



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag  
van de interpellaties en  
mondelinge vragen**

—

**Commissie voor het Leefmilieu en de  
Energie,**

**belast met het Natuurbehoud, het  
Waterbeleid en de Openbare Netheid**

—

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 10 MAART 2015**

—

**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral  
des interpellations et  
des questions orales**

—

**Commission de l'Environnement et de  
l'Énergie,**

**chargée de la Conservation de la nature, de  
la Politique de l'eau et de la Propreté  
publique**

—

**RÉUNION DU  
MARDI 10 MARS 2015**

—

---

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

**INHOUD**

INTERPELLATIES	7
- van mevrouw Evelyne Huytebroeck	7
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
betreffende "de kwestie van de bedrijfswagens en, meer algemeen, van de verplaatsingen met de auto tussen woning en werkplek".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Eric Bott, mevrouw Annemie Maes, Pierre Kompany, de heer Jef Van Damme, mevrouw Céline Fremault, minister.</i>	9
- van de heer Arnaud Pinxteren	17
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
betreffende "de aanwending van 3D-printing in de strategie ter preventie van restafval".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Julien Uyttendaele,	17
betreffende "de kringlooeconomie in Brussel".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Mahinur Ozdemir, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Céline Fremault, minister, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Julien Uyttendaele.</i>	20

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	7
- de Mme Evelyne Huytebroeck	7
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
concernant "la question des voitures de société et la question plus globale des déplacements en voiture entre le domicile et le lieu de travail".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Eric Bott, Mme Annemie Maes, Pierre Kompany, M. Jef Van Damme, Mme Céline Fremault, ministre.</i>	9
- de M. Arnaud Pinxteren	17
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
concernant "la prise en compte de la technologie de l'impression 3D dans la stratégie de prévention des déchets ultimes".	
Interpellation jointe de M. Julien Uyttendaele,	17
concernant "l'économie circulaire à Bruxelles".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Mahinur Ozdemir, Mme Annemie Maes, Mme Céline Fremault, ministre, M. Arnaud Pinxteren, M. Julien Uyttendaele.</i>	20

- van de heer Julien Uyttendaele	32	- de M. Julien Uyttendaele	32
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de heel fijne stofdeeltjes".		concernant "les particules ultrafines".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes,	32	Interpellation jointe de Mme Annemie Maes,	32
betreffende "de invoering van een lage-emissiezone in het gewest".		concernant "la mise en place d'une zone de basses émissions dans la Région".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Céline Fremault, minister, de heer Julien Uyttendaele, mevrouw Annemie Maes.	36	<i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Céline Fremault, ministre, M. Julien Uyttendaele, Mme Annemie Maes.	36
- van de heer Arnaud Pinxteren	44	- de M. Arnaud Pinxteren	44
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de weerslag van het BWLKE op het parkeeraanbod in het stadscentrum".		concernant "l'impact du Cobrace sur l'offre de stationnement dans le centre-ville".	
- van de heer Arnaud Pinxteren	45	- de M. Arnaud Pinxteren	45
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de aanleg van groene ruimten in het kader van het Kanaalplan".		concernant "la création d'espaces verts prévue dans le cadre du Plan Canal".	
- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	45	- de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	45
tot mevrouw Céline Fremault, minister van		à Mme Céline Fremault, ministre du	

de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "het einde van de plasticzakken voor eenmalig gebruik".		concernant "la fin des sacs en plastique à usage unique".	
MONDELINGE VRAGEN	45	QUESTIONS ORALES	45
- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowitz	45	- de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowitz	45
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de installatie van fotovoltaïsche panelen in Brussel".		concernant "l'installation de panneaux photovoltaïques à Bruxelles".	
- van mevrouw Annemie Maes	46	- de Mme Annemie Maes	46
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de verlichting in parken".		concernant "l'éclairage dans les parcs".	
- van de heer Eric Bott	46	- de M. Eric Bott	46
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de wildgroei van 4G-zendmasten op het grondgebied van de hoofdstad en de nefaste gevolgen voor de gezondheid".		concernant "la multiplication des antennes 4G sur le territoire de la capitale et leurs effets néfastes pour la santé".	

- van mevrouw Evelyne Huytebroeck	46	- de Mme Evelyne Huytebroeck	46
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de bodemverontreiniging op de Citroënsite".		concernant "la pollution des sols sur le site de Citroën".	
- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	47	-de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	47
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de internetsite en de mobiele applicatie voor het tellen van de wilde zoogdieren in Brussel".		concernant "le site internet et l'application mobile de recensement des mammifères sauvages à Bruxelles".	

Voorzitterschap: de heer Arnaud Pinxteren, tweede ondervoorzitter.  
Présidence : M. Arnaud Pinxteren, deuxième vice-président.

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET HUISVESTING,  
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN  
ENERGIE,

betreffende "de kwestie van de  
bedrijfswagens en, meer algemeen, van de  
verplaatsingen met de auto tussen woning  
en werkplek".

**De voorzitter.**- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

**Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo)** (in het Frans).- Een tijdje terug bracht de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) een negatief advies uit over allerlei fiscale regelingen in België, waaronder de bedrijfswagens. De OESO wil dat het autogebruik afneemt voor woon-werkverkeer. België heeft een van de meest gunstige fiscale stelsels voor bedrijfswagens in Europa. De OESO beveelt zelfs aan om het stelsel af te schaffen en ook de fiscale voordelen voor dieselwagens te laten verdwijnen.

Dit is grotendeels een federale bevoegdheid, maar de gewesten kunnen wel invloed uitoefenen via het ontwerp van klimaatplan, dat in eerste lezing werd goedgekeurd.

Actie 54 van dat plan houdt verband met de herziening van de fiscaliteit van de bedrijfswagens. Die hervorming moet neutraal zijn voor werkgevers en werknemers. Daarbij

## INTERPELLATIONS

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

À MME CÉLINE FREMAULT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU  
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE,

concernant "la question des voitures de  
société et la question plus globale des  
déplacements en voiture entre le domicile  
et le lieu de travail".

**M. le président.**- La parole est à Mme Huytebroeck.

**Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).**- On a appris, il y a quelques temps déjà, que l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) avait émis un avis négatif à l'encontre de la Belgique sur plusieurs questions fiscales. Notre pays est épinglé, entre autres, sur la question des voitures de société. L'OCDE prône en effet de réduire les déplacements en voiture entre le domicile et le lieu de travail. Et ce n'est pas la première fois, car la Belgique est l'un des plus généreux en matière de traitement fiscal des voitures de société. L'OCDE recommande même la suppression de ce régime d'imposition favorable et des avantages fiscaux dont bénéficient les voitures à moteur diesel et le gazole en tant que carburant.

Cette matière est principalement de compétence fédérale, et pourtant, les Régions ont certains leviers en la matière, principalement contenus dans le projet de plan relatif au climat adopté en

*moeten de huidige voordelen worden vervangen door andere stimulansen, zoals een tussenkomst in de kosten voor huisvesting, een mobiliteitsbudget, een abonnement op het openbaar vervoer, steun voor de aankoop van een fiets, enzovoort. Er worden tevens bewustmakings- en opleidingsacties georganiseerd.*

*Heeft er reeds overleg plaatsgevonden met de federale overheid en de andere gewesten om die maatregelen concreet te maken? Er worden al jarenlang gesprekken gevoerd tussen de drie gewesten en de federale overheid over de fiscaliteit inzake het woon-werkverkeer. Mogelijk dwingt de OESO ons eindelijk tot een oplossing.*

*In actie 62, met betrekking tot de versterking van de vervoersplannen van ondernemingen, staat dat mobiliteitsbudgetten worden gestimuleerd als alternatief voor bedrijfswagen.*

*Bepaalde ondernemingen hebben een systeem ontwikkeld waarin de bedrijfswagen wordt vervangen door een mobiliteitsbudget. Dat biedt gebruikers de keuze tussen een wagen met tankkaart en eventueel een parkeerplaats, of een ruime keuze aan diensten (fietsen, abonnementen of tickets voor het openbaar vervoer, fietsabonnementen, abonnementen voor carsharing enzovoort).*

*We moeten ondernemingen nu al aanmoedigen om dergelijke mobiliteitsbudgetten in te voeren. Werden er al stappen in die richting gezet?*

*Sinds 2011 worden bedrijven door de verplaatsingsplannen verplicht om bij de aankoop van wagens rekening te houden met de ecoscore. Hoeveel ondernemingen hebben daar rekening mee gehouden? Om hoeveel wagens gaat het? Hoeveel bedraagt de totale gemiddelde ecoscore? Is er een evolutie in de tijd merkbaar?*

première lecture. Je pointerai deux actions prévues dans les textes. Le reste des mesures sera abordé dans le cadre d'un débat sur la fiscalité avec le ministre Vanhengel.

L'action 54 de ce plan est consacrée à la révision de la fiscalité des voitures de société : "En concertation avec le niveau fédéral et les autres Régions, il sera plaidé pour la réforme de la fiscalité liée aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail et des avantages liés aux voitures de société et des frais de carburant qui devra viser la neutralité économique. Cette réforme, qui devra être neutre pour les employeurs et les travailleurs, visera à convertir les avantages actuels vers les incitants suivants : une intervention dans les frais de logement, par exemple si le travailleur opte pour un domicile plus proche de son lieu de travail ; un budget mobilité ; un abonnement aux transports publics (train, MTB), un abonnement aux systèmes de véhicules partagés ; l'achat de vélos... Pour cet aspect, seront mis en œuvre des actions de sensibilisation et de formation dans le cadre du suivi des plans de déplacements d'entreprises (mesure 30), et des services à la personne ; frais de garderie ; chèques culture ; chèques services ; écochèques, etc."

Des concertations ont-elles été menées avec le niveau fédéral et les autres Régions pour arriver à concrétiser ces mesures ? Entre les trois Régions et le pouvoir fédéral, cela fait des années que des discussions sont menées sur la fiscalité liée aux déplacements. L'intervention de l'OCDE permettra peut-être de nous pousser à trouver une solution.

Dans l'action 62 relative au renforcement des plans de déplacements d'entreprises, il est précisé que "le recours aux packs mobilité comme alternative à la voiture de société sera stimulé".

Certaines entreprises ont mis en place un système où la voiture de société est remplacée par un budget mobilité qui permet de choisir entre une voiture avec carte essence et éventuellement un emplacement de parking, et un large choix de services tels que le vélo, des tickets ou un abonnement de transport public, un abonnement de vélo ou de voitures partagées, la location longue durée d'une voiture, l'équipement électronique, les chèques culture...

Il serait intéressant d'inciter, dès aujourd'hui, d'autres entreprises à recourir à ce que l'on peut



*Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Bott heeft het woord.

**De heer Eric Bott (FDF)** *(in het Frans).*- *De FDF-fractie vindt het nodig om de bijzonder milde regeling inzake bedrijfswagens geleidelijk af te bouwen en te compenseren door arbeidsinkomens minder te belasten. Arbeid wordt te zwaar belast en milieubelastingen brengen in België vrij weinig op. De lasten op energie, vervoer en vervuiling zijn goed voor ongeveer 4% van de belastinginkomsten, terwijl dat in de Europese Unie 6% bedraagt. Fiscaliteit kan dus een middel zijn om burgers en ondernemingen aan te zetten tot milieuvriendelijker gedrag.*

*Om de middenklasse in Brussel te houden, zou het ook aangewezen zijn om de bevoegdheid voor die belasting over te hevelen naar de gewesten.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Er rijden te veel wagens rond in Brussel en in België. In vergelijking met andere landen ligt het aantal

appeler le "pack mobilité". Des actions ont-elles été mises en œuvre pour ce faire ?

Dès 2011, cette formule avait été imposée aux gestionnaires de flottes d'entreprises via les plans de déplacement d'entreprises qui tiennent compte de l'écoscore lors de l'achat de véhicules. Savez-vous combien d'entreprises ont tenu compte de cette imposition ? Combien de véhicules seraient-ils concernés ? Quel serait l'écoscore moyen total ? Peut-on parler d'évolution dans le temps en la matière ?

*Discussion*

**M. le président.**- La parole est à M. Bott.

**M. Eric Bott (FDF).**- Au nom du groupe des FDF, je pense qu'il serait opportun de progressivement transférer la fiscalité trop favorable aux voitures de société vers la fiscalité sur les salaires, par exemple, en supprimant dans un premier temps certains avantages tels que la carte carburant, puis en augmentant les cotisations sociales uniquement. Cet avantage avait été défendu par M. Cerexhe et par M. Clerfayt lorsqu'ils étaient encore respectivement ministre régional et secrétaire d'État fédéral.

Alors que le travail est surtaxé, les recettes de taxes environnementales sont peu nombreuses en Belgique par rapport à des pays comparables. Les charges sur l'énergie, le transport et la population s'élèvent à environ 2% du produit intérieur brut (PIB), elles constituent 4% des recettes fiscales, contre 6% pour l'Union européenne. L'idée serait de rééquilibrer cette tendance et d'utiliser plus efficacement la fiscalité pour inciter les citoyens et les entreprises à adopter des comportements plus positifs en termes d'environnement.

Enfin, il serait peut-être judicieux de maintenir le logement à Bruxelles et de transférer cette taxe pour essayer de conserver la classe moyenne à Bruxelles.

**M. le président.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes (Groen)** *(en néerlandais).*- *En Belgique, où l'on compte un nombre très élevé de voitures de société par rapport à d'autres pays,*

bedrijfswagens in België zeer hoog. Dat heeft te maken met het systeem van de salariswagens. We moeten een onderscheid maken tussen bedrijfswagens, die je gebruikt om je job uit te kunnen oefenen, en salariswagens, die je strikt genomen niet nodig hebt om je job uit te oefenen. Een salariswagen krijg je om fiscale redenen, als incentive of als extra salaris. Vooral die laatste categorie is problematisch.

Dit is een federale materie, maar ook het gewest kan een aantal zaken doen.

Wat is het tijdschema voor de gesprekken met de federale overheid en de andere gewesten om de salariswagens aan te pakken? Iedereen is het er ondertussen over eens dat die categorie wagens voor de meeste problemen zorgt.

Sommige bedrijven schakelen nu al vrijwillig over op andere systemen, zoals het mobiliteitsbudget of het cafetariaplan. Die bedrijven stellen vast dat er te veel wagens zijn en dat dat ook voor het bedrijf zelf nadelig is. De files zijn immers niet alleen slecht voor het milieu en de gezondheid, maar hebben ook een economische kostprijs. Hebt u al onderzocht welke Brusselse bedrijven met alternatieve systemen werken? Dergelijke goede praktijken kunnen worden gebruikt om andere bedrijven te overtuigen.

De minister en de overheid in het algemeen moeten het goede voorbeeld geven. Niet alleen bij de kabinetten, maar ook bij de administraties en bij de instellingen van openbaar nut moet er een mentaliteitswijziging komen wat het gebruik van de salaris- of statuswagens betreft. In Nederland en Denemarken verplaatsen ministers en ook leden van de koninklijke familie zich met de fiets.

