale correcties om de verplichtingen van de LEZ te compenseren, onder meer voor de begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming (BVT), zijn zeker het overwegen waard. We mogen echter niet zo ver gaan om een fase van de LEZ uit te stellen, want dat dreigt extra hoge kosten voor de maatschappij mee te brengen. Door een betere luchtkwaliteit dankzij de LEZ zouden in België elk jaar ongeveer 220.000 medische raadplegingen voorkomen kunnen worden, wat neerkomt op een besparing van 43 miljoen euro. Volgens schattingen van Leefmilieu Brussel zouden door het uitstel van de volgende fase van de LEZ tussen 100 en 350 miljoen euro besparingen op gezondheidskosten verloren gaan.

De Raad van State vestigt nadrukkelijk de aandacht op artikel 23 van de Grondwet, dat het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu en het *standstill*-beginsel bekrachtigt, maar er is ook nog artikel 7bis van de Grondwet, dat betrekking heeft op de doelstellingen van een duurzame ontwikkeling. Bovendien moet ons gewest voldoen aan richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, en aan de klimaatdoelstellingen van de Europese Unie. Een uitstel van de LEZ zou tussen nu en 2027 leiden tot een extra uitstoot van 188.000 ton CO₂-equivalenten. Bovendien dreigt het gewest emissierechten te moeten kopen, voor een bedrag van ongeveer 19 miljoen euro.

Zoals de spreker al zei, zijn corrigerende maatregelen voor bepaalde groepen mensen het overwegen waard, maar we moeten afzien van het voorgestelde uitstel, dat de onzekerheid nog vergroot en de gezondheidskosten als gevolg van luchtvervuiling zal doen toenemen. Zoals de Raad van State heeft opgemerkt, wordt in het voorstel van ordonnantie niet onderzocht of het uitstel de milieubescherming zal doen achteruitgaan. We moeten echter proberen de omvang van die achteruitgang te bepalen om te achterhalen of de alterna-

pur pour tous.

Kalvin Soiresse Njall se félicite de la tenue d'une seconde lecture de cette proposition d'ordonnance, enrichie en outre d'avis du Conseil d'État. Les auteurs de la proposition avaient tenté, lors des discussions relatives à la proposition d'ordonnance qui allait devenir l'ordonnance du 17 octobre 2024, d'occulter les incertitudes juridiques entourant leur texte. Ces incertitudes ne sont d'ailleurs toujours pas levées. Les citoyens peuvent légitimement s'inquiéter d'une nouvelle remise en cause de la LEZ. La confiance dans les décisions de l'autorité publique s'en trouve ébranlée.

Depuis, le groupe Ecolo, à l'instar des groupes Groen et DéFI, refuse avec constance d'opposer les coûts environnementaux et les coûts sociaux. Des corrections sociales aux obligations tirées de la LEZ sont certes envisageables, notamment en faveur des bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM), mais il ne faut pas aller jusqu'à reporter un jalon de la LEZ, sous peine d'une forte hausse des coûts sociaux. En effet, l'amélioration de la qualité de l'air grâce à la LEZ permettrait d'éviter quelque 220.000 consultations médicales par an en Belgique, soit une économie de 43 millions d'euros. Selon les estimations de Bruxelles Environnement, un report de la prochaine phase de la LEZ aurait pour conséquence la perte d'une économie en frais de soins de santé de l'ordre de 100 à 350 millions d'euros.

Le Conseil d'État renvoie à l'article 23 de la Constitution, qui consacre le droit à la protection d'un environnement sain et le principe de *standstill*, mais il faut aussi mentionner l'article 7bis de la Constitution, qui a trait à la poursuite des objectifs d'un développement durable. En outre, la Région doit se conformer à la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, ainsi qu'aux objectifs climatiques de l'Union européenne. Or, un report de la LEZ entraînerait un surplus d'émissions de 188.000 tonnes d'équivalent CO₂ d'ici 2027. En outre, la Région risque de devoir acheter des quotas d'émissions, à hauteur d'environ 19 millions d'euros.

L'orateur le répète, on peut envisager des mesures de correction du dispositif en faveur de certaines catégories de personnes, mais il faut renoncer au report proposé, qui accentue l'incertitude et qui aggraverait le coût des soins de santé liés à la pollution de l'air. Comme le Conseil d'État l'a souligné, la proposition d'ordonnance reste en défaut d'estimer les conséquences du report en ce qui concerne la régression de la protection de l'environnement. Or, il faudrait déterminer l'ampleur de cette régression pour savoir si les mesures

tieve maatregelen die de indieners van het voorstel suggereren, zullen volstaan om de achteruitgang te compenseren.

