1763 (2023-2024) — N° 2

PARLEMENT WALLON

SESSION 2023-2024

24 AVRIL 2024

PROPOSITION DE DÉCRET

abrogeant les articles 2, 3 et 17, 1°, du décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules *

déposée par

MM. Clersy, Witsel, Maroy,
Florent, Mme Pécriaux et M. Tzanetatos

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'environnement,
de la nature et du bien-être animal

par

Mme Kelleter

6e session de la XIe législature
* Voir Doc. **1763** (2023-2024) – Nos 1 et 2
CRIC (2023-2024) – N° 152
CRAC (2023-2024) – N° 152

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

SOMMAIRE

I. Résumé 3

II. Procédure 3

III. Exposé de M. Clersy, co-auteur de la proposition de décret 3

IV. Discussion générale 4

V. Examen et vote des articles 8

VI. Vote sur l'ensemble 9

VII. Rapport 9

VIII. Texte adopté par la Commission 10

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter :

– le compte rendu avancé des travaux qui n'engage ni les auteurs des interventions ni le Parlement. Il est consultable via le lien suivant : https://parlwal.be/44i6W15.

– le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions. Il est consultable via le lien suivant : https://parlwal.be/4aNWGjT.

Les enregistrements audiovisuels de la réunion sont découpés en podcasts et mis à disposition sur le site web du Parlement de Wallonie : https://parlwal.be/4aNWGjT.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'environnement, de la nature et du bien-être animal a examiné la proposition de décret abrogeant les articles 2, 3 et 17, 1°, du décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules, déposée par MM. Clersy, Witsel, Maroy, Florent, Mme Pécriaux et M. Tzanetatos (Doc. 1763 (2023-2024) – N° 1).

I. RÉSUMÉ

La proposition de décret vise à abroger les interdictions générales et progressives de circuler prévues à l'article 2 du décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée la circulation des véhicules.

Cette interdiction progressive de circuler sur tout le territoire de la Région constitue une solution inadéquate pour répondre au problème de la qualité de l'air dans les villes pour deux raisons :

– le faible impact sur les concentrations de NO_2 des interdictions de circuler en dehors des centres urbains, eu égard à sa concentration principalement dans les villes;

– les désagréments liés à l'insuffisance d'alternatives à la voiture dans les zones rurales.

A l'unanimité de ses membres, votre Commission recommande l'adoption de cette proposition de décret par l'assemblée.

II. PROCÉDURE

En date du 5 avril 2024, MM. Clersy, Witsel, Maroy, Florent, Mme Pécriaux et M. Tzanetatos ont déposé une proposition de décret abrogeant les articles 2, 3 et 17, 1°, du décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules (Doc. 1763 (2023-2024) – N° 1).

Elle a été envoyée en Commission de l'environnement, de la nature et du bien-être animal le 24 avril 2024.

En date du 24 avril 2024, la Conférence des présidents a décidé d'accorder l'urgence pour un examen en commission le même jour.

Ont participé aux travaux : MM. Clersy, Desquesnes (Art. 47.3), Dupont, Janssen, Mme Kelleter (Rapporteuse), MM. Lepine (Président), Maroy, Mme Pécriaux, MM. Tzanetatos, Witsel.

A assisté aux travaux : Mme Tellier, Ministre de l'Environnement, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité et du Bien-être animal.

III. EXPOSÉ DE M. CLERSY, CO-AUTEUR DE LA PROPOSITION DE DÉCRET

M. Clersy rappelle que la pollution atmosphérique et ses effets néfastes sur la santé restent un problème dans la plupart des villes européennes.

En 2021, la population wallonne a été exposée à des concentrations supérieures aux seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) : plus de 50% de la population pour le dioxyde d'azote, 30% de la population pour les particules fines PM 10 et 80% de la population pour les particules fines PM 2,5.

Toutefois, au cours de la dernière décennie, les émissions et les concentrations des principaux polluants atmosphériques ont diminué de manière significative dans les trois Régions de Belgique.