*(Opmerkingen van de heer Ghyssels)*

Ik geef het voorbeeld van de receptie van de koning. Ministers rijden daar in stoet met de auto naartoe, van de Wetstraat naar de andere kant van het Warandepark. Dat is toch wel een probleem.

Als minister kunt u het goede voorbeeld geven en initiatieven nemen om het aantal wagens in de kabinetten en administraties te doen dalen. Hebt u een stappenplan opgesteld om de salariswagens aan te pakken?

*il nous faut distinguer la voiture de société, nécessaire à l'exercice de la fonction, de la voiture-salaire, proposée pour des raisons fiscales. C'est surtout cette dernière catégorie qui pose problème.*

*Il s'agit d'une matière fédérale, mais la Région peut intervenir sur certains aspects.*

*Quel est le calendrier des discussions avec le gouvernement fédéral et les autres Régions pour appréhender le problème des voitures-salaires ?*

*Certaines entreprises privilégient d'ores et déjà volontairement d'autres systèmes, comme le budget mobilité ou le plan cafétéria. Ces entreprises constatent que les embouteillages représentent un coût économique, au-delà de l'aspect environnemental et sanitaire. Avez-vous déjà examiné quelles entreprises bruxelloises utilisent des systèmes alternatifs ? Ces bonnes pratiques pourraient servir à convaincre d'autres entreprises.*

*La ministre et les pouvoirs publics en général doivent montrer l'exemple et susciter un changement de mentalité par rapport à la voiture-salaire ou à la voiture de statut, non seulement dans les cabinets, mais aussi dans les administrations et les organismes d'intérêt public. Aux Pays-Bas et au Danemark, les ministres et les membres de la famille royale se déplacent en vélo.*

*(Remarques de M. Ghyssels)*

*Pour la réception du roi, les ministres se rendent en voiture de la rue de la Loi à l'autre côté du Parc royal. C'est un problème.*

*Avez-vous élaboré un plan par étapes contre les voitures-salaires ?*

**De voorzitter.**- De heer Kompany heeft het woord.

**De heer Pierre Kompany (cdH)** (in het Frans).- *Volgens de OESO is België inderdaad het land waar bedrijfswagens het meest worden gesubsidieerd. Bijna 25% van de Belgische wagens zijn bedrijfswagens. In Brussel bestaan de files tijdens de spitsuren voor 70% uit bedrijfswagens. Dat is nefast voor de luchtkwaliteit in Brussel.*

*In juni 2014 trad de Europese Commissie de OESO bij en vroeg ze aan België om het beleid inzake bedrijfswagens te herzien.*

*Volgens een rapport uit 2009 van de Hoge raad voor Financiën leidt het gebruik van bedrijfswagens niet alleen tot milieuproblemen maar zijn bedrijfswagens in feite voordelen in natura en is het systeem inefficiënt en oneerlijk. Ik vind dat er alternatieven moeten komen voor bedrijfswagens en dat werknemers dan zelf een keuze zouden moeten kunnen maken.*

*Een van de alternatieven die ik interessant vind is een tussenkomst van de werkgever in de huur of de aflossing van de hypotheek van de werknemer. Dat zou fiscaal even interessant kunnen zijn als het huidige systeem van de bedrijfswagens. Naast het positieve effect op de mobiliteit, biedt dit systeem ook een betere toegang huisvesting. Dit alternatief zou de middenklasse kunnen aanmoedigen om in Brussel te blijven wonen.*

*Wat is de stand van zaken van uw overleg over deze kwestie met de federale regering?*

**M. le président.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Selon l'OCDE, la Belgique est en effet le pays occidental qui subsidie le plus les voitures de société. Elles sont octroyées en guise de rémunération extrasalariale. Près de 25% du parc automobile belge est constitué de voitures de société. À Bruxelles, les voitures de société représentent 70% du trafic observé aux heures de pointe. Cela contribue à la dégradation de la qualité de l'air de Bruxelles et de sa périphérie.

En juin 2014, la Commission européenne a dressé un constat allant dans le même sens que celui de l'OCDE en rappelant : "Un certain nombre d'aspects du système fiscal sont préjudiciables à l'environnement, comme le traitement fiscal des voitures de société". La Commission invite ainsi fortement la Belgique à revoir sa politique en matière de véhicules de société.

Dans un rapport publié en septembre 2009, le Conseil supérieur des finances souligne : "Indépendamment des problèmes environnementaux que génère l'utilisation des voitures de société, un régime de faveur pour un avantage particulier de toute nature est déjà en soi une pratique inefficace et inéquitable".

Cependant, même s'il me paraît important de réformer le système actuel, je ne suis pas en faveur de la suppression pure et simple d'un tel avantage, encore très utile pour de nombreux Bruxellois. Il faut plutôt permettre l'émergence d'alternatives à la voiture de société. L'idée est donc bien de laisser le choix aux travailleurs de l'avantage dont ils veulent bénéficier.

À cet égard, une alternative retient particulièrement mon attention : l'intervention de l'employeur dans le loyer et/ou le remboursement des mensualités du crédit hypothécaire du travailleur. Cette intervention devra être fiscalement aussi intéressante que le système mis en œuvre aujourd'hui avec les voitures de société. Outre l'impact positif que cet avantage pourrait avoir sur la mobilité, vu qu'il ferait renoncer certains travailleurs à posséder une voiture, cette solution présente aussi l'avantage d'améliorer l'accès au logement dans une Région où les prix de l'immobilier sont élevés. Cette alternative

**De voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Het systeem van de bedrijfswagens is inderdaad een aberratie op Europees maar ook op wereldniveau. Daar moet iets aan gedaan worden, maar vanuit Brussels perspectief is dat niet gemakkelijk.

Ik onderschrijf veel suggesties van mevrouw Huytebroeck, maar ik wil er nog een aan toevoegen. De belasting op de inverkeerstelling is namelijk volledig de bevoegdheid van het Brussels Gewest. Vlaanderen heeft die belasting al hervormd tijdens de vorige regeerperiode. Een dergelijke hervorming is misschien niet optimaal, maar kan op termijn leiden tot een vergroening en een verbetering van het wagenpark.

Minister Vanhengel heeft op mijn vraag al geantwoord dat hij de zaak wil bespreken op de interministeriële conferentie. U moet daar als minister ook bij betrokken worden. Overweegt u een aanpassing van de belasting op de inverkeerstelling?

**De voorzitter.**- Mevrouw Fremault heeft het woord.

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- *Net zoals ministers Smet en Vanhengel besef ik dat de belasting op inverkeerstelling het gedrag van mensen kan sturen.*

*Het toekomstige Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan voorziet in maatregelen om de mobiliteitsbehoeften te optimaliseren en de impact van auto's te verminderen. Om de bedrijfswagen aan te pakken, heeft Leefmilieu Brussel in overleg met de andere milieuadministraties onder meer de volgende maatregelen voorgesteld:*

*- de evaluatie van het nieuwe belastingsysteem voor bedrijfswagens;*

pourrait encourager les classes moyennes, de plus en plus rares dans notre Région, à rester vivre à Bruxelles.

Quel est l'état d'avancement de votre concertation avec le gouvernement fédéral à ce sujet ?

**M. le président.**- La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).**- *Le système des voitures de société est une aberration, mais il est difficile d'y remédier sous une perspective bruxelloise.*

*Je souscris à de nombreuses suggestions de Mme Huytebroeck, mais je voudrais y ajouter la réforme de la taxe de mise en circulation, qui relève de la compétence de la Région bruxelloise. Une telle réforme peut mener, à terme, à une fiscalité plus verte.*

*Le ministre Vanhengel a déjà répondu qu'il entend aborder le sujet à la conférence interministérielle. Envisagez-vous une adaptation de la taxe de mise en circulation ?*

**M. le président.**- La parole est à Mme Fremault.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Merci à tous pour vos suggestions. Je tiens à rassurer M. Van Damme : avec les ministres Smet et Vanhengel, nous sommes conscients que la taxe de mise en circulation constitue également une piste importante que le gouvernement examinera rapidement dans le cadre de cette problématique.

Concernant les concertations avec le gouvernement fédéral et les Régions pour concrétiser la fin des mesures fiscales favorables aux voitures de société, le futur plan régional air-climat-énergie qui doit être adopté cette année prévoit, dans son axe 2, des mesures pour optimiser les besoins en matière de mobilité, accompagner le transfert modal et minimiser

*- meer samenhang tussen de gewestelijk kilometerheffing, de belasting op bedrijfswagens en andere voordelen in natura, waarbij het uitgangspunt moet zijn dat de vervuiler betaalt;*

*- de evolutie naar een mobiliteitsbudget;*

*- het ontmoedigen van het privégebruik van tankkaarten.*

*Op aangeven van de interministeriële conferentie Leefmilieu vroeg de bevoegde minister in november 2013 aan de federale regering en aan de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie om de belasting op brandstoffen en bedrijfswagens aan te passen.*

*De toenmalige minister van Financiën heeft daar geen gevolg aan gegeven en sindsdien is er geen vergadering meer geweest.*

*Ik zal de huidige minister van Financiën een brief schrijven om het overleg weer op de rails te krijgen en hoop in de loop van de maand maart nog een antwoord van hem te ontvangen.*

*In het kader van de verplichting om een bedrijfsmobiliteitsplan op te stellen, wordt er actie ondernomen om het mobiliteitspakket te promoten. Eerst werden er specifieke opleidingen georganiseerd over de thema's mobiliteitsbudget en fiscaliteit inzake mobiliteit. Andere opleidingen gaan over de vraag hoe het bedrijfswagenbeleid meer rekening kan houden met de ecoscore. Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit organiseren al twee jaar een beurs over zulke mobiliteitsplannen, waar bedrijven getuigen over hun ervaring met het mobiliteitsbudget.*

*Ongeveer 10% van de ondernemingen met een vervoersplan werkt met een mobiliteitsbudget. Zo'n 90% is sterk geïnteresseerd in het systeem, maar vindt de toepassing ervan te complex. Tussen 2011 en 2013 zijn er 230 audits uitgevoerd. Van 2015 tot 2017 zullen er 300 plaatsvinden, wat goed is voor de helft van de betrokken ondernemingen.*

*Leefmilieu Brussel informeert de personeelsleden die verantwoordelijk zijn voor de bedrijfswagens van grote bedrijven over de maatregel. De audit zorgt voor veel persoonlijker contact met de*

l'impact des véhicules.

Dans le cadre du groupe de travail ad hoc chargé d'examiner l'aspect du transport dans l'application de la directive européenne NEC (National Emission Ceilings) et formé au sein du Comité de coordination politique interrégional environnement (CCPIE) qui fut créé pour répondre à la politique des dépassements des seuils de pollution au niveau européen, Bruxelles Environnement a, en concertation avec les autres administrations de l'Environnement régionales et fédérale, proposé des mesures visant à limiter la pollution générée par les véhicules roulant au diesel. Nous avons d'ailleurs abordé ce sujet en novembre au sein de cette commission.

Parmi ces mesures, celles visant les voitures de société incluaient :

- l'évaluation du nouveau système de fiscalité des véhicules de société, dont l'impact réel de la différenciation entre véhicule essence et diesel, donnant lieu à des mesures de correction éventuelles comme l'écoscore ;

- le renforcement de la cohérence entre la fiscalité kilométrique régionale et l'imposition des voitures de société et d'autres avantages en nature connexes dans le but de faire appliquer le principe de pollueur-payeur ;

- l'évolution vers un budget mobilité. Mme Maes avait souligné l'intérêt de cette mesure qui permet une plus grande variation dans les modes de transport pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et un système incitant les travailleurs à ne pas ou ne plus utiliser leur voiture personnelle ou leur voiture de société pour effectuer leurs déplacements professionnels. Le budget mobilité est mis par l'employeur à la disposition totale ou partielle des travailleurs, que ceux-ci peuvent affecter à un éventail de moyens de transport à distribuer. Les travailleurs qui reçoivent de leur employeur un budget mobilité peuvent adapter la gestion de leur mobilité au jour le jour ;

- de décourager l'usage de la carte carburant à usage privé.

Sur la base d'une décision de la Conférence interministérielle de l'environnement (CIE), un

*onderneming, die op die manier ook aangepast advies krijgt.*

*De vervoersplannen van de bedrijven moeten aangepast worden door de bedrijven zelf. Dat blijkt duidelijk uit het nieuwe formulier, waarin naar de precieze inhoud van het mobiliteitsbudget wordt gevraagd.*

*Leefmilieu Brussel ontving 404 formulieren naar aanleiding van de invoering van verplichte vervoersplannen voor bedrijven in 2014. Ongeveer 55,2% van de ondernemingen die het formulier terugstuurden, houden rekening met de ecoscore van hun wagens.*

*We schatten dat de maatregel betrekking heeft op 33.000 bedrijfswagens en 5.400 dienstwagens. De overige 35% van de bedrijven moet uiterlijk vanaf eind december 2015 rekening houden met de ecoscore.*

*Naar aanleiding van het bedrijfsmobiliteitsplan 2011 deelde 66% van de bedrijven mee dat ze in hun bedrijfswagenbeleid rekening houden met de ecoscore, maar dat cijfer lijkt overdreven. Leefmilieu Brussel heeft bij de audits immers vastgesteld dat alleen de CO<sub>2</sub>-uitstoot en niet de ecoscore bekeken werd. Er is dus nog een hele weg af te leggen. Sinds 2011 wordt de maatregel uitgelegd tijdens opleidingen en audits.*

*Aan de hand van de gegevens uit de bedrijfsmobiliteitsplannen kunnen we de gemiddelde totale ecoscore van het Brusselse bedrijfswagenpark niet bepalen. De evolutie van de ecoscore van de Brusselse bedrijfswagens kunnen we daarentegen wel vergelijken met die van privéauto's.*

*Bedrijfswagens worden vaker vervangen, zijn jonger en beantwoorden dus vaker aan de nieuwe normen. Ze zijn onderworpen aan andere fiscale regels, waarbij de CO<sub>2</sub>-uitstoot een belangrijke rol speelt. Ook het bedrijfsmagazine speelt een belangrijke rol bij de keuze van een bedrijfswagen. Bij de bedrijfswagens is er ook een onderscheid tussen leasingwagens en door het bedrijf aangekochte wagens.*

*Nieuwe bedrijfswagens zijn bijna uitsluitend diesels (85%). Over het algemeen zijn die groter een krachtiger dan de auto's die particulieren kopen. Daardoor behalen ze een slechtere*

courrier a été envoyé en novembre 2013 au ministre compétent pour communiquer la note de ce groupe de travail ad hoc et demander l'adaptation de la fiscalité sur les carburants et la fiscalité relative aux voitures de société au gouvernement fédéral ainsi qu'à la présidente de la Commission interministérielle de la mobilité de l'infrastructure et des télécommunications (CIMIT). Le but était de faire accompagner les mesures proposées dans la note d'une amélioration des modes de transport alternatif.

Le ministre des Finances de l'époque n'a jamais donné suite, ni aux courriers, ni aux demandes des commissions. Le groupe ne s'est plus réuni depuis lors.