Jonathan de Patoul heeft er de buik van vol om over het uitstel van de LEZ te discussiëren. Net als de vorige spreker geeft het parlamentslid de voorkeur aan gerichte maatregelen om het systeem te corrigeren in plaats van een algemeen uitstel, bijvoorbeeld door de vervanging van verbrandingsmotoren door elektrische motoren (retrofit) toe te staan of vrijstellingen in te voeren voor bestuurders die weinig rijden of een verhoogde tegemoetkoming genieten.

Zou de commissie niet beter hoorzittingen houden met artsen en juristen die gespecialiseerd zijn in milieurecht? Hij wijst erop dat 120 basisscholen in het gewest zich bevinden op een plaats waar de door de Wereldgezondheidsorganisatie aanbevolen normen voor luchtvervuiling ruimschoots worden overschreden, terwijl luchtvervuiling bijzonder gevaarlijk is voor kinderen. Dat is de reden waarom artsen ervoor pleiten om niet te raken aan het tijdschema van de LEZ. Het parlamentslid legt ook de nadruk op het *standstill*-beginsel, waarnaar de Raad van State in zijn adviezen heeft verwezen. Dat beginsel laat niet toe dat wetgeving verworven rechten terugschroeft, inclusief op het gebied van milieubescherming. Welke garanties bieden de indieners van het voorstel in dat verband? De onvolmaaktheid van de ter bespreking voorliggende tekst zorgt voor veel onzekerheid.

Standpunt van de regering

Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Klimaattransitie en Leefmilieu, legt uit dat de LEZ op de eerste plaats tot doel heeft om de luchtkwaliteit te verbeteren. Momenteel voldoet België maar net aan de Europese normen. De doelstellingen voor 2030 zijn echter strenger en moeten binnen een zeer krappe termijn worden bereikt. Luchtvervuiling blijft dodelijke slachtoffers maken in het Brussels Gewest, vooral in de dichtst bevolkte wijken, die tegelijk ook de meest volkse buurten zijn. Het gaat in wezen om een sociaal probleem. De inwoners van Kuregem hebben nochtans evenveel recht op gezonde lucht als die van Sint-Pieters-Woluwe. Daarom is het hypocriet om het uitstel van de volgende fase van de LEZ te rechtvaardigen aan de hand van sociale argumenten. Uitstel zet de LEZ op losse schroeven en luidt misschien wel het einde ervan in. Door dat te doen, geven we de armste mensen en de meest kwetsbaren onder hen (kinderen, ouderen en zieken) de boodschap dat ze verder mogen worden vergiftigd.

Het tweede doel van de LEZ is om de klimaatopwarming binnen de perken te houden. Het autoverkeer is de op één na grootste directe bron van broeikasgassen (25%). Alleen gebouwen stoten nog meer uit. Tussen 2005 en 2022 is de directe uitstoot van de Brusselse gebouwen met 40% gedaald. In dezelfde periode is de directe uitstoot door mobiliteit echter gestagneerd. De regering streeft ernaar de mobiliteit tegen 2030 minder vervuילend te maken (door elektrische

de rechange avancées par les auteurs de la proposition suffiraient à la compenser.

Jonathan de Patoul annonce être lassé de discuter du report de la LEZ. À l'instar du préopinant, le député préférerait des mesures ponctuelles de correction du dispositif, notamment en admettant le retrofit (remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique) ou en prévoyant des exemptions pour les conducteurs qui roulent peu ou qui sont bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM).

Ne serait-il pas opportun que la commission auditionne des médecins et des spécialistes du droit de l'environnement ? L'orateur rappelle que 120 écoles fondamentales de la Région sont exposées à une pollution de l'air largement supérieure aux normes préconisées par l'Organisation mondiale de la santé, alors que cette pollution est particulièrement dangereuse pour les enfants, raison pour laquelle les médecins plaident pour un maintien strict du calendrier de la LEZ. L'intervenant renvoie par ailleurs à l'argument fondé sur le principe de *standstill*, auquel le Conseil d'État fait référence dans ses avis. Ce principe s'oppose à une législation à rebours des droits acquis, entre autres en matière de protection de l'environnement. Quelles sont les garanties données par les auteurs de la proposition à cet égard ? L'imperfection de leur texte engendre une grande incertitude.

