



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 66.279/1
van 26 juni 2019

avis 66.279/1
du 26 juin 2019

over

sur

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'houdende wijziging van
het Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering van
27 november 2008 tot bepaling van
de dringende maatregelen om
piekperiodes van luchtvervuiling
door fijn stof en door
stikstofdioxide te voorkomen'

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'modifiant
l'arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale du
27 novembre 2008 déterminant les
mesures d'urgence en vue de
prévenir les pics de pollution
atmosphérique par les
microparticules et le dioxyde
d'azote'

Op 27 mei 2019 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘houdende wijziging van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxide te voorkomen’.

Het ontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 20 juni 2019. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH en Chantal BAMPS, staatsraden, Michel TISON, assessor, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Chantal BAMPS, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 26 juni 2019.

*

Le 27 mai 2019, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Énergie à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ‘modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et le dioxyde d'azote’.

Le projet a été examiné par la première chambre le 20 juin 2019. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Wilfried VAN VAERENBERGH et Chantal BAMPS, conseillers d'État, Michel TISON, assesseur, et Wim GEURTS, greffier.

Le rapport a été présenté par Kristine BAMS, premier auditeur chef de section.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Chantal BAMPS, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 26 juin 2019.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

2. Rekening houdend met het ogenblik waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht van de regering op het feit dat de verkiezingen van 26 mei 2019 tot gevolg hebben dat de regering sedert die datum en totdat een nieuwe regering is verkozen, niet over de volheid van haar bevoegdheid beschikt. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens die de regering in aanmerking kan nemen als ze te oordelen heeft of het vaststellen of het wijzigen van verordeningen noodzakelijk is.

*

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

3. Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 ‘tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxide te voorkomen’, bepaalt de regels voor de invoering van dringende maatregelen die zich in geval van risico op pollutiepieken opdringen die te wijten zijn aan de overschrijdingen van bepaalde concentraties van fijn stof en stikstofdioxiden.

Het om advies voorgelegde ontwerp van besluit strekt tot het toevoegen van een uitzondering op het opgelegde rijverbod voor motorvoertuigen wanneer interventiedrempel 2 mogelijk bereikt wordt. Van het rijverbod worden uitgesloten de voertuigen die leveringen uitvoeren aan de industrie met een *just-in-time* proces.

4. Voor de ontworpen regeling wordt rechtsgrond ontleend aan artikel 3.2.11 van het Brussels Wetboek van 2 mei 2013 van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

5. Om in overeenstemming te zijn met hetgeen *sub* 4 in verband met de rechtsgrond is opgemerkt, dient in het eerste lid van de aanhef de verwijzing naar artikel 3.2.5 van het Brussels Wetboek van 2 mei 2013 van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing te worden weggelaten.

Het tweede lid van de aanhef dient te worden vervangen door een lid dat verwijst naar het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 ‘tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxide te voorkomen’, dat door het te nemen besluit wordt gewijzigd.

Artikel 1

6.1. In het ontworpen artikel 2, 17°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 wordt in de Nederlandse tekst een omschrijving gegeven van het begrip “industrie” terwijl in de Franse tekst het begrip “industriële proces” wordt gedefinieerd.

Gevraagd hoe dit verschil in terminologie wordt verklaard, antwoordde de gemachtigde:

“Selon nous les versions linguistiques sont équivalentes, mais effectivement la correspondance entre les deux versions pourrait être améliorée.”

Het verdient in het belang van de rechtszekerheid aanbeveling beide teksten beter op elkaar af te stemmen, zodat er geen twijfel rijst over de omvang van de uitzondering, temeer de ontworpen definitie in elk geval vragen doet rijzen met betrekking tot de reikwijdte van de notie “industrie met een just-in-time proces”¹.

6.2. In de Nederlandse tekst schrappe men de woorden “de levering van”.

Artikel 2

7.1. In de inleidende zin van artikel 2 van het ontwerp vervange men in de Nederlandse tekst de woorden “3^{de} alinea” door de woorden “derde lid” en de woorden “het besluit” door de woorden “hetzelfde besluit”.

7.2. Daargelaten de vaststelling dat er in de in artikel 5 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 toegevoegde uitzondering een discrepantie² bestaat tussen de Nederlandse en Franse tekst nu enkel in de laatste tekst de voor het *just-in-time* proces vereiste noodzakelijkheid wordt vermeld, dient te worden opgemerkt dat deze uitzondering op het verkeersverbod zal verantwoord moeten kunnen worden in het licht van het gelijkheidsbeginsel.