Je vais envoyer un nouveau courrier au ministre des Finances actuel pour le relancer. Nous espérons recevoir une réponse à ce courrier dans le courant du mois de mars.

Dans le cadre de l'obligation de plan de déplacement d'entreprise (PDE), différentes actions ont eu lieu ou sont en cours pour encourager la mise en œuvre du pack mobilité au sein des entreprises bruxelloises. Tout d'abord, des formations spécifiques ont été organisées en 2013 et 2014 sur les thèmes du budget de la mobilité et de la fiscalité des déplacements. D'autres formations portent plus spécifiquement sur la gestion de la flotte et l'intégration de l'écoscore à la politique de gestion des véhicules de société des entreprises. En outre, depuis deux ans, un salon des PDE est organisé par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement sous la forme d'ateliers présentant les bonnes pratiques. Les entreprises ayant mis en œuvre un budget mobilité ou qui sont en train de le faire sont invitées à témoigner de leur expérience à cette occasion.

Environ 10% des entreprises soumises à un PDE pratiquent le budget mobilité, soit une septantaine d'entreprises sur 600. Quelque 90% d'entre elles sont fortement intéressées par le système, mais ne l'appliquent pas parce qu'il est compliqué à mettre en œuvre, que cela nécessite des ressources en personnel et en temps, et que la fiscalité des droits sociaux diffère selon le mode ou l'avantage proposé.

Entre 2011 et 2013, 230 audits ont été réalisés. L'objectif est d'en réaliser 300 pour la période allant de 2015 à 2017, en couvrant 50% des

*gemiddelde ecoscore dan de nieuwe auto's van particulieren.*

entreprises concernées.

L'administration de Bruxelles Environnement sensibilise les organismes disposant d'une flotte de voitures importante à la mise en œuvre du budget mobilité, en exposant les grands principes de celui-ci. Elle transmet au coordinateur chargé de la mobilité une fiche d'information présentant cette mesure. L'audit permet d'établir un contact beaucoup plus personnalisé avec l'entreprise et de faire bénéficier celle-ci de conseils adaptés à sa réalité.

Les PDE sont mis à jour par les entreprises. Le nouveau formulaire du PDE explicite davantage cette mesure. Il demande d'ailleurs de préciser le contenu du budget mobilité.

Dans le cadre de l'obligation de PDE 2014, Bruxelles Environnement a reçu 404 formulaires. Quelque 55,2% des sites qui les ont envoyés ont intégré l'écoscore dans leur politique de flotte automobile, ce qui signifie que 60,2% des travailleurs sont touchés par un PDE.

On estime la flotte de véhicules concernés par cette mesure à 33.000 voitures de société et 5400 voitures de service. Pour les 35% de sites restants, l'intégration de l'écoscore est planifiée au plus tard pour le 31 décembre 2015.

Dans le cadre de l'obligation de PDE 2011, 66% des sites indiquaient qu'ils intégraient déjà l'écoscore à leur politique de gestion des voitures de société, mais il semble que ce chiffre ait été surévalué. En effet, lors des audits relatifs au PDE, Bruxelles Environnement a constaté que l'entreprise ne prenait souvent que les émissions de CO2 en compte, et pas l'écoscore. Cette confusion confirme qu'il faut entourer ces mesures de beaucoup de pédagogie. La mesure était sans doute moins bien comprise à l'époque, et l'écoscore, moins connu. Depuis 2011, grâce aux formations et aux audits, la mesure a été explicitée et promotionnée auprès des coordinateurs mobilité.

Les données relatives aux PDE ne permettent cependant pas de connaître l'écoscore moyen total des flottes des véhicules des entreprises bruxelloises.

Toutefois, nous disposons de l'évolution, en

**De voorzitter.**- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

**Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik beseft maar al te goed dat het hier om milieumaatregelen gaat, maar eigenlijk zouden we hierover een algemeen debat moeten voeren met de ministers van Leefmilieu, Fiscaliteit en Mobiliteit. Als we over deze kwestie in aparte commissies blijven praten, dan kunnen we het dossier onmogelijk globaal bekijken en worden de verantwoordelijkheden naar een andere minister doorgeschoven.*

*Ik geloof vrij sterk in het mobiliteitspakket, want een grote onderneming - momenteel kunnen alleen grote ondernemingen het invoeren - in de buurt van het Noordstation slaagde erin om het aantal personeelsleden dat met de auto naar het werk komt met bijna 70% te verminderen.*

*Het is slechts een van de mogelijkheden, maar er is de voorbije tien jaar weinig vooruitgang geboekt. We moeten dus zelf de hand aan de ploeg slaan en het mobiliteitspakket kan ons daarbij helpen.*

termes d'écoscore, du parc automobile des voitures de société en Région bruxelloise comparativement aux voitures des particuliers.

Les voitures de société présentent plusieurs différences importantes par rapport aux véhicules des particuliers : elles sont très régulièrement remplacées, elles sont plus récentes et répondent donc davantage aux nouvelles normes, et elles sont soumises à d'autres règles fiscales pour lesquelles les émissions de CO2 constituent un facteur important. Ajoutons que l'image de la société joue un rôle majeur dans le choix du véhicule. Parmi les voitures de société, on peut aussi opérer une distinction entre les voitures de leasing et les voitures achetées par la société : il y a donc encore une ventilation opérée au sein de la flotte concernée par un PDE.

Les nouvelles voitures de société roulent presque exclusivement au diesel (85%). Elles sont généralement plus grandes et plus puissantes que les voitures choisies par les particuliers. De ce fait, les nouvelles voitures de société ont un écoscore moyen plus faible que les nouvelles voitures privées.

**M. le président.**- La parole est à Mme Huytebroeck.

**Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).**- Je suis bien consciente que nous circonscrivons ici un champ de mesures plutôt environnemental, mais le sujet mériterait un débat beaucoup plus global qui rassemblerait les ministres de l'Environnement, de la Fiscalité et de la Mobilité. Il ne serait sans doute pas inutile d'organiser une commission commune, voire un débat en séance plénière. Débattre de cette question dans des commissions distinctes ne permet non seulement pas d'aborder la globalité de ce dossier mais amène également chacun à se renvoyer les responsabilités. Je vais donc proposer un débat commun.

Je crois assez fort au pack mobilité depuis que j'ai vu de grosses entreprises - elles sont les seules à pouvoir le faire pour le moment - l'appliquer, et notamment une entreprise implantée près de la gare de Bruxelles-Nord, qui a diminué de près de 70% le nombre de membres de son personnel à venir en voiture. Je continue à penser qu'il s'agit d'une formule intéressante.

Bien entendu, c'est une formule parmi d'autres, la



*Als er minder individuele auto's rondrijden in de stad, komt er meer plaats voor wie zich beroepsmatig moet verplaatsen. Ik raad u dan ook aan om het mobiliteitspakket te stimuleren en het eventueel uit te breiden naar kmo's, want voor kleine bedrijven is het een complexe zaak.*

*(Opmerkingen van mevrouw Fremault)*

**De voorzitter.**- De fracties die hierover een debat in de plenaire vergadering willen, worden verzocht zich tot de voorzitter te richten.

*- Het incident is gesloten.*

*(De heer Pierre Kompany, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

**TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET HUISVESTING,  
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN  
ENERGIE,**

**betreffende "de aanwending van 3D-printing in de strategie ter preventie van restafval".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE,**

**betreffende "de kringlooeconomie in Brussel".**

réflexion sur la fiscalité est en cours avec le gouvernement fédéral et les autres Régions, mais cela fait dix ans que nous tournons un peu en rond. Il faut dès lors pouvoir compter sur nos propres ressources, et le pack mobilité en est une. Il n'exige rien mais il démontre le gain réel pour les entreprises et les travailleurs : moins de stress, des avantages budgétaire et économique.

Par ailleurs, avoir moins de voitures individuelles en ville laisse plus de place pour les voitures professionnelles qui en ont véritablement besoin. Je ne peux, dès lors, que vous inciter à stimuler ce pack mobilité, et peut-être aussi à viser les PME (de moins de 50 travailleurs) car c'est pour les petites structures que ce pack est le plus compliqué à mettre en place.

*(Remarques de Mme Fremault)*

**M. le président.**- J'invite les groupes intéressés par un débat en séance plénière sur ce sujet à s'adresser au président pour en faire la demande.

*- L'incident est clos.*

*(M. Pierre Kompany, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

#### **INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN**

**À MME CÉLINE FREMAULT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU  
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE,**

**concernant "la prise en compte de la technologie de l'impression 3D dans la stratégie de prévention des déchets ultimes".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,**

**concernant "l'économie circulaire à Bruxelles".**

**De voorzitter.-** De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Natuurlijke hulpbronnen worden steeds zeldzamer. Steeds meer landen gebruiken dan ook afval als grondstof.*

*Het gewest voerde een strategie in die inspeelt op een strikte hiërarchie van het afvalbeleid, waarbij hergebruik en recycling respectievelijk op plaats twee en drie staan, vlak na preventie.*

*Hergebruik is essentieel met het oog op een efficiënt afvalbeleid in het gewest, dat ons ertoe moet brengen de Europese en Brusselse doelstellingen te realiseren die tegen 2020 een terugwinning van 50% van het afval opleggen. Voorts moet ook het rationele gebruik van hulpmiddelen gestimuleerd worden, in het bijzonder door de ontwikkeling van een kringloopeconomie.*

*In dat opzicht biedt de technologie van de 3D-printing aanzienlijke voordelen. Volgens sommigen zou gerecycled plastic afval een belangrijke grondstof voor 3D-printing kunnen zijn.*

*Dezelfde technologie moet het mogelijk maken om reserveonderdelen te printen, zodat heel wat afgedankte materialen een nieuw leven kunnen krijgen. Ze kan tevens een interessant antwoord bieden op de problematiek van de geprogrammeerde veroudering.*

*Worden er toepassingen die voortvloeien uit 3D-printing geïntegreerd in de door de regering ontwikkelde strategie voor een kringloopeconomie?*

*Wordt er een studie of proefproject gewijd aan het potentieel ervan in de hergebruiksector?*

**M. le président.-** La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Il est désormais communément admis que nous entrons progressivement dans un monde de ressources rares. L'utilisation des déchets comme source de matières premières est une réalité dans un nombre croissant de pays. L'enjeu de la préservation des ressources et celui, plus général, de la préservation de l'environnement justifient donc une action volontariste dans ce domaine.

Cela s'est traduit dans notre Région par la mise en place d'une action publique qui s'attache, fort opportunément, à répondre à une stricte hiérarchie de gestion des déchets. Cette stratégie place la réutilisation et le recyclage respectivement au deuxième et troisième rangs des priorités de l'action publique, juste après la prévention.

Le soutien au réemploi est donc essentiel à l'exercice d'une gestion des déchets performante dans notre Région, de manière à atteindre les objectifs européens et bruxellois de 50% de valorisation de nos déchets à l'horizon 2020. Ce soutien participe également à la promotion de l'utilisation rationnelle des ressources, notamment au travers du soutien au développement d'une économie circulaire, comme le prévoit votre accord gouvernemental et une série de dispositions européennes qui seront abordées par M. Uyttendaele.

Dans ce contexte, la technologie de l'impression en trois dimensions offre des opportunités non négligeables. Ainsi, certains identifient un potentiel important de recyclage de déchets plastiques comme matière première pour des impressions 3D. Bien qu'elle paraisse fort prometteuse, cette piste expérimentale doit encore faire ses preuves.

Avec cette même technologie 3D, il doit également être possible d'imaginer la fabrication de pièces de rechange permettant la réparation et la réutilisation d'une large gamme de matériel mis aujourd'hui au rebut.

Il s'agirait également d'une réponse intéressante à la problématique sans cesse plus évidente de l'obsolescence programmée.

Ce potentiel important du secteur du réemploi

**De voorzitter.**- De heer Uyttendaele heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Op 16 december 2014 bevestigden de voorzitter en ondervoorzitter van de Europese Commissie voor het Europees Parlement dat er 83 ontwerpen van reglementen en richtlijnen van de vorige Commissie werden ingetrokken, waaronder uiterst dringende maatregelen inzake de luchtkwaliteit, genomen in het kader van de invoering van de kringlooeconomie.*

*Die beslissing, ingegeven door de wens zich sterker toe te leggen op het werkgelegenheidsbeleid, maakte tal van reacties los, aangezien ze wijst op een duidelijke vertraging van het EU-beleid inzake milieuduurzaamheid. In het meerderheidsakkoord van de Brusselse regering wordt echter net geen onderscheid gemaakt tussen het beleid inzake vervuiling enerzijds en dat rond werkgelegenheid anderzijds. Het beschouwt het leefmilieu als een bron van lokale jobcreatie, waarbij de lineaire economie moet worden omgezet in een kringlooeconomie.*

*U deelde voorzitter Juncker zelf in een schrijven mee dat een kringlooeconomie niet beperkt hoeft te blijven tot het milieu, maar ook gericht moet zijn op een groeistrategie inzake werkgelegenheid.*

*Het label Cradle to Cradle (C2C) toont aan dat een kringlooeconomie wel degelijk mogelijk is. Het concept is eigen aan alle natuurlijke ecosystemen waarin niets verloren gaat, niets wordt gecreëerd en alles wordt omgevormd.*

*Het label promoot een intelligente en verantwoordelijke consumptie op het vlak van leefmilieu, maar ook van volksgezondheid.*

mérite donc d'être investigué.

Les applications découlant de l'impression 3D sont-elles intégrées dans la stratégie d'économie circulaire en cours d'élaboration par le gouvernement ?

Le potentiel de cette technologie dans le secteur du réemploi fait-elle l'objet d'une étude ou d'un projet pilote ?

**M. le président.**- La parole est à M. Uyttendaele pour son interpellation jointe.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Le 16 décembre 2014, les président et vice-président de la Commission européenne ont confirmé, devant le Parlement européen, le retrait de pas moins de 83 projets de règlements et directives, tous hérités de la Commission précédente, dont des mesures particulièrement urgentes relatives à la qualité de l'air prises dans le cadre de la mise en place d'une économie dite "circulaire".

Cette décision, motivée par un souci de se concentrer sur les politiques d'emploi, a suscité de nombreuses réactions, car elle marque un net ralentissement de la politique de l'Union européenne (UE) en matière d'environnement durable. Or, l'accord de majorité du gouvernement bruxellois ne sépare précisément pas les politiques en matière de pollution et celles relatives à l'emploi. Il propose ainsi de "développer une vision stratégique de l'environnement en tant que ressource créatrice d'emplois locaux en transformant notre économie linéaire en une économie circulaire", notamment au travers du programme 2014-2020 du Fonds européen de développement régional (Feder).

Vous l'avez vous-même rappelé dans une lettre au président Juncker, cosignée par onze ministres de l'Environnement de l'UE, en soulignant que l'économie circulaire ne devait pas se limiter aux questions environnementales, mais qu'elle devait aussi viser une stratégie de croissance, notamment en matière d'emploi.

