

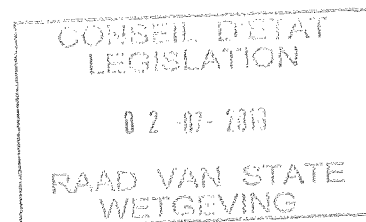
63837, 412✓

AVANT-PROJET DE DÉCRET RELATIF A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE LIEE À LA CIRCULATION DES VÉHICULES

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de l'Environnement,

Après délibération,



ARRÊTE

Le Ministre de l'Environnement est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Chapitre 1^{er}. Dispositions générales

Article 1^{er}. Pour l'application du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° la zone de basses émissions : la zone dont l'accès aux véhicules motorisés est restreint ou interdit, de manière temporaire ou permanente, en fonction des nuisances environnementales causées par ces véhicules et de la planification prévue à l'article 3 ;

2° le seuil d'alerte : le ou les seuils d'alerte, pour les polluants autres que l'ozone, au sens de l'arrêté du 15 juillet 2010 ;

3° le Code de la route : le code défini par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

4° l'arrêté royal du 15 mars 1968 : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

5° l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 : l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant et justifiant la mise en œuvre de mesures d'urgence ;

6° le véhicule : le véhicule à moteur au sens de l'article 1^{er}, § 2, 41, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

7° les véhicules des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3 : les véhicules des catégories correspondantes visés dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

8° le véhicule à usage spécial : le véhicule à usage spécial au sens de l'article 1^{er}, § 2, 45, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

9° l'élévateur à fauteuil roulant : le système élévateur monté dans ou au véhicule, qui est utilisé en vue de monter le fauteuil roulant avec son utilisateur dans le véhicule ;

10° l'euronorme I, II, III, IV, V, VI, VI_d-TEMP ou VI_d : la norme applicable aux véhicules des catégories M3, N2 et N3 répondant aux normes d'émissions visées dans le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE ;

11° l'euronorme 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6_d-TEMP ou 6_d : la norme applicable aux voitures particulières et véhicules utilitaires légers des catégories M1, M2 et N1 répondant aux normes d'émission correspondantes, visées dans le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et le règlement (UE) n° 136/2014 de la Commission du 11 février 2014 modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) ;

12° la caméra ANPR : la caméra qui reconnaît automatiquement les plaques d'immatriculation ;

13° la valeur limite : la valeur limite au sens de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 ;

14° véhicule électrique : véhicule électrique au sens du décret du XXX modifiant les décrets du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité et du 19 janvier 2017 relatif à la méthodologie tarifaire applicable aux gestionnaires de réseau de distribution de gaz et d'électricité en vue du déploiement des compteurs intelligents et de la flexibilité ;

15° véhicule hybride : un véhicule à moteur électrique et à moteur à combustion, dont l'énergie est fournie au moteur électrique par des batteries pouvant être ou non chargées par un raccordement à une source d'énergie externe ;

16° véhicule hydrogène : véhicule utilisant l'hydrogène comme seule source d'énergie.

Art. 2. Est interdite, uniquement pour ce qui concerne les véhicules de la catégorie M1 :

1° à partir du 1^{er} janvier 2023, la circulation d'un véhicule qui ne répond à aucune euronorme ou qui répond à l'euronorme I ou 1 ;

2° à partir du 1^{er} janvier 2024, la circulation d'un véhicule qui répond à l'euronorme II ou 2 ;

3° à partir du 1^{er} janvier 2025, la circulation d'un véhicule qui répond à l'euronorme III ou 3 ;

4° à partir du 1^{er} janvier 2026, la circulation d'un véhicule qui répond à l'euronorme IV ou 4 ;

5° à partir du 1^{er} janvier 2028, la circulation d'un véhicule équipé d'un moteur diesel qui répond à l'euronorme V ou 5 ;

6° à partir du 1^{er} janvier 2030, la circulation d'un véhicule équipé d'un moteur diesel qui répond à l'euronorme VI ou 6, à l'exclusion des véhicules équipés d'un moteur diesel qui répond à l'euronorme VI_d-TEMP ou 6_d-TEMP, l'euronorme VI_d ou 6_d ou à une euronorme supérieure ;

Le Gouvernement définit les exceptions à l'interdiction de circuler visée à l'alinéa 1^{er}, en fonction de la nature, du type, de l'utilisation du véhicule concerné ou, le cas échéant, de la date d'acquisition par son détenteur. Il fixe les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles sont accordées, il peut tenir compte pour ce faire de critères socio-économiques et de la situation particulière des usagers.

§ 2. Pour des motifs environnementaux ou sanitaires, le Gouvernement peut interdire la circulation de véhicules qui ne sont pas visés au § 1^{er}. Dans ce cas, le Gouvernement en détermine la liste et les échéances.

Chapitre 2. Zones de basses émissions

Section 1^{ère}. Disposition commune

Art. 3. § 1^{er}. L'accès à une zone de basses émissions est autorisé uniquement aux :

1° véhicules qui n'appartiennent pas aux catégories M et N ;

2° véhicules électriques, les véhicules hybrides avec une émission de CO₂ maximum de 50 grammes au kilomètre, et véhicules hydrogènes ;

3° véhicules à moteur des catégories M et N, immatriculés en Belgique ou à l'étranger, qui remplissent les conditions suivantes :

a) à partir du 1^{er} janvier 2020, aux véhicules dont :

i. le moteur diesel répond au moins à l'euronorme IV ou 4 ;

ii. le moteur à essence, au LPG ou au CNG répond au moins à l'euronorme II ou 2 ;

b) à partir du 1^{er} janvier 2022, aux véhicules dont :

- i. le moteur diesel répond au moins à l'euronorme V ou 5 ;
- ii. le moteur à essence, au LPG ou au CNG répond au moins à l'euronorme III ou 3 ;

c) à partir du 1^{er} janvier 2025, aux véhicules dont :

- i. le moteur diesel répond au moins à l'euronorme VI ou 6 ;
- ii. le moteur à essence, au LPG ou au CNG répond au moins à l'euronorme IV ou 4 ;

4° véhicules prioritaires visés à l'article 37 du Code de la route ;

5° véhicules des forces armées ;

6° véhicules utilisés en situation d'urgence ou opération de sauvetage à la demande des pompiers, de la police, de l'armée, de la protection civile ou des autorités routières ;

7° véhicules spécialement équipés pour l'entretien et le contrôle d'infrastructures et d'installations d'intérêt général ;

8° véhicules à usages spéciaux qui répondent à la définition d'autocaravane ou de grue mobile ;

9° transports exceptionnels au sens de l'article 2, § 1^{er}, 5°, de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels, disposant d'une autorisation valide de transport exceptionnel délivrée par l'autorité compétente ;

10° véhicules adaptés au transport de personnes handicapées, pour lesquels une approbation d'adaptation d'un véhicule a été délivrée par l'autorité compétente ;

11° véhicules équipés d'un élévateur à fauteuil roulant et non visés au 10° ;

12° véhicules utilisés dans le cadre d'un service public de transport ;

13° trains miniatures touristiques au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

14° véhicules adaptés spécialement pour les marchés, les foires, les parades et les commerces ambulants.

Lorsque l'euronorme d'un véhicule ne figure pas dans la base de données de l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules ou ne figure pas sur le certificat d'immatriculation, l'euronorme est déterminée sur la base d'éléments probants fournis par la personne au nom de qui le véhicule est immatriculé, ou à défaut, sur base de la date de la première immatriculation du véhicule. Dans ce cas, les dates mentionnées en annexe 1^{re} sont utilisées pour déterminer l'euronorme qui s'applique au véhicule.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, l'autorisation d'accès du véhicule visé est prolongée d'une année pour les véhicules pour lesquels une

attestation de conformité a été délivrée par une installation d'entretien et de réparation agréée visée à l'article 14.