Volgens een vaste rechtspraak, onder meer van het Grondwettelijk Hof, sluiten de grondwettelijke regels van de gelijkheid en de niet-discriminatie immers niet uit dat een verschil in behandeling tussen categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en redelijk verantwoord is. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld, rekening houdend met het doel en de gevolgen van de maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; de beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie zijn geschonden wanneer vaststaat dat geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

¹ Gevraagd om industrieën met een just-in-time-proces op te sommen, antwoordde de gemachtigde:

“Suite à un contact avec Audi Forest, nous avons pu nous rendre compte que des industries de production en Région bruxelloise travaillent en flux tendus, ne disposant pas très souvent de l’espace nécessaire pour stocker les matériaux en grande quantité; raison pour laquelle cette adaptation législative est proposée”.

² Door de gemachtigde wordt dienaangaande de volgende toelichting gegeven: “Selon nous les versions linguistiques sont équivalentes, mais effectivement la correspondance entre les deux versions pourrait être améliorée”.

De gemachtigde gaf dienaangaande de volgende verantwoording:

“En effet, le législateur/le Gouvernement se doit de respecter un équilibre entre d’une part l’égalité des citoyens devant les charges publiques, la liberté de commerce et d’industrie et d’autre part les objectifs de la mesure.

La Cour constitutionnelle (arrêt n° 170/2014 du 27 novembre 2014) a ainsi précisé ce qui suit dans un contexte similaire de mesures relatives à la mobilité, pour lesquelles certaines catégories d’usager bénéficient d’une exemption (tenant compte de nécessités socio-économiques):

‘B.8.3. En matière de politique environnementale, qui occupe une place centrale dans les politiques sociales et économiques des sociétés modernes, la Cour doit, compte tenu de l’obligation faite, par l’article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution, aux législateurs régionaux de garantir le droit à la protection d’un environnement sain, respecter l’appréciation de ces législateurs quant à l’intérêt général, sauf si cette appréciation est déraisonnable.

La Cour européenne des droits de l’homme a aussi jugé à cet égard :

‘(...)

S’agissant de domaines tels que celui de l’environnement, la Cour respecte l’appréciation portée à cet égard par le législateur national, sauf si elle est manifestement dépourvue de base raisonnable’ (CEDH, décision, 2 mars 2006, Ansay et al. c. Turquie).’

(...)

B.8.4. Le législateur ordonnancier dispose dès lors d’une marge d’appréciation importante pour déterminer les mesures qui s’avèrent aptes à réaliser l’objectif environnemental qu’il poursuit.

(...)

B.20.4. L’exclusion des emplacements de parcage exclusivement affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d’entreposage ou de production de services matériels, ainsi qu’aux commerces, commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d’intérêt collectif ou de service et aux établissements hospitaliers est raisonnablement justifiée par les spécificités de ces types d’activités.

Comme l’indiquent en effet les travaux préparatoires, ces activités supposent, d’une part, des contacts nombreux et réguliers avec des personnes tierces à l’entreprise, notamment des fournisseurs et des clients, alors que certaines d’entre elles nécessitent la mise à disposition d’une flotte de véhicules fonctionnels aisément accessibles ou se déploient de telle manière que la superficie de l’immeuble qui les accueille ne reflète pas adéquatement le nombre de personnes qui y exercent une activité professionnelle. De telles caractéristiques ne sont pas présentes, ou ne le sont que de manière beaucoup moins importante, dans le cas d’immeubles de bureaux ou de superficies destinées à des activités de haute technologie et de production de biens immatériels.

(...)

B.20.5. En exonérant les catégories de parkings visées à l’article 2.3.52, § 3, du COBRACE, le législateur ordonnancier n’a donc pas violé les articles 10 et 11 de la Constitution.

L'examen des dispositions attaquées au regard de l'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme, du principe de la liberté de commerce et d'industrie et du principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques ne permet pas d'aboutir à une autre conclusion'.

Or en ce qui concerne l'arrêté 'Pic de pollution', les mesures de restriction à la circulation s'appuient sur des études qui font un lien direct entre le trafic et les importants risques de santé publique d'une part et la qualité de l'air d'autre part.

