

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1970-1971.

26 NOVEMBER 1970.

Voorstel van wet houdende maatregelen tot bestrijding van de luchtverontreiniging.

TOELICHTING

De wet op de bestrijding van de luchtverontreiniging, goedgekeurd op 28 december 1964, gepubliceerd in het *Staatsblad* van 14 januari 1965, is een kaderwet. Om doeltreffend te zijn moet deze wet gevolgd worden door uitvoeringsbesluiten.

De drie voornaamste vormen van luchtverontreiniging worden veroorzaakt door :

- motorvoertuigen;
- industrie;
- verwarmingsinstallaties.

Welk is de verhouding, het aandeel van elk, in de luchtverontreiniging ?

Absolute cijfers bestaan er niet. Zo geven recente cijfers voor Frankrijk en de U.S.A. op :

	Verwarmings- installaties met inbegrip van de thermische centrales	Nijverheid	Motorvoertuigen
Frankrijk	40 %	37 %	23 %
U.S.A.	35 %	24 %	41 %

Deze cijfers zijn bovendien slechts gemiddelden. Kunnen zij van land tot land verschillen, in elk land veranderen deze cijfers nog met de volgende gegevens :

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1970-1971.

26 NOVEMBRE 1970.

Proposition de loi portant certaines mesures en vue de combattre la pollution atmosphérique.

DEVELOPPEMENTS

La loi relative à la lutte contre la pollution atmosphérique, adoptée le 28 décembre 1964 et publiée au *Moniteur* du 14 janvier 1965, est une loi de cadre. Pour être efficace, elle doit être suivie d'arrêtés d'exécution.

Les trois formes principales de pollution atmosphérique proviennent respectivement :

- des véhicules automobiles;
- de l'industrie;
- des installations de chauffage.

Quelle est proportionnellement la part de chacun de ces facteurs dans la pollution atmosphérique ?

L'on ne dispose pas de chiffres absolus. Voici quelques données récentes pour la France et les Etats-Unis :

	Installations de chauffage, y compris les centrales thermiques	Industrie	Véhicules automobiles
France	40 %	37 %	23 %
Etats-Unis	35 %	24 %	41 %

D'ailleurs, ces chiffres n'indiquent que des moyennes. Ils peuvent non seulement différer d'un pays à l'autre mais aussi varier dans chaque pays sous l'influence des facteurs suivants :

— winter of zomer : in de winter is het aandeel van de verwarmingsinstallaties veel groter dan in de zomer;

— uur van de dag : op de spitsuren is het verkeer in de stadscentra veel drukker dan op de dode uren, dus ook de luchtverontreiniging;

— nijverheidsgebied of woongebied : totaal verschillende luchtverontreiniging, beïnvloed door winter- of zomerperiode, betaald verlof, enz.

Volgens een door de heer Namèche, Minister van Volksgezondheid, uitgegeven brochure, getiteld « Werkzaamheden van de Minister van Volksgezondheid tijdens de periode van 18 juni 1968 tot 31 december 1969 en toekomstverwachtingen » blijkt dat geen enkel uitvoeringsbesluit in voorbereiding is, noch voor de motorvoertuigen, noch voor de nijverheden, en dat slechts één enkel besluit in voorbereiding is betreffende de voorkoming van de luchtverontreiniging die door de verbrandingsinstallaties is veroorzaakt.

Dit wordt trouwens bevestigd door een antwoord op een parlementaire vraag d.d. 17 juni 1970, waarin de heer Namèche verklaart : « De verdere uitvoeringsbesluiten worden voorbereid door de Interministeriële Coördinatiecommissie inzake luchtverontreiniging.

De Hoge Gezondheidsraad heeft over bepaalde ontwerpen van besluiten gunstig advies verstrekt. Deze ontwerpen zullen eerlang aan de Koning ter ondertekening worden voorgelegd. Het is evenwel zo dat wegens technische en juridische moeilijkheden een bepaalde tijd nodig zal zijn vooraleer de overwogen maatregelen kunnen worden toegepast ».

Dit betekent dat zelfs indien uitvoeringsbesluiten gepubliceerd worden, hieraan nog geen gevolg gegeven zal worden. Niet alleen de wet, maar ook de uitvoeringsbesluiten blijven een dode letter.

Dit verwondert ons ten eerste indien men bedenkt dat andere landen op velerlei gebied reeds maatregelen uitgevaardigd hebben die ook toegepast worden.

Dit is o.a. het geval met Frankrijk, dat, als gevolg van de kaderwet van 2 augustus 1961, op 17 september 1963, 11 augustus 1964, 19 augustus 1964 en 31 maart 1969 vier besluiten publiceerde.

Het dekreet van 17 september 1963 omvat :

— de normen voor het bouwen en oprichten van de toestellen en de termijn binnen dewelke die normen moeten nageleefd worden;

— de « speciaal beschermde zones », opgericht op aanvraag van de prefekt op basis van de vastgestelde concentratie in vaste deeltjes, zwavelhoudend of schadelijk gas, en op basis van de plaatselijke klimatologische omstandigheden. Voor deze zones moeten besluiten getroffen worden die bepalen :

— hiver ou été : en hiver, la part des installations de chauffage est beaucoup plus importante qu'en été;

— heures de la journée : aux heures de pointe, le trafic au centre des villes est bien plus intense qu'aux temps morts, et par conséquent, la pollution atmosphérique également;

— zones industrielles ou résidentielles : une pollution atmosphérique totalement différente, influencée par la période d'hiver ou d'été, les congés payés, etc.

D'une brochure éditée par M. Namèche, Ministre de la Santé publique, et intitulée « Réalisation du Ministre de la Santé publique du 18 juin 1968 au 31 décembre 1969 et perspectives d'avenir », il résulte qu'aucun arrêté d'exécution n'est en préparation ni pour les véhicules automobiles ni pour les industries et qu'un seul est en préparation pour la prévention de la pollution de l'air provoquée par les installations de combustion.

C'est ce qui est d'ailleurs confirmé par la réponse de M. Namèche à une question parlementaire du 17 juin 1970; le Ministre y déclare : « D'autres arrêtés d'exécution sont à l'étude à la Commission interministérielle de coordination en matière de pollution de l'air ».

Le Conseil supérieur d'hygiène a émis un avis favorable sur certains projets d'arrêtés. Ces projets seront soumis sous peu à la signature du Roi. Des difficultés techniques et juridiques ont toutefois surgi, qui nécessiteront un certain temps avant que les mesures envisagées puissent être appliquées ».

De quoi l'on peut conclure que, même si des arrêtés d'exécution viennent à être publiés, il ne leur sera pas pour autant donné suite. Non seulement la loi, mais aussi les arrêtés d'exécution restent lettre morte.

Cela nous étonne au plus haut point si l'on songe que d'autres pays ont déjà décrété dans de nombreux domaines des mesures qui sont effectivement appliquées.

C'est notamment le cas en France où, à la suite de la loi de cadre du 2 août 1961, ont été publiés un certain nombre de décrets et arrêtés datés des 17 septembre 1963, 11 août 1964, 19 août 1964 et 31 mars 1969.

Le décret du 17 septembre 1963 concerne :

— les normes de fabrication et d'installation des appareils et les délais dans lesquels ces normes doivent être respectées;

— les « zones de protection spéciale », créées sur proposition du préfet en fonction de la concentration, constatée dans l'air, de particules d'anhydride sulfureux ou de tout autre gaz toxique, et en fonction d'influences climatologiques locales. Il y a lieu de prendre pour ces zones des arrêtés déterminant :

— de drempelwaarden voor de emissie van rook en verbrandingsgassen;

— welke apparaten en toestellen moeten gebruikt worden en hoe zij moeten onderhouden worden;

— welke brandstoffen er moeten gebruikt worden;

— aan welke eisen het personeel moet voldoen dat belast wordt met het bedienen en controleren van de installaties.

Het besluit van 11 augustus 1964 betreft vier besluiten op de thermische installaties voor de stad Parijs.

Het eerste besluit bepaalt twee speciaal beschermde zones in het departement van de Seine.

Het tweede besluit regelt het gebruik van de thermische toestellen en de brandstoffen in de speciaal beschermde zones van Parijs.

Het derde handelt over de controle op de emissies van de verbrandingsinstallaties in de speciaal beschermde zones van Parijs.

Het vierde beschrijft de algemene maatregelen die toepasselijk zijn op de ingedeelde inrichtingen gelegen in de speciaal beschermde zones van Parijs.

In de « twee speciaal beschermde zones » is het verboden :

— van een bepaalde datum af, sommige vaste of vloeibare brandstoffen te gebruiken;

— rook met een te hoge zwartingsgraad of stof met een gewichtsindex boven een bepaalde drempel te verspreiden.

Er wordt voorgeschreven :

— de installaties goed te onderhouden en ze minstens eenmaal per jaar te controleren;

— de bediening van de installaties met een capaciteit van meer dan 500 th/u toe te vertrouwen aan een bevoegd persoon.

Een technische onderrichting van 15 oktober 1965 bepaalt de methoden voor het meten en controleren van de emissies (zwartingsgraad en gewichtsindex).

De derde maatregel is een dekreet betreffende de verbrandingsinstallaties die per uur een hoeveelheid vaste of vloeibare brandstof verbruiken overeenkomend met een laagste verwarmingsvermogen van 1.000 th tot 3.000 th of van meer dan 3.000 th. De eerste worden ingedeeld als « gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke » inrichtingen van de 3^e klasse, de tweede van de 2^e klasse. Bijgevolg zijn ze onderworpen aan de wet van 19 december 1917 betreffende de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichtingen.

De vierde maatregel betreft de luchtverontreiniging veroorzaakt door de uitlaatgassen der auto's.