Position du gouvernement

Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique et de l'Environnement, expose que le but premier de la LEZ est l'amélioration de la qualité de l'air. À l'heure actuelle, la Belgique respecte de justesse les normes européennes, mais les objectifs à atteindre d'ici 2030 sont plus sévères et le délai pour les atteindre est très restreint. La pollution atmosphérique continue de tuer en Région bruxelloise, et particulièrement dans les quartiers les plus denses, qui sont aussi les plus populaires. Elle est intrinsèquement antisociale. Or, les habitants de Cureghem ont autant droit à un air sain que ceux de Woluwe-Saint-Pierre. Partant, il est hypocrite de se prévaloir d'arguments sociaux pour justifier le report de la prochaine phase de la LEZ. Ce report, qui fragilise la LEZ, et annonce peut-être son annulation, revient à dire aux plus pauvres, et parmi eux aux plus fragiles (les enfants, les aînés et les malades), qu'ils peuvent continuer à être empoisonnés.

Le second but de la LEZ est de limiter le réchauffement climatique. La circulation automobile est, après le bâtiment, la deuxième source directe de gaz à effet de serre (à hauteur de 25 %). Entre 2005 et 2022, les émissions directes du bâti bruxellois ont diminué de 40 %. Dans le même temps, les émissions directes liées à la mobilité ont stagné. L'objectif du gouvernement d'ici 2030 est à la fois que la mobilité soit moins polluante (avec l'électrification du parc automobile) et

wagens aan te moedigen) en het aantal kilometers dat wordt afgelegd door privévoertuigen te verlagen (door in te zetten op een modal shift).

Een LEZ is enkel zinvol in een stedelijke omgeving, waar zowel de vervuiling als de bevolking sterk geconcentreerd zijn, maar waar er ook meer potentiële oplossingen zijn (meer mogelijkheden om zich te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen). Het was dan ook volkomen nutteloos om in het hele Waalse gewest een LEZ in te voeren, zoals een christendemocratische minister heeft gedaan. Het is dus niet meer dan normaal dat de LEZ er op de schop ging.

De ter bespreking voorliggende tekst doet, net als de tekst die er gezegd door wordt gecorrigeerd, de vraag rijzen of we niet moeten uitkijken voor een domino-effect. De regering is van mening dat als we gaan morrelen aan de deadline van 2025, we automatisch de volgende deadlines in het gedrang brengen. Door de deadlines elkaar in snel tempo te laten opvolgen, met name 2027 (uitstel van 2025), 2028 en 2030, zouden in drie jaar tijd (in plaats van vijf) maar liefst 100.000 voertuigen die zijn ingeschreven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, worden geweerd. Persoonlijk gelooft de spreker niet dat de volgende regering zo dapper of zo dwaas zal zijn. Het zou inderdaad een onmogelijke opgave zijn om begeleidende maatregelen in te voeren voor het bannen van 100.000 voertuigen in drie jaar tijd. Als de deadlines in 2028 en 2030 niet behouden blijven, zullen we de Europese normen echter niet meer kunnen halen. De voorliggende tekst zal tegen 2030 leiden tot 2,5% meer uitstoot van broeikasgassen dan voorzien. We houden dan geen enkele speelruimte meer over ten opzichte van de Europese doelstellingen, die zelfs zonder domino-effect moeilijker haalbaar zullen worden. De volgende deadlines uitstellen zou, in geval van een domino-effect, leiden tot een overschrijding van de normen met 10 tot 15%. De klimaatdoelstellingen waartoe het gewest zich heeft verbonden ten aanzien van België en de Europese Unie, zouden dan buiten bereik liggen en dat zou tot sancties leiden. De spreker benadrukt dat we die doelstellingen alleen kunnen halen als de LEZ behouden blijft, de Renolutionpremies blijven bestaan en het Good Moveplan wordt uitgevoerd zoals het is uitgestippeld.

De uittredende regering heeft een aantal begeleidende maatregelen ingevoerd: de Brussel'Air-premie, de LEZ-premie voor professionals (waarover de heren Jamal Ikazban en Oliver Rittweger de Moor met geen woord hebben gerept), de vrijstelling voor personen met beperkte mobiliteit enzovoort. Daarnaast werd het openbaarvervoersaanbod met 15% uitgebreid en werden zowel actieve verplaatsingswijzen als het gebruik van taxi's en deelauto's aangemoedigd via het Good Moveplan. We zouden nog verder kunnen gaan, bijvoorbeeld door de ontvangsten uit aangepaste verkeersbelastingen aan te wenden voor bijkomende begeleidende maatregelen.

De regering kan onmogelijk een tekst steunen die indruist tegen het eerder vernoemde besluit van 25 januari 2018. Dat besluit werd goedgekeurd door alle partijen die deel

que le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules individuels diminue (avec le transfert modal).