Les causes principales de ces diminutions étaient les suivantes :

– le renouvellement et la verdurisation de la flotte de véhicules;

– la crise sanitaire et le développement du télétravail en 2020;

– la crise énergétique en 2022.

En 2021, l'OMS a mis à jour ses lignes directrices relatives à la qualité de l'air ambiant en abaissant les valeurs seuils des principaux polluants atmosphériques.

En septembre 2023, le Parlement européen a approuvé la révision de la directive sur la qualité de l'air ambiant. Si ce projet est adopté par le Conseil européen, les États membres devront respecter des valeurs limites qui s'alignent sur les recommandations de l'OMS d'ici 2035.

Dans ce contexte, des mesures doivent être prises pour diminuer les niveaux de pollution et respecter les valeurs limites actuelles et futures de la directive.

En mars 2023, le Gouvernement a adopté le Plan Air-Climat-Énergie 2030 (PACE) comportant un ensemble de mesures visant à améliorer la qualité de l'air dans les domaines de la surveillance, du chauffage, de l'industrie, de l'agriculture et de la mobilité.

Deux études ont été réalisées par l'Institut scientifique de service public (ISSeP) :

– la première en 2019 sur la qualité de l'air de deux communes, l'une rurale et l'autre urbaine;

– la seconde en 2023 pour évaluer l'impact sur la qualité de l'air.

Ces études, basées notamment sur des enquêtes socioéconomiques de mobilité et sur 120 dispositifs de comptage de trafic installés chez des citoyens volontaires, démontrent que :

– l'adoption d'une zone de basse émission n'est pas pertinente pour améliorer la qualité de l'air dans les zones rurales, en raison du fait que le dépassement des valeurs limites européennes est localisé dans les centres urbains;

– la réduction de la pollution atmosphérique nécessite un ensemble de mesures à multiples facettes et échelles dans différents secteurs.

Par ailleurs, le dernier rapport de la Cellule interrégionale de l'environnement montre une amélioration de la qualité de l'air en Wallonie à long terme.

Les concentrations en NO_2, polluant témoin du transport routier, s'améliorent depuis une vingtaine d'années. Les cartes wallonnes de concentration moyenne annuelle en NO_2 montrent que les dépassements des recommandations de l'OMS n'ont plus lieu que dans les centres urbains.

En suite de ces travaux, l'interdiction progressive de circuler sur l'ensemble du territoire wallon, sans tenir compte de la distinction entre les zones rurales et les zones urbaines, semble constituer une mesure disproportionnée, difficilement applicable à l'échelle du territoire wallon et surtout peu efficace pour améliorer réellement la qualité de l'air.

De plus, cette mesure pénaliserait inutilement les citoyens habitant dans les zones rurales, où les alternatives à la voiture sont plus rares.

Dès lors, cette interdiction progressive de circuler sur tout le territoire de la Région constitue une solution inadéquate pour améliorer la qualité de l'air dans les villes et revêt un caractère antisocial.

C'est la raison pour laquelle la proposition de décret abroge dans le décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules :

– l'article 2 qui interdit progressivement la circulation sur tout le territoire de la Région wallonne des véhicules les plus polluants :

– l'article 3 qui fixe les exceptions aux interdictions de circuler;

– le 1° de l'article 17.

Le problème de la qualité de l'air est important. Il convient de poursuivre l'objectif d'un environnement sain, mais en déployant des mesures efficaces, pertinentes et justes socialement.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

M. Desquesnes se déclare surpris qu'il ait fallu cinq ans au Gouvernement pour arriver à cette proposition de décret. Il rappelle l'ambition initiale de Mme la Ministre de mettre en oeuvre le décret.

L'intervenant ne conteste pas que les évaluations font état d'une évolution de la réalité ou des besoins. Cependant, les dégâts liés aux concentrations de particules fines, de dioxyde d'azote et d'ozone génèrent à peu près 10 000 morts par an en Belgique. La cause et l'enjeu sont importants.