Par dérogation au paragraphe 1^{er}, sauf en cas d'application de l'article 6, les véhicules mis en circulation depuis plus de quarante ans et utilisés à des fins de loisirs touristiques ou autres fins commerciales peuvent accéder à une zone de basses émissions.

Afin de bénéficier des dérogations visées aux alinéas 1^{er} et 2, les véhicules concernés doivent se faire enregistrer dans la base de données visée à l'article 12. Le Gouvernement précise les modalités d'enregistrement.

§ 3. Le Gouvernement peut compléter la liste des véhicules autorisés à accéder aux zones de basses émissions telle que visée au paragraphe 1^{er} sur base de :

- 1° l'impact des véhicules sur la pollution atmosphérique ;
- 2° leur motorisation ;
- 3° leur âge ;
- 4° le cas échéant, leur niveau d'entretien.

Le Gouvernement définit les exceptions à la restriction du droit d'accès en zone de basses émissions visé au paragraphe 1^{er}, en fonction :

- 1° de la nature, du type ou de l'utilisation faite du véhicule concerné ;
- 2° du moment de la journée.

Le Gouvernement fixe les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles, temporaires ou permanentes, sont accordées. Pour ce faire, il peut tenir compte de critères socio-économiques et de la situation particulière des usagers, notamment des personnes résidant à l'intérieur des zones de basses émissions.

§ 4. Pour des motifs environnementaux ou sanitaires, le Gouvernement peut restreindre ou interdire la circulation de véhicules équipés des motorisations qu'il détermine et selon les échéances qu'il fixe.

Art. 4. Le Gouvernement arrête les mesures de publicité concernant la création de la zone de basses émissions.

Section 2. Zones de basses émissions régionales

Art. 5. Le Gouvernement peut créer une ou plusieurs zones de basses émissions, permanente ou temporaire, sur le territoire de la Région wallonne afin d'améliorer la qualité de l'air.

Art. 6. Lorsque le seuil d'alerte est dépassé, l'accès à l'ensemble du territoire de la Région wallonne est autorisé conformément à l'article 3, pour la durée du dépassement.

Dès que le Gouvernement a connaissance, au cours d'un pic de pollution, d'un risque de dépassement du seuil d'alerte, il met en œuvre une information visant l'ensemble des automobilistes indiquant une possible application de l'alinéa 1^{er}. Le Gouvernement arrête les modalités d'information.

Section 3. Zones de basses émissions communales

Art. 7. § 1^{er}. De manière permanente, pour certains moments fixes de la journée ou certaines périodes de l'année, une commune peut proposer au Gouvernement la création, par règlement communal complémentaire de circulation, d'une ou plusieurs zones de basses émissions sur les voiries communales et régionales qui se trouvent sur son territoire, à l'exception des autoroutes.

Le projet de règlement communal est motivé et accompagné d'un plan de mobilité comprenant des solutions alternatives de mobilité, adopté en concertation avec les communes limitrophes et les gestionnaires de voiries concernés.

Le Gouvernement fixe les conditions auxquelles répondent les zones de basses émissions proposées par une commune.

§ 2. Dans les quinze jours de l'adoption de la proposition visée au paragraphe 1^{er}, la commune transmet au Gouvernement pour approbation le projet de règlement communal complémentaire de circulation, ainsi que les documents l'accompagnant.

Lorsque la proposition a des conséquences importantes en termes d'augmentation du trafic sur le territoire d'une autre commune, le Gouvernement soumet pour avis la proposition à ces autres communes concernées et les invite, le cas échéant, à proposer une zone de basses émissions commune.

Le Gouvernement règle la procédure et les modalités d'approbation du règlement visé au paragraphe 1^{er}.

Le Gouvernement règle le délai endéans lequel les zones de basses émissions créées en vertu du présent article sont effectives sur le territoire visé.

§ 3. La restriction au droit d'accès des véhicules aux zones de basses émissions se règle conformément aux dispositions prises par le Gouvernement en vertu de l'article 3.

Art. 8. Lorsqu'une valeur limite de qualité de l'air est dépassée, sur son territoire, la commune concernée soumet au Gouvernement, dans le délai qu'il fixe, un projet de règlement visant à créer une zone de basses émissions permanente conformément à l'article 7.

A défaut de projet soumis dans le délai ou si le projet n'est pas suffisant pour améliorer la qualité de l'air, le Gouvernement impose les mesures nécessaires conformément à l'article 5.

Art. 9. Dans la limite des crédits budgétaires disponibles, le Gouvernement peut octroyer, aux conditions qu'il détermine, un subside ou un soutien matériel aux communes qui mettent en œuvre une ou plusieurs zones de basses émissions.

Section 4. Signalisation et contrôles

Art. 10. Une zone de basses émissions est signalée par les panneaux F117 et F118 visés à l'article 71.2 du Code de la route, auxquels est ajouté, lorsque la zone est fixée de manière temporaire, un panneau avec la période concernée.

Art. 11. § 1^{er}. Le contrôle de l'accès aux zones de basses émissions et la constatation des infractions s'effectuent en recourant à des caméras ANPR, avec ou sans appareils automatiques, fixe ou mobile.

§ 2. Les véhicules pour lesquels la base de données visée à l'article 12 ne contient pas les informations nécessaires au contrôle visé au paragraphe 1^{er} doivent faire l'objet d'un enregistrement préalable afin de circuler sur le territoire de la Région wallonne.

Le Gouvernement détermine les modalités d'enregistrement ainsi que les véhicules qui sont dispensés d'enregistrement. Il met à disposition du public un outil permettant de savoir si un véhicule doit faire l'objet d'un enregistrement.

Art. 12. § 1^{er}. Les données strictement nécessaires et pertinentes à l'application du présent décret sont enregistrées dans une base de données.

Les services désignés par le Gouvernement gèrent cette base de données.

A cette fin, ces services demandent les données nécessaires portant sur les véhicules sous format électronique aux autorités compétentes, telle l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules et les communes créant une zone de basses émissions sur leur territoire.

La demande de ces données, la gestion de la base de données et la mise à disposition à la commune de données de la base de données s'effectuent conformément à la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

§ 2. Lorsque les données visées au paragraphe 1^{er}, à l'exception des données visées au paragraphe 3, ne jouent pas de rôle substantiel pour prouver une infraction, elles sont conservées trois mois, sauf si les données sont nécessaires dans le cadre d'un examen de suivi ou à des fins historiques, statistiques ou scientifiques dans le respect de la législation relative à la vie privée.

Pour ce faire, les données à caractère personnel sont rendues anonymes dès que leur individualisation n'est plus nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles ont été collectées.

Les données peuvent être communiquées aux autorités ou administrations désignées par le Gouvernement en vue de leur traitement ultérieur à des fins historiques, statistiques et scientifiques.

§ 3. Les données liées à l'enregistrement des véhicules sont conservées maximum trois mois après l'expiration de la durée de validité des enregistrements en question.

Les données fournies par la personne au nom de qui le véhicule est immatriculé, pour accéder à une zone de basses émissions peuvent être conservées maximum trois mois après l'expiration de la validité de l'accès obtenu.

§ 3. Le Gouvernement détermine comment les données relatives aux véhicules sont enregistrées dans la base de données, ainsi que la procédure et les modalités. Il précise les conditions relatives au contenu et au fonctionnement de la base de données.

Chapitre 3. Arrêt des moteurs

Art. 13. Lorsqu'un véhicule est à l'arrêt à un endroit où il n'est pas interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement en application de l'article 24 du Code de la route, le conducteur coupe directement le moteur du véhicule.

Le Gouvernement peut prévoir des dérogations à l'alinéa 1^{er} pour certaines catégories de véhicules ou en cas de problème technique.