Un exemple concret et prospectif de la faisabilité d'une telle économie circulaire est la labellisation Cradle to Cradle (C2C) qui apporte une nouvelle vision de l'industrialisation. Le concept C2C est,

*Heeft de recente stellingname van de Europese Commissie de volgorde van prioriteiten van de Brusselse regering op het vlak van de kringlooeconomie gewijzigd?*

*Welke EFRO-projecten beantwoorden aan dat principe of promoten het?*

*Op welke manier wordt het toegepast in de nieuwe wijken die worden omschreven als ontwikkelingslocaties? Worden gebruikte materialen er op verantwoorde wijze gebruikt zodat er een duurzaam milieubeleid kan worden gevoerd?*

*Is de regering van plan dat principe ook via andere projecten te promoten?*

*Een aantal maanden geleden organiseerde Leefmilieu Brussel een dag rond de kringlooeconomie. Bent u van plan dat soort activiteiten vaker te organiseren om de Brusselse bevolking vertrouwd te maken met het concept?*

#### *Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

**Mevrouw Mahinur Ozdemir (cdH)** *(in het Frans).- Het hergebruik van afval moet inderdaad aangemoedigd worden. Deze vorm van afvalbeheer heeft een kleinere ecologische*

en réalité, un principe commun à tous les écosystèmes naturels, rappelant que "rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme", puisque les déchets des uns sont aussi les nutriments des autres.

Promouvoir la labellisation de ce concept, c'est faire le pari d'une consommation intelligente, raisonnée et responsable, en matière d'environnement, certes, mais aussi de santé publique. Ainsi la certification C2C repose-t-elle sur des critères couvrant la santé (abolition des toxiques), la part de réutilisation (50% des objets au minimum), l'utilisation d'énergies renouvelables (objectif de 50% dans le "process"), la conservation de l'eau et la responsabilité sociale.

Les récentes positions de la Commission européenne introduisent-elles un changement dans l'ordre des priorités du gouvernement bruxellois en matière d'économie circulaire ?

Parmi les projets Feder retenus, certains répondent-ils ou participent-ils à la promotion de ce principe ?

Qu'en est-il de ce principe pour les nouveaux quartiers identifiés comme lieux de redéploiement de la Région ? Bénéficieront-ils de cette utilisation responsable des matériaux utilisés, permettant ainsi une politique durable de l'environnement ?

Le gouvernement envisage-t-il de faire la promotion de ce principe à travers d'autres projets ?

Une journée consacrée à l'économie circulaire a été organisée par Bruxelles Environnement il y a quelques mois. Vous y étiez. Comptez-vous réitérer ce type d'événement afin de faire connaître cette nouvelle approche de l'économie à la population bruxelloise ?

#### *Discussion conjointe*

**M. le président.-** La parole est à Mme Ozdemir.

**Mme Mahinur Ozdemir (cdH).-** Je rejoins M. Pinxteren quant à son idée d'encourager le réemploi des déchets. Cette solution va certainement contribuer aux objectifs européens et

*voetafdruk heeft dan recyclage en is een interessante extra mogelijkheid. Wat is het aandeel van het hergebruik in het afvalbeheer in het Brussels Gewest?*

*Naast 3D-printen bestaan er nog meer mogelijkheden voor hergebruik, zoals "repair cafés" en aanverwante concepten.*

*Welke mogelijkheden zijn er op dat vlak mogelijk in het Brussels Gewest? Welke concepten worden nu al toegepast?*

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Ook de producenten dragen een grote verantwoordelijkheid. Toen onze grootouders jong waren, werden producten, zoals wasmachines, voor het leven gemaakt. Als ze defect waren, konden ze nog hersteld worden. Nu is dat niet meer mogelijk. We worden geconfronteerd met de ingebouwde veroudering van toestellen. Door het materiaal dat gebruikt wordt, kunnen ze ook niet meer hersteld worden.

Het gewest kan daaraan weinig doen, maar de producenten moeten in elk geval duidelijk op hun verantwoordelijkheid gewezen worden. Het gebruik van materiaal dat niet hersteld kan worden, is een probleem voor de kringlooeconomie.

De voorstellen over de kringlooeconomie, die in het Europees debat aan bod kwamen, zijn ingetrokken, onder meer na kritiek van de milieubeweging. Die vond dat er te weinig aandacht was voor afvalpreventie en voor energie-efficiëntie. Afvalpreventie behoort tot uw bevoegdheid. Ook voor het sorteren bent u verantwoordelijk, samen met staatssecretaris

bruxellois de valorisation de 50% de nos déchets. En outre, ce mode de gestion des déchets présente comme avantage d'avoir une empreinte écologique plus intéressante que, par exemple, le recyclage, qui reste tourné vers un modèle plus consumériste, et donc, au bout du compte, moins écologiste. Mon but ici n'est pas de critiquer le recyclage en soi, qui offre une solution dans bon nombre de cas, mais plutôt de mettre en avant la réutilisation des déchets comme une solution parmi d'autres dans la gestion des déchets et de m'informer sur son ampleur en Région bruxelloise.

M. Pinxteren évoquait l'impression 3D comme piste d'amélioration en matière de réemploi des déchets, mais il en existe bien d'autres. Je pense aux "Repair Cafés" et autres concepts similaires.

Quelles pistes sont-elles envisageables dans notre Région pour améliorer de manière efficace la réutilisation des déchets ? Qu'est-il déjà mis en place en Région bruxelloise pour soutenir ce mode de gestion des déchets ?

**M. le président.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes (Groen)** (en néerlandais).- *Quant aux producteurs, ils sont responsables de l'obsolescence programmée des appareils électroménagers, qui est un obstacle à l'économie circulaire.*

*La Région dispose de peu de latitude pour réagir à ce phénomène, mais cela n'empêche que les producteurs doivent prendre conscience de leur responsabilité.*

*Les propositions visant à convertir l'Europe à une économie plus circulaire ont été retirées, entre autres suite aux critiques du mouvement écologiste, qui considérait que la prévention des déchets et l'efficacité énergétique étaient trop peu prises en compte.*

*Comment la ministre Laanan et vous-même comptez-vous améliorer la politique de tri des déchets ? La secrétaire d'État Laanan m'a renvoyée vers vous pour ma question concernant la résolution relative à la collecte des canettes.*

(Remarques de Mme Fremault)

Laanan. Welke stappen zult u ondernemen om samen een beter sorteerbeleid te voeren? Het parlement keurde bijvoorbeeld een resolutie goed over een betere inzameling van blikjes. Ik stelde daarover een vraag aan staatssecretaris Laanan, maar zij antwoordde dat dit een bevoegdheid van minister Fremault is.

*(Opmerkingen van mevrouw Fremault)*

Het Uitgebreid Bureau heeft beslist dat we ons voor een uitvoerig debat over de kringlooeconomie bij de samengevoegde bespreking moesten aansluiten.

*(Opmerkingen van mevrouw Fremault)*

Als grondstoffen zuiver ingezameld worden, kunnen ze veel beter gebruikt worden. Dat is dus ook van belang voor de kringlooeconomie. Ik wil deze vraag ook wel apart indienen.

De vragen die het Brussels Gewest in het kader van de kringlooeconomie aan Europa stelde, verontrusten Groen enigszins. België diende een lange lijst van projecten in waarvoor het voor de komende jaren aan Europa geld vraagt.

Het Brussels Gewest vraagt in het kader van het "Implementation center for circular economy" echter amper steun aan Europa. Dat staat in schril contrast met uw voornemen om tijdens deze regeerperiode een speerpunt te maken van de kringlooeconomie.

Met welke middelen wilt u de kringlooeconomie in een hogere versnelling brengen als u nagenoeg geen Europese steun vraagt?

**De voorzitter.**- Mevrouw Fremault heeft het woord.

**Mevrouw Céline Fremault, minister** *(in het Frans).*- *Dit thema ligt me na aan het hart en ik wil er deze regeerperiode dan ook een prioriteit van maken. In de gewestelijke beleidsverklaring wordt uitgegaan van het principe dat de regering de groene economie wil steunen, evenals alle andere initiatieven die gericht zijn op het milieu en de creatie van werkgelegenheid in Brussel.*

*Om mijn visie op de kringlooeconomie vorm te geven, beschouw ik ze als een metabolisme: we moeten de grondstoffen van het Brussels Gewest*

*Le Bureau élargi a décidé que nous devons nous joindre à la discussion conjointe pour un large débat sur l'économie circulaire.*

*(Remarques de Mme Fremault)*

*Des matières premières mieux collectées sont davantage exploitables, ce qui est très important pour l'économie circulaire.*

*Groen s'inquiète de ce que la Région sollicite à peine l'aide européenne pour l'implémentation de l'économie circulaire, alors que celle-ci constitue l'une des priorités de cette législature.*

*Comment comptez-vous donner un coup d'accélérateur à l'économie circulaire sans le soutien de l'Europe ?*

**M. le président.**- La parole est à Mme Fremault.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Ce sujet me tient à cœur et j'ai décidé d'en faire une priorité pour cette législature. La déclaration de politique régionale part du principe qu'elle souhaite soutenir cette économie "verte", ainsi que toutes les opportunités permettant de répondre au défi environnemental, tout en créant des emplois à Bruxelles, y compris des peu qualifiés. La déclaration témoigne également d'une volonté d'assurer une dimension durable aux politiques pratiquées.

*in kaart brengen en het als een levend wezen beschouwen, dat energie, water enzovoort nodig heeft.*

*Bij het opstellen van een programma voor de ontwikkeling van een kringlooeconomie vertrek ik van de meest concrete acties die het grootste aantal banen kunnen opleveren, en van de mogelijkheden die de alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu biedt om de economie een duwtje in de rug te geven. Tegelijk wil ik werken aan duurzaam ondernemerschap met een aantal gewestelijke maatregelen die binnenkort ingevoerd worden. Ik denk bijvoorbeeld aan het Greenbizz-innovatiecentrum, dat in september de deuren opent.*

*De kringlooeconomie vertrekt van een aantal principes die uitermate geschikt zijn voor de in Brussel zeer sterk aanwezige diensteneconomie: milieuvriendelijk design, functionaliteitseconomie, en het recupereren, hergebruiken en recyclen van grondstoffen.*

*De invoering van een label om het concept kringlooeconomie ingang te doen vinden bij de Brusselse ondernemingen, kan nuttig blijken. Een voorbeeld daarvan is het internationale label Cradle to Cradle (C2C). Voorts heb ik ervoor gezorgd dat voor het label 'Ecodynamische onderneming' ook rekening wordt gehouden met de principes van de kringlooeconomie.*

*Ik heb bij de Europese Commissie aangedrongen op het behoud van het Europese pakket in verband met de kringlooeconomie. Gisteren antwoordde ondervoorzitter Timmermans me dat de EU van plan is om de maatregelen ter preventie van verspilling te vervangen door een nieuwe benadering, die ambitieuzer en efficiënter zou zijn.*

*De Europese Commissie werkt aan een voorstel waarin beter rekening wordt gehouden met de realiteit van de verschillende lidstaten.*

*Daarin wordt enerzijds rekening gehouden met alle elementen van de levenscyclus en het ontwerp van producten en met duurzame consumptie. Ook is het voorstel bedoeld om de ontwikkeling van markten voor gerecyclede producten en grondstoffen te stimuleren.*

*Het nieuwe voorstel van de Commissie zal mijn*

Ma vision de l'économie circulaire part d'une approche métabolique par laquelle nous pouvons identifier les ressources composant notre Région et appréhender cette dernière comme un être vivant dont l'énergie, l'eau, les déchets ou l'alimentation sont des composants nécessaires à sa survie.

Pour établir un programme de développement d'économie circulaire, je compte partir des actions les plus concrètes et les plus porteuses en matière d'emploi, ainsi que des stimulations économiques générées par l'alliance emploi-environnement. Je compte agir parallèlement sur l'entrepreneuriat durable avec les outils régionaux qui seront prochainement opérationnels, comme l'incubateur Greenbizz qui ouvrira ses portes à la prochaine rentrée.

L'économie circulaire présente un certain nombre de principes particulièrement pertinents pour l'économie de services qui caractérise Bruxelles : écoconception, écodesign, économie de fonctionnalité, récupération, réutilisation, réemploi et recyclage.

On peut trouver un intérêt certain dans une politique de labellisation pour encourager la mise en œuvre de concepts d'économie circulaire pour les entreprises bruxelloises. Le label international Cradle to Cradle (C2C) en est un bon exemple.

Je pars du principe qu'il n'est pas bon de multiplier tous les outils de labellisation. Un label pertinent permet aussi aux entreprises de se démarquer et c'est pourquoi j'ai pris la décision de travailler également à une redéfinition du label Entreprise écodynamique, dont les étoiles furent décernées hier, en y intégrant des principes de l'économie circulaire. La réflexion sur la pérennisation de ce label existant depuis 15 ans a été confiée à Bruxelles Environnement.

Concernant les positions de la Commission européenne, M. Uyttendaele, j'ai soutenu auprès de celle-ci le maintien du paquet européen relatif à l'économie circulaire. J'ai adressé à M. Juncker un courrier cosigné par onze de mes collègues européens demandant le maintien du paquet sur l'économie circulaire.

J'ai reçu hier une réponse de la part du vice-président de la Commission européenne, M.

*wens om de lineaire economie om te vormen tot een kringlooeconomie geenszins beïnvloeden. Brussel moet zich profileren als innoverend gewest op het vlak van kringlooeconomie en nauw samenwerken met overheids- en privépartners.*

*In het regeerakkoord staan overigens nog meer doelstellingen:*

*- een strategische visie op het leefmilieu als opportuniteit voor lokale werkgelegenheid ontwikkelen door de lineaire economie om te vormen tot een kringlooeconomie en de ondernemingen te helpen nieuwe markten aan te boren;*

*- een kringlooplogica uitbouwen in de bedrijvzones van citydev, op basis van de resultaten van de Irisphere-projecten, en die logica ingang doen vinden bij ondernemingscentra;*

*- de alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu na evaluatie verder ontwikkelen;*

*- tegen 2016 een ecocluster bouwen aan de Fernand Demetskaai, die op een kwaliteitsvolle manier in de stad wordt geïntegreerd.*

*De EFRO-projecten werden nog niet geselecteerd. Heel wat van de overheids- en privéprojecten die aan de regering werden voorgesteld houden verband met de kringlooeconomie, in het bijzonder met het behoud van hulpmiddelen. Andere hebben te maken met de stimulering van de kringlooeconomie.*

*Aangezien de kringlooeconomie verband houdt met de meeste bevoegdheden van de Brusselse regering, verzoek ik mijn collega's en hun administraties het principe mee uit te bouwen.*

*De minister-president wordt betrokken bij de ontwikkeling van het programma voor kringlooeconomie in de ontwikkelingslocaties. Ik geef de voorkeur aan een brede uitvoering van de adviezen over de verschillende milieubevoegdheden heen.*

*Leefmilieu Brussel werkte een methode en een praktisch instrument uit voor het hergebruik van bouwmaterialen en bouwafval.*

Timmermans, qui m'a confirmé la décision de l'Union de retirer le "waste package" (l'ensemble des mesures relatives au gaspillage) pour favoriser une nouvelle approche qu'il définit comme plus ambitieuse et plus efficace.