La proposition de décret estime que les mesures prises sont inadéquates face à cet enjeu de santé publique mais les outils nécessaires pour mieux protéger la santé des citoyens font défaut.

Les chiffres entre 2022 et 2019 de la présence de particules fines et de NO_2 dans les villes de plus de 50 000 habitants s'améliorent de l'ordre de 15%, mais c'est insuffisant.

Les émissions de NO_2 pour ces villes de 50 000 habitants restent supérieures aux 10 microgrammes par mètre cube qui est la norme de l'OMS. La valeur limite fixée par l'Europe pour 2030 est de 20 microgrammes. Or, les seuils atteignent 17 microgrammes par mètre cube à Liège et 16 à Charleroi.

Il en est de même pour les particules fines PM10 et PM 2,5.

Le nombre de kilomètres parcourus par les voitures a diminué de 25% pendant le Covid-19, puis a remonté mais pas au seuil précédent la pandémie, essentiellement en raison du télétravail.

Si la mesure générale n'est pas pertinente, il y a lieu de se demander quelle est la bonne mesure pour faire face au problème.

M. Witsel souligne que l'objectif de la proposition de décret est de lever l'interdiction de circuler avant la fin de la législature 2019-2024. Celle-ci inquiétait de nombreux citoyens qui disposent d'une voiture plus ancienne et n'ont pas forcément les moyens d'investir dans une autre voiture.

Les questions posées par les élus du groupe socialiste visaient à conditionner l'interdiction à des mesures d'accompagnement social et à ne pas oublier les habitants des zones rurales qui n'ont que peu d'alternatives à la voiture.

Il convient de se réjouir de la proposition de décret qui rectifie la trajectoire prise en 2019 par le Gouvernement précédent.

Il faut adopter des mesures pour lutter contre la pollution de l'air qui entraîne des problèmes respiratoires, cardio-vasculaires, des accidents cérébraux ou des cancers du poumon. Cette pollution est davantage présente aux abords des habitations plus modestes situées le long des grands axes routiers.

L'étude de l'ISSeP montre que l'instauration d'une zone de basse émission sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne serait peu efficace mais elle reste pertinente à l'échelle d'une grande ville.

La préservation de l'environnement ne doit pas se faire au détriment des personnes les plus défavorisées.

M. Dupont rappelle que depuis plusieurs années, les citoyens sont en colère face à cette zone de basse émission. Cette mesure était injuste socialement car elle allait punir les automobilistes qui n'avaient pas les moyens de s'acheter un véhicule plus récent.

Les alternatives de transport n'existent pas partout ou sont parfois dans un état désastreux. Retards et annulations de trains ont été nombreux à la SNCB en 2023.

Les groupes Ecolo et PS n'ont pas soutenu la zone de basse émission quand ils se trouvaient dans l'opposition.

Toutefois, depuis 2019, la majorité actuelle PS-MR-Ecolo soutient cette mesure antisociale en prônant l'amélioration du bien-être de la population, alors que le Groupe PTB s'y est toujours opposé.

A quelques semaines des élections, la majorité parlementaire et Mme la Ministre se rendent compte que « l'interdiction progressive de circuler sur l'ensemble du territoire apparaît pour certains, et on peut le comprendre, comme une mesure disproportionnée, difficilement applicable et peu efficace au regard d'une amélioration de la qualité de l'air. ».

En cohérence avec sa position politique défendue depuis des années, le Groupe PTB votera en faveur de la suppression de ces articles qui abrogent la zone de basse émission.

Il convient de se demander quelles alternatives existent pour les villes.

M. Maroy précise que, même s'il a voté en faveur du décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules déposé à l'époque par M. le Ministre Di Antonio, les choses ont évolué et qu'il est souhaitable de rectifier un texte dépassé et imparfait.