— les seuils d'émission des fumées et des gaz de combustion;

— les appareils et dispositifs à utiliser et leur mode d'entretien;

— les combustibles à y employer;

— la qualification à requérir du personnel de chauffe.

En date du 11 août 1964 ont été pris quatre arrêtés relatifs aux installations thermiques pour la ville de Paris.

Le premier crée deux zones de protection spéciale dans le département de la Seine.

Le deuxième arrêté règle l'usage des appareils thermiques et l'emploi des combustibles dans les zones de protection spéciale instituées à Paris.

Le troisième traite du contrôle des émissions des appareils de combustion dans les zones de protection spéciale instituées à Paris.

Le quatrième arrêté concerne les mesures de caractère général applicables aux établissements classés situés dans les zones de protection spéciale instituées à Paris.

Dans les « deux zones de protection spéciale », il est interdit :

— à partir d'une date déterminée, d'utiliser certains combustibles solides ou liquides;

— d'émettre des fumées dont l'indice spacimétrique est trop élevé ou des poussières dont l'indice pondéral dépasse un certain seuil.

Il est prescrit :

— de bien entretenir les installations et de les contrôler au moins une fois par an;

— de confier à une personne compétente la conduite des installations dont la puissance calorifique est supérieure à 500 th/h.

Une instruction technique du 15 octobre 1965 détermine les méthodes de mesure et de contrôle des émissions (indice d'opacité et indice pondéral).

La troisième mesure est un décret relatif aux installations de combustion capables de consommer en une heure une quantité de combustible solide ou liquide représentant en pouvoir calorifique inférieur, soit plu de 1.000 thermies mais au maximum 3.000 thermies soit plus de 3.000 thermies. Elles sont classées comme établissements « dangereux, insalubres ou incommodes », les premières de 3^e classe, les secondes de 2^e classe. Elles entrent dès lors dans le champ d'application de la loi du 19 décembre 1917 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes.

Quant à la quatrième mesure, elle concerne la pollution atmosphérique provoquée par les gaz d'échappement des véhicules automobiles.

Vooreerst wordt bepaald dat het gehalte aan koolstof-monoxijde (CO) bij het draaien van de motor in ruststand niet meer dan 4,5 th mag bedragen. Vervolgens wordt de samenstelling van het gas bepaald, waaraan een motor moet voldoen die een op een proefbank type « cycle Européen », een nagebootst stadsparcours aflegt.

In de Parijse agglomeratie wordt aan de technische diensten van de politie de controle van de eerste maatregelen overgelaten. De politie kan optreden door elk voertuig tot stilstand te brengen en de technische controle bij middel van een rijdend laboratorium — opgericht in een speciaal uitgeruste wagen — ter plaatse uit te voeren. Deze controle geschiedt in enkele seconden.

Wat de tweede maatregel betreft, deze richt zich tot de bouwers van de wagens. De controle geschiedt dus niet op de wagens in gebruik, wel op de wagens die nieuw afgeleverd worden.

Andere buitenlandse voorbeelden van strijd tegen de luchtverontreiniging zijn :

— In 1956 werd in Groot-Britannië de « Clean Air Act » aangevuld in 1968, gepubliceerd, die tot doel heeft het tegengaan van de rookontwikkeling door huishoudelijke verbrandingen en door de industrie, terwijl te Londen een alertesysteem ingevoerd werd. Verder bestudeert de Regering de mogelijkheid om een taks te heffen op de verontreinigende nijverheden, voorziet het verbod van zware dieselolie en het verbod dieselmotoren te gebruiken.

— Te Rotterdam (Nederland) werd een geperfectioneerd alertesysteem op punt gesteld voor de luchtverontreiniging veroorzaakt door de nijverheid.

— In het Ruhrgebied (Duitsland) werd eveneens een alertesysteem ingevoerd.

— Te Singapore heeft een anti-pollutie-actie geleid tot het instellen van zware boeten voor bezitters van motorvoertuigen die overdreven uitlaatgassen produceren.

— Te Madrid (Spanje) hebben de bestuurders van autovoertuigen het bevel gekregen bij verkeersopstoppen hun motoren uit te schakelen. Tevens werden zware boeten voorzien voor bewoners van appartementsgebouwen waarvan de verwarming de lucht verontreinigt.

— Zweden heeft strenge maatregelen uitgevaardigd tegen de luchtverontreiniging veroorzaakt door normaal ingestelde motoren der auto's.

— In Californië (U.S.A.) werd een « Anti-pollution Act » gestemd, waardoor o.a. het gebruik van zware dieselolie zal verboden zijn in 1973.

— Te New York (U.S.A.) moet de verbranding van vuilafval in de stad met 20 % afgeremd worden, terwijl gemeentelijke ziekenhuizen en woningcomplexen opdracht hebben gekregen de verbranding van afval ter plaatse tegen 15 u te beëindigen. Verder zullen te New York alle privé-auto's uit bepaalde stadsdelen geweerd worden.

— In Rusland mogen geen nieuwe fabrieken meer gebouwd worden in de grote steden en de oude fabrieken moeten er uit weg.

Elle prévoit d'abord que la teneur en monoxyde de carbone (CO) des gaz d'échappement émis au régime du ralenti ne peut dépasser 4,5 p.c. Un autre arrêté définit ensuite la composition des gaz d'échappement d'un moteur qui, placé sur un banc dynamométrique de type « cycle européen », effectue un parcours urbain simulé.

Dans l'agglomération parisienne, le contrôle des premières mesures est confié aux services techniques de la police. Celle-ci peut intervenir en arrêtant tout véhicule et en effectuant le contrôle technique sur place au moyen d'un laboratoire mobile installé dans une voiture spécialement équipée à cet effet. Ce contrôle ne prend que quelques secondes.

Quant à la deuxième mesure, elle vise les constructeurs. Le contrôle ne s'effectue donc pas sur des véhicules déjà mis en circulation, mais sur les véhicules neufs à fournir.

Voici d'autres exemples de la lutte contre la pollution atmosphérique à l'étranger :

— En Grande-Bretagne a été publié en 1956 le « Clean Air Act », qui a été complété en 1968; il a pour objet de combattre le dégagement de fumées émises par les combustions domestiques et par l'industrie; d'autre part, un système d'alerte a été instauré à Londres. En outre, le Gouvernement étudie la perception éventuelle d'une taxe sur les industries polluantes et envisage d'interdire l'emploi du fuel lourd et des moteurs diesel.

— A Rotterdam (Pays-Bas), l'on a mis au point un système perfectionné d'alerte à la pollution atmosphérique provoquée par l'industrie.

— Dans la Ruhr (Allemagne), un système d'alerte a également été instauré.

— A Singapour, une action anti-pollution a eu pour effet que de lourdes amendes sont infligées aux détenteurs des véhicules automobiles dont les gaz d'échappement sont excessifs.

— A Madrid (Espagne), les conducteurs d'automobiles ont reçu ordre d'arrêter leur moteur en cas d'embouteillage. De lourdes amendes ont également été prévues pour les habitants d'immeubles à appartements dont le chauffage pollue l'atmosphère.

— La Suède a édicté des mesures sévères contre la pollution atmosphérique provoquée par les moteurs d'automobile réglés normalement.

— En Californie (Etats-Unis), on a voté un « Anti-pollution Act », qui interdira notamment l'utilisation du fuel lourd en 1973.

— A New York (Etats-Unis), la combustion des déchets en ville doit être réduite de 20 p.c. et les hôpitaux municipaux et complexes d'habitations ont reçu l'ordre de terminer la combustion des déchets sur place pour 15 heures. De plus, toujours à New York, aucune automobile privée ne pourra plus pénétrer dans certains quartiers de la ville.

— En Russie, il est désormais interdit de construire de nouvelles usines dans les grandes villes et les usines anciennes doivent disparaître de celles-ci.

Daarnaast overwegen andere steden en landen bepaalde maatregelen. Dit is het geval voor Napels, Milaan, Tokio, Sidney, Buenos-Aires en Montreal.

Deze enkele voorbeelden tonen aan dat deze geïndustrialiseerde landen gekomen zijn in de actieve fase van de strijd tegen de luchtverontreiniging.

België is zo ver nog niet, is nog steeds in de fase der metingen en studies, zonder dat daaruit besluiten geformuleerd worden die nageleefd worden.

Wegens het uitblijven van de uitvoeringsbesluiten, maar ook wegens de evolutie die de luchtverontreiniging ondergaan heeft sinds 1964, moet de wet op de bestrijding van de luchtverontreiniging aangevuld worden.

Zoals we reeds schreven omvat het geheel der luchtverontreiniging drie aspecten : deze veroorzaakt door de motorvoertuigen, door de nijverheid en door de verwarmings- en verbrandingsinstallaties.

Het zijn drie technisch totaal verschillende luchtverontreinigingen die volkomen gescheiden moeten worden.

Voor elk van hen moet de wet :

- de middelen aangeven om de luchtverontreiniging te voorkomen (preventieve wetgeving);
- de produkten opsommen die de lucht kunnen verontreinigen;
- de middelen aangeven om een bestaande luchtverontreiniging te bestrijden.

Bespreking der artikelen.

Luchtverontreiniging veroorzaakt door de uitlaatgassen der auto's.

Artikel 1.

Elke wagen op zichzelf maakt geen gevaar uit voor de verontreiniging. Het is slechts het gebruik van vele wagens, op eenzelfde plaats en op eenzelfde ogenblik, dat een gevaar daarstelt. Nochtans is het via de controle van de uitlaatgassen van elke wagen afzonderlijk, dat de strijd moet aangebonden worden.

Een der meest voorkomende gassen in de uitlaatgassen der auto's is het koolstofmonoxyde (CO), een niet volledig tot koolstofdioxyde (CO₂) verbrand gas.