Dans ce contexte, l'article 5 prévoit un certain nombre de catégories d'usagers de la voirie qui échappent aux interdictions de circulation et ce pour des raisons diverses telles que la continuité de certains services urgents et/ou indispensables aux citoyens tels que les véhicules prioritaires/de services de secours, etc.

Dans ce cadre, certains secteurs économiques ont été 'entendus' afin qu'ils ne soient pas nécessairement soumis au chômage technique pour cause d'interdiction de circulation. Il en va ainsi du secteur de la construction pour les 'benches, engins de manutention et véhicules transportant des matériaux destinés aux chantiers ou en provenant' ou des 'process industriels en flux tendu'.

Ces éléments tiennent en effet compte de la densité spécifique du tissu économique bruxellois qui suppose par exemple que les industries manufacturières ne disposent pas ou peu de grand espace de stockage de pièces et matériel (d'où la définition de 'process industriel en flux tendu').

Concrètement quant aux entreprises bruxelloises visées par cette exemption, on peut penser aux suivantes : Viangro, Godiva, Interbeton, Rotor ou Audi Forest...

Par ailleurs dans le cadre de ces types de déplacements, il faut savoir que les camions dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes contribuent déjà à l'accomplissement des objectifs de qualité de l'air. En effet, suite à l'instauration de la taxe kilométrique, le renouvellement du parc automobile de cette catégorie de véhicules s'est fortement accéléré, parce que le montant de la taxe kilométrique dépend de la classe d'émission EURO du véhicule.

De plus les travailleurs de ces secteurs ne peuvent pas, contrairement aux usagers visés en première ligne, tels que les particuliers et/ou travailleurs, bénéficier des mesures compensatoires prévues par l'arrêté 'Pic de pollution', telles que l'offre augmentée de transports en commun ou les vélos en libre-service.

En conclusion il nous semble que la mesure respecte le principe de proportionnalité au vu :

- des retours d'expérience de l'étranger, les réactions du public suite au plans 'Air' et de l'application de l'arrêté 'pic de Pollution', adopté il y a plus de 10 ans,
- de l'égalité des citoyens devant les charges publiques,
- de la liberté de commerce et d'industrie, et
- des objectifs de la mesure."

Waar uit de in de toelichting van de gemachtigde aangevoerde verantwoording blijkt dat de in de ontworpen regeling vastgestelde maatregelen het voorkomen van piekperiodes van luchtverontreiniging tot doel hebben en deze aangelegenheid zich ongetwijfeld leent tot een gedifferentieerde regeling, kan de vraag rijzen of de afwijking, die hoofdzakelijk om economische redenen wordt toegestaan en ruim is geformuleerd, de betreffende regelgeving met betrekking tot de bescherming van het leefmilieu niet dreigt uit te hollen.

In het licht van het door de ontworpen regeling beoogde doelstelling lijkt een uitzondering beperkt tot voertuigen die leveringen doen in het kader van een productieproces dat noodzakelijkerwijs *just-in-time* moet worden georganiseerd, meer aan te sluiten bij de in artikel 5 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 reeds vermelde uitzonderingen en lijkt dergelijke uitzondering bijgevolg beter aanvaardbaar te zijn.

*

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique et l'accomplissement des formalités prescrites.

2. Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'État attire l'attention du Gouvernement sur le fait que les élections du 26 mai 2019 ont pour conséquence que le Gouvernement, depuis cette date et jusqu'à l'élection d'un nouveau Gouvernement, ne dispose pas de la plénitude de ses compétences. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

*

PORTÉE ET FONDEMENT JURIDIQUE DU PROJET

3. L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 'déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et le dioxyde d'azote' fixe les règles d'instauration de mesures d'urgence qui s'imposent en cas de risque de pics de pollution dus au dépassement de certaines concentrations de microparticules et de dioxydes d'azote.

Le projet d'arrêté soumis pour avis a pour objet d'ajouter une exception à l'interdiction de circuler imposée aux véhicules à moteur lorsque le seuil d'intervention 2 risque d'être atteint. Sont exclus de l'interdiction de circuler les véhicules de marchandises nécessaires dans le cadre d'un process industriel en flux tendu.

4. Le régime en projet trouve son fondement juridique dans l'article 3.2.11 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie du 2 mai 2013.