Ce décret a eu le mérite d'aborder la question cruciale de la pollution de l'air, responsable de 10 000 à 11 000 décès par an. Il s'inscrivait cependant dans le contexte particulier du scandale du « *dieselgate* » qui a révélé la fraude de certains constructeurs automobiles sur les taux d'émissions polluantes.

Pour rappel, le décret du 17 janvier 2019 prévoyait principalement :

– l'interdiction progressive, sur une période assez longue, des véhicules les plus polluants sur l'ensemble du territoire wallon;

– la possibilité pour les communes de faire de tout ou d'une partie de leur territoire une zone de basse émission interdite à certains véhicules.

Le Gouvernement pouvait adopter des mesures d'accompagnement pour :

– aider les personnes qui auraient dû se séparer de leur véhicule;

– des exceptions, notamment pour les véhicules qui roulent moins de 3 000 kilomètres par an.

Les premiers effets du décret devaient intervenir en 2023. La ministre en charge de l'Environnement a dès lors disposé de toute la législature pour réfléchir à une adaptation du décret du 17 janvier 2019 et a déclaré à plusieurs reprises qu'elle y travaillait.

A deux mois des élections, l'intervenant observe que Mme la Ministre a annoncé vouloir changer de cap, sans s'être concertée avec les partenaires de majorité. Il déclare adhérer à la modification décrétale mais s'interroge sur l'agenda et la méthode. Il eût été possible de proposer la modification avant l'extrême fin de la législature.

Quant au fond du dossier, le Groupe MR n'est pas opposé à ce changement de stratégie car le contexte a changé depuis 2019 pour les raisons suivantes :

– la pandémie du Covid-19 a duré plus de deux ans et a mis des secteurs en difficulté;

– les inondations ont touché un très grand nombre de communes et de citoyens;

– la crise du pouvoir d'achat, consécutive à la guerre en Ukraine et à l'inflation.

Le prix des véhicules neufs ou d'occasion, qu'ils soient thermiques ou électriques, a considérablement augmenté. Dans ce nouveau contexte, forcer des citoyens à changer de véhicule doit être réfléchi.

De plus, la pollution atmosphérique n'est pas due uniquement à la circulation automobile. Elle résulte aussi des émissions des systèmes de chauffage et de la pollution industrielle.

L'étude de l'ISSeP montre que le souci se pose dans certains quartiers des villes.

Dès lors, une approche plus ciblée est préférable. La proposition de décret ne vise plus l'interdiction généralisée des véhicules les plus polluants sur l'ensemble du territoire wallon le 1er janvier 2025, ce qui aurait entraîné l'interdiction de circulation de 250 000 voitures.

La décision proposée de supprimer cette interdiction généralisée est une décision de bon sens parce que le contexte a évolué.

En outre, il serait judicieux que Mme la Ministre précise quelles sont les dispositions encore applicables dans le décret du 17 janvier 2019.

Les communes gardent la possibilité d'instaurer une zone de basse émission sur tout ou partie de leur territoire afin de lutter contre la pollution atmosphérique, ce qui conduit à se demander si ce sera sur une base volontaire et si une commune appliquera un jour cette disposition.

L'intervenant s'interroge sur :

– les aides ou soutiens pour les villes qui voudraient mettre en place une zone de basse émission ou adopter d'autres mesures;

– les conditions pour que les communes puissent créer une zone de basse émission;

– la nécessité ou non d'un accord du Gouvernement.

Si une ville ou une commune instaure une zone de basse émission, le calendrier du décret du 17 janvier 2019 est dépassé ou devra s'appliquer très rapidement.

Le calendrier est fort contraignant pour la pollution des véhicules diesel et plus souple pour les véhicules à essence.

Les véhicules ancêtres pourront circuler dans une zone de basse émission qui serait instaurée par une commune, mais elles devront avoir au moins 40 ans. Or, un « ancêtre » est défini comme un véhicule d'au moins 30 ans d'âge.

Le Groupe MR soutiendra cette modification du décret du 17 janvier 2019 qui tient compte des conséquences qu'aurait entraînées une interdiction de circulation sur l'ensemble du territoire de la Wallonie, alors que la crise affecte encore le pouvoir d'achat.