Une LEZ n'a de sens que dans un contexte urbain, où se concentrent tant la pollution que la population, mais aussi les solutions (vu les possibilités plus grandes de se déplacer à pied, en vélo et en transports en commun). La LEZ wallonne, instaurée sur l'ensemble du territoire régional par un ministre socio-chrétien, était donc un non-sens et il est normal qu'elle ait été supprimée.

Le texte à l'examen, tout comme celui qu'il prétend corriger, soulève une question : dans quelle mesure enclenche-t-il un effet domino ? Le gouvernement estime que remettre en cause le jalon 2025 va automatiquement mettre à mal les jalons suivants : le rapprochement des jalons 2027 (report du jalon 2025), 2028 et 2030 va entraîner l'exclusion en trois ans (au lieu de cinq) de rien moins que 100.000 véhicules immatriculés en Région de Bruxelles-Capitale. À titre personnel, l'orateur ne croit pas que le prochain exécutif aura ce courage – ou cette folie. Il serait en effet impossible de mettre en place des mesures d'accompagnement pour l'exclusion de 100.000 véhicules en trois ans. Or, si les jalons 2028 et 2030 ne sont pas maintenus, le respect des normes européennes s'avérera irréalisable. Le texte à l'examen entraînera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre de 2,5 % d'ici 2030 par rapport à ce qui était prévu, ce qui supprimera toute marge par rapport aux objectifs européens et les rendra donc, même en l'absence d'effet domino, plus difficiles à atteindre. Le report des jalons suivants, en cas d'effet domino, causerait un dépassement de 10 à 15 % par rapport aux normes et rendrait inatteignables les objectifs climatiques auxquels la Région s'est engagée, à peine de sanctions, auprès de la Belgique et de l'Union européenne. L'orateur y insiste : ces objectifs ne pourront être atteints qu'en maintenant la LEZ, en poursuivant les primes Renolution et en déployant le plan Good Move tels qu'ils ont été établis.

Le gouvernement sortant a mis en place un ensemble de mesures d'accompagnement : la prime Brussel'Air, la prime LEZ pour les professionnels (dont Jamal Ikazban ou Oliver Rittweger de Moor n'ont soufflé mot), l'exemption pour les personnes à mobilité réduite, etc. Dans le même temps, l'offre de transports en commun a été augmentée de 15 %, la mobilité active et le recours aux taxis et aux véhicules partagés ont été encouragés – c'est le plan Good Move. On pourrait aller plus loin, par exemple en affectant les recettes d'une fiscalité automobile repensée à des mesures d'accompagnement supplémentaires.

Le gouvernement ne peut soutenir un texte qui va à l'encontre de l'arrêté du 25 janvier 2018 précité, alors que la mouture actuelle en a été approuvée par l'ensemble de ses

uitmaken van de regering, inclusief de PS, Open Vld en Vooruit.brussels, nadat er heel wat overleg over had plaatsgevonden. Daarnaast werden ook de bevoegde overheidsdiensten erover geraadpleegd, werden de gevolgen voor milieu, maatschappij en economie onderzocht (die studies zijn online beschikbaar) en werd het advies van de Raad van State gevraagd. De indieners van het voorstel dat nu op tafel ligt, hebben al die voorbereidende stappen niet doorlopen. De eerste versie ervan was niet uitvoerbaar, omdat ze hadden nagelaten om de bevoegde overheidsdiensten te raadplegen. Het advies van de Raad van State kwam er uiteindelijk wel, maar enkel omdat de spreker het initiatief daartoe had genomen.

De Raad van State wijst in zijn adviezen op enkele problemen die verband houden met:

- de verplichting om de regeling bekend te maken aan de Europese Commissie alvorens die goed te keuren;
- de schending van het grondwettelijke standstill-beginsel;
- het feit dat niet wordt verantwoord waarom het voorgestelde uitstel noodzakelijk is; en
- het niet vermelden van maatregelen die het ondanks het uitstel mogelijk zouden maken om de luchtkwaliteit conform de beoogde doelstellingen te verbeteren?

Daarom hadden de indieners van het voorstel er beter aan gedaan om met de uittredende regering overeen te komen om het opleggen van boetes op te schorten, zodat intussen de nodige tijd kon worden genomen om overleg te plegen over een nieuwe, sterk onderbouwde regeling. Zoals het er nu voor staat, valt te vrezen dat de voorliggende tekst op nieuw aanleiding zal geven tot rechtsonzekerheid.