Chapitre 4. Entretien des véhicules en vue de réduire les émissions

Art. 14. § 1^{er}. Le Gouvernement peut déterminer les modalités de contrôle des émissions des polluants atmosphériques émanant des véhicules au niveau :

- 1° des centres de contrôles techniques lors des contrôles périodiques ou complémentaires ;
- 2° des contrôles aléatoires sur la voie publique.

§ 2. En vue de vérifier, maintenir et encourager la performance environnementale des véhicules, le Gouvernement peut agréer une installation d'entretien et de réparation qui répond aux conditions et modalités qu'il fixe. Les conditions portent sur les exigences relatives au matériel de mesure des émissions, sur l'application de méthodes de contrôle, sur les actes techniques d'entretien et à la délivrance de conseils aux utilisateurs des véhicules.

§ 3. L'installation d'entretien et de réparation agréée délivre une attestation de conformité au propriétaire du véhicule concerné et au service désigné par le Gouvernement. Le Gouvernement fixe le contenu de l'attestation.

Conformément à l'article 3, §2, sur base de l'attestation délivrée, le propriétaire peut demander une dérogation temporaire visant à lui permettre d'accéder aux zones de basses émissions. Le Gouvernement détermine la procédure de demande ainsi que ses modalités.

Chapitre 5. Infractions pénales et administratives

Art. 15. § 1^{er}. Commet une infraction de deuxième catégorie au sens de l'article D.151 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement, celui qui :

- 1° contrevient à l'article 2 ;

2° en connaissance de cause, ne s'est pas enregistré conformément à l'article 11, paragraphe 2 ou a fourni de fausses données pour l'enregistrement ;

3° contrevient à l'article 13 ;

4° délivre une attestation visée à l'article 14 sans disposer de l'agrément nécessaire.

Chapitre 6. Dispositions modificatives et finales

Art. 16. L'article D.138, alinéa 1^{er}, du Livre I^{er} du Code de l'Environnement, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié en dernier lieu par le décret du 12 décembre 2014, est complété par un 20° rédigé comme suit :

« 20° le décret du ... relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules. ».

Art. 17. Dans l'article D.141 du même Livre, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié par le décret du 19 mars 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 4 est remplacé par ce qui suit :

« En cas d'infraction flagrante commise à partir ou au moyen d'un véhicule à moteur, lorsque l'agent constatateur n'a pu identifier l'auteur des faits mais bien le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule, le procès-verbal constatant l'infraction et comportant l'identification du numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule fait foi que l'infraction a été commise par la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, auprès de l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules ou de son équivalent étranger. Cette présomption peut être renversée par tout moyen de droit, à l'exception du serment. » ;

2° l'article est complété d'un alinéa rédigé comme suit :

« En cas de contestation de la présomption par une personne morale, celle-ci communique l'identité du conducteur au moment des faits ou, si elle ne la connaît pas, l'identité de la personne responsable du véhicule. ».

Art. 18. L'article D.146 du même Livre, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié par les décrets des 22 juillet 2010 et 27 mars 2014, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° donner l'ordre d'arrêter un véhicule, en ce compris ceux utilisés pour le transport, et contrôler leur chargement ; ».

2° l'article est complété par un 11° rédigé comme suit :

« 11° consulter et prendre une copie des données administratives nécessaires, telles les documents légalement prescrits qui doivent être en possession du conducteur d'un véhicule et plus largement tous les documents utiles à

l'identification du véhicule, du conducteur ou de la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé. ».

Art. 19. L'article D.159, § 2, du même Livre, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié en dernier lieu par le décret du 12 décembre 2014, est complété par un 9° rédigé comme suit :

« 9° les infractions au décret du ... relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules. ».

Art. 20. L'article D.167, § 1^{er}, du même Livre, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié par le décret du 22 juillet 2010, est complété par le 4° rédigé comme suit :

« 4° les infractions au décret du ... relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules. ».

Art. 21. A l'article 29, § 2, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, modifiée par les lois du 1^{er} avril 2006 et du 20 mars 2007, il est inséré un alinéa 4, rédigé comme suit :

« L'infraction aux règlements visés à l'alinéa 1^{er} afférente à une zone de basses émissions, telle que visée à l'article 2.63 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, ne fait pas l'objet de poursuites pénales. ».

Art. 22. Dans la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique, l'article 2, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit :

« § 2. On entend par pics de pollution atmosphérique, le niveau de pollution atmosphérique justifiant la mise en œuvre de mesures d'urgence.
Le Gouvernement est habilité à déterminer les mesures d'urgence. ».

Art. 23. Le Gouvernement présente, au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, un rapport annuel circonstancié au Parlement concernant l'exécution du présent décret.

Le premier rapport sera présenté pour le 1^{er} juin 2022.

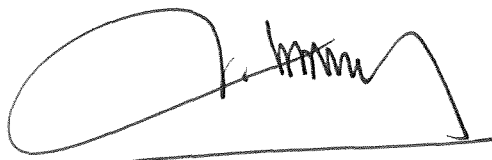
Art. 24. Le présent décret entre en vigueur à la date déterminée par le Gouvernement.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'article 2 entre en vigueur le premier jour du mois qui suit la publication du présent décret au Moniteur belge.

Namur, le

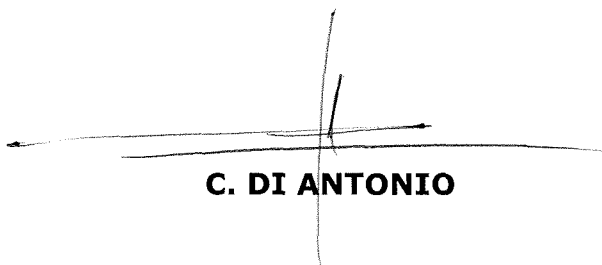
Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'W' followed by a series of loops and a final upward stroke.

W. BORSUS

Le Ministre de l'Environnement,

A handwritten signature in black ink, featuring a horizontal line with a vertical stroke intersecting it, and a small loop on the right side.

C. DI ANTONIO

Le Ministre du Climat,

J-L. CRUCKE

Annexe. 1^{re} – Tableau de correspondance des véhicules ne disposant pas d'Euronorme

Norme d'émissions	Voitures (catégories M1)	Camionnettes (N1 - Poids I)	Mini-bus/camionnettes transport personnes (catégories M2) ou camionnettes (N1), de poids II ou III.	Bus/autocars/camions
Euro 1/I	01/07/1992 - 31/12/1996	01/10/1994-31/12/1997	01/10/1994-31/12/1997	01/10/1993-30/09/1996
Euro 2/II	01/01/1997-31/12/2000	01/01/1998-31/12/2000	01/01/1998-31/12/2001	01/10/1996-30/09/2001
Euro 3/III	01/01/2001-31/12/2005	01/01/2001-31/12/2005	01/01/2002-31/12/2006	01/10/2001-30/09/2006
Euro 4/IV	01/01/2006-31/12/2010	01/01/2006-31/12/2010	01/01/2007-31/12/2011	01/10/2006-30/09/2009
Euro 5/V	01/01/2011-31/08/2015	01/01/2011-31/08/2015	01/01/2012-31/08/2016	01/10/2009-31/12/2013
Euro 6/VI	01/09/2015-31/08/2019	01/09/2015-31/08/2019	01/09/2016-31/08/2020	01/01/2014-...
Euro 6d-TEMP	01/09/2019-31/12/2020	01/09/2019-31/12/2020	01/09/2020-31/12/2021	
Euro 6d	01/01/2021-...	01/01/2021-....	01/01/2021-...	