2. Point de vue du Gouvernement

Mme la Ministre précise qu'elle partage les interrogations des membres sur l'enjeu de santé publique. Durant la législature 2019-2024, le Gouvernement wallon a travaillé sur la question de la santé publique et en particulier sur l'enjeu majeur de la qualité de l'air intérieur et extérieur.

Les villes sont le périmètre d'action jugé pertinent car les problèmes et les victimes y sont présents, mais aussi les solutions, notamment les transports publics.

Il paraissait logique de recueillir des éléments scientifiques objectifs pour convaincre le législateur de 2019 qu'il faisait fausse route.

Mme la Ministre explique les actions menées par le Gouvernement wallon depuis 2019.

En 2019, une première étude a été réalisée par l'Institut scientifique de services publics (ISSeP) dans les communes de Namur et Eupen. Cette étude a démontré que l'adoption d'une zone de basse émission était pertinente pour Namur, mais pas pour Eupen vu la taille de l'agglomération. Pour les experts, une telle mesure n'est efficace que sur un territoire d'une certaine taille, comme Liège ou Charleroi.

En décembre 2023, l'ISSeP a remis les résultats d'une autre étude intitulée « Étude dynamique intelligente du trafic (EDIT) », qui visait à évaluer l'impact sur la qualité de l'air d'autres mesures de mobilité. D'autres leviers pour réduire ces émissions de pollution atmosphérique ont été analysés : la mobilité, des aménagements urbains, complémentaires ou non à une zone de basse émission communale, des extensions de piétonnier, des parkings de délestage, la végétalisation des rues, etc.

Fin de l'année 2022, il a été proposé au Gouvernement de reporter l'entrée en vigueur de l'interdiction généralisée pour se donner le temps de réfléchir à un autre dispositif eu égard aux impacts sociaux importants dans les zones rurales.

En 2020, le site internet Wallonair.be a été lancé. Il comprend des informations sur l'état de la qualité de l'air en Wallonie.

De plus, des stations de mesure de la qualité de l'air sont en cours de déploiement dans toutes les communes wallonnes.

Enfin, le Plan Air-Climat-Énergie (PACE) a inclus en 2023 des mesures en matière de qualité de l'air, notamment relatives à l'isolation du bâti et au chauffage domestique, à l'industrie, à l'agriculture et à la mobilité.

Ces éléments d'objectivation scientifique donnent des éléments pour adopter les bonnes décisions et concentrer les efforts sur des zones géographiques pertinentes.

En mettant en place une zone de basse émission à l'échelle de l'ensemble de la Région wallonne incluant des zones rurales, la Wallonie aurait fait figure d'exception mondiale.

Un deuxième axe de travail consiste à élargir les leviers d'action et à ne pas se concentrer uniquement sur la mobilité pour traiter l'enjeu de la qualité de l'air.

A travers l'étude EDIT, des mesures complémentaires ont été adoptées pour l'isolation des logements.

Des moyens très conséquents ont été dégagés dans le cadre du Plan de relance. Un travail porte sur les alternatives aux émissions polluantes au niveau du chauffage. Le PACE évoque également ce point.

Des mesures en matière d'urbanisme et de politique des grandes villes ont été mises en place, ainsi que d'autres mesures urbanistiques pour des centres plus réduits.

Les mesures relatives à la vitesse sont pertinentes pour la qualité de l'air.

Le Gouvernement wallon vise une concentration géographique, mais aussi un élargissement des leviers d'action pour agir de façon beaucoup plus pertinente.

Un dispositif de soutien financier et d'accompagnement des villes, avec un plan d'action en matière de qualité de l'air, a été proposé au Gouvernement. Ce dispositif est en cours de discussion.

Il constituera une manière plus rationnelle, plus objective et plus judicieuse de disposer de mesures réellement efficaces et pertinentes, mais également justes sur le plan social, eu égard aux zones rurales.

