

Question orale de Mme Nagy concernant « les mesures envisagées par la Ville de Bruxelles pour réduire la pollution par les particules fines dues à la circulation »

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy.- Une large étude européenne a été réalisée dans vingt-cinq grandes villes européennes pendant trois ans pour vérifier si les normes de pollution édictées par l'Organisation mondiale de la Santé étaient respectées. La capitale suédoise Stockholm est la seule à respecter la recommandation d'un maximum de 10 microgrammes de particules fines (dites PM2,5) par mètre cube maximum. Ces particules fines sont des poussières très ténues émanant des systèmes de chauffage, des gaz d'échappement et des émissions industrielles. Elles endommagent l'appareil respiratoire et peuvent provoquer des troubles graves d'ordre respiratoire et cardiovasculaire.

Bruxelles, avec 19 microgrammes, occupe le milieu du tableau, entre Stockholm et Bucarest. Selon les experts, le respect de la norme OMS (10 microgrammes) permettrait aux habitants de notre capitale âgés de 30 ans et plus de gagner sept mois d'espérance de vie.

La Région bruxelloise a mis en œuvre des politiques visant à réduire la pollution par les particules fines, notamment en améliorant l'efficacité énergétique des logements ; elle poursuit dans ce sens grâce au Plan mobilité pour la circulation automobile.

Avez-vous pris connaissance de l'étude Aphekom ?

Dans l'affirmative, une réflexion a-t-elle été lancée sur la base des résultats de ladite étude ?

Quelle est l'attitude de la Ville devant de tels résultats ?

Un plan d'action est-il envisagé ? Dans l'affirmative, par le biais de quelles mesures et dans quel délai ?

La Ville réfléchit-elle à la mise en œuvre de zones à basse émission ? Des contacts ont-ils été pris avec la Région dans cette optique ?

M. le Bourgmestre.- La parole est à M. Ceux.

M. Ceux, échevin.- Les résultats de l'étude européenne « Aphekom » n'ont pas été communiqués à la Ville et celle-ci n'y a pas été associée. N'ayant pas été associée ni sollicitée pour émettre un avis, la Ville n'a pas eu l'occasion de se prononcer, jusqu'à présent, officiellement. Cela nous semble logique dans la mesure où la lutte contre la pollution à Bruxelles dépasse largement les limites communales et doit être appréhendée au minimum à l'échelle de la Région. La Ville et la police collaborent déjà activement à l'application de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant les mesures d'urgence de prévention des pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote, que ce soit lorsque la pollution dépasse le seuil 1, avec le contrôle des limites de vitesse par la police, ou le dépassement du seuil 2 (jamais encore atteint) où les communes se trouvent en première ligne pour gérer les demandes de dérogation.

Toutes les actions du point 2.3 de l'agenda 21 concernant la politique de l'énergie tendent à diminuer les besoins des immeubles en chauffage et à utiliser des énergies vertes, ce qui contribue à limiter l'émission de particules fines. La Ville est en train d'élaborer son Plan communal de mobilité ; elle vient d'en adopter la phase 2 (objectifs). Les objectifs déclinés à l'échelon de la Ville de Bruxelles traduisent une vision multimodale où les différents modes de transport se complètent pour améliorer leur accessibilité et la qualité de l'environnement. Les orientations-cadres visent à créer des espaces publics à destination des piétons, à augmenter l'utilisation du vélo, à intensifier l'usage et la performance des transports publics, à encourager une utilisation plus rationnelle de la voiture et à créer des conditions de mobilité adaptées au dynamisme de la Ville et à la qualité de vie ses habitants. Ces objectifs seront déclinés à l'échelon des quartiers.

Les mesures qui font l'objet de la phase 3 du Plan seront présentées lors d'une enquête publique qui devrait être menée en septembre prochain. Des réunions

publiques sont prévues dans chaque quartier. Y seront présentés le plan dans son ensemble et les mesures liées aux spécificités des quartiers.

Par ailleurs, toutes les actions de l'agenda 21 visant la mobilité vont dans le sens déjà évoqué dans ma réponse, à savoir encourager la mobilité douce et les transports en commun pour réduire l'usage de la voiture. L'installation de la zone 30 dans le Pentagone en est un autre exemple.

De plus, une action spécifique vise l'installation de bornes de chargement pour véhicules électriques. Favoriser l'usage de ce type de véhicule contribue également à diminuer l'émission de particules fines.

Par ailleurs, dans le cadre de l'étude mobilité du quartier Nord-Est pilotée par Beliris, la Région souhaite que des zones de basse émission soient mises en place dans le quartier européen. Le bureau d'études a déjà pris contact avec l'administration de la Ville et lui a soumis des propositions de périmètres. Il doit encore contacter la commune d'Ixelles. Ce document retravaillé sera soumis au Collège, qui prendra position, tout comme la Région et l'autre commune concernée.

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy.- Je remercie l'échevin pour ses réponses. Je l'incite à prendre connaissance de ladite étude. Il faudra un jour que la Ville adopte des mesures plus concrètes. Nous devons être clairs quant aux objectifs poursuivis, y sensibiliser les citoyens et ne pas en rester au stade des bonnes intentions. Je suivrai avec attention leur traduction dans la réalité.

Question orale de Mme Nagy concernant « l'enquête publique sur le projet de plan de gestion de l'eau en Région de Bruxelles-capitale »

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy.- Depuis le 28 février 2011, l'enquête publique de six mois relative au plan de gestion de l'eau en Région bruxelloise est ouverte. La gestion de l'eau est un élément essentiel, car elle a des répercussions sur les plans social,