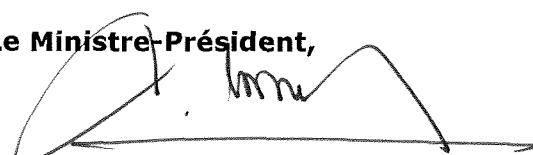
Vu pour être annexé au décret
atmosphérique liée à la circulation de véhicules

relatif à la lutte contre la pollution

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,



W. BORSUS

Le Ministre de l'Environnement,



C. DI ANTONIO

Le Ministre du Climat,

J-L. CRUCKE

Avant-projet de décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules

Exposé des motifs

Les enjeux

Le programme européen « Air pur pour l'Europe » (2013) et le rapport de l'Agence européenne de l'Environnement (2014) indiquent qu'en termes de statistiques, la qualité de l'air s'est nettement améliorée en Europe ces dernières années.

Ils font également le constat indéniable que la pollution atmosphérique demeure le principal facteur environnemental lié aux maladies et décès prématurés évitables. Le nombre de décès qui lui sont imputables seraient dix fois supérieur à celui des décès par accident sur la route. La pollution de l'air cause plus de 400.000 décès prématurés en Europe dont 9.300 pour la Belgique ainsi que bon nombre de maladies et affections respiratoires et problèmes cardiovasculaires.

La pollution atmosphérique a également un impact sur les écosystèmes. Les dommages économiques directs sont évalués à près de 23 milliards d'Euro par an.

L'Europe et ses Etats membres se sont fixés comme objectifs de réduire d'ici 2030 de 52% les incidences des polluants sur la santé et en termes d'eutrophisation de réduire de 35% la superficie des écosystèmes excédent les limites en termes d'eutrophisation, tout en prenant en compte un ensemble de données économiques, techniques et scientifiques sans oublier l'impact social. L'objectif de la stratégie européenne est de se rapprocher à termes, progressivement, des lignes directrices de l'OMS ce qui aurait pour effet que plus d'1.600.000 d'années de vie seraient gagnées dans l'Union européenne.

Pour atteindre ses objectifs, l'Europe s'est dotée d'une panoplie d'instruments dont notamment :

- la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur définit des objectifs en matière de qualité de l'air mais également les façons d'évaluer ces mesures et de prendre des actions correctrices si les objectifs ne sont pas atteints. Ainsi, dans les zones ou agglomérations où les valeurs limites sont dépassées au risque de l'être, les Etats membres sont tenus de mettre en place un plan intégré d'actions portant sur les polluants en cause. La directive préconise également des actions pour protéger les catégories ou populations sensibles : les enfants, les personnes âgées, etc. ;
- la directive 2016/2284 adoptée en décembre dernier et concernant la réduction des émissions nationales des polluants NOx, PM, SO2, COV et NH3. Celle-ci impose d'ici 2030 par rapport à 2005 des taux de réduction contraignant et d'envergure de limitation de ces polluants. Indubitablement, la mise en œuvre de cette directive et autres instruments pour limiter les émissions placeront les concentrations de fond de l'air ambiant sur une trajectoire résolument descendante ;

- les normes Euro d'émissions de véhicules dans l'Union et les normes de qualité de carburant ont été successivement adoptées aux fins de limiter les émissions. Le scandale du dieseldgate et les tests d'émissions réalisés par les organisations gouvernementales dont la Région wallonne ont clairement mis en évidence que les normes d'émissions de NOx des véhicules légers diesel en particulier étaient largement dépassées en situation réelle. Ce constat a accéléré l'imposition, à partir du 1^{er} septembre 2017, de nouveaux tests d'homologation en laboratoire et sur circuit approchant les conditions réelles de conduite. La Commission d'enquête parlementaire européenne sur les émissions automobiles (EMIS) suite aux tricheries des constructeurs a mis en lumière les manquements de la Commission et des Etats membres notamment en termes de surveillance.

La situation en Wallonie

La directive 2008/50/CE a été transposée par l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant ainsi que par des plans de réduction des particules fines et d'actions en cas de pics de pollution. Les 23 points de relevés continus des concentrations couvrent largement les exigences de l'Europe. A cela s'ajoute les nombreuses campagnes de mesures ponctuelles.

L'ensemble a permis d'identifier rapidement des hotspots de pollution et d'agir. Des actions spécifiques de réduction des pollutions ont été implémentées dans les zones de Charleroi et d'Engis. Depuis 2014, aucune zone en Wallonie n'a été impactée par des dépassements des valeurs seuils européennes de polluants atmosphériques et de particules fines dans l'air ambiant. Aussi, les mises en demeure faites à la Belgique en 2014 et 2016 pour non-respect des concentrations limites de particules PM10 et d'oxydes d'azote ne concernent nullement la Wallonie. Les émissions de PM10 et NOx y ont diminués de près de 50% au cours de ces vingt dernières années.

Au fil du temps, le transport est devenu la source émettrice principale. 48% lui sont imputables dont plus de 60% aux véhicules diesel.

La dernière directive 2284/2016/CE sur les plafonds d'émission nationaux impose des taux important de réduction des polluants atmosphériques notamment d'ici 2030 par rapport à 2005. Transposé à la Région wallonne, il s'agit de réduire les taux d'émissions de NOx de 59%.

Atteindre de tels taux exige une politique forte. A cet effet, le plan Air, Climat, Energie 2016-2022 est en cours de révision. La réussite de ce plan Air 2030 implique la mobilisation de toutes les politiques et compétences non seulement environnementales mais également de mobilité, transport, fiscalité et économique.

Les compétences

La pollution atmosphérique est en grande partie due au gaz d'échappement, qui causent des dommages environnementaux dont l'eutrophisation, les maladies respiratoires et cardiovasculaires et contribuent au réchauffement de la planète.

C'est dans ce contexte et dans le cadre des compétences environnementales, en vertu de l'article 39 de la Constitution, que le présent projet de décret est élaboré.

La réglementation de la Région wallonne est édictée en partie sur base de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique. Cette base légale est incomplète pour mener à bien une politique de restriction de la circulation des véhicules les plus polluants. Par ailleurs, le Conseil d'Etat a estimé cette loi insuffisamment précise.

En ce qui concerne la politique en matière de sécurité routière, les régions sont compétentes depuis la sixième réforme de l'Etat pour le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière. Ainsi, les Régions ont un pouvoir de contrôle du respect des normes fédérales. Le règlement européen 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules doit être considéré comme ayant trait aux normes de produit (normes Euro) et non à la sécurité routière. L'autorité fédérale reste compétente pour sanctionner le non-respect de ce règlement via la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules.

La Cour constitutionnelle a précisé que les Régions ont la possibilité d'édicter des règlements complémentaires visant à adopter la réglementation sur la circulation routière aux circonstances locales et particulières.

Quant au contrôle technique pour les véhicules en circulation, il a été régionalisé. « Le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu pour les personnes physiques et morales établis dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région ».

L'objectif et les mesures

Limitier fortement les effets sanitaires et environnementaux des polluants exige en toute logique de s'attaquer à leurs principales sources. C'est ce qu'est devenu aujourd'hui le transport non seulement en Wallonie mais partout sur la planète. Le présent décret offre un cadre pour lutter contre les polluants atmosphériques et les particules fines liées à la circulation des véhicules et pour s'aligner et atteindre au minimum les prescrits européens.

Le premier moyen retenu est d'interdire progressivement la circulation des véhicules les plus polluants sur tout le territoire wallon comme notamment annoncé par la Déclaration de politique régionale du Gouvernement. Les véhicules particuliers les plus polluants seront ainsi interdits progressivement à partir de 2023, et ce, quels que soient leurs types de motorisation (jusqu'à la norme EURO IV ou 4). Au-delà de 2028, la disposition concerne exclusivement les véhicules équipés d'un moteur diesel dans leur conception technologique actuelle afin que ceux-ci soient interdits progressivement. L'objectif est que, pour 2030, l'ensemble de ces véhicules ne puissent plus circuler en Wallonie.

Concrètement, l'interdiction de circulation des véhicules ne vise que les véhicules particuliers (soit la catégorie M1 : Véhicules conçus et construits pour le

transport de passagers, ayant au moins quatre routes, et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum).