EXAMEN DU TEXTE

Préambule

5. Afin de se conformer à l'observation qui a été formulée au point 4 à propos du fondement juridique, on omettra, au premier alinéa du préambule, la référence à l'article 3.2.5 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie du 2 mai 2013.

Le deuxième alinéa du préambule doit être remplacé par un alinéa visant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 'déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et le dioxyde d'azote', que modifie l'arrêté envisagé.

Article 1^{er}

6.1. Le texte français de l'article 2, 17°, en projet, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 définit la notion de « process industriel », alors que le texte néerlandais définit la notion d'« industrie ».

Invité à expliquer cette différence de terminologie, le délégué a répondu comme suit :

« Selon nous les versions linguistiques sont équivalentes, mais effectivement la correspondance entre les deux versions pourrait être améliorée ».

Il est recommandé, dans l'intérêt de la sécurité juridique, de mieux harmoniser les deux textes, de sorte qu'il ne subsiste aucun doute quant à l'ampleur de l'exception, d'autant que la définition en projet soulève en tout cas des questions quant à la portée de la notion de « process industriel en flux tendu »¹.

6.2. Dans le texte néerlandais, on supprimera les mots « de levering van ».

Article 2

7.1. Dans la phrase liminaire du texte néerlandais de l'article 2 du projet, on remplacera les mots « 3^{de} alinea » par les mots « derde lid » et les mots « het besluit » par les mots « hetzelfde besluit ».

7.2. Indépendamment de la constatation qu'il y a une discordance² entre les textes français et néerlandais de l'exception ajoutée à l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008, dès lors que seul le texte français mentionne la nécessité requise pour le process en flux tendu, il convient de relever que cette exception à l'interdiction de circuler devra pouvoir être justifiée au regard du principe d'égalité.

Selon une jurisprudence constante, notamment de la Cour constitutionnelle, les règles constitutionnelles de l'égalité et de la non-discrimination n'excluent pas en effet qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée. L'existence d'une telle justification doit s'apprécier compte tenu du but et des effets de la mesure ainsi que de la nature des principes en cause; les principes d'égalité et de non-discrimination sont violés lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

¹ Invité à énumérer des process industriels en flux tendu, le délégué a répondu en ces termes :

« Suite à un contact avec Audi Forest, nous avons pu nous rendre compte que des industries de production en Région bruxelloise travaillent en flux tendus, ne disposant pas très souvent de l'espace nécessaire pour stocker les matériaux en grande quantité; raison pour laquelle cette adaptation législative est proposée ».

² À cet égard, le délégué a donné les précisions suivantes : « Selon nous les versions linguistiques sont équivalentes, mais effectivement la correspondance entre les deux versions pourrait être améliorée ».

À cet égard, le délégué a donné la justification suivante :

« En effet, le législateur/le Gouvernement se doit de respecter un équilibre entre d'une part l'égalité des citoyens devant les charges publiques, la liberté de commerce et d'industrie et d'autre part les objectifs de la mesure.

La Cour constitutionnelle (arrêt n° 170/2014 du 27 novembre 2014) a ainsi précisé ce qui suit dans un contexte similaire de mesures relatives à la mobilité, pour lesquelles certaines catégories d'usager bénéficient d'une exemption (tenant compte de nécessités socio-économiques):

'B.8.3. En matière de politique environnementale, qui occupe une place centrale dans les politiques sociales et économiques des sociétés modernes, la Cour doit, compte tenu de l'obligation faite, par l'article 23, alinéa 3, 4°, de la Constitution, aux législateurs régionaux de garantir le droit à la protection d'un environnement sain, respecter l'appréciation de ces législateurs quant à l'intérêt général, sauf si cette appréciation est déraisonnable.

La Cour européenne des droits de l'homme a aussi jugé à cet égard :

'(...)

S'agissant de domaines tels que celui de l'environnement, la Cour respecte l'appréciation portée à cet égard par le législateur national, sauf si elle est manifestement dépourvue de base raisonnable' (CEDH, décision, 2 mars 2006, Ansay et al. c. Turquie).'

(...)

B.8.4. Le législateur ordonnancier dispose dès lors d'une marge d'appréciation importante pour déterminer les mesures qui s'avèrent aptes à réaliser l'objectif environnemental qu'il poursuit.

(...)

B.20.4. L'exclusion des emplacements de parcage exclusivement affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, ainsi qu'aux commerces, commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service et aux établissements hospitaliers est raisonnablement justifiée par les spécificités de ces types d'activités.