Dit CO-gas heeft een zeer nadelige invloed op de mensen voor de verkeersveiligheid.

Door de « Environmental Studies Board » en de « Division of Medical Sciences » van de « National Academy of Sciences » is onlangs een studie afgesloten over het effect van chronische blootstelling aan lage niveaus koolstofmonoxide op de gezondheid, het gedrag en de prestaties van de mens.

D'autres villes et d'autres pays encore envisagent certaines mesures. C'est le cas pour Naples, Milan, Tokyo, Sydney, Buenos-Aires et Montréal.

Ces quelques exemples montrent que tous les pays industrialisés en sont arrivés à la phase active de la lutte contre la pollution atmosphérique.

La Belgique n'en est pas encore là; elle en est toujours au stade des mesurages et des études, sans que cela ait donné lieu à des décisions et à l'observation de celles-ci.

En raison de l'absence d'arrêtés d'exécution, mais aussi par suite de l'évolution de la pollution atmosphérique depuis 1964, il s'impose de compléter la loi relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.

Comme nous l'avons dit plus haut, la pollution atmosphérique revêt un triple aspect : elle peut être provoquée par les véhicules automobiles, par l'industrie ou par les installations de chauffage et de combustion.

Il s'agit de trois sortes de pollution qui diffèrent totalement sur le plan technique et qu'il convient donc de traiter d'une manière absolument distincte.

Pour chacune d'elles la loi doit :

- prévoir les moyens d'empêcher la pollution atmosphérique (législation préventive);
- énumérer les produits susceptibles de polluer l'atmosphère;
- indiquer les moyens de lutter contre la pollution atmosphérique existante.

Discussion des articles.

La pollution atmosphérique due aux gaz d'échappement des automobiles.

Article 1^{er}.

Une voiture, considérée isolément, ne crée aucun risque à cet égard. Ce n'est que l'utilisation de nombreuses voitures, au même endroit et au même moment, qui constitue un danger. Cependant, c'est par le contrôle des gaz d'échappement de chacune des voitures prise séparément qu'il faut engager la lutte.

L'un des éléments que l'on trouve le plus dans les gaz d'échappement des automobiles est l'oxyde de carbone (CO), dont la combustion en anhydride carbonique (CO₂) reste incomplète

Or, l'oxyde de carbone a une influence extrêmement néfaste sur le comportement humain au point de vue de la sécurité routière.

L'« Environmental Studies Board » et la « Division of Medical Sciences » de la « National Academy of Sciences » viennent d'achever une étude des effets de l'exposition chronique à de faibles taux d'oxyde de carbone sur la santé, le comportement et les activités de l'homme. Que l'import-

Dat deze studie meer dan alleen academische waarde heeft, moge blijken uit het feit, dat in New York alleen al door automobielen 4.000 ton koolmonoxide per dag aan de atmosfeer wordt toegevoegd; in Los Angeles zelfs 10.000 per dag. Recente experimenten hebben aangetoond, dat langdurige blootstelling aan CO-concentraties van 10 ppm remmend kan werken op bepaalde mentale functies, die bv. van belang zijn voor het veilig besturen van een auto.

Bepaalde groepen met bestaande medische afwijkingen schijnen bijzonder gevoelig te zijn voor CO.

Onder de preventieve maatregelen die de luchtverontreiniging bestrijden, stippen we aanwezigheid aan van bomen en planten in de steden. De groene zones spelen een belangrijke rol in het opvangen van de luchtverontreiniging; zij moeten zeer uitgebreid zijn, willen zij een reinigende functie hebben. Bovendien hebben groene zones luchtverplaatsingen tot gevolg omdat de zone bij dag als een koude oppervlakte en 's nachts als een warme optreedt. Deze luchtverplaatsingen, winden, verdrijven en verspreiden de luchtverontreiniging.

Daarom moet men bepalen dat het in elke gemeente, associatie van gemeenten, agglomeratie van meer dan 30.000 inwoners, d.i. van een bepaalde omvang, waarvan men mag aannemen dat het autoverkeer gedurende een zeker tijdstip van de dag belangrijk kan zijn, verboden is de bestaande groene zones geheel of gedeeltelijk te verminderen.

Stellen we b.v. niet vast dat de kleine groene zones, in de centra van de steden, waar het verkeer het dichtst is, geleidelijk opgeofferd worden om plaats te maken voor parkeerzones en hoogbouw?

De systematische vernietiging van deze beperkte groene zones moet ophouden.

Het redden van de groene zones is niet voldoende. Wil men de steden gezond houden, dan moet men hun de verplichting opleggen bij de verbouwing van de bestaande centra rekening te houden met de aanleg van groene zones.

Tenslotte moet men ook in de verplichting voorzien bij de aanleg van elke nieuwe wijk een bepaald percentage voor te behouden aan groene zones.

Artikel 2.

De uitlaatgassen van goed afgestelde motoren kunnen verder afgebroken, vernietigd worden. Sommige fabrikanten zijn hiermede reeds begonnen en brengen wagens op de markt met een ingebouwde apparatuur om de uitlaatgassen gedeeltelijk te vernietigen. Dit gebeurt ofwel met « after-burners », naverbranders, ofwel met katalytische « converters ».

tance de cette étude dépasse le plan purement académique, c'est ce que démontre le fait que, dans la seule ville de New York, les automobiles rejettent quotidiennement 4.000 tonnes d'oxyde de carbone dans l'atmosphère; à Los Angeles, ce chiffre est même de 10.000 tonnes. Des expériences récentes ont prouvé que l'exposition prolongée à des concentrations d'oxyde de carbone à 10 ppm. peut exercer une action inhibitrice sur plusieurs fonctions mentales, qui sont du plus haut intérêt, notamment pour la sécurité dans la conduite d'une automobile.

Certains groupes humains présentant des déficiences au point de vue médical paraissent particulièrement sensibles à l'oxyde de carbone.

Parmi les mesures de prévention de la pollution atmosphérique, nous citerons la multiplication des arbres et autres plantations dans les villes. Les espaces verts jouent un rôle important dans la résorption de la pollution atmosphérique. Ils doivent être très étendus si l'on veut qu'ils aient vraiment une fonction purificatrice. D'autre part, leur présence provoque des déplacements d'air, du fait qu'ils retiennent la fraîcheur pendant le jour et la chaleur la nuit. Or, ces déplacements d'air, par l'effet du vent, refoulent et dispersent la pollution atmosphérique.

Par conséquent, il est nécessaire d'interdire la suppression, ou même la simple réduction d'espaces verts existants dans toute commune, association de communes ou agglomération de plus de 30.000 habitants, c'est-à-dire d'une certaine importance, dont on peut admettre que la circulation automobile y est d'une densité considérable à certains moments de la journée.

Ne constatons-nous pas, en effet, que les petits espaces verts du centre des villes, où la circulation est la plus intense, sont progressivement sacrifiés pour faire place à des parkings et à des constructions en hauteur?

La destruction systématique de ces espaces verts doit cesser.

Mais il ne suffira pas de les préserver. Si l'on veut assainir les villes, il s'impose d'obliger celles-ci à prévoir des espaces verts chaque fois que la transformation des centres existants en offrira l'occasion.

Enfin, il est nécessaire également d'obliger les administrations intéressées à réserver un certain pourcentage des terrains aux espaces verts lors de la création de tout nouveau quartier.

Article 2.

Il est parfaitement possible d'arriver à une combustion plus complète des gaz d'échappement de moteurs bien réglés, de telle sorte que ces gaz soient détruits. Certains fabricants se sont déjà engagés dans cette voie en mettant en vente des voitures auxquelles est incorporé un dispositif permettant la destruction partielle des gaz d'échappement. Cette opération est effectuée soit par des « after-burners » (brûleurs de post-combustion), soit par des « converters » catalytiques.

Hierdoor kan het gehalte aan CO (koolstofmonoxyde) dat 3,1 pct. bedraagt van het normale volume van de uitlaatgassen van een met benzine aangedreven explosiemotor, belangrijk verminderd worden en kan het gehalte aan koolwaterstoffen eveneens dalen.

Over welke middelen beschikt de wetgever om de fabrikanten te verplichten over te gaan tot het bouwen van wagens met een apparatuur die de giftige gassen tot een minimum herleidt ?

- de wagens zonder deze apparatuur verbieden;
- de wagens met deze apparatuur extra ontlasten;
- de wagens zonder deze apparatuur extra belasten.

Wij menen dat de eerste oplossing niet te weerhouden is, dat de tweede oplossing (de ontlasting) gedurende een zekere periode, b.v. 5 jaar zou moeten doorgevoerd worden als aanmoediging, en dat de derde maatregel na die 5 jaar ingevoerd moet worden als bestraffing

De ontlasting moet betrekking hebben op de aankoop in ons land van elke nieuwe wagen of de verkoop van elke tweedehandswagen. Te beginnen met de datum waarop dit wetsvoorstel van kracht zou worden, en voor een periode van 5 jaar, wordt een vermindering op de faktuurtaks toegestaan.

Als criterium wordt het gehalte aan CO in de uitlaatgassen voorop gezet. Voor elke vermindering als gevolg van de werking van een after-burner of katalyserende brandstofwisselaar met 0,1 pct. ten opzichte van het oorspronkelijke volume CO van 3,1 pct. wordt een vermindering van 1 pct. op de factuurtaks toegestaan.

Na die overgangperiode valt de aanmoedigingspremie weg en treedt een bestraffing in.