La possibilité de mettre en place une zone basse émission communale est maintenue sur une base volontaire. Il est essentiel de laisser cette possibilité aux grandes villes car ce dispositif est pertinent. Les conditions sont relativement flexibles et le Gouvernement wallon peut soutenir les communes.

Les dérogations en faveur des véhicules prioritaires et des véhicules d'urgence, ainsi que pour les personnes handicapées subsistent lors de la mise en place des zones de basse émission communales.

Il n'y a pas eu d'accord au Gouvernement wallon pour revoir le calendrier de mise en oeuvre des zones basse émission communales.

Pour les véhicules « ancêtres », le PACE s'est aligné sur la condition de 30 ans d'âge. Ce n'est pas le cas du décret de 2019 et le Gouvernement s'est limité dans la réforme à abroger l'interdiction généralisée.

3. Répliques des membres

M. Desquesnes déclare qu'il a du mal à comprendre pourquoi il a fallu cinq ans pour arriver à la proposition de décret. Il semble que les études aient pris du temps.

Il est permis de se demander quelle mesure du PACE sur la qualité de l'air a été adoptée par le Gouvernement wallon. Le commissaire observe à cet égard que les mesures d'exécution, les décrets et les arrêtés qui doivent traduire le Plan Air-Climat-Énergie n'ont pas avancé.

Il appartient aux villes d'agir mais le Gouvernement wallon débat tardivement des moyens à dégager pour les soutenir.

M. Witsel se réjouit du dépôt de ce texte qui socialement, constitue une bonne décision. La mesure était disproportionnée et injuste socialement. Il était important de la corriger.

Il faut cependant adopter d'autres mesures pour lutter contre la pollution de l'air.

L'orateur indique que le groupe socialiste n'a pas changé d'avis. Lors de la dernière législature, il n'a pas soutenu le texte, et, à plusieurs reprises lors de cette législature, il a souhaité que les interdictions soient accompagnées de mesures d'accompagnement social pour les citoyens.

M. Dupont objecte que depuis 2019, le Groupe PS se trouve dans la majorité et qu'il n'a jamais remis le texte en cause.

Il observe que M. Witsel essaye de faire croire que la majorité était initialement contre cette mesure, mais en réponse à une question en janvier 2023, il a été répondu que : « L'objectif du décret est clairement d'améliorer le bien-être de la population ».

Il a même été proposé de reporter la mesure en 2025 parce qu'elle était antisociale, comme si la mesure aurait été plus sociale en 2025. Finalement, il n'aura pas fallu attendre 2025 pour l'abroger.

M. Maroy indique que la réforme permettra au décret d'être plus ciblé et d'agir là où les problèmes se posent. Le Groupe MR souscrit à ce changement de stratégie, même s'il y eût été souhaitable de déposer cette réforme plus tôt. La politique impose toutefois de savoir s'adapter à des changements et à un contexte différent.

Il précise qu'aucun député n'avait voté contre le décret du 17 janvier 2019. Les groupes PS et Ecolo se sont abstenus lors du vote.

L'orateur ajoute qu'il existe d'autres manières que la simple interdiction pour atteindre l'objectif. A cet égard, il est pertinent d'imposer une limitation de vitesse plus basse, comme c'est le cas en France. Lors de pics de pollution, des panneaux dynamiques sont activés.

Si une commune décide sur base volontaire d'instaurer une zone de basse émission à partir du 1er janvier 2025, les citoyens possédant un moteur diesel ou essence de l'ancienne génération ne pourront plus se rendre dans ces zones pour travailler ou faire leurs courses.

L'avantage est de ne pas venir avec une seule proposition mais de proposer d'autres mesures.

Dans un souci de simplification et de cohérence, il plaide pour l'utilisation de la même condition d'âge pour les véhicules ancêtres dans toutes les législations.

M. Desquesnes précise que pour les trois articles que la proposition de décret propose d'abroger, le vote en commission avait recueilli en 2019 l'unanimité des membres en commission.