Antwoorden

Jamal Ikazban, hoofddiener van het voorstel van ordonnantie, antwoordt op al wie zich kritisch uitlaat over de haast waarmee de indieners van de eerste tekst in het najaar van 2024 hebben gehandeld, dat de eerstvolgende fase van de LEZ op 1 januari 2025 in werking zou treden en dus als een zwaard van Damocles boven het hoofd van de betrokken burgers hing. De heer Fouad Ahidar was overigens niet het enige Brusselse parlements lid dat in april 2024 al wist wat er op het spel stond, aangezien de spreker en de heer Ibrahim Dönmez zijn voorstel van ordonnantie mee hadden ondertekend.

De eensgezindheid over de LEZ, waarvan de meeste fracties nu lijken te claimen de eerste stap daartoe te hebben gezet, doet ons besluiten dat zij niet in gevaar is. Het is enkel de bedoeling om een fase ervan uit te stellen. Dat uitstel vormt een sociale begeleidende maatregel voor al wie zich geen nieuw voertuig kan veroorloven, en compenseert enigszins de ontoereikende maatregelen van de uittredende regering.

composantes, en ce compris le PS, l'Open Vld et Vooruit.brussels, et ce, après de multiples concertations, la consultation des administrations concernées et la réalisation d'études d'incidence environnementale, sociale et économique. Autant de formalités préalables qui n'ont pas été accomplies par les auteurs de la proposition à l'examen. Faute d'avoir consulté les administrations, leur premier texte était impraticable et, si le Conseil d'État a finalement été saisi, c'était à l'initiative de l'orateur.

Les avis du Conseil d'État soulèvent plusieurs problèmes. Ainsi, qu'en est-il :

- de la communication obligatoire, avant adoption, à la Commission européenne ;
- de la violation du principe constitutionnel de *standstill* ;
- de l'absence de justification du caractère nécessaire du report proposé ; et
- du silence quant aux mesures qui permettront, en dépit de ce report, d'atteindre les objectifs en matière d'amélioration de la qualité de l'air ?

Vu ce qui précède, il eût été raisonnable que les auteurs de la proposition concluent un accord avec le gouvernement sortant pour suspendre l'infliction des amendes le temps de mener les concertations nécessaires à la définition d'un nouveau dispositif solide. En l'état, la crainte subsiste que le texte à l'examen suscite de nouvelles insécurités juridiques.

Réponses

Jamal Ikazban, auteur principal de la proposition d'ordonnance, répond à ceux qui reprochent aux auteurs du premier texte l'urgence avec laquelle ils avaient agi à l'automne 2024 qu'une épée de Damoclès pendait au-dessus de la tête des citoyens concernés par la phase de la LEZ censée entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Fouad Ahidar n'était d'ailleurs pas le seul député bruxellois à avoir conscience de l'enjeu dès avril 2024, puisque l'intervenant et Ibrahim Dönmez avaient cosigné sa proposition d'ordonnance.

L'unanimité autour de la LEZ, dont le plupart des groupes semblent aujourd'hui se disputer la paternité, impose de conclure qu'elle n'est pas en danger. Il n'est question que d'en reporter un jalon. Ce report est une mesure d'accompagnement social à l'intention de ceux qui n'ont pas les moyens d'acquérir un nouveau véhicule ; il pallie l'insuffisance des mesures adoptées par le gouvernement sortant (par

De LEZ-premie voor professionals, waarnaar de minister heeft verwezen, is bijvoorbeeld niet beschikbaar voor taxi-chauffeurs, hoewel zij verplicht moeten overschakelen op elektrische voertuigen. De spreker erkent dat de regering, waarvan zijn partij nochtans deel uitmaakt, daarin is tekortgeschoten.

Het parlamentslid is verheugd dat de minister eraan heeft herinnerd dat mobiliteit niet de belangrijkste oorzaak van luchtvervuiling in het Brussels Gewest is en dat hij heeft bevestigd dat het gewest voldoet aan de Europese doelstellingen inzake uitstoot.

In een democratische rechtsstaat is het normaal dat er beroep kan worden aangetekend tegen een wetgeving. Deze mogelijkheid wordt nooit uitgesloten.

Wat deze politieke saga ons heeft geleerd, is dat we moeten luisteren naar de alarmkreten van de mensen die het moeilijk hebben en dat we kwaliteitsvolle lucht voor iedereen moeten waarborgen zonder de meest kwetsbaren in onze samenleving te benadelen. Dat is het doel van het voorstel dat vandaag op tafel ligt, en niets anders.