Elke eigenaar van een wagen zal, 5 jaar nadat dit voorstel van wet van kracht is geworden, en zo hij op zijn wagen geen toestel heeft geplaatst voor vernietiging van de uitlaatgassen, jaarlijks een extra belasting betalen die overeenkomt met 20 pct. van de autotaks in de veronderstelling dat de wagen nieuw was.

Elke voerder van een vreemde wagen, die geen apparatuur voor verdere vernietiging der uitlaatgassen bezit en die met deze wagen in ons land komt, zal 5 jaar na het inwerking-treden van deze wet, een extra inkombelasting betalen overeenkomstig de extra belasting welke landgenoten moeten betalen die een wagen gebruiken die niet voldoet aan de eisen gesteld voor de vernietiging der uitlaatgassen.

Artikel 3.

Een zeer groot gedeelte van de luchtverontreiniging verwekt door de uitlaatgassen van auto's, kan vermeden worden door een doeltreffende controle op die gassen.

De samenstelling van die gassen hangt af van :

C'est ce qui permet de réduire sensiblement la teneur en CO (oxyde de carbone), qui est de 3,1 p.c. du volume normal des gaz d'échappement d'un moteur à explosion alimenté à l'essence, ainsi que la teneur en hydrocarbures.

Quels sont les moyens dont dispose le législateur pour obliger les fabricants à construire des voitures pourvues d'un dispositif réduisant les gaz nocifs au minimum ?

- interdire l'usage de véhicules non équipés de ce dispositif;
- accorder une détaxation spéciale pour les véhicules qui en sont pourvus;
- imposer une surtaxe pour les véhicules non équipés de ce dispositif.

A notre sens, la première solution ne peut être retenue et la deuxième (détaxation) devrait être appliquée durant une certaine période, par exemple 5 ans, en manière d'encouragement; quant à la troisième, il y aurait lieu de l'appliquer à l'expiration de cette période, à titre de pénalisation.

La détaxation doit porter sur l'achat de tout nouveau véhicule en Belgique et sur la vente de tout véhicule d'occasion. Une réduction de la taxe de facture serait accordée pour une période de 5 ans à dater de l'entrée en vigueur de la présente proposition de loi.

Le critère proposé est la teneur en CO des gaz d'échappement. Pour toute diminution de 0,1 p.c. du volume initial de 3,1 p.c. de CO, obtenue au moyen d'un « after-burner » ou d'un « converter » catalytique, il serait accordé une réduction de 1 p.c. sur la taxe de facture.

Après cette période transitoire, la prime d'encouragement serait supprimée et la pénalisation serait appliquée.

Tout propriétaire d'un véhicule qui, cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente proposition de loi, n'aura pas équipé son véhicule d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, devra payer chaque année une surtaxe correspondant à 20 p.c. de la taxe de circulation qui serait due pour ce même véhicule à l'état neuf.

Tout conducteur d'un véhicule étranger non équipé d'un dispositif de post-combustion des gaz d'échappement, qui entrera en Belgique avec ce véhicule au moins cinq ans après que la présente proposition aura acquis force de loi, paiera un droit d'entrée supplémentaire correspondant à la surtaxe due par les citoyens belges utilisant un véhicule qui ne répond pas aux conditions requises en matière de destruction des gaz d'échappement.

Article 3.

La pollution atmosphérique provoquée par les gaz d'échappement des automobiles peut être évitée dans une très grande mesure grâce à un contrôle efficace de ces gaz.

La composition de ceux-ci dépend :

— het type van de motor : explosiemotor aangedreven met benzine, injectiemotor aangedreven met benzine en dieselmotor aangedreven met mazout;

— de paardekracht van de motor;

— de snelheid waarop men stilstaande de motor laat draaien;

— de ouderdom;

— het goed afstellen van de motor.

De normale samenstelling van de uitlaatgassen van wagens in dezelfde voorwaarden is als volgt :

	Benzinemotor	Dieselmotor
— koolstofdioxyde (CO ₂)	9,0	9,0
— koolstofoxyde (CO)	3,1	0,1
— zwaveldioxyde (SO ₂)	0,006	0,02
— stikstofoxyden	0,06	0,04
— verschillende onvolledig verbrande koolwaterstoffen en verschillende zware koolwaterstoffen	0,5	0,02
— aldehyden	0,004	0,002

Bovendien vindt men in de uitlaatgassen van :

— injectiemotoren : verbindingen van lood en fosfor, chloriden en bromiden;

— dieselmotoren : roet.

Al naargelang het type van de motor en de paardekracht zal men welbepaalde normen kunnen vastleggen waaraan een goed ingestelde en nieuwe motor moet voldoen.

Er bestaan thans toestellen op de markt die toelaten de uitlaatgassen te controleren, terwijl de motor aan een vast toerental draait binnen een beperkte ruimte.

Deze toestellen laten toe na te gaan of de motor goed ingesteld is en of hij niet te ver versleten is.

Controleposten zullen dus moeten gebouwd worden.

De rijkswacht, de politie en ambtenaren die de Koning aanwijst, moeten het recht hebben elke wagen op te leiden naar de dichtstbijzijnde controlepost om aldaar de uitlaatgassen te controleren.

Blijken deze gassen boven de toegelaten normen te liggen, dan wordt tegen de bestuurder proces-verbaal opgemaakt. Zo dit bovendien het gevolg is van de ouderdom van de motor, waarbij door een goede regeling de uitlaatgassen niet meer kunnen genormaliseerd worden, dan wordt de eigenaar verwittigd dat hij de motor moet vernieuwen of buiten gebruik stellen en moet hij zich terug aan dezelfde controlepost aanbieden binnen de 14 dagen.

Bovendien moet bij de technische controle van de tweede-handswagens of van de wagens die ouder zijn dan vijf jaar de controle der uitlaatgassen ingevoerd worden.

— du type de moteur : moteur à explosion alimenté à l'essence, moteur à injection alimenté à l'essence ou moteur diesel alimenté au mazout;

— de la puissance du moteur;

— du régime du moteur tournant au ralenti, à l'arrêt du véhicule;

— de l'âge du moteur;

— du réglage du moteur.

A égalité de conditions, la composition normale des gaz d'échappement des véhicules est la suivante :

	Moteur à essence	Moteur diesel
— anhydride carbonique (CO ₂)	9,0	9,0
— oxyde de carbone (CO)	3,1	0,1
— anhydride sulfureux (SO ₂)	0,006	0,02
— oxydes d'azote	0,06	0,04
— divers hydrocarbures partiellement imbrûlés et		
— divers hydrocarbures lourds	0,5	0,02
— aldéhydes	0,004	0,002

De plus, on trouve dans les gaz d'échappement :

— des moteurs à injection : des combinaisons de plomb et phosphore, des chlorures et des bromures;

— des moteurs diesel : de la suie.

Selon le type de moteur et la puissance, on pourra fixer des normes bien précises auxquelles devra répondre tout moteur neuf et bien réglé.

Il existe actuellement sur le marché des appareils permettant de contrôler les gaz d'échappement pendant que le moteur tourne à un régime déterminé dans un espace limité.

Ces appareils permettent de vérifier si le moteur est bien réglé et s'il n'est pas trop usé.

Il faudra donc établir des postes de contrôle.

La gendarmerie, la police et les fonctionnaires désignés par le Roi doivent avoir le droit de faire amener tout véhicule au poste de contrôle le plus proche pour y contrôler les gaz d'échappement.

S'il s'avère que ces gaz dépassent les normes autorisées, procès-verbal sera dressé à charge du conducteur. En outre, si cette situation est due à l'âge du moteur qui ne permet plus, par un bon réglage, de normaliser les gaz d'échappement, le propriétaire sera averti qu'il a l'obligation de renouveler le moteur ou de mettre le véhicule hors d'usage et il devra se représenter au même poste de contrôle dans un délai de quinze jours.

De plus, il faudra désormais contrôler les gaz d'échappement lors du contrôle technique des véhicules d'occasion ou de ceux qui ont plus de cinq ans d'âge.

Artikel 4.

Wat nu de brandstof van de motor zelf betreft, zal de wagen van de toekomst er een zijn die geen luchtverontreiniging verwekt. In die zin zal b.v. een electrisch aangedreven motor te verkiezen zijn of een motor waarin chemische energie omgezet wordt in electrische.

In afwachting dat zulks verwezenlijkt wordt, zouden de openbare instanties het gebruik van brandstoffen moeten bevorderen die de luchtverontreiniging tot een minimum beperken.

Bepaalde additieven, zoals loodderivaten die als antiklop-middel gebruikt worden, verontreinigen de lucht.

Loodprodukten worden door de mens opgenomen.

— De in de uitlaatgassen voorkomende loodderivaten, gevormd na verbranding zijn hoofdzakelijk samengesteld uit chloriden (*). Daar de chemische reactie niet perfect verloopt, komen ook sulfaten, carbonaten en oxyden voor.

Bij het uittreden bevinden deze chemische stoffen zich onder de vorm van aerosol- of colloïdale oplossing in de lucht t.t.z. onder de vorm van deeltjes van zeer kleine afmetingen zodat zij in suspensie blijven.

— Het inademen van lucht waarin deeltjes in aerosolvorm zweven, heeft onvermijdelijk hun gedeeltelijk neerslaan op slijmvliezen en longalveolen tot gevolg. Deze deeltjes kunnen lokaal prikkelend werken (een lokale reactie verwekken) ofwel worden ze in het bloed opgenomen naar gelang van hun oplosbaarheid.

Daar de wateroplosbaarheid van $PbCl_2$ of $PbBr_2$ respectievelijk 10 en 5 gr/l bij $20^\circ C$ bedraagt is het dus onvermijdelijk dat deze loodderivaten in het bloed zullen worden opgenomen.

Als wij nu weten dat de onderste vergiftigingslimiet van lood is bereikt als 0,07 mgr van dit metaal in 100 cc bloed voorkomt, is het gevaar niet denkbeeldig.