M. Clersy précise qu'à l'époque, M. le Député Henry avait indiqué que la mise en place d'une zone basse émission sur l'ensemble de la Wallonie ne lui semblait pas opportune et rappelle certains récents propos de M. Antoine. Il observe que l'ensemble des groupes politiques se positionnent en faveur du changement proposé.

M. Desquesnes répète que les dispositions soumises à abrogation avait fait l'objet d'un vote favorable à l'unanimité en commission.

M. Maroy indique qu'il ne renie pas son vote mais observe que ces mesures étaient sans doute trop ambitieuses en 2019. Il ajoute qu'il faut avoir la modestie de reconnaître qu'une décision est parfois appelée à évoluer.

V. EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

Articles 1er et 2

Les articles 1er et 2 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire.

Votes

Les articles 1er et 2 ont été adoptés à l'unanimité des membres.

Article 3

M. Desquesnes relève que Mme la Ministre a déclaré que les alternatives à la suppression de ces trois articles consistaient en des « discussions au Gouvernement pour mettre en place des moyens pour soutenir les communes ».

Il serait souhaitable que Mme la Ministre apporte des précisions et détaille les décisions du Gouvernement.

M. Maroy pense qu'il n'y a pas de difficulté au Gouvernement sur le principe du soutien aux communes mais il n'existe peut-être pas encore d'accord sur les modalités techniques.

L'instauration d'une zone de basse émission suppose de pouvoir contrôle, par la présence d'agents notant les plaques de voitures ou par l'installation de caméras ANPR.

Il est permis de croire que le débat au Gouvernement wallon porte sur les éléments qui peuvent faire l'objet d'un soutien aux villes. De plus, d'autres aides peuvent être allouées en dehors d'une zone de basse émission.

Mme la Ministre confirme qu'elle a annoncé un soutien aux villes pour les dispositions qu'elles peuvent prendre en matière de qualité de l'air. Ces dispositions doivent être jugées pertinentes, notamment dans l'étude EDIT de l'ISSeP, et concernent soit des aménagements si la commune fait le choix d'une zone de basse émission communale, soit des mesures d'autres types notamment la végétalisation, les réductions de vitesse ou les aménagements urbanistiques.

Ces incitants s'inscrivent dans une réflexion globale et stratégique sur la qualité de l'air, avec le recours aux micro-stations financées par la Région. Ces dernières permettront de mesurer l'évolution de la qualité de l'air dans les villes concernées afin de s'assurer que les mesures ont un impact et que les deniers publics sont utilisés à bon escient.

Les discussions ont commencé dans des réunions intercabinets. Il y a encore des vérifications techniques à opérer avant le dépôt de la note au Gouvernement.

M. Desquesnes précise qu'il souhaiterait connaître pour le vote en séance plénière le 26 avril 2024 les outils juridiques et les moyens budgétaires dont dispose le Gouvernement pour cette politique.

Vote

L'article 3 a été adopté par 9 voix et 1 abstention.

Justification d'abstention

M. Desquesnes justifie son abstention par le fait qu'il ne pourra plus interroger le Gouvernement sur les modalités en cours de discussion en son sein en raison de la suspension des travaux parlementaires à l'approche des élections du 9 juin 2024.

VI. VOTE SUR L'ENSEMBLE

A l'unanimité des membres, la Commission de l'environnement, de la nature et du bien-être animal recommande l'adoption de la proposition de décret par l'assemblée plénière.

VII. RAPPORT

A l'unanimité des membres, il a été décidé de faire confiance au Président et à la Rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

La Rapporteuse,	Le Président,
A. KELLETER	J.-P. LEPINE

VIII. TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

PROPOSITION DE DÉCRET

abrogeant les articles 2, 3 et 17, 1°, du décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules

Article 1er

L'article 2 du décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules, modifié par le décret du 21 décembre 2022, est abrogé.

Art. 2

L'article 3 du même décret est abrogé.

Art. 3

Dans l'article 17 du même décret, le 1° est abrogé.