Le deuxième moyen est de mettre en place, de manière effective, une ou plusieurs zones de basses émissions (ZBE) sur le territoire wallon. De telles zones permettent de réduire les émissions de polluants pour améliorer la qualité de l'air et protéger aussi la santé publique et l'environnement dans les zones plus sensibles à la pollution. Le décret en attribue la prérogative aux communes via leur règlement communal. Ce faisant, les communes peuvent proposer l'instauration d'une ou plusieurs zones de basses émissions. Il reviendra néanmoins au Gouvernement, pour assurer la cohérence sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne, d'approuver ladite instauration.

Quant au Gouvernement, il est habilité à activer à l'échelle de la Wallonie une zone de basses émissions notamment en cas de pics de pollution. Il peut imposer également, tout en s'appuyant sur les autorités communales, la mise en place d'une zone de basses émissions dans les zones ou agglomérations dont les valeurs seuils de polluants atmosphériques sont atteintes. Dans ces zones ne seraient tolérés que les véhicules les moins polluants d'une manière permanente ou temporaire. De nombreuses villes européennes ont adopté ce concept qui a fait ses preuves. 53 zones de basses émissions ont été créées en Allemagne, la zone à faibles émissions du Grand Londres couvre la totalité de la métropole britannique sur plus de 1.500km². En Belgique, Bruxelles et Anvers ont emboîtés le pas. Les effets bénéfiques au niveau des évolutions de concentration de particules fines et de dioxyde d'azote ont pu être mesurés.

Le concept de « zone de basses émissions (ZBE) » s'inscrit dans la lignée des recommandations européennes de lutte contre la pollution des véhicules. Toutefois, il n'existe pas de règle uniforme au niveau européen de mise en œuvre. Afin de préserver la cohérence avec les modalités retenues par ailleurs et notamment dans les deux autres Régions, l'autorisation de circuler dans les zones de basses émissions wallonnes se baseront sur les normes environnementales Euro.

Les véhicules immatriculés en Belgique ou à l'étranger sont visés par le programme d'interdiction d'accès. Des exceptions sont prévues pour des véhicules prioritaires, les véhicules adaptés au transport de personnes handicapées, etc.

Le contrôle sera réalisé via les caméras ANPR (automatic number plate recognition) répartie sur le territoire wallon. Ce moyen de contrôle implique un suivi par un système informatique qui fait le lien entre la plaque d'immatriculation et les données DIV (Direction Immatriculation des véhicules) et répond aux conditions de respect de la vie privée.

Pour les véhicules dont la Région wallonne ne dispose pas des données, un enregistrement préalable dans la base de données gérée par l'administration est obligatoire. En outre, la Région pourra conclure des accords avec d'autres régions ou pays afin d'étoffer la base de données et dispenser de l'enregistrement préalable les véhicules dont les données sont reprises dans ces autres bases de données.

Un contrôle de la zone, notamment en cas de pics de pollution, pourra également s'effectuer par une reconnaissance électronique des véhicules circulant dans la zone via ces mêmes caméras ANPR.

Le troisième moyen vise à vérifier, maintenir voire optimiser les performances environnementales des véhicules. Il importe que les véhicules autorisés à circuler à l'intérieur d'une zone de basses émissions soient conformes au certificat de conformité octroyé lors de l'immatriculation. A cet effet, les contrôles au niveau des Centres techniques seront renforcés. Ils porteront sur une vérification des accessoires techniques et des parties de moteur susceptibles en cas de dysfonctionnement d'un accroissement sensible des rejets. Les filtres à particules imposés sur les véhicules diesel Euro 5 et 6 ont pour bénéfice environnemental de réduire de 95% les émissions de particules. Le mauvais fonctionnement du filtre ou la suppression fera l'objet d'une attention toute particulière.

Actuellement, la mesure d'opacité des fumées d'échappement telle que pratiquée au niveau des centres techniques de contrôles n'est pas représentative de la concentration en particules fines et du fonctionnement du filtre à particules. Dès que les moyens techniques et les capacités analytiques le permettront d'une manière fiable, rapide et n'exigeant aucun démontage, la mesure des rejets de NOx et des particules fines sera effective lors des contrôles périodiques et/ou d'un contrôle complémentaire.

L'entretien d'un véhicule répond à un cahier de charge qui est propre à chaque catégorie de véhicules. Un bon diagnostic et un entretien optimal exigent de disposer des compétences et des moyens techniques adéquats dont le logiciel qui détectent les anomalies de fonctionnement du moteur et précise les éléments à nettoyer ou à remplacer. L'analyseur dit « 5 gaz » disponible sur le marché permet de mesurer les gaz émis en concentration et non en poids par kilomètre repris sur le certificat de conformité. Cette mesure contribue néanmoins à ajuster l'entretien.

Dans cette optique, de maintien de la performance des moteurs, un réseau d'installation d'entretien et de réparations agréées sera développé. L'attestation de conformité délivrée par l'installation agréée permettra au titulaire de la plaque d'immatriculation de solliciter le report de l'interdiction d'accès à une zone de basses émissions, dans les limites de l'interdiction visant spécifiquement les véhicules diesel.

Le quatrième moyen vise à réduire les pollutions inutiles causées par les véhicules en stationnement dont le moteur n'est pas arrêté.

Outre les nuisances sanitaires, olfactives et sonores, un moteur thermique qui tourne consomme du carburant, émet du CO₂, contribuant notamment à la pollution atmosphérique.

Le Code de la route stipule déjà en son article 8.6 que : « *Il est interdit à tout conducteur de procéder, au point mort, à des accélérations répétées du moteur. Les conducteurs doivent en outre veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort sauf en cas de nécessité* ».

Cette disposition bien que dictée par le Code de la route est sans impact sur la sécurité routière. Ceci explique qu'elle est rarement sanctionnée. Toutefois, l'impact sur l'environnement est démontré. L'avant-projet vise ainsi à constituer ce comportement en infraction environnementale en renforçant la règle d'extinction des moteurs pour les véhicules en stationnement par l'adoption d'une disposition régionale liée à l'objectif environnemental.

Constituée en infractions environnementales, les comportements incriminants visés par l'avant-projet de décret seront recherchés, contrôlés, constatés et réprimés en vertu de la Partie VIII du Livre I^{er} du Code de l'Environnement.

Avant-projet de décret relatif à la lutte de la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules

Commentaire des articles

Article 1^{er}.

Cette disposition prévoit certaines définitions applicables à ce décret. Dans le cadre de la zone basses émissions, il y a lieu de préciser qu'elle s'applique à tous les véhicules, qu'ils soient immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Art. 2.

L'article vise à mettre en œuvre l'interdiction de circulation des véhicules particuliers (c'est-à-dire de la catégorie M1) les plus polluants, et ce, quel que soit le type de motorisation pour l'échéance de 2030. Ainsi, cette interdiction porte sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne, et est progressive pour que dès 2030 plus aucun des véhicules considérés comme étant les plus polluants ne puisse circuler (à l'exception de certains véhicules exemptés sur habilitation du Gouvernement).

Pour les premières années, la progressivité est la suivante :

- dès 2023, les véhicules sans Euro et Euro 1 seront interdits de circulation ;
- dès 2024, les véhicules Euro 2 seront interdits de circulation ;
- dès 2025, les véhicules Euro 3 seront interdits de circulation ;
- dès 2026, les véhicules diesel Euro 4 seront interdits de circulation.

A compter de 2028, la disposition tend à mettre en œuvre la Déclaration de politique régional qui vise à interdire, à l'horizon 2030, les véhicules particuliers équipés d'un moteur diesel uniquement. Ainsi la progressivité sera alors la suivante :

- dès 2028, les véhicules diesel Euro 5 seront interdits de circulation ;
- dès 2030, les véhicules diesel Euro 6 seront interdits de circulation, à l'exception des véhicules ayant suivi le nouveau processus d'homologation (Euro VId-TEMP ou 6d-TEMP et Euro VId ou 6d et supérieur).