La Commission européenne prépare ainsi une proposition prenant "mieux en compte les réalités des États membres". Vu l'importance du sujet, je serai plus attentive que jamais à la parution de cette proposition.

D'une part, la proposition prendra en compte l'ensemble des éléments du cycle de ville, le design des produits, la consommation durable et, d'autre part, elle facilitera le développement de marchés de produits recyclés et des matières premières. Voilà ce qui m'a été répondu.

Je peux vous garantir que, quelle que soit la future proposition de la Commission européenne, elle ne remet nullement en cause ma volonté de transformer l'économie linéaire en une économie circulaire. L'objectif est en tout cas de bien positionner Bruxelles comme une Région innovante sur le sujet de l'économie circulaire en initiant un travail de fond en concertation étroite avec les acteurs publics et privés.

L'accord de gouvernement prévoit d'ailleurs les points suivants :

- développer une vision stratégique de l'environnement comme réelle source créatrice d'emplois locaux en transformant l'économie linéaire en économie circulaire tout en améliorant la capacité d'entreprises à décrocher de nouveaux marchés ;

- s'assurer du développement d'une logique circulaire dans les parcs d'activités de citydev, en s'inspirant de résultats obtenus dans le cadre des projets Irisphere, et sensibiliser des centres d'entreprises à adopter cette même logique ;

- renforcer l'alliance emploi-environnement après évaluation ;

- aboutir enfin, à l'horizon 2016, à la construction d'un écopôle sur le quai Fernand Demets, respectueux d'une intégration urbaine de qualité.

Ces projets sont encore tous d'actualité. Nous les suivons du plus près que nous pouvons.



*Ik heb Leefmilieu Brussel gevraagd om tijdens de laatste week van mei 2015 een internationaal symposium te organiseren rond kringlooeconomie. Bij die gelegenheid zetten we het nieuwe gewestelijke beleid uiteen en bestuderen we projecten inzake kringlooeconomie in Europa.*

*We richten ons daarbij vooral op de Brusselse privé- en overheidsspelers inzake economische begeleiding, financieringssteun aan ondernemingen, innovatie, opleiding en milieu, de beroepsverenigingen evenals een aantal baanbrekende ondernemingen.*

*De gewestelijke strategie inzake kringlooeconomie is een van de 18 engagementen in de Strategie 2025. Een dergelijke economie gaat gepaard met een paradigmawissel. We moeten het gedrag en de mentaliteit van de burger dan ook veranderen. De kringlooeconomie komt tevens aan bod tijdens het Milieufest in juni met als thema het klimaat. Ook de volgende grote interactieve tentoonstelling in het BEL, de tentoonstellingsruimte van Leefmilieu Brussel, is gewijd aan de kringlooeconomie.*

*Aangezien de strategie van de regering inzake kringlooeconomie wel een langetermijnvisie inhoudt en bepaalt hoe de maatregelen worden uitgevoerd, maar geen uitspraken doet over precieze technologieën en toepassingen, is het nog te vroeg om vast te stellen of 3D-printing in die strategie opgenomen zal worden.*

*3D-printing zou inderdaad nuttig kunnen zijn om afval nog meer te beperken. Het gebruik van gerecycled plastic als grondstof is veelbelovend. Met de huidige technologieën kunnen harde plasticsoorten, het plastic van afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA), van afgedankte voertuigen evenals polyethyleen worden gerecycled. Aangezien het recyclingpercentage van plastic verpakkingen in België op dit moment 38% bedraagt, moet er onderzoek worden gedaan naar nieuwe recyclingkanalen, in het bijzonder naar de herwaardering van plastic vezels voor 3D-printing.*

*Er werd een kandidaatsdossier ingediend voor de projectoproep van het Brussels Waste Network,*

J'en viens à la sélection des projets Feder, qui n'a pas encore été effectuée. Cela dit, un nombre important des projets publics et privés proposés au gouvernement concernent l'économie circulaire, qui est l'un des principes structurant le programme opérationnel qui cadre les projets Feder pour la nouvelle programmation. Un ensemble important de projets touche les ressources à préserver - eau, énergie, déchets, alimentation.

Certains projets sont plus spécifiquement axés sur la stimulation économique en lien avec l'économie circulaire :

- le projet Sustainable Entrepreneurship & Economic Development d'impulse.brussels ;
- le projet Irisphere de citydev.brussels ;
- le projet Économie de fonctionnalité de l'Union des classes moyennes (UCM) et l'Unie van Zelfstandige Ondernemers (Unizo) ;
- le projet Be circular, be Brussels de Bruxelles Environnement.

Pour connaître le calendrier précis de la sélection, je vous invite à interpellier Rudi Vervoort.

Concernant les nouveaux quartiers identifiés comme lieux de redéploiement et autres, l'économie circulaire touchant la majorité des compétences de tout le gouvernement bruxellois, j'invite mes collègues et leurs administrations à participer au développement du principe. J'avais organisé, avec le ministre de l'Économie, le colloque du coup d'envoi de la coconstruction de la stratégie bruxelloise en matière d'économie circulaire, que vous avez évoqué.

En ce qui concerne les nouveaux quartiers, je peux vous préciser que le ministre-président est associé au développement du programme d'économie circulaire. Je prône une mise en œuvre des conseils de façon très transversale dans les différentes compétences environnementales.

De façon plus concrète, Bruxelles Environnement a développé une méthodologie et un outil pratique pour le réemploi des matériaux de construction et de déconstruction.

En ce qui concerne la journée consacrée à

*teneinde de inzameling en de verwerking van verpakkingen tot plastic vezels voor 3D-printers te testen. Het Brussels Waste Network moet de preventie en het beheer van afval in ondernemingen stimuleren aan de hand van projectoproepen en een netwerk van afvaladviseurs.*

*Het project wordt gedragen door een onderneming die actief is op het vlak van de 3D-printtechnologie en een procedé ontwikkelde voor het fabriceren van plastic vezels op basis van gerecycled plastic, in samenwerking met een Brusselse afvalophaler. Het gaat om acrylonitril-butadien-styreen (ABS), polymelkzuur (PLA) en polyethyleen (PET).*

*Het tweede deel van het project is bedoeld om ondernemingen en studenten in contact te brengen met technologie.*

*Het hergebruik van gerecycled plastic is financieel interessant, aangezien de kostprijs van filament er 200 keer lager door komt te liggen. De jury heeft zich nog niet uitgesproken.*

*3D-printers kunnen oude voorwerpen nieuw leven inblazen en ontbrekende onderdelen printen. Die optie werd in 2014 geanalyseerd door de Repair Cafés in samenwerking met de Fab Labs in het kader van een actiefiche van de alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu.*

*Het Luikse Fab Lab heeft een demonstratie gegeven van het 3D-printen van knopen voor naaiateliers en van wisselstukken voor computers.*

*Sinds september 2014 werken de oprichters van het Fab Lab van de ULB samen met de Repair Cafés aan de oprichting van een digitaal Repair Café dat van de ene de Brusselse universiteitsfaculteit naar de andere trekt en zich met 3D-technologie bezighoudt.*

*In overleg met Leefmilieu Brussel heb ik besloten het netwerk van Repair Cafés te blijven ondersteunen in het kader van een actieprogramma over herstellen en hergebruiken.*

*Er werden proefprojecten inzake 3D-printing opgestart en andere initiatieven uitgewerkt. We moeten de paradigmawissel blijven stimuleren en de Brusselse economie een nieuwe richting doen inslaan.*

l'économie circulaire, j'ai demandé à Bruxelles Environnement d'organiser un symposium, qu'on pourrait qualifier d'international, qui inspire à l'économie circulaire, la dernière semaine de mai 2015. Les membres de nos commissions de l'environnement et des affaires économiques y seront tous invités. L'objectif est de dévoiler la nouvelle politique régionale en la matière et de confronter les projets d'économie circulaire mis en œuvre dans d'autres Régions d'Europe.

Ici, nous visons spécifiquement les acteurs bruxellois de soutien, publics et privés : les acteurs de l'accompagnement économique, de l'aide au financement des entreprises, de l'innovation, de la formation, de l'environnement, les fédérations professionnelles les plus concernées, ainsi qu'un certain nombre d'entreprises pionnières.

La stratégie régionale en matière d'économie circulaire est l'un des 18 engagements de la Stratégie 2025 portée par le gouvernement et qui vise à redynamiser l'économie bruxelloise avec une vision prospective sur dix ans.

L'économie circulaire impose un changement de paradigme qu'on doit adopter. On va travailler sur les changements de comportements et la sensibilisation des citoyens. La thématique de l'économie circulaire sera ainsi illustrée lors de la Fête de l'environnement du mois de juin qui aura pour thématique la question climatique. Dans le même ordre d'idées, la prochaine grande exposition présentée au BEL, le centre d'information et d'exposition dans le domaine environnemental situé au sein du siège de Bruxelles Environnement, portera sur l'économie circulaire de façon interactive afin que les écoles puissent y sensibiliser les élèves dès le plus jeune âge.

Les applications découlant des imprimantes 3D sont-elles à intégrer dans la stratégie d'économie circulaire du gouvernement ? Cette stratégie définit une vision à long terme et des modalités d'actions, on ne s'attache pas encore à tenir compte des technologies et des applications plus précises.

En ce qui concerne les ressources que représentent les déchets, l'utilisation des impressions 3D permet en effet de réaliser un pas supplémentaire vers la notion de zéro déchet. Ces applications qui fonctionnent sur la base de plastiques recyclés cadrent parfaitement avec la stratégie en cours

*Het Vlaams Gewest werkt aan een studie over blikjes.*

d'élaboration. Elles seront sollicitées dans la dynamique de coconstruction et cadrent aussi avec les conclusions de l'étude relative au métabolisme urbain quant au fort potentiel économique et environnemental de certains flux entrants, parmi lesquels les plastiques.

Est-ce que le potentiel de cette technologie dans le secteur du réemploi fait l'objet d'une étude ou d'un projet pilote ? L'utilisation des plastiques comme matière première est porteuse et permet de trouver des débouchés à différents types de plastiques.

Les technologies actuelles permettent d'utiliser les plastiques recyclés suivants : les plastiques durs de type "Lego", les plastiques des déchets d'équipement électriques et électroniques (DEE), des véhicules hors d'usage, les polyéthylènes que l'on retrouve dans les emballages notamment alimentaires, les bouteilles d'eau, les gobelets, les assiettes et autres ustensiles de table jetables, les barquettes, les bouteilles et flacons rigides, les bouchons, les sacs en plastiques, les films.

Sachant que les résultats actuels de recyclage des emballages plastiques sont de l'ordre de 38% en Belgique, le développement de nouvelles filières de recyclage doit être investigué et certainement la valorisation des filaments pour l'impression 3D.

Un dossier de candidature a d'ailleurs été déposé pour l'appel à projets du Brussels Waste Network, avec pour objet de tester la collecte et la transformation des emballages en filaments pour imprimantes 3D. Le Brussels Waste Network est un partenariat entre Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) et Bruxelles Environnement, dont l'objectif est de stimuler la prévention et la gestion des déchets en entreprises avec des appels à projets et la mise en réseau de conseillers déchets.

Le projet est porté par une entreprise active dans la technologie d'impression 3D qui a développé un procédé de création de filaments à partir de plastiques recyclés en collaboration avec un collecteur de déchets actif sur le marché bruxellois. Il consiste à collecter les plastiques supplémentaires à ceux collectés dans le sac PMC auprès d'entreprises et associations, les trier, les envoyer dans un centre de recyclage et les transformer en filaments pour imprimante 3D. Les plastiques concernés ici sont l'acrylonitrile

butadiène styrène (ABS), l'acide polylactique (PLA) et le polyéthylène (PET).

La deuxième partie du projet consiste à sensibiliser les entreprises et les étudiants à l'utilisation de ces technologies.

L'intérêt de l'utilisation du plastique recyclé est financier, puisqu'elle permet de diminuer de 200 fois le coût des filaments par rapport au plastique vierge. Le jury de l'appel à projets ne s'est pas encore prononcé, mais ce projet a retenu toute l'attention de mon cabinet.

Les imprimantes 3D permettent aussi de redonner vie aux objets en modélisant sur ordinateur les pièces manquantes et en les créant ensuite en relief. Cette piste a été analysée en 2014 par les Repair Cafés en collaboration avec les Fab Labs dans le cadre d'une fiche-action de l'alliance emploi-environnement intitulée "Création de Repair Cafés et développement d'un réseau de Repair Cafés".

Les Fab Labs liégeois ont présenté aux Repair Cafés les possibilités de réparation à l'aide de la 3D. À cette occasion furent testées l'impression en 3D de boutons en plastique pour des ateliers de couture et l'impression de pièces de rechange pour ordinateurs. Une vingtaine d'imprimeurs 3D particuliers et professionnels ont été contactés pour une présentation du concept de Repair Café dans le but de développer les collaborations avec les Repair Cafés bruxellois.

Depuis septembre 2014, les créateurs du Fab Lab de l'ULB collaborent avec les Repair Cafés sur la création d'un Repair Café numérique itinérant entre les facultés universitaires bruxelloises ; ils sensibilisent les autres Repair Cafés bruxellois à la technologie 3D.

En concertation avec Bruxelles Environnement, j'ai décidé de poursuivre notre soutien au réseau de Repair Cafés dans le cadre d'un programme d'actions sur la réparation et le réemploi.

Bruxelles Environnement est dans une phase d'analyse prospective et de projets pilotes autour de l'utilisation de la technologie 3D dans une perspective d'augmenter tant les activités de réparation que les quantités de déchets recyclés.

S'agissant de l'impression 3D, des projets pilotes

**Mevrouw Annemie Maes (Groen)** (in het Frans).- *Die studie gaat ook over plastic flessen.*

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (in het Frans).- *Voor de blikjes als dusdanig beschikken we nog niet over de resultaten van de studie van het Vlaams Gewest waaraan we deelnemen.*

*De volgende middelen worden toegekend aan de kringlooeconomie:*

- 2,6 miljoen euro van de alliantie op het niveau van Leefmilieu Brussel;

- 670.000 euro van de verbrandingsheffing, waarvan 120.000 voor terugwinning;

- 35% van het budget van EFRO gaat naar milieu, met de nadruk op de kringlooeconomie, goed voor ongeveer 60 miljoen euro;

- in het kader van de projectoproep 2020 krijgt Brussel 1 miljoen euro voor de ontwikkeling van materialen en gebouwen.

**De voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** (in het Frans).- *Wat het 3D-printen betreft, noemt u enkele projecten die tot stand komen dankzij allianties. Een alliantie wordt vaak vergeten: die tussen Net Brussel en de instanties die het afval kunnen omzetten.*

*U hebt het over een ophalingsproject voor plastic*

ont été lancés et d'autres initiatives sont développées. Ce n'est qu'un début, mais un terreau existe en Région bruxelloise. Je compte continuer à y semer les graines qui nous permettront de modifier les paradigmes et de relocaliser l'économie bruxelloise pour le bien de notre environnement, de la préservation des ressources qui font nos quartiers, notre Région et notre cadre de vie.