Comme l'indiquent en effet les travaux préparatoires, ces activités supposent, d'une part, des contacts nombreux et réguliers avec des personnes tierces à l'entreprise, notamment des fournisseurs et des clients, alors que certaines d'entre elles nécessitent la mise à disposition d'une flotte de véhicules fonctionnels aisément accessibles ou se déploient de telle manière que la superficie de l'immeuble qui les accueille ne reflète pas adéquatement le nombre de personnes qui y exercent une activité professionnelle. De telles caractéristiques ne sont pas présentes, ou ne le sont que de manière beaucoup moins importante, dans le cas d'immeubles de bureaux ou de superficies destinées à des activités de haute technologie et de production de biens immatériels.

(...)

B.20.5. En exonérant les catégories de parkings visées à l'article 2.3.52, § 3, du COBRACE, le législateur ordonnancier n'a donc pas violé les articles 10 et 11 de la Constitution.

L'examen des dispositions attaquées au regard de l'article 1er du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme, du principe de la liberté de commerce et d'industrie et du principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques ne permet pas d'aboutir à une autre conclusion'.

Or en ce qui concerne l'arrêté 'Pic de pollution', les mesures de restriction à la circulation s'appuient sur des études qui font un lien direct entre le trafic et les importants risques de santé publique d'une part et la qualité de l'air d'autre part.

Dans ce contexte, l'article 5 prévoit un certain nombre de catégories d'usagers de la voirie qui échappent aux interdictions de circulation et ce pour des raisons diverses telles que la continuité de certains services urgents et/ou indispensables aux citoyens tels que les véhicules prioritaires/de services de secours, etc.

Dans ce cadre, certains secteurs économiques ont été 'entendus' afin qu'ils ne soient pas nécessairement soumis au chômage technique pour cause d'interdiction de circulation. Il en va ainsi du secteur de la construction pour les 'benches, engins de manutention et véhicules transportant des matériaux destinés aux chantiers ou en provenant' ou des 'process industriels en flux tendu'.

Ces éléments tiennent en effet compte de la densité spécifique du tissu économique bruxellois qui suppose par exemple que les industries manufacturières ne disposent pas ou peu de grand espace de stockage de pièces et matériel (d'où la définition de 'process industriel en flux tendu').

Concrètement quant aux entreprises bruxelloises visées par cette exemption, on peut penser aux suivantes : Viango, Godiva, Interbeton, Rotor ou Audi Forest...

Par ailleurs dans le cadre de ces types de déplacements, il faut savoir que les camions dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes contribuent déjà à l'accomplissement des objectifs de qualité de l'air. En effet, suite à l'instauration de la taxe kilométrique, le renouvellement du parc automobile de cette catégorie de véhicules s'est fortement accéléré, parce que le montant de la taxe kilométrique dépend de la classe d'émission EURO du véhicule.

De plus les travailleurs de ces secteurs ne peuvent pas, contrairement aux usagers visés en première ligne, tels que les particuliers et/ou travailleurs, bénéficier des mesures compensatoires prévues par l'arrêté 'Pic de pollution', telles que l'offre augmentée de transports en commun ou les vélos en libre-service.

En conclusion il nous semble que la mesure respecte le principe de proportionnalité au vu :

- des retours d'expérience de l'étranger, les réactions du public suite au plans 'Air' et de l'application de l'arrêté 'pic de Pollution', adopté il y a plus de 10 ans,
- de l'égalité des citoyens devant les charges publiques,
- de la liberté de commerce et d'industrie, et
- des objectifs de la mesure ».

S'il ressort de la justification invoquée dans les explications du délégué que les mesures fixées dans le régime en projet ont pour but de prévenir des pics de pollution atmosphérique et que cette matière se prête sans aucun doute à un régime différencié, on peut toutefois se demander si la dérogation, qui est accordée principalement pour des raisons

économiques et est formulée en des termes larges, ne risque pas de vider de sa substance ladite réglementation concernant la protection de l'environnement.

À la lumière de l'objectif visé par le régime en projet, une exception limitée aux véhicules qui effectuent des livraisons dans le cadre d'un process industriel qui doit nécessairement être organisé en flux tendu semble se rapprocher davantage des exceptions déjà mentionnées à l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 et pareille exception semble dès lors plus acceptable.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Wim GEURTS

Marnix VAN DAMME