Het feit dat dit niveau nooit bereikt wordt, zelfs in gebieden waar de atmosfeer het zwaarst verontreinigd is met loodderivaten, is nog geen reden om te beweren dat het lood in de atmosfeer niet giftig is.

Het is hoogstwaarschijnlijk zo dat het menselijk lichaam nog steeds in staat is om het opgenomen lood langs nieren en

(*) De uiteindelijke vorm onder welke het lood in de atmosfeer terechtkomt zou loodchloride en loodbromide moeten zijn. Inderdaad wordt er aan tetraethyllood (TEL) etylchloride en etylbromide toegevoegd omdat de loodhalogeenvbindingen een laag sublimatiepunt hebben wat hun verwijdering uit motorcilinders en uitlaatleidingen sterk bevordert.

Article 4.

En ce qui concerne le carburant du moteur, la voiture de l'avenir sera celle qui ne provoque aucune pollution atmosphérique. A cet égard, un moteur à propulsion électrique, par exemple, devra être préféré, ou encore un moteur où l'énergie chimique est transformée en énergie électrique.

En attendant que cela soit réalisé, les pouvoirs publics devraient encourager l'emploi de carburants permettant de réduire la pollution atmosphérique au minimum.

Certains additifs, tels que des dérivés de plomb qui sont utilisés comme antidétonants, ont un effet polluant.

Des produits contenant du plomb sont absorbés par l'organisme humain.

— Les dérivés de plomb présents dans les gaz d'échappement et qui se forment après la combustion se composent principalement de chlorures (*). Etant donné que la réaction chimique ne s'effectue pas parfaitement, on constate aussi la présence de sulfates, de carbonates et d'oxydes.

A l'échappement, ces substances se trouvent dans l'air sous forme de solution aérosol ou colloïdale, c'est-à-dire de particules infimes, de sorte qu'elles demeurent en suspension.

— Le fait de respirer un air contenant en suspension des particules sous forme d'aérosol a fatalement pour conséquence qu'une partie de celles-ci se déposent sur les muqueuses et dans les alvéoles pulmonaires. Ces particules peuvent provoquer une irritation locale, ou bien elles sont absorbées dans le sang en fonction de leur solubilité.

Etant donné que la solubilité dans l'eau du $PbCl_2$ et du $PbBr_2$ est respectivement de 10 et 5 gr/l à $20^\circ C$, il est inévitable que ces dérivés de plomb pénètrent dans le sang.

Or, si l'on sait que le seuil d'intoxication par le plomb est de 0,07 mgr de ce métal dans 100 cc de sang, on ne peut certes pas considérer le danger comme imaginaire.

Le fait que ce niveau n'est jamais atteint, même pas dans les régions où l'atmosphère est le plus pollué par des dérivés de plomb, n'autorise pas à affirmer que le plomb dans l'atmosphère n'est pas nocif.

Il est hautement probable que l'organisme humain est, aujourd'hui encore, capable d'éliminer par les reins et par

(*) La forme finale sous laquelle le plomb arrive dans l'atmosphère devrait être le chlorure de plomb et le bromure de plomb. Mais en fait, du tétraéthyle de plomb (TEL), du chlorure d'éthyle et du bromure d'éthyle viennent s'y ajouter, les combinaisons halogènes de plomb ayant un point de sublimation peu élevé, ce qui facilite grandement leur évacuation des cylindres du moteur et des tuyaux d'échappement.

darmen af te voeren alvorens de kritische concentraties in het bloed zijn bereikt (*).

De zaken zouden kunnen anders worden als de loodconcentraties in de atmosfeer in de toekomst zouden verdubbelen of verdriedubbelen.

Wat vandaag ogenschijnlijk ongevaarlijk is kan morgen katastrofaal worden.

Afgezien van het hierboven beschreven toxisch effect van lood is er een andere reden, ook in verband met luchtbezuïdeling, die het gebruik van T.E.L. als antiklopadditief in de weg staat. Inderdaad de tot op heden ontwikkelde naverbrandingssystemen, aangewend om het CO en koolwaterstoffengehalte in de verbrandingssystemen te drukken, zijn meestal uitgevoerd onder de vorm van een katalysator. Nu is het zo dat loodderivaten sterke korroderende eigenschappen hebben in de systemen, dat lood als metaal kan werken als inhibitor der katalysatoren en ten laatste dat het katalysebed kan verstoppert door de fijn verdeelde loodstof.

Deze argumenten zijn belangrijk en zullen zeker in de balans wegen als luchtverontreiniging door onverbrande gasvormige residu's ter sprake komt.

Om volledig te zijn moet men eraan toevoegen dat Du Pont de Nemours een naverbrandingssysteem ontwikkeld heeft dat van loodderivaten geen hinder zou ondervinden.

Dit hoofdstuk van dit voorstel van wet heeft tot doel de loodderivaten door andere antiklopmiddelen te vervangen.

Als anti-knock additieven die geen lood bevatten komen voor de benzine in aanmerking : M.M.A. (Monomethylaniline), AK 33 X (Methylcyclopentadienyl Mangaan), Tertiar Butyl Acetaat en IJzercarbonyl.

De laatste twee zijn alleen vermeld om hun synergetische werking bij tetraethyllood daar zij de loodconcentratie verminderen, maar het lood niet vervangen. Ook de doelmatigheid van de eerste twee is niet te vergelijken met deze van T.E.L.; zij zijn evenwel goed bruikbaar indien ook het oktaan-getal wordt verlaagd, wat mogelijk is als de automobielconstructeurs de kompressieverhouding van hun motoren verminderen. Er bestaat thans in de U.S.A. een tendens in die zin.

Over welke middelen beschikt de wetgever ?

— Hij kan de benzine met loodprodukten verbieden.

(*) Voorbeeld : Loodconcentraties in atmosfeer :
Cincinnati 1960 : 0,006 mg/m³.
Hollywood-Freeway 1969 (max.) : 0,071 mg/m³.
Los Angeles 1969 (mean) : 0,025 mg/m³.
Absorptie door mens door inademen :
Cincinnati 1960 : begrepen tussen 0,097 mg en 0,05 mg/dag.
Persoon levend in atmosfeer met 0,003 mg/m³ neemt 0,022 mg/dag.
Wij houden geen rekening met loodopname langs voeding. De gemiddelde waargenomen loodconcentratie in bloed van een stadsmens is ongeveer 0,02 mg lood per 100 cc bloed.

l'intestin le plomb absorbé, avant que les concentrations dans le sang n'aient atteint le point critique (*).

Il pourrait en être autrement si, à l'avenir, les concentrations de plomb dans l'atmosphère venaient à doubler ou à tripler.

Ce qui paraît ne présenter aucun danger aujourd'hui peut devenir catastrophique demain.

Indépendamment de l'effet toxique que nous venons de décrire, il y a une autre raison, également liée à la pollution atmosphérique, d'empêcher l'utilisation du T.E.L. comme additif antidétonant. En effet, les systèmes de post-combustion mis au point jusqu'ici pour réduire la teneur des gaz d'échappement en CO et en hydrocarbures sont souvent réalisés sous forme de catalyseurs. Or, il se fait que les dérivés de plomb ont des propriétés très corrosives dans ces systèmes; que le plomb, en tant que métal peut agir comme inhibiteur des catalyseurs; et enfin, que le dispositif de catalyse peut être obstrué par les fines particules de plomb.

Ces arguments sont importants et pèseront certainement dans la balance lorsqu'il sera question de la pollution atmosphérique provoquée par les résidus gazeux imbrûlés.

Pour être complet, il faut ajouter que Du Pont de Nemours avait mis au point un système de post-combustion que n'affecteraient plus les dérivés de plomb.

Cette partie de la présente proposition de loi vise à remplacer les dérivés de plomb par d'autres antidétonants.

Comme additifs antidétonants pour l'essence qui ne contiennent pas de plomb, il y a la monométhylaniline (M.M.A.), le méthylcyclopentadiényle de manganèse (AK 33X), l'acétate d'isobutyle et le carbonyle de fer.

Si nous mentionnons ces deux derniers, c'est uniquement en raison de leur action synergique sur le tétraéthyle de plomb, étant donné qu'ils diminuent la concentration de ce métal mais ne le remplacent pas. L'efficacité des deux premiers eux-mêmes ne peut être comparée à celle du T.E.L., encore qu'ils soient parfaitement utilisables à condition que l'indice d'octane soit réduit en même temps, ce qui peut se faire si les constructeurs d'automobiles abaissent le taux de compression de leurs moteurs. Aux Etats-Unis, une tendance se manifeste actuellement dans ce sens.

De quels moyens dispose le législateur ?

— Il peut interdire l'emploi d'essence contenant des dérivés de plomb.

(*) Exemples : Concentrations de plomb dans l'atmosphère :
Cincinnati 1960 : 0,006 mgr/m³.
Hollywood-Freeway 1969 (max.) : 0,071 mgr/m³.
Los Angeles 1969 (moyenne) : 0,025 mgr/m³.
Absorption humaine par la respiration :
Cincinnati 1960 : entre 0,097 mgr et 0,05 mgr par jour.
Une personne vivant dans une atmosphère contenant 0,003 mgr/m³ absorbe 0,022 mgr par jour. Nous négligeons ici l'absorption de plomb par l'alimentation. La concentration moyenne de plomb constatée dans le sang d'un citadin est d'environ 0,02 mgr de plomb par 100 cc de sang.

— Hij kan de benzine met loodprodukten extra belasten.

— Hij kan de benzine zonder loodprodukten extra onlasten.