Anne-Charlotte d’Ursel, mede-indiener van het voorstel van ordonnantie, wijst erop dat de toelichting van het eerste voorstel volgens de Raad van State een aanvaardbare basis biedt om de achteruitgang waartoe voorliggend voorstel leidt, op redelijke wijze te verantwoorden. De indieners hebben in hun inleidende uiteenzetting verwezen naar die toelichting. De Raad van State vraagt ook om te verduidelijken welke andere maatregelen zullen worden genomen om de verhoopte verbetering van de luchtkwaliteit te bereiken. De indieners hebben de daadkrachtige beleidsmaatregelen die ze voor ogen hebben, uiteengezet. Ze willen de doelstellingen van de LEZ binnen de geplande termijn verwezenlijken. De enige verandering die ze voorstellen is om een van de fasen twee jaar uit te stellen. De volgende regering zal zeker twee jaar nodig hebben om behoorlijke begeleidende maatregelen in te voeren. De uittrekkende regering heeft op dat vlak de voorbije vijf jaar immers niets voor elkaar gekregen. De minister heeft verwezen naar de LEZ-premie voor professionals, waarop 8.000 zelfstandigen aanspraak zouden kunnen maken. Die premie werd in 2022 slechts elf keer toegekend!

Replieken

Stijn Bex dankt zijn collega’s en de minister voor hun begin van antwoord op een aantal van de vragen die gesteld zijn, ook door de Raad van State. Toch blijft het parlamentslid stevig op zijn honger zitten. Zo stelt hij vast dat er over de informatieprocedure, en dus over de stappen die richting Europa moeten worden gezet om een dergelijke maatregel te kunnen nemen, niets werd gezegd. Het betreft nochtans een belangrijk element in de adviezen van de Raad van State, dat moet worden uitgeklaard.

exemple, la prime LEZ pour les professionnels, qu’a citée le ministre, n’est pas accessible aux taxis, malgré l’obligation qui leur est faite de passer à des véhicules électriques). L’orateur reconnaît cette insuffisance, quand bien même sa formation est représentée au sein du gouvernement en question.

Le député se réjouit que le ministre ait rappelé que la mobilité n’est pas la première source de pollution de l’air en Région bruxelloise et qu’il ait confirmé que la Région rencontre les objectifs européens en matière d’émissions.

Dans un État de droit démocratique, il est normal qu’une législation puisse faire l’objet d’un recours. Cette possibilité n’est jamais exclue.

La leçon de cette séquence politique est qu’il faut entendre les cris d’alerte des citoyens en difficulté et garantir à chacun un air de qualité sans pénaliser les membres les plus fragiles de la société. La présente proposition n’a pas d’autre but.

Anne-Charlotte d’Ursel, coautrice de la proposition d’ordonnance, note que le Conseil d’État estime que, pour justifier raisonnablement le recul qu’emporte la présente proposition, les développements du premier texte forment une base admissible. Or, c’est de ces développements que ce sont inspirés les auteurs dans leur exposé introductif. Le Conseil d’État recommande aussi de préciser par quelles autres mesures l’amélioration escomptée de la qualité de l’air sera atteinte. Les auteurs de la proposition ont décliné les politiques volontaristes qu’ils entendent mettre en œuvre à cet effet. Leur intention est d’atteindre, dans le calendrier prévu, les objectifs de la LEZ. La seule modification qu’ils proposent est le report de deux ans d’une des phases. Or, il faudra bien deux ans au prochain gouvernement pour mettre en place les mesures d’accompagnement dignes de ce nom que le gouvernement sortant s’est avéré incapable de mettre en place en cinq ans. À cet égard, le ministre a évoqué la prime LEZ pour les professionnels, qui concerne 8.000 indépendants : elle n’a été accordée qu’une fois en 2022 !

Répliques

Stijn Bex remercie ses collègues et le ministre pour le début de réponse apporté à certaines des questions posées, y compris par le Conseil d’État. Le député n’en reste pas moins largement insatisfait. Il constate par exemple que rien n’a été dit au sujet de la procédure de notification et, donc, des démarches à entreprendre auprès de l’Europe afin de prendre une telle mesure. Il s’agit pourtant d’un élément important des avis du Conseil d’État, qu’il conviendrait, de clarifier.

Voorts laakt hij het gebrek aan concrete milieubescherpende maatregelen als alternatief voor de uitgestelde LEZ. De Raad van State stelt in zijn advies dat het uitstel een achteruitgang in de bescherming inhoudt, dat deze achteruitgang moet worden beschreven en dat, wanneer de achteruitgang aanzienlijk blijkt, alternatieven moeten worden voorgesteld. Geen van die aanwijzingen werd echter opgevolgd.