Quant aux canettes, l'étude de la Région flamande est en cours.

**Mme Annemie Maes (Groen).**- Ce n'est pas uniquement les canettes, c'est aussi les bouteilles en plastique.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Concernant les canettes en tant que telles, nous ne disposons pas encore des résultats de l'étude de la Région flamande à laquelle nous participons.

Voici, enfin, les moyens budgétaires alloués à l'économie circulaire :

- 2,6 millions d'euros de l'alliance au niveau de Bruxelles Environnement ;

- 670.000 euros de la taxe incinération, dont 120.000 pour récupération ;

- 35% de l'enveloppe du Feder est allouée à l'environnement, avec pour axe prioritaire l'économie circulaire à une hauteur d'environ 60 millions d'euros ;

- dans le cadre de l'appel à projets à l'horizon 2020, 1 million d'euros pour Bruxelles et la conception des matériaux et des bâtiments.

**M. le président.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Nos questions ont suscité des réponses aux multiples dimensions - vous avez notamment évoqué le projet C2C et souligné votre attention au projet européen en réponse à mes collègues, mais je voudrais recentrer le débat sur la 3D.

Concernant l'impression 3D, vous énumérez une

*dat zich niet in de blauwe zakken bevindt. Het probleem is dat zulk afval sterk verspreid is. Daarmee moet u rekening houden.*

*Net Brussel zal ook een belangrijke rol spelen in de toekomstige ecocluster. Er is zeker samenwerking mogelijk tussen de instanties die afval ophalen en de instanties die afval hergebruiken.*

*U hebt goed het onderscheid gemaakt tussen de mogelijkheden van het 3D-printen: enerzijds het hergebruik van plastic, anderzijds het herstellen van voorwerpen.*

*Wat onderzoek en ontwikkeling betreft, zou het interessant kunnen zijn om de mogelijkheden van de circulaire economie te onderzoeken. Er zou zo een stadsnijverheid kunnen worden ontwikkeld, die banen schept en verschillende sectoren met elkaar verbindt. Ik hoop dat u samen met uw collega's die bevoegd zijn voor netheid, economie en wetenschappelijk onderzoek nadenkt over de ontwikkeling van deze projecten.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Fremault heeft het woord.

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (in het Frans).- *Het kabinet van mevrouw Laanan wordt hierbij betrokken. Ze neemt deel aan de strategie voor een circulaire economie.*

série de projets qui se mettent en place, grâce à des alliances intéressantes. Une alliance est néanmoins trop souvent oubliée : celle entre Bruxelles-Propreté, soit le collecteur principal de déchets en Région bruxelloise et les personnes capables de transformer ces déchets dans notre Région.

Vous évoquez un projet de collecte et de recyclage de déchets plastiques qui ne se retrouvent pas dans les poubelles bleues. L'un des grands problèmes de la réutilisation, du réemploi et donc de la prévention des déchets ultimes en Région bruxelloise est l'accès au gisement. Celui-ci se trouve un peu partout, et certainement au niveau de Bruxelles-Propreté. Votre réflexion sur l'économie circulaire doit intégrer cet opérateur incontournable.

À ce sujet, Bruxelles-Propreté va également jouer un rôle au niveau du futur écopôle. En matière de prévention des déchets ultimes et de réparations, les synergies possibles se situent certainement entre les opérateurs de réemploi et les opérateurs de collecte.

Vous avez bien fait la distinction en matière d'opportunités que représente l'impression 3D : d'une part la réutilisation des plastiques, et d'autre part la réparation.

Vous avez évoqué le colloque sur l'économie circulaire, que vous avez organisé avec le ministre de l'Économie. Il serait intéressant, dans une logique de recherche et de développement, d'étudier les opportunités que représente ce créneau. Celui-ci permettrait de développer une industrie urbaine, créatrice d'emplois et de liens entre différents secteurs.

Je vous invite, vous et vos collègues en charge de la Propreté, de l'Économie et de la Recherche scientifique, à réfléchir au développement de ces projets et de cette industrie urbaine prometteuse et au soutien qu'il convient de leur apporter.

**M. le président.-** La parole est à Mme Fremault.

**Mme Céline Fremault, ministre.-** Pour éviter de tomber dans une perspective étroite sans grande intelligence, le cabinet de la ministre Laanan est associé à nos réflexions. Elle participe à la

*U zou de minister bevoegd voor wetenschappelijk onderzoek kunnen ondervragen over het project Inspire van Innoviris, dat hierover gaat.*

**De voorzitter.-** De heer Uyttendaele heeft het woord.

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).-** *Ik denk dat we vandaag geen keuze meer hebben. De circulaire economie moet het zo vlug mogelijk halen van de huidige lineaire economie. Wij, als politici, moeten daartoe de impuls geven en de boodschap wijd verspreiden.*

*Dit concept moet verwerkt worden in de tien nieuwe wijken. Ik hoop dat u de circulaire economie in de regering zult verdedigen bij de ontwikkeling van deze wijken.*

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).-** *Ongeveer drie weken geleden heb ik nog contact gehad met het Netwerk Ondernemen. Toen ik minister van Economie was, heb ik kunnen vaststellen dat een derde van de geselecteerde projecten voor het Feest van de laureaten tot de circulaire economie behoort. Hergebruik en herstel is heel sterk aanwezig in jonge ondernemingen.*

*Ik heb het Netwerk Ondernemen uitgenodigd om samen een strategie te ontwikkelen om jonge ondernemers vertrouwd te maken met de Brusselse circulaire economie.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).-** *Het is belangrijk om ons op de ondernemers te*

stratégie pour une économie circulaire.

Vous devriez interroger la ministre en charge de la Recherche scientifique sur le projet Inspire d'Innoviris, qui concerne cette thématique. Vous pourrez faire le lien entre les réponses obtenues ici et ce projet de recherche dynamique et innovant.

**M. le président.-** La parole est à M. Uyttendaele.

**M. Julien Uyttendaele (PS).-** Nous avons tous deux été très intéressés par cette journée d'étude sur l'économie circulaire. Je vous remercie de l'avoir soutenue.

Je pense aussi que nous n'avons plus le choix aujourd'hui. L'économie circulaire doit prendre le plus vite possible le pas sur notre économie linéaire actuelle. En tant que responsables politiques, nous devons jouer ce rôle fondamental d'impulsion et diffuser la communication à destination de divers publics, dont les jeunes.

Il faut aussi passer par une action concrète. Ces dix nouveaux quartiers doivent prendre en compte ce type de concept. J'espère que vous pourrez défendre l'économie circulaire au sein du gouvernement, dans le cadre de l'élaboration de ces nouveaux quartiers.

**Mme Céline Fremault, ministre.-** J'ai rencontré, il y a environ trois semaines, le Réseau Entreprendre, avec lequel j'étais en contact quand j'étais ministre de l'Économie. Pour avoir été souvent à ses Fêtes de lauréats, j'ai pu constater qu'un tiers des projets sélectionnés appartenaient à l'économie circulaire. La question du réemploi et de la réparation est très présente dans les dimensions innovantes des jeunes entreprises. Les jeunes entrepreneurs qui se lancent dans cette initiative y sont fortement sensibilisés.

J'ai demandé au Réseau Entreprendre de revenir me voir afin de développer ensemble une stratégie pour initier les jeunes entrepreneurs à l'économie circulaire telle qu'elle existe à Bruxelles.

**M. Julien Uyttendaele (PS).-** S'il est important de cibler les entrepreneurs, nous aussi, dans notre

*richten, maar ook wij moeten grondig nadenken over onze acties binnen het gewest.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

*(De heer Jacques Brotchi, eerste ondervoorzitter treedt als voorzitter op)*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

**TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,**

**betreffende "de heel fijne stofdeeltjes".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,**

**betreffende "de invoering van een lage-emissiezone in het gewest".**

**De voorzitter.**- De heer Uyttendaele heeft het woord.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- Volgens het rapport van het Europees Milieuagentschap (EMA) van 19 november 2014 veroorzaakt luchtvervuiling jaarlijks 430.000 overlijdens in de Europese Unie. In België wordt het aantal overlijdens door verkeersvervuiling op 3.200 per jaar geschat.

*Ultrafijn stof vormt daarbij een van de grootste problemen. De Wereldgezondheidsorganisatie bestempelt het sinds 2012 als kankerverwekkend.*

*De socialistische fractie is blij dat deze problematiek integraal deel uitmaakt van het regeerakkoord en dat er een heleboel maatregelen genomen zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren.*

*Op 16 december vernamen we dat de voorzitter van de Europese Commissie 83 projecten uit de*

action concrète, nous devons mener une réflexion sur ce que nous faisons au sein de la Région en la matière.

*- Les incidents sont clos.*

*(M. Jacques Brotchi, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

#### **INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

**À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,**

**concernant "les particules ultrafines".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,**

**concernant "la mise en place d'une zone de basses émissions dans la Région".**

**M. le président.**- La parole est à M. Uyttendaele.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Selon le rapport de l'Agence européenne de l'environnement (AEE) du 19 novembre dernier, la pollution de l'air provoquerait chaque année 430.000 morts dans les 28 pays de l'Union européenne. En Belgique, le nombre de décès imputés à la seule pollution résultant du trafic routier est estimé à 3.200 par an.

Parmi les polluants, les particules fines (PM 10/PM 2,5) constituent l'un des principaux problèmes de santé publique. Classées depuis 2012 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme cancérigènes certains, les particules résultant du trafic routier représentent un risque sanitaire majeur, car elles favorisent, notamment, le développement de maladies cardiovasculaires, de nouvelles formes d'allergies, de l'asthme, sans parler de leurs effets néfastes sur la santé des nouveau-nés et, à l'autre extrême, sur



*regeerperiode-Barosso wil afvoeren, waaronder twee belangrijke teksten over de luchtkwaliteit en de kringlooeconomie. Ze belooft een nieuwe tekst die deel kan uitmaken van een wetgevend pakket 'energie-klimaat 2030'. Die beslissing baart me zorgen, want ik vrees dat de herziene richtlijn minder ambitieus is en vertraging oploopt. Ik heb dan ook de volgende vragen voor u.*

*Hebben de recente verklaringen van de Europese Commissie gevolgen voor de regeringsprioriteiten inzake luchtvervuiling?*

*Zal het volgende Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan zich voor de maatregelen beperken tot de Europese voorschriften of heeft het de ambitie om de impact op de volksgezondheid terug te dringen?*

*Le Monde berichtte op 25 november over een nieuwe meetcampagne in Parijs. Met een ballon die uitgerust is met een toestel kunnen ultrafijne stofdeeltjes in de lucht gemeten worden. Deze deeltjes zijn uitermate schadelijk, want doordat ze kleiner zijn dan 1 micrometer, dringen ze dieper door in het organisme. Toch bestaan er nog geen drempelwaarden voor deze deeltjes, terwijl dat voor grotere wel het geval is.*

*De uitstoot van ultrafijn stof vormt de volgende tien jaar niettemin een uitdaging op het vlak van de volksgezondheid. Katalysators die nu aan de Europese normen voldoen, houden de uitstoot van deze primaire of secundaire stoffen immers niet tegen.*

*Kan het meetsysteem van het Brussels Gewest de concentraties van ultrafijn stof van minder dan 1 micrometer meten? Kan het gewest de meetapparatuur die in Parijs gebruikt wordt eventueel ook aankopen?*

*Voorziet het toekomstige Lucht-Klimaat-Energieplan in de controle van de concentratie van ultrafijn stof in het Brussels Gewest?*

l'espérance de vie.

Conscient du défi que constitue au quotidien la lutte contre la pollution de l'air en Région bruxelloise, le groupe socialiste se réjouit, d'une part, que cette problématique fasse partie intégrante de l'accord gouvernemental via une politique structurelle multifonctionnelle qui ne se limite pas à des interdictions ; d'autre part, que de nombreuses mesures, comme vous l'avez rappelé le 2 décembre dernier ici-même, aient été prises pour améliorer, conformément à nos engagements internationaux, la qualité de l'air dans notre Région. Je pense au Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) et à l'avant-projet de plan régional air-climat-énergie.

Le 16 décembre dernier, nous avons appris la volonté du président de la Commission européenne d'abandonner 83 projets de règlement et de directive hérités de la Commission Barroso, parmi lesquels deux textes-clés sur la qualité de l'air et l'économie circulaire. La Commission promet toutefois un nouveau texte qui pourrait être intégré dans un paquet législatif "énergie-climat 2030". À l'instar de Pieter de Pous, directeur du Bureau européen de l'environnement (EEB), je ne peux que déplorer pareille décision et m'inquiéter de voir l'ambition de cette directive revue à la baisse et son entrée en vigueur, inéluctablement retardée.

Au regard de ces différents éléments, je souhaiterais vous poser quelques questions.

Les récentes déclarations de la Commission européenne auront-elles des conséquences sur l'ordre des priorités du gouvernement bruxellois en matière de lutte contre la pollution de l'air ?

Dans la perspective du prochain plan régional air-climat-énergie, notre Région se limiterait-elle, en matière de mesures, aux prescrits européens, ou son ambition sera-t-elle davantage prospective quant aux impacts sur la santé publique ?

L'édition du 25 novembre dernier du journal Le Monde faisait état d'une nouvelle campagne de mesure réalisée par la ville de Paris et le Centre national de la recherche scientifique (CNRS) à l'aide d'un ballon équipé d'un appareil permettant de mesurer en continu les particules ultrafines présentes dans l'air. Ces particules, inférieures à 1

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Het verheugt Groen dat de Brusselse regering naar een betere luchtkwaliteit streeft. Dat is ook nodig, want Europa tikte ons al meermaals op de vingers omdat de lucht in het gewest van slechte kwaliteit is.

Fijnstof veroorzaakt jaarlijks 370.000 voortijdige overlijdens in Europa.

Het gewest nam in het verleden al een aantal maatregelen: bewustmakingscampagnes, het bannen van dieselloertuigen uit het wagenpark van de overheid en een plan om vervuilingsspieken aan te pakken.

Helaas volstaan die maatregelen niet om de luchtkwaliteit drastisch te verbeteren. Uit metingen van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) valt af te leiden dat de

micromètre, sont extrêmement nocives pour la santé, car, de par leur diamètre, elles pénètrent plus profondément dans l'organisme. Malgré leur dangerosité, elles ne font pas encore l'objet de seuils réglementaires, à la différence des particules plus grosses comme les PM 10 ou PM 2,5 qui, elles, sont encadrées depuis 2008 par la directive européenne 2008/50/CE.

La maîtrise des émissions de particules ultrafines constitue néanmoins un défi pour la décennie à venir en matière de santé publique. En effet, les filtres et catalyseurs conformes aux normes européennes en vigueur n'ont pas pour fonction de limiter les émissions de cette catégorie de particules primaires ou secondaires émises par le trafic routier.