L'exception prévue pour certains véhicules diesel au-delà de l'horizon 2030 s'explique compte tenu du développement des technologies et de la mise en œuvre d'un nouveau processus d'homologation des véhicules plus conformes aux conditions réelles de circulation. Les véhicules diesel équipés d'un moteur répondant à la norme Euro VId-TEMP ou 6d-TEMP, ou à la norme Euro VId ou 6d ou à une norme Euro supérieure pourront de ce fait continuer à circuler.

La disposition prévoit une habilitation au Gouvernement pour exempter certains véhicules. L'objectif est notamment de viser les véhicules prioritaires (polices, pompiers, ambulances, sécurité civile, forces armées, etc.) et, de manière générale, certains types de véhicules en fonction de la nature, du type ou de l'utilisation faite du véhicule concerné.

En outre, une exemption est également insérée pour permettre l'instauration d'une disposition transitoire afin de tenir compte de la date d'acquisition du véhicule visé par l'interdiction dans le chef de son propriétaire actuel. Cette

disposition visera exclusivement les véhicules acquis avant l'entrée en vigueur du présent décret.

De plus, il est laissé la possibilité de prévoir des dérogations selon des profils socio-économiques ciblés pour lesquels la charge de remplacement du véhicule serait disproportionnée. Ces dérogations peuvent être temporaires ou permanentes. Un exemple de dérogation temporaire pourrait être une personne qui doit accéder temporairement à une zone avec un véhicule non autorisé pour par exemple un déménagement. Une possibilité de dérogation pourrait également être accordée pour des véhicules effectuant un faible kilométrage annuel.

En outre, cette disposition habilite le Gouvernement wallon à restreindre ou interdire la circulation d'autres véhicules non visés, sur l'ensemble ou sur une partie du territoire de la Région wallonne, pour des motifs environnementaux ou sanitaires. Ainsi, en cas de consensus politique et scientifique, l'interdiction pourrait s'étendre.

Art. 3.

La disposition règle les véhicules autorisés à accéder aux zones de basses émissions. Pour les zones de basses émissions qui seront définies par le Gouvernement, par les communes ou sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne de manière automatique lorsque le seuil d'alerte risque d'être atteint, la liste des véhicules autorisés sera ainsi identique afin d'assurer une cohérence nécessaire.

Le Gouvernement dispose d'une habilitation pour compléter la liste des véhicules visés. Cette modification devra être réalisée, comme l'est actuellement la liste proposée au sein de la disposition, sur base de l'impact de ces catégories de véhicules sur la pollution atmosphérique en fonction de plusieurs critères dont leur motorisation, leur âge, et le cas échéant de leur niveau d'entretien. En ce qui concerne ce dernier critère, des « eco-entretien » se développent et permettent ainsi au véhicule visé d'émettre moins de polluants qu'un véhicule issu de la même catégorie qui n'aurait pas bénéficié d'un tel entretien. De manière à pouvoir inciter la généralisation de ces entretiens, le Gouvernement pourrait faire le choix de classer les véhicules qui ont bénéficié d'un « eco-entretien » au sein d'une autre catégorie que les autres véhicules similaires ou de leur accorder une dérogation temporaire leur permettant de circuler plus longtemps dans les zones de basses émissions.

Au sein de ce classement, le Gouvernement peut également octroyer des dérogations pour certaines catégories de véhicules, qui seront néanmoins autorisées à circuler dans la zone. L'article énonce par ailleurs les critères à prendre en considération par le Gouvernement pour déterminer les dérogations à la restriction au droit d'accès. Il s'agit notamment des catégories de véhicules ou de leur fonction d'utilité publique.

Dans le cas où l'euronorme ne pourrait pas être identifiée via la DIV ou ne figure pas sur le certificat d'immatriculation, il est possible pour le titulaire de l'immatriculation de fournir des éléments probants tels que le certificat de conformité ou un autre document accepté par une instance publique.

De plus, il est laissé la possibilité de prévoir des dérogations selon des profils socio-économiques ciblés pour lesquels la charge de remplacement du véhicule serait disproportionnée. Ce type de critère d'octroi de dérogation existe également dans la plupart des autres ZEB européennes (en Allemagne et aux Pays-Bas par exemple). Ces dérogations peuvent être temporaires ou permanentes. Un exemple de dérogation temporaire pourrait être une personne qui doit accéder temporairement à une zone avec un véhicule non autorisé pour un déménagement.

En outre, le paragraphe 4 habilite le Gouvernement wallon à restreindre ou interdire la circulation d'autres motorisations sur l'ensemble ou sur une partie du territoire de la Région wallonne, pour des motifs environnementaux ou sanitaires. Ainsi, en cas de consensus politique et scientifique, l'interdiction pourrait s'étendre à d'autres motorisations, en ce compris alimentées à partir d'autres carburants.

Art. 4.

Pour renforcer l'information des citoyens et la publicité de la mesure, le Gouvernement peut prévoir les mesures de publicité concernant la zone de basses émissions instaurées sur base de la proposition formulée par la Commune telles que la publication au sein de journaux régionaux, la publication au sein d'une revue communale, ou l'envoi d'un toute-boite.

Art. 5.

Cet article prévoit de manière générale l'habilitation au Gouvernement de définir la création d'une ou de plusieurs zones de basses émissions (ou « ZEB ») sur le territoire de la Région wallonne.

Le concept de « zone de basses émissions » n'est pas neuf et a déjà fait l'objet d'une mise en œuvre dans de nombreuses villes européennes, avec des résultats encourageants. Un consensus s'est à présent dégagé pour instaurer une ou plusieurs zones de basses émissions comme l'une des mesures les plus effectives dans la lutte contre la pollution atmosphérique urbaine, en particulier dans le cas de la pollution liée aux particules fines et au dioxyde d'azote.

Cet article trace le cadre de l'intervention du Gouvernement, auquel il revient de fixer les mesures spécifiques applicables aux véhicules circulant dans la ou les zones de basses émissions ainsi que les restrictions attachées à cette ou ces zones.

La restriction du droit d'accès aux véhicules est fondée sur la liste des catégories de véhicule autorisé tel que fixée à l'article 3 ou en vertu de celui-ci.

Art. 6.

L'article vise la situation des pics de pollution au travers du risque de dépassement du seuil d'alerte au sens de de l'arrêté du 15 juillet 2010 du Gouvernement wallon relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. La référence à l'article 24, § 5, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 précité vise à ce que cette procédure ne soit déclenchée que dans le cas d'un pic de pollution. Ainsi, certaines conditions météorologiques particulières, caractérisées par la présence d'une inversion thermique et de faibles vitesses de vent limitent la dispersion des polluants émis près de la surface du sol. Cette situation défavorable est à l'origine d'une dégradation

importante de la qualité de l'air. Les concentrations en oxydes d'azote, monoxyde de carbone, benzène et particules augmentent ponctuellement pour la durée déterminée des conditions météorologiques.

Tout comme les pics d'ozone, les pics de pollution peuvent occasionner des problèmes de santé. Selon le taux de concentration des polluants dans l'air ambiant, la durée de l'exposition, la sensibilité des personnes exposées et la nature de leurs activités, des difficultés respiratoires peuvent apparaître.

Dans ce cas précis, la disposition prévoit que l'ensemble du territoire de la Région wallonne devient, pour la durée du dépassement du seuil d'alerte, une seule et unique zone de basses émissions régionale. Dans ce cas, seuls les véhicules autorisés à circuler en vertu des catégories de véhicules fixés à l'article 3 ou en vertu de celui-ci peuvent circuler.

Le plan pic de pollution est enclenché lorsque les concentrations en particules fines sont susceptibles d'atteindre les $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ endéans les 72 heures. La zone de basses émissions régionale constituera l'une des mesures en cas d'alerte.