De resultaten van de LEZ in steden als Brussel, Gent en Antwerpen, maar ook in het buitenland, laten zien dat waar een verstrenging wordt doorgevoerd, verbetert de luchtkwaliteit onmiddellijk en bijzonder fors. Het staat dan ook buiten kijf dat het uitstel tot een feitelijke achteruitgang zal leiden in de verbetering van de gezondheidstoestand van de Brusselaars op korte termijn.

De indieners van het voorstel erkennen minstens impliciet dat er een aanzienlijke achteruitgang is, aangezien ze toegeven dat tal van compenserende maatregelen nodig zijn.

De ordonnantiegever zou moeten zeggen dat het ambitieuze mobiliteitsbeleid van de regering onverminderd moet worden voortgezet, gekoppeld aan een aantal bijkomende voorwaarden. Dit zou op zijn minst een gedeeltelijk antwoord zijn op de opmerkingen van de Raad van State, iets wat de lijst van hypothetische maatregelen die de opstellers van het voorstel in hun inleidende uiteenzetting hebben opgesteld niet doet.

Volgens het parlamentslid is de voorgestelde ordonnantie dan ook aanvechtbaar wegens schending van het standstilbeginsel. Hij acht de kans zeer groot dat de ordonnantie zal worden vernietigd, mochten rechtszoekenden zich tot het Grondwettelijk Hof wenden.

De spreker vraagt zich bovendien af hoe aan de burgers zal worden verteld dat er in 2027, 2028 en 2030 opnieuw een verstrenging van de LEZ zal komen. Deze verstrenging treft niet alleen de eigenaren van de 100.000 wagens die in Brussel zijn ingeschreven, maar ook de vele niet-Brusselaars die de auto nodig hebben om op hun bestemming in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te geraken.

Het parlamentslid sluit zich aan bij de suggestie van Fouad Ahidar om de indieners van het voorstel de tijd te geven om de adviezen van de Raad van State grondig te bestuderen. Zijns inziens is het geen goed idee om het voorstel op een drafje te stemmen. Daarbij is het essentieel dat de opmerkingen van de Raad van State effectief en fundamenteel worden beantwoord. De minister en zijn administratie dienen zich daarvoor beschikbaar te stellen, zodat het parlement vervolgens met kennis van zaken kan beslissen. De flaters die zijn begaan, moeten duurzaam worden hersteld. Een eventuele vernietiging door het Grondwettelijk Hof zou voor het Brussels Parlement de blamage te veel zijn.

Kalvin Soiresse Njall wijst erop dat de indieners van het voorstel hebben aangegeven de onvolmaaktheden van hun

Il déplore également l'absence de mesures concrètes de protection de l'environnement pour compenser le report de la LEZ. Dans son avis, le Conseil d'État indique que ce report entraîne un recul de la protection, que ce recul doit être décrit et que, si le recul est jugé significatif, des mesures de rechange doivent être proposées. Or, aucune de ces recommandations n'a été suivie.

Les résultats de la LEZ dans des villes telles que Bruxelles, Gand et Anvers, ainsi qu'à l'étranger, montrent que là où un durcissement est mis en œuvre, la qualité de l'air s'améliore immédiatement et de manière particulièrement marquée. Il ne fait donc aucun doute que le report entraînera à court terme un recul effectif dans l'amélioration de l'état de santé des Bruxellois.

Les auteurs de la proposition reconnaissent, au moins implicitement, que le recul est considérable, puisqu'ils admettent que de nombreuses mesures compensatoires s'imposent.

Le législateur ordonnancier devrait dire qu'il faut poursuivre sans relâche la politique ambitieuse du gouvernement en matière de mobilité, en l'assortissant d'un certain nombre de conditions supplémentaires. Il serait ainsi répondu, au moins en partie, aux observations du Conseil d'État – ce que ne fait pas la liste de mesures hypothétiques dressée par les auteurs de la proposition dans leur exposé introductif.

Selon le député, l'ordonnance proposée peut donc être attaquée pour violation du principe de *standstill*. Il lui paraît très probable que l'ordonnance soit annulée si des requérants saisissent la Cour constitutionnelle.