Wij verkozen de combinatie van het tweede en het derde middel, d.w.z. de benzine met loodderivaten zal verhoogd worden met een zeker percentage, deze zonder loodderivaten zal met eenzelfde som verlaagd worden.

Artikel 5.

Auto's kunnen echter ook aangedreven worden door een andere brandstof dan benzine of mazout.

Daarom signaleren wij het L.P.G. (Liquid Petroleum Gas), dat door het aanbrengen van een extra brandstofreservoir en enkele kleine veranderingen bij elke benzinemotor kan gebezigd worden. Het gebruik van L.P.G. gas zou gestimuleerd kunnen worden door een financiële tegemoetkoming.

Artikel 6.

Luchtverontreiniging veroorzaakt door de gassen van de nijverheid.

De overheid heeft tot plicht, hetzij bij de vestigingsaanvraag van een nieuwe nijverheid, hetzij bij de aanvraag tot uitbreiding van een bestaande, die verondersteld wordt de lucht te kunnen verontreinigen, na te gaan in hoeverre er een gevaar voor de volksgezondheid bestaat.

Is het tenslotte de Minister van Streekeconomie die beslist, dan moet deze zich laten voorlichten door de Minister van Volksgezondheid. Bepaalt artikel 3 van de wet van 1964 dat het advies in zulke gevallen van de Hoge Gezondheidsraad wordt ingewonnen, dan komt het ons voor dat een provinciale instantie beter geschikt is. In dit verband hebben wij trouwens reeds een voorstel van wet ingediend tot het instellen van Provinciale Hoge Raden voor de bescherming van het leefmilieu.

De bevoegdheid van deze raden strekt zich uit over het grondgebied van een hele provincie met betrekking tot alle problemen die verband houden met het leefmilieu en meer bepaald wat de nijverheid aangaat.

De Hoge Raden treden op :

1. Bij elke nieuwe inplanting of bij het in vergunning geven van grond aan bedrijven die verdacht worden de lucht te verontreinigen, wordt op verzoek van de betrokken provinciale raad een clause opgenomen waarbij aan het bedrijf opgelegd wordt de nodige maatregelen te treffen om geuren of luchtverontreinigende stoffen te voorkomen of te bestrijden.

— Il peut imposer une surtaxe sur l'essence additionnée de produits contenant du plomb.

— Il peut accorder une détaxation spéciale pour l'essence non additionnée de dérivés de plomb.

Pour notre part, nous avons préféré combiner le deuxième et le troisième moyens, c'est-à-dire augmenter d'un certain pourcentage le prix de l'essence contenant des dérivés de plomb, tout en diminuant dans la même proportion le prix de l'essence qui ne contient pas ces produits.

Article 5.

Cependant, les véhicules automobiles peuvent être alimentés par d'autres carburants que l'essence ou le mazout.

C'est pourquoi nous signalons à cet égard le L.P.G. (Liquid Petroleum Gas) ou gaz de pétrole liquéfié, qui peut être employé dans tout moteur à essence moyennant le placement d'un réservoir supplémentaire et quelques aménagements mineurs. On pourrait encourager l'emploi du L.P.G. par une intervention financière.

Article 6.

La pollution atmosphérique causée par les gaz industriels.

Les autorités ont le devoir, pour chaque demande, soit d'implantation d'une industrie nouvelle, soit d'extension d'une industrie existante, dont on présume qu'elle pourrait polluer l'atmosphère, d'examiner dans quelle mesure il y aurait là un danger pour la santé publique.

Si c'est le Ministre de l'Economie régionale qui prend la décision en dernier ressort, il faut qu'il ait pris les informations nécessaires auprès du Ministre de la Santé publique. Il est vrai qu'en vertu de l'article 3 de la loi de 1964, de tels cas sont soumis à l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique; nous estimons toutefois qu'il serait préférable de prendre l'avis d'une autorité provinciale. A ce propos, qu'il nous soit d'ailleurs permis de rappeler que nous avons déposé une proposition de loi portant création de conseils supérieurs provinciaux pour la protection de l'environnement.

La compétence de ces conseils s'étend au territoire d'une province entière, pour l'ensemble des problèmes de l'environnement, et plus particulièrement en ce qui concerne les industries.

Les conseils supérieurs interviennent dans les cas suivants :

1. Lors de toute implantation d'industries nouvelles ou lorsque des terrains sont concédés à des entreprises dont on peut craindre qu'elles pollueront l'atmosphère, il est prévu, sur requête du Conseil provincial intéressé, l'insertion d'une clause obligeant l'entreprise à prendre les mesures nécessaires pour prévenir ou combattre l'émission d'odeurs ou de matières polluantes.

2. De Hoge Raden kunnen in de bouwvergunning, af te leveren door de gemeentelijke autoriteiten, de meest moderne methodes ter bestrijding van de luchtverontreiniging laten inlassen.

3. Bij het verlenen van de exploitatievergunning, kunnen de Hoge Raden uitgebreide maatregelen opleggen ter voorkoming van de luchtverontreiniging.

4. Een regelmatige controle van de luchtverontreinigende industrieën, door meting op bepaalde, goed uitgekozen punten, en een bestendige wachtdienst moeten ingevoerd worden.

5. Teneinde de Hoge Raad zo representatief mogelijk te maken, zou deze moeten samengesteld worden uit vertegenwoordigers van de verschillende ministeries die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met het leefmilieu, zoals Volksgezondheid, Landbouw, Openbare Werken, met provinciale en lokale vertegenwoordigers evenals gespecialiseerde leden op het gebied van de milieuverontreiniging en de volksgezondheid, behorende tot de universiteiten of universitaire instellingen.

Welke zijn de nijverheden die in aanmerking komen bij dergelijk onderzoek ?

Volgende nijverheden werden door de Raad van Europa aangeschreven als luchtverontreinigend :

- thermische centrales;
- industriële verwarmingsinstallaties;
- staal- en gietijzernijverheden;
- niet-ferro industrieën;
- cementnijverheid;
- petroleumnijverheid;
- papiernijverheid;
- voedselnijverheid.

Wij kunnen hieraan toevoegen : de petro-chemische en chemische nijverheid.

Artikel 7.

Andere factoren, onafhankelijk van de industrie, moeten eveneens onderzocht worden, dit in verband met de plaats zelf van implantatie. Het kan inderdaad voorkomen dat een bepaalde industrie niet geschikt is in een bepaalde plaats, en het wel is in een andere.

Onder deze factoren kunnen wij tellen :

- de topografie : enge valleien kunnen een luchtverontreiniging insluiten;
- de winden : winden in een bepaalde richting kunnen bv. de luchtverontreiniging wegvoeren naar een woongebied, wat beslist te vermijden is;
- de mist : is een negatieve factor;

2. Les conseils supérieurs peuvent exiger que l'autorisation de bâtir à délivrer par les autorités communales prévoie, dans son texte même, l'obligation d'appliquer les méthodes les plus modernes de lutte contre la pollution atmosphérique.

3. Lors de l'octroi de la licence d'exploitation, les conseils supérieurs peuvent imposer des mesures étendues visant à prévenir la pollution atmosphérique.

4. Il faut instaurer un contrôle régulier des industries qui polluent l'atmosphère, par des mesurages effectués à certains endroits bien choisis et par un service de garde permanent.

5. Pour que les Conseils supérieurs soient aussi représentatifs que possible, ils devraient comprendre des délégués des différents ministères ayant un rapport direct ou indirect avec l'environnement, et notamment de ceux de la Santé publique, de l'Agriculture et des Travaux publics, ainsi que des représentants provinciaux et locaux et des spécialistes dans les domaines de la pollution du milieu et de la santé publique, appartenant aux universités et aux établissements universitaires.

Quelles sont les industries qui pourront faire l'objet de pareille enquête ?

Le Conseil de l'Europe a retenu les industries suivantes comme industries polluant l'atmosphère :

- les centrales thermiques;
- les installations industrielles de chauffage;
- les aciéries et fonderies;
- les industries des métaux non ferreux;
- les cimenteries;
- l'industrie pétrolière;
- les papeteries;
- les industries alimentaires.

On peut y ajouter les industries chimiques et pétrochimiques.

Article 7.

Outre la nature des industries, il faut encore examiner d'autres éléments, résultant du lieu même d'implantation. En effet, il peut arriver qu'une industrie déterminée ne convienne pas à tel endroit, mais bien à tel autre.

Citons parmi ces éléments :

- la topographie : les vallées étroites peuvent retenir l'air pollué;
- le vent : les vents soufflant dans une direction déterminée peuvent déporter la pollution atmosphérique vers une zone résidentielle, ce qu'il faut à tout prix éviter;
- le brouillard est un facteur négatif;

— regenneerslag of zon : kan een belangrijke rol spelen.

Een andere factor : de reeds gevestigde industrieën.

Deze kunnen op een bepaalde plaats zo talrijk zijn dat een nieuwe industrie van hetzelfde type niet meer verantwoord is op dezelfde plaats. In sommige gevallen kan ook de oprichting van een industrie van een ander type niet verantwoord zijn, indien deze industrie met de bestaande een luchtverontreiniging verwekt die een cumulatief karakter heeft.

Al deze gegevens vormen een geheel en moeten o.a. de elementen uitmaken die beslissen of een nijverheid die verondersteld wordt de lucht te kunnen verontreinigen op een bepaalde plaats mag toegelaten worden.

Artikel 8.

De gevestigde industrieën moeten gecontroleerd worden. De meest doeltreffende controle bestaat er in de luchtverontreiniging na te gaan, ofwel aan de schouw, ofwel op de grond, d.w.z. waar de mens leeft.

Twee soorten controles lenen zich daartoe :

- controle van de verontreinigde lucht;
- controle van een neerslag.