Dès lors, le système télémétrique de la Région bruxelloise permet-il de calculer les concentrations en particules ultrafines de moins d'1 micron présentes dans l'air ? Le cas échéant, est-il possible d'équiper la Région bruxelloise d'un réseau d'instruments similaire à celui dont dispose la ville de Paris ?

Le plan air-climat-énergie en gestation prévoit-il le contrôle de la concentration des particules ultrafines en Région bruxelloise ?

**M. le président.**- La parole est à Mme Maes pour son interpellation jointe.

**Mme Annemie Maes (Groen)** (*en néerlandais*).- *Groen se réjouit de la volonté du gouvernement bruxellois d'améliorer la qualité de l'air.*

*Une série de mesures ont déjà été adoptées au niveau régional, telles que des campagnes de sensibilisation, la suppression des véhicules diesels du parc automobile public et les plans de lutte contre les pics de pollution. Celles-ci ne suffisent malheureusement pas pour améliorer drastiquement la qualité de l'air et satisfaire les normes européennes en la matière.*

*L'accord de majorité 2014-2019 stipule que le gouvernement veillera à une amélioration sensible de la qualité de l'air dans notre Région et à sortir le plus rapidement possible la Région de la procédure d'infraction engagée par la Commission européenne à l'encontre de la Belgique.*

luchtkwaliteit licht stijgt, maar onvoldoende om de Europese norm te halen.

In het regeerakkoord 2014-2019 is opgenomen dat de luchtkwaliteit gevoelig moet verbeteren en dat er een einde moet gesteld worden aan de inbreukprocedure van de Europese Commissie die tegen België en dus indirect ook tegen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest loopt.

Bovendien wilt u een lage-emissiezone invoeren. Die zone zou echter alleen gelden wanneer er een vervuilingsspiek wordt voorspeld. Wij zijn van mening dat het veel beter is om de luchtvervuiling permanent aan te pakken.

In het Pollutiepiekplan gaat fase 1 pas van start wanneer een overschrijding van de fijnstofgrens van 70 µg/m<sup>3</sup> dreigt. Daarmee ligt die grens heel wat hoger dan de daggrenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> die Europa oplegt. De Europese grens ligt bovendien ook al hoger dan de aanbeveling van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO), namelijk een daggrenswaarde van 20 µg/m<sup>3</sup>.

Een Pollutiepiekplan heeft weinig zin als het pas in werking treedt wanneer het al te laat is. Fase 1 wordt dan ook beter vanaf een grens van 40 µg/m<sup>3</sup> - dat is de Europese jaargrenswaarde - gestart. Daarmee kunnen we vermijden dat er meer dan 50 µg/m<sup>3</sup> fijnstof in de lucht aanwezig is. Vanaf 50 µg/m<sup>3</sup> kan fase 2 ingaan.

Groen maakt zich eveneens zorgen over de criteria waarop u zich wilt baseren om de lage-emissiezone in te voeren. De meest gebruikte vorm, waarbij de uitstoot van de wagen een bepalende rol speelt, veroorzaakt mogelijk 'milieu-apartheid'. De armsten, die doorgaans met de oudste wagens rijden, mogen de stad niet meer in, terwijl de rijken hun gedrag niet moeten aanpassen. Op die manier wordt de luchtvervuiling misschien wel aangepakt, maar blijft het mobiliteitsprobleem bestaan.

Bovendien blijven auto's binnen dat systeem het grootste deel van de stad inpalmen. Een hybride 4x4 neemt meer plaats in dan een kleine auto met een oudere motor en vormt voor voetgangers en fietsers een even groot gevaar. Daarom werd de lage-emissiezone op basis van de uitstoot van de auto tot nu toe niet ingevoerd.

*De plus, vous prévoyez d'instaurer une zone de basses émissions, mais uniquement en cas de pics de pollution.*

*La phase 1 du plan de lutte contre les pics de pollution est enclenchée en cas de dépassement du seuil de 70µg/m<sup>3</sup> des concentrations de particules fines. Ce seuil dépasse largement la valeur journalière de 50µg/m<sup>3</sup> imposée par l'Europe, qui est plus élevée que la recommandation de l'OMS.*

*Un plan de lutte contre les pollutions a peu de sens si celui-ci est mis en œuvre trop tard. C'est pourquoi il vaudrait mieux fixer le seuil de déclenchement de la phase 1 du plan à une concentration de 40µg/m<sup>3</sup>, qui est la limite européenne annuelle. Cela éviterait un dépassement du seuil de 50µg/m<sup>3</sup>, qui est celui à partir duquel la phase 2 est enclenchée.*

*Les critères retenus pour instaurer la zone de basses émissions nous semblent également problématiques. Le critère est le plus répandu - les émissions des véhicules - génère une forme d'apartheid environnemental, au détriment des personnes défavorisées qui circulent avec des véhicules d'un certain âge, tandis que les nantis ne sont aucunement incités à modifier leur comportement.*

*De plus, ce système continue à faire la part belle aux voitures, puisqu'un 4X4 hybride occupe davantage de place qu'une petite voiture et représente un danger tout aussi important pour les piétons et les cyclistes.*

*Une autre façon de définir les zones de basses émissions serait d'y limiter drastiquement le nombre de véhicules autorisés. Cet objectif rejoint celui du Plan Iris 2. Cette mesure a l'avantage de ne pas être discriminante et de libérer de l'espace pour les autres modes de transport.*

*Limiter le type de (grands) véhicules autorisés dans les zones de basses émissions est une autre piste intéressante, qui est déjà exploitée à Londres.*

*Le type de zone de basses émissions que vous envisagez se base-t-il sur le moteur, le nombre ou le type de véhicules ?*

*Quelles sont les substances et les valeurs limites*

Een andere vorm van lage-emissiezone zou erin bestaan om het aantal wagens drastisch te verminderen in bepaalde zones. De voordelen daarvan zijn legio. Het plan is coherent met het Iris 2-plan. Iedereen is gelijk voor de wet en door de vermindering van het aantal auto's komt er meer plaats vrij voor andere vervoermiddelen. Er zijn daarover al studies uitgevoerd tijdens de vorige regeerperiode met voorbeelden uit het buitenland, zoals Parijs en Milaan. Er is al een project uitgewerkt voor de Europese wijk.

Ook het beperken van het type van (grote) voertuigen kan een interessant denkspoor zijn. In Londen moeten bijvoorbeeld bestelwagens, minibusjes en pick-ups een bijkomend bedrag betalen om in een lage-emissiezone te rijden, tenzij ze aan heel strenge normen voldoen.

Welk type van lage-emissiezone onderzoekt u: op basis van de motor, op basis van het aantal auto's of op basis van het voertuigtype?

Vanaf welke grenswaarden zou de lage-emissiezone van kracht worden? Met de concentraties van welke stoffen houdt u daarbij rekening en vanaf welke concentraties treedt de lage-emissiezone in werking?

Een groot deel van de luchtvervuiling in Brussel wordt elders geproduceerd. Daardoor is het moeilijk om doeltreffende maatregelen te treffen. De Ring is een evident voorbeeld. Een interessantere insteek is om te kijken naar 'black carbon', omdat dat lokaal geproduceerd wordt. Welke concentraties aan 'black carbon' worden er gemeten? Is er de laatste jaren een evolutie merkbaar?

Welke flankerende maatregelen neemt u naast het invoeren van een lage-emissiezone bij vervuilingsspieken?

#### *Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *In 2009 bleek uit een verslag van het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) dat de aanwezigheid van ultrafijne stofdeeltjes en nanostofdeeltjes nog niet regelmatig geanalyseerd wordt.*

*prises en compte pour définir une zone de basses émissions ?*

*Une part importante de la pollution atmosphérique que nous subissons en Région bruxelloise provient en réalité de l'extérieur de celle-ci, notamment du ring de Bruxelles. Une approche intéressante consiste à mesurer les concentrations en "black carbon", qui est produit localement. Celles-ci ont-elles évolué au cours des dernières années ?*

*Quelles mesures d'accompagnement prévoyez-vous en dehors de l'instauration d'une zone de basses émissions ?*

#### *Discussion conjointe*

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je souhaite pointer quelques aspects complémentaires qui me paraissent importants dans ce débat.

D'abord, au sujet des particules fines, dès 2009, un

*Over fijne stofdeeltjes in vliegtuigemissies zei u twee weken geleden dat u wachtte op de resultaten van twee studies: een van Leefmilieu Brussel en een van Atec. Komt er ook een studie over de uitstoot van ultrafijn stof in Brussel? Wanneer mogen we die verwachten?*

*De impact van ultrafijn stof kan niet op dezelfde manier gemeten worden als die van andere stoffen, want ultrafijn stof maakt slechts een klein deel uit van de totale stofmassa die uitgestoten wordt door dieselmotoren. Nochtans worden de emissie- en immissienormen nog altijd vastgelegd naargelang van de deeltjesmassa.*

*In 2011 diende de MR-fractie een eerste voorstel van resolutie met betrekking tot de lage-emissiezones in, maar het parlement kreeg destijds niet de kans om het te onderzoeken. Behalve een studie besteld bij de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) en een bescheiden opname in het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) heeft de regering geen verdere stappen gezet.*

*In de gewestelijke regeerverklaring wordt een gerichte oplossing bij vervuilingsspieken voorgesteld. Een oplossing die geen rekening houdt met het conjunctureel karakter van het probleem is echter niet efficiënt. Een structurele oplossing is nodig in de strijd tegen de luchtvervuiling.*

*Begin maart diende mijn fractie een nieuw voorstel van resolutie in die pleit voor een structureel systeem dat alle dimensies van de problematiek omvat en die gebaseerd is op een visie die afgestemd is op de Brusselse toestand. We hebben ons gebaseerd op een grondige analyse en internationale ervaringen. We hopen dat we er binnenkort over kunnen debatteren en dat elke fractie haar verantwoordelijkheid zal nemen.*

rapport de l'Institut bruxellois de gestion de l'environnement (IBGE) révélait que les particules ultrafines et les nanoparticules n'étaient pas encore analysées de façon régulière.

Concernant les particules fines en provenance des émissions atmosphériques des avions, vous nous aviez répondu, il y a quinze jours, que vous étiez en attente de deux études, l'une de Bruxelles Environnement pour objectiver les conclusions suite à la contestation de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) du rapport élaboré par le projet citoyen Cœur Europe, et l'autre confiée à Atec sur un benchmarking des méthodes utilisées par d'autres aéroports en matière de bruit et de pollution.

Comptez-vous lancer une étude spécifique sur les émissions de particules ultrafines à Bruxelles ? Si tel est le cas, quel est le calendrier fixé pour l'obtention de cette étude ?

Sur les plans tant de la connaissance scientifique que de la réglementation, il faut rappeler que l'impact de ces particules fines ne peut être cerné selon la même méthodologie que celle des PM<sub>2,5</sub> et des PM<sub>10</sub> car les particules ultrafines et les nanoparticules ne représentent qu'une proportion très faible de la masse particulaire totale émise par les moteurs au diesel. Or, les normes d'émission et d'immission sont toujours fixées en termes de masse de particules.

Sur la question des zones de basse émission, je souhaite rappeler que le groupe MR avait déposé une première proposition en 2011. Le parlement n'a pas pu l'examiner. Hormis une étude commandée au Vlaams instituut voor technologisch onderzoek et une timide inclusion dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), le gouvernement n'est pas allé plus loin en la matière.

Votre gouvernement avance dans la déclaration de politique régionale la solution d'un système ponctuel en cas de pic de pollution. Nous pensons qu'il s'agit d'une solution inefficace tant sur le plan de la lutte structurelle contre la pollution atmosphérique que sur le plan des modalités d'organisation. À nos yeux, son caractère conjoncturel posera de nombreux problèmes.

En ce début du mois de mars, notre groupe,

**De voorzitter.**- Vooraleer de minister het woord te geven, wil ik erop wijzen dat er tijdens een volgende vergadering, vermoedelijk volgende week, interpellaties over fijn stof en vervuiling door vliegtuigen geagendeerd zijn. We zullen het onderwerp dan uitgebreider kunnen bespreken.

Mevrouw Fremault heeft het woord.

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (in het Frans).- *In haar beleidsverklaring geeft de regering te kennen dat ze een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit wil bewerkstelligen. Naar aanleiding van een interpellatie van mevrouw Maes, heb ik u op 2 december in de commissie uiteengezet welke maatregelen de regering daartoe neemt:*

- *het voorontwerp van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, waarin al deze maatregelen opgenomen zijn;*

- *het plan dat voor eind 2015 goedgekeurd moet zijn;*

- *het project Individual exposure to urban air pollution in Brussels (Expair), van Leefmilieu Brussel, dat nog tot eind 2015 loopt;*

- *het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE).*

*Ik zal niet alle maatregelen opnieuw opsommen, maar we delen uw bezorgdheid over de gevolgen voor de volksgezondheid.*

*Volgens de laatste berichten zal de Europese Commissie de sleutelteksten over de luchtkwaliteit niet gewoon laten varen, maar ze aanpassen. Niettemin heb ik in naam van alle Belgische*

reprezenté par M. Brotchi et moi-même, a déposé une nouvelle proposition de résolution. Celle-ci prône un système structurel, aborde toutes les dimensions de la problématique et repose sur une vision adaptée à la situation bruxelloise. Nous nous sommes basés sur une analyse attentive des expériences internationales. Nous espérons que nous aurons l'occasion d'en débattre rapidement avec vous et que chaque groupe politique de ce parlement prendra ses responsabilités en la matière.

**M. le président.**- Avant de passer la parole à Mme la ministre, je voudrais préciser que, lors d'une prochaine réunion, probablement la semaine prochaine, des interpellations seront consacrées aux particules fines et à la pollution due aux avions. Nous aurons donc l'occasion de nous étendre plus longuement sur le sujet à ce moment-là.

La parole est à Mme Fremault.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- La déclaration de politique régionale prévoit que le gouvernement veillera à une amélioration sensible de la qualité de l'air dans la Région. En tout cas, les Bruxellois méritent une ville où on respire mieux. C'est à cet égard, faisant suite à l'interpellation de Mme Maes, que je vous avais présenté lors de la Commission de l'environnement du 2 décembre dernier tout l'ensemble des mesures qui visaient la qualité de l'air. Il s'agit de :

- l'avant-projet de plan régional air-climat-énergie, avec l'ensemble de ses mesures ;

- le plan qui doit être adopté pour fin 2015 ;

- le projet Individual exposure to urban air pollution in Brussels (Expair), réalisé par Bruxelles Environnement, lancé début 2013, qui se poursuivra jusque fin 2015 ;

- le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) adapté.

Je ne vais pas énumérer à nouveau l'ensemble des mesures, mais je tiens à rappeler que les préoccupations sont partagées, surtout au sujet de l'impact sur la santé des Bruxellois.