L'orateur se demande en outre comment les citoyens seront informés de la mise en œuvre d'un nouveau durcissement de la LEZ en 2027, 2028 et 2030, ce durcissement concernant non seulement les 100.000 voitures immatriculées à Bruxelles, mais aussi les nombreux non-Bruxellois qui ont besoin d'une voiture pour se rendre à leur destination dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le député se rallie à la suggestion de Fouad Ahidar de laisser aux auteurs de la proposition le temps d'étudier en profondeur les avis du Conseil d'État. Selon lui, ce n'est pas une bonne idée de se hâter de voter la proposition. Il est essentiel de répondre de manière effective et substantielle aux observations du Conseil d'État. Le ministre et son administration doivent être disponibles à cet effet, afin que le Parlement puisse ensuite décider en connaissance de cause. Les erreurs commises doivent être réparées durablement. Une éventuelle annulation par la Cour constitutionnelle serait le fiasco de trop pour le Parlement bruxellois.

Kalvin Soiresse Njall souligne que, bien que les auteurs de la proposition ait annoncé que celle-ci réglait les problèmes

eerste tekst te willen rechtzetten, maar hun nieuwe versie blijft vatbaar voor beroepen. Laten we de tijd nemen om het over de partijgrenzen heen eens te worden over oplossingen die zowel de gezondheid als het milieu beschermen. Dat is de beste manier om een eventuele aanvechting van de tekst te vermijden en de bevolking gerust te stellen. Indien de eerste tekst volgens deze methode was opgesteld, dan zou die niet onder de gebreken hebben geleden die de indianers nu proberen te corrigeren.

Fouad Ahidar meent dat indien de boetes worden opgeschort, er geen haast is om wetgeving op te stellen en er tijd is voor beraad. Zo niet, wordt het voorstel beter onmiddellijk ter stemming gebracht.

Stijn Bex wijst erop dat als op korte termijn geen boetes worden opgelegd, verder overleg kan voorkomen dat de Brusselaars het slachtoffer worden van de rechtsonzekerheid die gepaard gaat met gebrekkige wetgeving. Hij stelt daarom voor de bespreking van de artikelen en de stemmingen uit te stellen.

Jamal Ikazban en **Anne-Charlotte d’Ursel** stellen voor om over te gaan tot de bespreking van de artikelen en de stemmingen. Aangezien er geen bezwaren zijn tegen dit voorstel, sluit de **voorzitter van de vergadering** de algemene bespreking.

II.c. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 2

Anne-Charlotte d’Ursel stelt amendement nr. 1 voor en licht het toe (*Parl.St.* Br.Parl. 2024-2025, nr. [A-79/2](#)).

Het artikel vraagt ook om technische verbeteringen:

- 1° het opschrift van de ordonnantie van 17 oktober 2024 moet worden geschrapt;
- 2° in de Franse tekst moeten de woorden “de la catégorie” telkens worden vervangen door de woorden “des catégories”;
- 3° na de woorden “of 5b” moet een komma worden ingevoegd.

affectant leur premier texte, leur nouvelle version reste susceptible de recours. Prendre le temps de convenir de solutions transpartisanes, alliant protection de la santé et de l’environnement, permettrait d’obvier ce risque et de trouver la meilleure voie pour rassurer les citoyens. Si le premier texte avait été élaboré selon cette méthode, il n’aurait pas présenté les défauts que ses auteurs tentent à présent de corriger.

Fouad Ahidar est d’avis que si les amendes sont suspendues, il n’y a pas d’urgence à légiférer et l’on peut prendre le temps de la réflexion. Dans le cas contraire, il s’impose de voter sans attendre la proposition à l’examen.

Stijn Bex estime que s’il n’est pas prévu d’infliger d’amende à court terme, il est alors loisible de procéder aux consultations qui éviteront de faire subir aux Bruxellois l’insécurité juridique qu’emporte une législation de piètre qualité. Il préconise en conséquence de reporter la discussion des articles et les votes-

Jamal Ikazban et **Anne-Charlotte d’Ursel** proposent de passer à la discussion des articles et aux votes. Cette proposition ne suscitant aucune objection, la **présidente de séance** clôt la discussion générale.

II.c. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L’article 1^{er} est adopté à l’unanimité des 15 membres présents.

Article 2

Anne-Charlotte d’Ursel présente et justifie l’amendement n° 1 (*Doc.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2024-2025, n° [A-79/2](#)).

L’article appelle en outre des corrections techniques :

- 1° l’omission de l’intitulé de l’ordonnance du 17 octobre 2024 ;
- 2° le remplacement, dans le texte français, de chaque occurrence des mots « de la catégorie » par les mots « des catégories » ;
- 3° l’insertion d’une virgule après les mots « ou 5b ».

Gaëtan Van Goidsenhoven Aurélie Czekalski