En outre, la disposition impose au Gouvernement d'assurer une information quant à un risque d'atteindre le seuil d'alerte, et ce afin que tous les automobilistes puissent prendre leurs dispositions le cas échéant, mais également et surtout afin que l'on puisse éviter d'atteindre le seuil d'alerte.

Art. 7.

Outre les zones de basses émissions établies par le Gouvernement, le décret prévoit la possibilité pour les Communes de pouvoir proposer une ou plusieurs zones de basses émissions. Ces dernières peuvent être permanentes ou temporaires à savoir soit pour certains moments fixes de la journée (par exemple, pendant les heures de pointes ou au moment des flux aux abords d'une école, etc.) ou soit pour certaines périodes de l'année. Les zones de basses émissions peuvent viser les voiries communales et régionales qui se trouvent sur le territoire communal, à l'exception des autoroutes. Pour ces dernières, seul le Gouvernement peut fixer une éventuelle zone de basses émissions sur le tracé de celles-ci.

Afin d'assurer la cohérence et l'uniformité de l'exécution de cette disposition, le décret habilite le Gouvernement à fixer les conditions qui permettent d'encadrer l'établissement d'une ou de plusieurs zones de basses émissions par les communes en vertu de cet article. Ce faisant, les propositions seront encadrées de manière à ce que les communes visées respectent certaines balises préétablies.

La proposition de décision doit être prise par le biais d'un règlement communal complémentaire de circulation. Comme toute décision réglementaire, la décision doit être motivée. Elle est en outre accompagnée d'un plan de mobilité comprenant des solutions alternatives de mobilité (telles que des zones de délestages et des navettes pour rejoindre les ZBE). Lorsque la décision va concerner d'autres communes limitrophes ou d'autres gestionnaires de voiries, la décision doit être adoptée en concertation avec ces acteurs.

Lorsque la Commune envisage la proposition d'une zone de basses émissions, la disposition prévoit qu'elle a ainsi quinze jours pour transmettre le dossier complet au Gouvernement afin que celui-ci puisse approuver ladite création. Ce faisant, le choix définitif d'instaurer la zone de basses émissions telle que proposée revient in fine au Gouvernement. Lorsque la proposition génère des conséquences sur le territoire d'une autre commune, le Gouvernement soumet pour avis la proposition à ces autres communes concernées et les invite, le cas échéant, à proposer une zone de basses émissions communes. En effet, dans ce genre de circonstance, il pourrait s'avérer plus opèrent de réaliser une seule et même zone de basses émissions sur le territoire de plusieurs communes voisines.

Le Gouvernement est en outre habilité à régler la procédure d'approbation, ainsi que les différentes modalités y afférentes. Outre cette habilitation, il est nécessaire que le Gouvernement fixe un délai pour la mise en œuvre effective des zones de basses émissions approuvées. En effet, il paraît impossible qu'une zone de basses émissions puisse être rendue effective du jour au lendemain dès lors qu'elle va nécessiter un délai d'adaptation des différents usagers concernés. Ainsi, conformément au délai qui sera fixé, la Commune devra nécessairement attendre une certaine phase transitoire avant de pouvoir mettre en œuvre ladite zone. Pendant l'écoulement de ce délai, la Commune sera ainsi amenée à informer les usagers de la mise en œuvre prochaine de la zone de basses émissions, et ce, conformément à l'article 7.

Pour conserver une uniformité et une cohérence, la restriction du droit d'accès aux véhicules est fondée sur la liste des catégories de véhicule autorisé tel que fixée à l'article 3 ou en vertu de celui-ci.

Art. 8.

Cette disposition concerne la situation d'un dépassement de valeur limite de qualité de l'air tel que fixée par l'Union européenne sur le territoire d'une Commune. Dans ce cas, la disposition prévoit que la Commune a l'obligation de soumettre au Gouvernement un projet de règlement visant à définir une zone de basses émissions permanentes. Dans ce cas bien précis, contrairement à l'article 7 qui laisse l'opportunité de la décision à la Commune, il est nécessaire d'intervenir. A cette fin, il est également prévu que, à défaut de proposition émise par la Commune ou si le projet n'est pas considéré comme suffisant pour remédier au dépassement constaté, le Gouvernement doit alors imposer des mesures nécessaires en matière de zone de basses émissions (via l'article 5).

Art. 9.

La disposition habilite le Gouvernement à octroyer un subside ou un soutien matériel aux Communes qui mettent en œuvre une ou plusieurs zones de basses émissions. Le Gouvernement détermine les conditions et modalités d'octroi.

A titre d'exemple, il est entendu par « soutien matériel » la mise à disposition de panneaux de signalisation tel que prévu à l'article 9 ou l'organisation de marché public sous la forme d'une centrale d'achats ou de marché pour l'acquisition de ceux-ci.

Art. 10.

Depuis l'arrêté royal du 21 juillet 2014, le Code de la route permet la signalisation des zones de basses émissions, offrant ainsi aux gestionnaires de voiries la possibilité d'organiser la délimitation spatiale et réglementaire indispensable à la mise en place de ces zones. La signalisation de la zone s'effectuera à l'aide des panneaux F117 et F118, visés à l'article 71.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voirie publique. Le placement de ces panneaux doit s'effectuer en outre conformément aux dispositions applicables en cette matière.

Art. 11.

La disposition traite du contrôle de l'accès à la zone de basses émissions et du constat des éventuelles infractions. Ainsi, ces contrôles et constats sont opérés via le système de caméras ANPR qui se développe actuellement sur l'ensemble du territoire wallon. Ces caméras peuvent être fixe ou mobile, et peuvent être automatisée ou non.

Pour les zones de basses émissions qu'elle fixe, la commune peut, conformément au Livre I^{er} du Code de l'Environnement, habiliter les membres de son personnel à contrôler l'application du présent décret et à constater des infractions dans un rapport de constats.

Art. 12.

Cette disposition instaure une base de données relative à la mise en œuvre des zones de basses émissions. Celle-ci est instaurée et mise en œuvre sur le modèle de ce qui existe en Région flamande et en Région de Bruxelles-capitale. Ainsi, la mise en œuvre du projet de zones de basses émissions et en particulier le contrôle du respect des zones de basses émissions, nécessitera que les données pertinentes permettant ce contrôle soient recueillies dans une base de données. Le présent projet prévoit donc explicitement que les données nécessaires à ce contrôle sont recueillies dans une base de données. Ces données incluront des données à caractère personnel, c'est-à-dire des informations concernant des personnes physiques identifiées ou identifiables (qui peuvent être identifiées par référence à un numéro ou d'autres éléments spécifiques).

La mise en œuvre du projet doit donc tenir compte des obligations et restrictions imposées par la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel (ci-après « Loi Vie privée ») et l'arrêté royal du 13 février 2001 portant exécution de cette loi.

Cette loi n'autorise le traitement de données à caractère personnel que dans des cas précis (article 5 de la Loi) et définit notamment les conditions à respecter (not. art. 4, 16 et 17), les droits des personnes dont les données sont traitées (art. 9 à 15bis) ainsi que les données qu'il est en principe interdit de traiter (vie sexuelle, santé, litiges soumis aux cours et tribunaux- art. 6, 7 et 8).

En vertu de l'article 5 de la Loi Vie privée le traitement de données à caractère personnel ne peut être effectué que dans l'un des cas suivants :

- « a) lorsque la personne concernée a indubitablement donné son consentement;
- b) lorsqu'il est nécessaire à l'exécution d'un contrat auquel la personne concernée est partie ou à l'exécution de mesures précontractuelles prises à la demande de celle-ci;

- c) lorsqu'il est nécessaire au respect d'une obligation à laquelle le responsable du traitement est soumis par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance;
- d) lorsqu'il est nécessaire à la sauvegarde de l'intérêt vital de la personne concernée;
- e) lorsqu'il est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique, dont est investi le responsable du traitement ou le tiers auquel les données sont communiquées;
- f) lorsqu'il est nécessaire à la réalisation de l'intérêt légitime poursuivi par le responsable du traitement ou par le tiers auquel les données sont communiquées, à condition que ne prévalent pas l'intérêt ou les droits et libertés fondamentaux de la personne concernée qui peut prétendre à une protection au titre de la présente loi ».