Wat de controle van de lucht betreft kan men bepalen :

- het dagelijks gemiddelde;
- een controle om het half uur.

Deze controle heeft betrekking op :

- gehalte aan zwarte rook, uitgedrukt in mg/m^3 lucht;
- gehalte aan SO_2 , uitgedrukt in mg/m^3 lucht.

De controle geschiedt ter plaatse, bij middel van automatische toestellen die thans op de markt gebracht zijn.

Men kan alsoo wekelijks de resultaten aflezen, deze samen brengen in statistieken en hieruit à posteriori afleiden of de normen der luchtverontreiniging geëerbiedigd werden. Voortgaande op deze resultaten kan men, na verloop van een zekere tijd, bepaalde besluiten treffen en een regeling aan de nijverheid opleggen.

Beter is echter het systeem zoals het bijv. te Rotterdam toegepast wordt. Hier heeft men op 31 verschillende plaatsen elektrische controletoeestellen geplaatst die de 21 voornaamste fabrieken, verdacht de lucht te verontreinigen, onder controle hebben wat het SO_2 -gehalte betreft. Deze 31 verschillende controleposten zijn elektrisch met een centrale verbonden, die ogenblikkelijk per controlepost alarm geeft wanneer de luchtverontreiniging over de SO_2 -norm gaat.

De fabrieken rond de controlepost worden dan ogenblikkelijk telefonisch verwittigd hun produktie te verminderen of desgevallend stil te leggen. De controlepost laat toe na te gaan of de nijverheid hieraan gevolg geeft. Zo zulks niet het geval is, kan de overheid krachtadig ingrijpen.

— la pluie ou le soleil peuvent jouer un rôle important.

On tiendra également compte des industries existantes.

Celles-ci peuvent être tellement nombreuses à un endroit que l'implantation d'une industrie nouvelle de même type ne peut plus se justifier. Il peut exister d'autres cas où la création d'une industrie de type différent ne se justifie pas non plus, si celle-ci produit des polluants qui viendraient s'ajouter à ceux des industries existantes, ce qui aurait un effet cumulatif.

Tous ces éléments constituent un ensemble à partir duquel on décidera d'autoriser ou de refuser l'implantation à un endroit déterminé d'une industrie susceptible de polluer l'atmosphère.

Article 8.

Les industries existantes doivent être contrôlées. La méthode la plus efficace consiste à mesurer la pollution atmosphérique, soit à la sortie de la cheminée, soit au sol, c'est-à-dire là où se situe l'habitat humain.

Deux contrôles peuvent convenir :

- le contrôle de l'air pollué;
- le contrôle d'une précipitation atmosphérique.

Le contrôle de l'air :

- permet de déterminer la moyenne quotidienne;
- peut s'effectuer toutes les demi heures.

Il porte sur :

- l'opacité de la fumée, exprimée en mg/m^3 d'air;
- la teneur en SO_2 , exprimée en mg/m^3 d'air.

Le contrôle est effectué sur place, au moyen d'appareils automatiques mis actuellement sur le marché.

Il est donc possible de relever les résultats chaque semaine, d'en faire des statistiques et d'en déduire à posteriori si les normes établies dans le domaine de la pollution atmosphérique ont été respectées. En se fondant sur ces résultats, après quelque temps, on pourra tirer des conclusions et imposer une réglementation à l'industrie.

Il existe cependant un système meilleur, qui est appliqué à Rotterdam. On y a placé à 31 endroits différents des appareils de contrôle électriques qui surveillent la teneur en SO_2 des émanations des 21 usines principales susceptibles de polluer l'atmosphère. Ces 31 postes de contrôle sont raccordés électriquement à une centrale qui donne immédiatement l'alerte pour chacun d'eux dès que la pollution atmosphérique dépasse la norme de SO_2 .

Les usines situées à proximité d'un poste de contrôle sont alors requises par téléphones de ralentir leur production ou, le cas échéant, de l'arrêter. Le poste de contrôle permet de vérifier si l'industrie y a donné suite. Dans la négative, l'autorité peut intervenir énergiquement.

Artikel 9.

Luchtverontreiniging veroorzaakt door gassen van verwarmings- en verbrandingsinstallaties.

De studie van de verspreiding van de gassen in de grote steden heeft aangetoond dat deze enerzijds eilanden van warmte scheppen die zich in de hoogte dus vertikaal verplaatst, terwijl anderzijds het aantal en de hoogte der gebouwen, de windsnelheid, dus de horizontale verspreiding tegengaan.

De verticale verspreiding kan door temperatuurwijzigingen geblokkeerd worden, waardoor zich als het ware een reusachtige gasbel van steeds toenemende verontreinigde lucht in en boven de steden vormt.

De graad van verontreiniging is rechtstreeks afhankelijk van het aantal huishoudelijke verwarmingsinstallaties, dus rechtstreeks afhankelijk van het aantal woningen, van het aantal personen die er verblijven en van het aantal personen werkzaam in de kantoren.

Er is een rechtstreeks verband tussen de luchtverontreiniging verwekt door huishoudelijke installaties en de bezetting van de gebouwen. Tot 3.000 personen (inwoners + werkzame personen) per km² blijft de verontreiniging beperkt. Vanaf 3.000 stijgt de SO₂ kurve zeer snel. Algemeen neemt men aan dat de norm van 0,15 mg/m³ SO₂ niet overschreden mag worden, wat met de huidige mazoutinstallaties ten hoogste duidt op 10.000 personen/km².

Deze vorm van luchtverontreiniging is zeker niet te onderschatten, bijzonder in de grote steden en tijdens de koude jaargetijden. Talrijke middelen kunnen aangewend worden om deze verontreiniging te verminderen.

Een eerste middel is het overschakelen van individuele naar collectieve verwarmingsinstallaties. Het is niet alleen financieel voordeliger, maar ook gezonder daar voor eenzelfde hoeveelheid calorieën minder rook en schadelijke gassen ontwikkeld worden.

Een tweede middel is het overschakelen van energiebronnen die de lucht verontreinigen naar energiebronnen die zulks minder doen. Dit is o.a. het geval voor de omschakeling van zware fuel naar lichte fuel en van lichte fuel naar gas. De omschakeling van zware fuel naar B.T.S.-fuel (fuel op lage temperatuur en S-gehalte lager dan 0,5 pct.) betekent een luchtverontreiniging die zesmaal minder sterk is.

Teneinde deze omschakeling in de hand te werken kunnen allerlei maatregelen getroffen worden zoals financiële tegemoetkomingen en stedenbouwkundige beperkingen.

Dit voorstel strekt er toe de oprichting van nieuwe installaties te verbieden, waarvan de gassen niet voldoen aan zekere minimum-normen, hetgeen betekent dat de zware mazout zou moeten verboden worden.

Article 9.

La pollution atmosphérique causée par les émanations des installations de chauffage et de combustion.

L'étude du mouvement des nappes gazeuses dans les grandes villes a montré qu'il existe dans celles-ci des flots de chaleur qui se déplacent verticalement, tandis que le nombre et la hauteur des bâtiments réduisent la vitesse du vent, et donc la diffusion horizontale.

La diffusion verticale peut être bloquée par des variations de température, si bien qu'il se forme à l'intérieur et au-dessus des villes une sorte de bulle géante d'air de plus en plus pollué.

Le degré de pollution est directement fonction du nombre d'installations de chauffage domestique, et donc du nombre d'habitations, du nombre de personnes qui les occupent et du nombre de personnes occupées dans les bureaux.

Il y a un rapport direct entre la pollution atmosphérique provenant des installations domestiques et l'occupation des bâtiments. Jusqu'à 3.000 personnes (résidents et autres) au km², la pollution reste limitée. A partir de 3.000, la courbe de SO₂ monte très rapidement. On admet généralement que la norme de 0,15 mg de SO₂ par m³ ne doit pas être dépassée, ce qui, compte tenu des installations actuelles de chauffage au mazout, se traduit par le chiffre maximum de 10.000 personnes au km².

Il convient de ne pas minimiser l'importance de cette forme de pollution atmosphérique, particulièrement dans les grandes villes et en période de froid. On peut mettre en œuvre de multiples moyens pour réduire cette pollution.

Le premier consiste à remplacer les installations de chauffage individuelles par des installations collectives. Le système est plus avantageux non seulement sur le plan financier, mais aussi pour la santé, puisque, tout en assurant le même nombre de calories, il produit moins de fumée et de gaz nocifs.

Un second moyen est de remplacer les sources d'énergie qui polluent l'air par d'autres, moins dangereuses. C'est notamment le cas pour le passage du fuel lourd au fuel léger et du fuel léger au gaz. La substitution du fuel B.T.S. (fuel à basse température dont la teneur en soufre est inférieure à 0,5 p.c.) au fuel lourd permet de ramener la pollution atmosphérique au sixième du taux actuel.

Pour faciliter cette conversion, on peut prendre diverses mesures, telles que des aides financières et des restrictions urbanistiques.

La présente proposition tend à interdire la création d'installations nouvelles dont les émanations dépassent certaines normes minima; l'utilisation du fuel lourd devrait donc être prohibée.

Ook de bestaande installaties zouden aan deze normen moeten voldoen en binnen een overgangperiode, beperkt tot 24 maanden, vanaf de inwerkingtreding van dit voorstel van wet, zich moeten aanpassen.

De politie en ambtenaren door de Koning aangewezen, worden met de inspectie belast.

Een strenge straf wordt opgelegd aan hen die deze verplichtingen niet naleven.

Een bijzondere plaats nemen de thermische centrales in. Deze kunnen zeer gemakkelijk onder controle gesteld worden. Met een net van controleapparaten op basis van het S-gehalte en de rook kan men nagaan in hoeverre deze centrales de lucht verontreinigen en in hoeverre de gebruikte brandstof voldoet aan de normen.

K. POMA.

**

VOORSTEL VAN WET

ARTIKEL 1.

Artikel 44 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw wordt aangevuld met de volgende bepalingen :

« In de agglomeraties van meer dan 30.000 inwoners is het verboden de bestaande groene zones te doen verdwijnen of te verminderen.

« Bij de verbouwing van de bestaande stadscentra en bij de aanleg van nieuwe wijken moet een door de Koning te bepalen percentage aan groene zones worden voorbehouden. »

ART. 2.

In het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen, wordt een artikel 38*bis* ingevoegd, luidend :

« Alle voertuigmotoren moeten worden uitgerust met een ingebouwde apparatuur om de uitlaatgassen te vernietigen.

« Voor de voertuigen waarvan de motor niet voorzien is van dergelijke apparatuur zal tot een door de Koning vast te stellen datum een extra-belasting worden geheven, welke 20 pct. van de verkeersbelasting bedraagt.

« De bestuurders van niet in België ingeschreven autovoertuigen, welke geen apparatuur voor het vernietigen van uitlaatgassen bezitten, moeten bij het binnenkomen in het land een extra-belasting betalen die gelijkstaat met voornoemde supplementaire belasting. »

De même, les installations existantes devraient répondre à ces normes et être adaptées pendant une période transitoire limitée à 24 mois et prenant cours à l'entrée en vigueur de la présente proposition de loi.

La police et les fonctionnaires désignés par le Roi seraient chargés de l'inspection.

Des peines sévères seraient infligées à ceux qui ne se conformeraient pas aux prescriptions édictées.

Les centrales thermiques sont spécialement dignes d'intérêt. Elles sont très facilement contrôlables. Un réseau d'appareils de contrôle de la teneur en soufre et de la fumée permettrait de savoir dans quelle mesure ces centrales polluent l'atmosphère et dans quelle mesure le combustible utilisé répond aux normes fixées.

**

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE 1^{er}.

L'article 44 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme est complété par les dispositions suivantes :

« Dans les agglomérations de plus de 30.000 habitants, il est interdit de supprimer ou de réduire les espaces verts existants.

« Un pourcentage d'espaces verts, à déterminer par le Roi, devra être réservé lors de la transformation des centres urbains ou de la création de nouveaux quartiers. »

ART. 2.

Il est inséré dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, un article 38*bis* rédigé comme suit :

« Tous les moteurs de véhicules doivent être équipés d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement.

« Pour les véhicules dont le moteur n'est pas équipé d'un tel dispositif, il sera perçu, jusqu'à une date à fixer par le Roi, une surtaxe équivalente à 20 p.c. de la taxe de circulation.

« Les conducteurs d'automobiles non immatriculées en Belgique et qui ne sont pas équipées d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, doivent payer une surtaxe à l'entrée du pays, équivalente à la surtaxe précitée. »

ART. 3.

In artikel 39 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen, worden vóór § 2 de volgende alinea's ingelast :

« De samenstelling van de uitlaatgassen mag bepaalde normen inzake luchtverontreiniging niet overschrijden.

» De Koning stelt de normen vast met inachtneming van het type van de motor en de ontwikkelde paardekracht.

» De uitlaatgassen kunnen worden gecontroleerd in daartoe speciaal gebouwde controleposten. De rijkswacht, de politie en de ambtenaren die de Koning daartoe aanwijst hebben het recht elke wagen op te leiden naar de dichtstbij gelegen controlepost. Overschrijden de uitlaatgassen de vast gelegde normen, dan wordt proces-verbaal opgesteld. De eigenaar van het voertuig kan verplicht worden de motor te vernieuwen of de wagen uit het verkeer te nemen, indien een goede normalisering van de uitlaatgassen onmogelijk blijkt.

» Bij de technische controle van de motorvoertuigen worden ook de uitlaatgassen gecontroleerd. »

ART. 4.

Op minerale olie, gebruikt als brandstof voor autovoertuigen, wordt een extra-belasting geheven indien zij een lood-derivaat als additief bevat.

Dergelijke minerale olie zonder loodderivaat wordt daarentegen ontlast.

Het bedrag van de extra-belasting evenals dat van de ontlasting van belasting wordt door de Minister van Financiën vastgesteld.

ART. 5.

In artikel 3 van de wet van 7 februari 1961 betreffende het accijnsregime van vloeibaar aardgas en van andere vloeibare koolwaterstofgassen worden de §§ 1 en 3 respectievelijk vervangen door de volgende bepalingen :

« § 1. Accijsontheffing mag worden verleend wanneer de in artikel 1 bedoelde produkten bestemd zijn voor ander gebruik dan het aandrijven van motorvoertuigen op de openbare weg. In dat geval kan evenwel een vermindering van de accijns worden toegestaan.

» § 3. De Minister van Financiën is gemachtigd tot het bepalen van de voorwaarden waaronder de bij §§ 1 en 2 bedoelde ontheffing of vermindering wordt verleend. »

ART. 6.

In elke provincie wordt een Hoge Raad voor de bescherming van het leefmilieu ingesteld, die bindend advies uitbrengt over de inplanting van de industrieën, de concessieverlening, de bouwvergunning, de exploitatievoorwaarden en die de daartoe vereiste controlemaatregelen uitvoert en instaat voor een bestendige wachtdienst.

ART. 3.

Avant le § 2 de l'article 39 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général des conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, sont insérés les alinéas suivants :

« La composition des gaz d'échappement ne peut dépasser certaines normes relatives à la pollution atmosphérique.

» Le Roi fixe ces normes compte tenu du type de moteur et de la puissance qu'il développe.

» Les gaz d'échappement peuvent être contrôlés dans des postes de contrôle spécialement établis à cet effet. La gendarmerie, la police et les fonctionnaires que le Roi désigne, ont le droit de faire amener tout véhicule au poste de contrôle le plus proche. Si les gaz d'échappement dépassent les normes fixées, il est dressé procès-verbal. Le propriétaire du véhicule peut se voir imposer l'obligation de renouveler le moteur ou de retirer le véhicule de la circulation s'il s'avère impossible de régler correctement l'évacuation des gaz d'échappement.

» Les gaz d'échappement des véhicules automobiles sont également contrôlés lors du passage du véhicule au contrôle technique. »

ART. 4.

Une surtaxe est perçue sur les huiles minérales utilisées comme carburant des véhicules automobiles, si celles-ci contiennent un additif dérivé du plomb.

Les huiles minérales ne contenant pas de dérivé de plomb sont détaxées.

Le taux de la surtaxe et de la détaxation est fixé par le Ministre des Finances.

ART. 5.

A l'article 3 de la loi du 7 février 1961 concernant le régime d'accise des gaz de pétrole et des autres hydrocarbures gazeux liquifiés, les §§ 1^{er} et 3 sont remplacés respectivement par les dispositions suivantes :

« § 1^{er}. Décharge du droit d'accise peut être accordée lorsque les produits visés à l'article 1^{er} sont destinés à d'autres usages que l'alimentation des moteurs des véhicules automobiles circulant sur la voie publique. Dans ce cas, une réduction du droit d'accise peut toutefois être accordée.

» § 3. Le Ministre des Finances est autorisé à fixer les conditions auxquelles est accordée la décharge ou la réduction dans les cas visés aux §§ 1^{er} et 2. »

ART. 6.

Il est créé dans chaque province un Conseil supérieur pour la protection de l'environnement, qui émet un avis obligatoire sur l'implantation des industries, la concession, le permis de bâtir et les conditions d'exploitation, qui effectue les contrôles nécessaires à cet effet et qui assure un service de garde permanent.

ART. 7.

Artikel 1 van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging wordt aangevuld met een 4° luidend als volgt :

« 4° Om de vestiging en de uitbreiding te regelen van de luchtverontreinigende industrieën, waarvan hij de lijst opmaakt. »

ART. 8.

Artikel 5, 1° van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging wordt vervangen door de volgende tekst :

« 1° de oprichting van een alarmstelsel met elektrische controletoeestellen, die in werking treden bij een abnormale luchtverontreiniging, de monsterneming en de ontleding van de geloosde stoffen of van de verontreinigd geachte lucht meer in het bijzonder met het oog op de uitoefening van het in artikel 6 bedoelde toezicht. »

ART. 9.

Voor de individuele en collectieve verwarmingsinstallaties mag geen zware stookolie worden gebruikt. In geen geval mogen de gassen van verwarmingsinstallaties bepaalde door de Koning vastgestelde normen te boven gaan.

De bestaande installaties moeten binnen 24 maanden aan die normen worden aangepast.

De controle hierop wordt uitgeoefend overeenkomstig artikel 6 van de wet betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging.

K. POMA.

ART. 7.

L'article 1^{er} de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique est complété par un 4° rédigé comme suit :

« 4° à réglementer l'implantation et l'agrandissement des industries qui polluent l'atmosphère et dont il établit la liste. »

ART. 8.

L'article 5, 1°, de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique est remplacé par la disposition suivante :

« 1° la mise en place d'un système d'alerte constitué par des appareils de contrôle électriques qui se déclenchent en cas de pollution atmosphérique anormale, le prélèvement et l'analyse des substances émises ou de l'air présumé pollué, et ce, notamment, en vue de l'exercice de la surveillance prévue à l'article 6. »

ART. 9.

L'utilisation du fuel lourd est interdite dans les installations de chauffage individuelles et collectives. En aucun cas, les gaz des installations de chauffage ne peuvent dépasser les normes établies par le Roi.

Les installations existantes doivent être transformées de manière à répondre à ces normes dans les 24 mois.

L'application de cette mesure est contrôlée conformément à l'article 6 de la loi relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.