Le présent article, qui prévoit que les données nécessaires pour le contrôle du respect du décret sont recueillies dans une base de données, autorise le traitement des données au regard de l'article 5 c) de la Loi Vie privée, ce traitement étant nécessaire au respect d'une obligation à laquelle le responsable du traitement est soumis par le présent décret. Afin de se conformer aux prescrits de la Loi Vie privée, le présent article précise en outre que ce sont « les données strictement nécessaires et pertinentes » pour le contrôle du respect du décret qui sont collectées.

Les services mandatés par le Gouvernement gèrent cette base de données. A cet effet, ils demandent la communication des données nécessaires relatives aux véhicules et à leurs propriétaires sous forme numérique. La mention selon laquelle ce sont « les données strictement nécessaires et pertinentes » pour le contrôle du respect du décret qui sont collectées a également pour but d'éviter l'intégration massive de données provenant de source de données authentiques.

Le paragraphe 2 de cette disposition prévoit, conformément à la Loi Vie privée, les durées durant lesquelles les données peuvent être conservées, et les conditions suivant lesquelles des données peuvent être conservées plus longtemps à des fins historiques, scientifiques ou statistiques.

Art. 13.

Cette disposition prévoit une autre mesure pour améliorer la qualité de l'air. Ainsi, elle vise à interdire le maintien en fonctionnement du moteur d'un véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt à un endroit où il n'est pas interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement. Dans ces cas, le conducteur du véhicule visé doit immédiatement couper son moteur.

Il apparait en effet que certains conducteurs, au moment du déchargement de personne ou d'enfants aux abords d'une école, par exemple, maintiennent leur moteur en fonctionnement alors que cela ne s'avère pas nécessaire et que cela engendre des émissions de polluants particulièrement nocifs pour la qualité de l'air. L'adjectif « directement » vise à ce qu'il soit considéré que le moteur doit être coupé dès que la manœuvre visant à positionner le véhicule pour l'arrêter est terminée.

La disposition permet par ailleurs au Gouvernement de prévoir des éventuelles dérogations pour certaines catégories de véhicules (par exemple, les véhicules prioritaires, etc.) ou pour certaines circonstances en matière de problème

technique du véhicule qui nécessiterait que le moteur reste en fonctionnement ou ne puisse être coupé.

Art. 14.

La disposition vise à vérifier, maintenir voire optimiser les performances environnementales des véhicules. Il importe en effet que les véhicules autorisés à circuler à l'intérieur d'une zone de basses émissions soient conformes au certificat de conformité octroyé lors de l'immatriculation. A cet effet, les contrôles au niveau des Centres techniques seront renforcés. Ils porteront sur une vérification des accessoires techniques et des parties de moteur susceptibles en cas de dysfonctionnement d'un accroissement sensible des rejets. Les filtres à particules imposés sur les véhicules diesel Euro 5 et 6 ont pour bénéfice environnemental de réduire de 95% les émissions de particules. Le mauvais fonctionnement du filtre ou la suppression en toute impunité fera l'objet d'une attention toute particulière. Actuellement, la mesure d'opacité des fumées d'échappement telle que pratiquée au niveau des centres techniques de contrôles n'est pas représentative de la concentration en particules fines et du fonctionnement du filtre à particules. Dès que les moyens techniques et les capacités analytiques le permettront d'une manière fiable, rapide et n'exigeant aucun démontage, la mesure des rejets de NOx et des particules fines sera effective lors des contrôles périodiques et/ou d'un contrôle complémentaire.

L'entretien d'un véhicule répond à un cahier de charge qui est propre à chaque catégorie de véhicules. Un bon diagnostic et un entretien optimal exigent de disposer des compétences et des moyens techniques adéquats dont le logiciel qui détectent les anomalies de fonctionnement du moteur et précise les éléments à nettoyer ou à remplacer. L'analyseur dit « 5 gaz » disponible sur le marché permet de mesurer les gaz émis en concentration et non en poids par kilomètre repris sur le certificat de conformité. Cette mesure contribue néanmoins à ajuster l'entretien.

Dans cette optique, de maintien de la performance des moteurs, un réseau d'installation d'entretien et de réparations agréées sera développé. L'attestation de conformité délivrée par l'installation agréée permettra au titulaire de la plaque d'immatriculation de solliciter le report de l'interdiction d'accès à une zone de basses émissions, dans les limites de l'interdiction visant spécifiquement les véhicules diesel.

Art. 15.

La disposition classe les faits infractionnels au sein des catégories visées au Livre I^{er} du Code de l'Environnement.

Art. 16.

L'article vise à modifier l'article D.138 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement. Ce faisant, la Partie VIII dudit Code est rendue applicable à ce présent décret pour ce qui concerne le contrôle, la recherche d'infractions, le constat et la répression.

Art. 17.

L'article vise à modifier l'article D.141 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement. Compte tenu que la disposition vise d'ores et déjà une présomption dans le chef de la personne au nom de qui le véhicule est immatriculé pour les situations de flagrant délit d'abandon de déchets à partir d'un véhicule, la disposition est

modifiée afin d'établir une présomption générale lorsqu'une infraction est réalisée à partir d'un véhicule sans que l'auteur de l'infraction n'ait pu être identifié. Dans le contexte de ce décret, la modification vise à établir une présomption dans le chef de la personne au nom de qui le véhicule est immatriculé lorsque l'auteur de l'infraction n'a pas pu être identifié par l'agent constatateur. La présomption peut néanmoins être renversée par tout moyen de droit, à l'exception du serment.

Art. 18.

L'article vise à modifier l'article D.146 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement. Cette disposition dudit Code vise les moyens d'investigation dont disposent les agents constatateurs dans le cadre de leur mission. La modification vise à leur attribuer d'une possibilité à savoir celui d'arrêter le véhicule d'un conducteur, d'une part, et celui de consulter et de prendre copie des documents pertinents du véhicule visé, d'autre part.

Art. 19.

L'article vise à modifier l'article D.159 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement. Cette disposition dudit Code vise les infractions qui peuvent faire l'objet d'une transaction. Ce faisant, la modification prévoit que les infractions prévues au présent décret peuvent faire l'objet d'une transaction conformément au Livre I^{er} du Code de l'Environnement.

Art. 20.

L'article vise à modifier l'article D.167 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement. Cette disposition dudit Code permet au conseil communal d'incriminer, en tout ou en partie, par voie de règlement communal, des faits constitutifs des infractions. La modification vise à accorder cette faculté au conseil communal pour ce qui concerne les infractions visées par le présent décret.

Art. 21.

Cette disposition modifie l'article 29, § 2, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière afin que l'infraction en cas de non-respect d'une zone basses émissions ne soit pas doublement incriminée.

Art. 22.

Cette disposition vise à insérer en droit wallon, la notion de pic de pollution. Dans ce cadre, le Gouvernement sera donc habilité à prendre les mesures d'urgence, il pourrait également, à l'image de l'article 24, § 5, de l'AGW du 15 juillet 2010, déléguer cette mission à un ou plusieurs ministres.

Art. 23.

Cet article introduit une obligation du suivi du texte afin de permettre une évaluation objective des mesures adoptées.

Art. 24.

L'article détermine l'entrée en vigueur du présent décret. A l'exception de l'interdiction de circulation progressive des véhicules équipés d'un moteur diesel qui entre en vigueur le premier jour du mois qui suit la publication du présent décret au Moniteur belge, les autres dispositions entrent en vigueur à la date déterminée par le Gouvernement.