En ce qui concerne l'abandon par la Commission

*milieuministers eind november 2014 een brief naar de Commissie gestuurd waarin ik haar vraag de verbetering van de luchtkwaliteit ambitieus te blijven aanpakken. De recente verklaringen uit die hoek zullen de regeringsprioriteiten in elke geval niet wijzigen.*

*De luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er de voorbije jaren op vooruitgegaan. Voor een heleboel vervuilende stoffen halen we nu de Europese normen. Qua fijn stof, het zogenaamde PM10, zijn we er echter nog niet, terwijl dat net zware gevolgen heeft voor de gezondheid.*

*De drempelwaarde voor fijn stof (PM10) wordt sinds 2007 veel minder vaak overschreden: destijds was dat in vijf van de zes Brusselse meetstations het geval, maar sinds 2012 alleen nog in Haren, waar het toe te schrijven is aan het gebruik van zand en bouwmaterialen in de industriezone. Volgens de laatste cijfers werd de gemiddelde dagelijkse concentratienorm vorig jaar nergens in het gewest overschreden.*

*Het Brussels Gewest neemt sinds 1 januari 2015 de Europese drempelwaarde voor fijn stof uit de Europese richtlijn van 2008 in acht, terwijl het Brusselse meetnetwerk dat al sinds 2007 doet. Tenzij er zich uitzonderlijk ongunstige weersomstandigheden voordoen, zal de limiet voor fijn stof de volgende jaren niet overschreden worden.*

*U hebt het echter terecht over ultrafijn stof met een diameter van minder dan 100 nanometer, want dat is het schadelijkst.*

*De Europese richtlijn 2008/50/EG gaat niet over dit soort vervuiling en tot nu toe heeft de Europese Commissie nog geen referentiemethode voor de meting van UFP's (ultrafijne stofdeeltjes) vastgelegd. We kunnen ons dan ook afvragen of metingen met verschillende instrumenten wel te vergelijken zijn.*

*Leefmilieu Brussel houdt geen algemene cijfers bij over ultrafijne stofdeeltjes, want dat vergt speciale meetapparatuur, die gemiddeld vijfmaal meer kost dan de traditionele meters. Niettemin registreren vijf meetstations de hoeveelheid roet.*

*De roetmetingen gebeuren sinds 2009 in Sint-*

européenne des textes-clés sur la qualité de l'air, les derniers échos que nous avons eus de la Commission font état non pas d'un abandon, mais d'une adaptation. Je ne sais pas où se place la nuance. Il faut signaler toutefois qu'au nom des différents ministres belges en charge de l'Environnement, j'ai écrit fin novembre 2014 une lettre à la Commission européenne lui demandant de rester ambitieuse pour ce qui est de l'amélioration de la qualité de l'air. En tout état de cause, les récentes déclarations de la Commission ne viendront pas modifier l'ordre de priorité du gouvernement en la matière.

En ce qui concerne l'état des lieux de la qualité de l'air à Bruxelles et les mesures prévues dans le prochain plan air-climat-énergie, la qualité de l'air s'est améliorée ces dernières années en Région de Bruxelles-Capitale, l'exposition des habitants à certains polluants a pu être réduite, permettant de respecter les normes européennes en termes d'émissions et de concentration pour de nombreux polluants. Cependant, des efforts sont encore nécessaires pour assurer le respect des normes européennes relatives aux particules fines, les PM10, ces polluants ayant un impact avéré sur la santé, en particulier celle des personnes les plus vulnérables.

Pour ce qui est des particules fines (PM10) et en termes de respect des normes européennes de qualité de l'air, le nombre de dépassement de la valeur seuil pour la concentration moyenne journalière a fortement chuté depuis 2007. En 2007, il y avait cinq stations bruxelloises sur six en infraction. Depuis 2012, il n'en reste qu'une, c'est celle de Haren, notamment en raison de la présence de sable et du maniement de matériaux de construction, propres à cette zone industrielle. Selon les derniers chiffres obtenus, la norme de concentration moyenne journalière fixée aurait d'ailleurs été respectée sur l'ensemble du territoire en 2014.

Sur les particules plus fines, il convient de noter que la Région bruxelloise respecte la valeur limite fixée dans la directive européenne de 2008 en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Dans le réseau de mesure bruxellois, les stations de mesure de ces particules plus fines respectent cette valeur limite depuis 2007, soit sept années avant l'entrée en vigueur de celle-ci. Sauf en cas d'année exceptionnelle qui serait caractérisée par des

*Lambrechts-Woluwe, in Molenbeek sinds 2010, in Elsene sinds 2011, in Ukkel sinds 2012 en in Haren sinds 2013. Dat is vrij recent, maar toch zijn er al enkele tendensen merkbaar.*

*Het meetstation aan de Kroonlaan in Elsene staat het sterkst bloot aan rechtstreekse verkeersemisies en registreert dan ook de hoogste concentraties. Het meetstation van Ukkel staat in een minder stedelijke omgeving en registreert maar half zo veel roet. Molenbeek en Sint-Lambrechts Woluwe zitten daar tussenin. Er is een dalende trend merkbaar in Elsene, Molenbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe.*

*Die drie meetstations staan sterk bloot aan verkeersemisies en de trend laat dus vermoeden dat de uitstoot door het verkeer, in het bijzonder door diesels, daalt.*

*Het is hoe dan ook duidelijk dat Brussel er alles aan moet doen om de basisvervuiling door huishoudelijke verbranding terug te dringen. Dat is een van de doelstellingen van het Lucht-Klimaat-Energieplan dat binnenkort in tweede lezing naar de regering gaat.*

*Het plan is in de eerste plaats gericht op de vervuiling door de bouw- en transportsector. Het voorziet onder andere in de controle van de luchtkwaliteit door de verdere uitbouw van Expair, dat moet zorgen voor een diepgaander inzicht in de blootstelling van de Brusselse bevolking aan luchtvervuiling.*

*Het project wil vooral de roetvervuiling aanpakken. Met een draagbare meter wordt een week lang geregistreerd aan hoeveel fijne en ultrafijne stofdeeltjes de deelnemers in hun dagelijks leven blootgesteld worden.*

*Bovendien brengt het project de ruimtelijke spreiding van roet in kaart, waardoor de lokale luchtkwaliteit en de maatregelen preciezer geëvalueerd kunnen worden.*

*Het project wordt nog aangevuld door een wetenschappelijke en medische monitoring van de gevolgen van luchtvervuiling voor de volksgezondheid in samenwerking met de federale overheid, de gewesten, de Vlaamse Gemeenschap en de Federatie Wallonië-Brussel.*

*Ik beperk me dus niet tot het naleven van de*

conditions météo défavorables à la dispersion des polluants, le respect de la valeur limite annuelle sur les particules les plus fines devrait être garanti pour les années à venir.

Votre inquiétude porte plus particulièrement sur les particules ultrafines, dont le diamètre est inférieur à 100 nanomètres et, avec raison, puisque ce sont les particules les plus nocives du fait de leur petite taille.

Elles ne sont pas un polluant réglementé par la directive européenne 2008/50/CE. À ce jour, il n'existe aucune méthode de référence fixée par la Commission européenne pour la mesure de ces particules que l'on nomme UFP (ultrafine particles, particules ultrafines). Cela pose beaucoup de difficultés sur le plan métrologique et soulève la question de la comparabilité des mesures entre différents types d'instruments.

Dans son réseau de mesure de qualité de l'air, le laboratoire de Bruxelles Environnement ne possède pas de moniteur comptabilisant les particules ultrafines dans leur ensemble, sans distinction dans leur composition.

La quantification du nombre de particules ultrafines dans leur ensemble suppose l'usage de moniteurs de comptage de particules à condensation avec source radioactive. Un budget d'investissement conséquent serait nécessaire, car ce type de moniteur est en moyenne cinq fois plus coûteux qu'un moniteur de mesure de polluants gazeux.

S'il ne possède pas de moniteur comptabilisant les particules ultrafines dans leur ensemble, sans distinction de leur composition, Bruxelles Environnement dispose néanmoins - alors même que cette surveillance n'est pas imposée par une norme européenne - de cinq stations de mesure du "black carbon", le noir de carbone, une sous-catégorie des particules ultrafines liée au trafic routier et au chauffage.

Le réseau de mesure du noir de carbone est déployé à Woluwe-Saint-Lambert depuis 2009, à Molenbeek depuis 2010, Ixelles depuis 2011, Uccle depuis 2012 et Haren depuis 2013. L'historique des mesures est encore relativement court mais permet déjà de dégager quelques tendances.



*Europese en internationale voorschriften.*

*(verder in het Nederlands)*

Een lage-emissiezone is een geografisch afgebakend gebied, dat doorgaans in het centrum van een stad gelegen is en waarin om redenen van volksgezondheid, hoofdzakelijk in verband met lucht- en lawaai-verontreiniging, een selectief toelatingsbeleid voor voertuigen gevoerd wordt.

Een lage-emissiezone laat enkel verkeer toe van voertuigen die beantwoorden aan de emissienormen voor de beperking van schadelijke stoffen.

*(verder in het Frans)*

*Het regeerakkoord voorziet in een lage-emissiezone, waar de meest vervuilende voertuigen geweerd worden tijdens vervuilingsspieken. De zone moet er komen om de vereiste luchtkwaliteitsnormen te respecteren. Ik zal me daarvoor baseren op de Euronormen.*

*In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn particuliere auto's met Euronorm 3 of lager goed voor 40% van de fijnstofemissies in het verkeer. Door deze auto's te verbieden, zou de totale uitstoot van fijn stof met 20% dalen en de concentratie fijne stofdeeltjes met 4%.*

*(verder in het Nederlands)*

Voor de uitwerking van dit project heb ik een werkgroep samengesteld die bestaat uit leden van mijn kabinet en dat van minister Smet, medewerkers van Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en Ircel. De werkgroep moet evolueren naar gelang van de verschillende problemen die ze zal behandelen. Zij moet voorstellen doen voor de invoering van een lage-emissiezone.

Naast de toekomstige invoering van een lage-emissiezone worden er ook andere maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

*(verder in het Frans)*

*Samen met het Vlaams en het Waals Gewest promoot het Brussels Gewest al jaren de ecoscore die de milieuprestaties van een auto weergeeft. Het BWLKE bepaalt dat de overheid het goede*

La station située dans l'avenue de la Couronne à Ixelles présente les concentrations les plus élevées en raison de sa plus grande exposition aux émissions directes du transport routier. La configuration du site de mesure contribue à ce constat puisqu'il est situé dans une rue "canyon", enclavée entre des bâtiments.

À l'opposé, la station d'Uccle est localisée dans un environnement moins urbain, eu égard aux émissions causées par le trafic. Elle présente de ce fait des niveaux de noir de carbone deux fois plus faibles.

Molenbeek et Woluwe-Saint-Lambert sont des moniteurs de mesure intermédiaires. En l'espace de quelques années, on note une tendance à la diminution des concentrations de noir de carbone dans les stations d'Ixelles, Molenbeek et Woluwe-Saint-Lambert.

Ces trois stations étant influencées par les émissions directes du trafic, les résultats suggèrent une réduction des émissions liées au trafic, plus particulièrement des moteurs diesel. La station d'Uccle se situant plus à l'écart des sources de combustion, la tendance à la diminution apparaît logiquement moins marquée.

En tout état de cause, et même si la problématique de la qualité de l'air extérieur dépasse les frontières régionales, il est évident que Bruxelles doit activer ses leviers pour réduire la pollution de fond en diminuant ses émissions domestiques, principalement issues du secteur des transports et des bâtiments. C'est l'un des objectifs poursuivis par le projet de plan air-climat-énergie qui sera soumis prochainement en deuxième lecture au gouvernement.

Le projet de plan cible en priorité les secteurs du bâtiment et du transport pour leurs impacts en termes d'émission de polluants et de gaz à effet de serre. Il développe un axe particulier de surveillance de la qualité de l'air qui prévoit le développement du projet Expair. Celui-ci a pour but d'approfondir la connaissance de l'exposition des populations bruxelloises aux polluants.

Le polluant ciblé dans ce projet d'amélioration de la qualité de l'air est le noir de carbone que j'ai évoqué précédemment. Ce projet complète donc les appareils du réseau téléométrique pour fournir

*voorbeeld moet geven. Daarom legt de Brusselse regering de gewestelijke en lokale overheden nieuwe verplichtingen op, zoals de aankoop van elektrische auto's.*

*De studie over de milieu-impact van elektrische auto's, auto's op aardgas en gecombineerd gas gebeurt in samenwerking met minister Smet. Ze moet resulteren in een strategisch plan voor het gewest en het gebruik van alternatieve brandstoffen die minder schadelijk zijn voor het milieu, bevorderen.*

un des éléments très importants du monitoring des particules fines, plus fines et ultrafines. L'exposition des participants est suivie pendant une semaine entière dans toutes les situations de vie quotidienne par l'intermédiaire d'un moniteur portable.

Par ailleurs, le projet développe une modélisation à haute résolution pour estimer la distribution spatiale du noir de carbone sur l'ensemble de la Région. Cela permet d'évaluer de manière plus précise la qualité de l'air locale mais aussi l'impact des mesures mises en place pour l'améliorer.

En complément de ce projet, différentes actions du projet du plan portent sur le développement d'une vigilance scientifique et médicale en termes d'impacts de la pollution de l'air sur la santé avec l'autorité fédérale, les Régions, les Communauté flamande et Fédération Wallonie-Bruxelles.

Ma préoccupation dépasse donc le simple respect des prescrits européens et internationaux.

Concernant la mise en œuvre d'une zone de basse émission à Bruxelles, je poursuis en néerlandais.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Une zone de basses émissions est une zone délimitée géographiquement, généralement dans le centre d'une ville, où l'on applique une politique d'accès sélective pour des raisons de santé publique.*

*Ce genre de zone autorise uniquement la circulation de véhicules respectant certaines normes d'émission de substances nocives.*

*(poursuivant en français)*

L'accord de gouvernement prévoit l'instauration d'une zone de basse émission pour interdire, en cas de pic de pollution, la circulation des véhicules les plus polluants. Cette zone doit être mise en place afin de respecter les normes relatives à la qualité de l'air et, pour ce faire, je me baserai sur les émissions de polluants émis à la sortie des gaz d'échappement, et donc sur les normes Euro.

En Région de Bruxelles-Capitale, 40% des émissions totales de particules plus fines du secteur des transports proviennent des véhicules particuliers dont la norme Euro est inférieure ou

égale à la norme Euro 3. En interdisant ces véhicules, les émissions totales de particules fines seraient réduites de 20%, ce qui amènerait une diminution d'environ 4% de concentration des particules fines.

*(poursuivant en néerlandais)*

*J'ai mis en place un groupe de travail composé de membres de mon cabinet, du cabinet du ministre Smet, de Bruxelles Environnement, de Bruxelles Mobilité et d'Ircel. Ce groupe de travail doit formuler des propositions pour l'instauration d'une zone de basses émissions. Parallèlement, d'autres mesures sont prises pour améliorer la qualité de l'air.*

*(poursuivant en français)*

Depuis des années, la Région bruxelloise, en collaboration avec les Régions flamande et wallonne, fait la promotion de l'écoscore qui définit la performance environnementale du véhicule, indépendamment de la technologie choisie. Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) prévoit que les autorités doivent donner le bon exemple dans le domaine du transport.

C'est dans ce contexte que le gouvernement bruxellois impose de nouvelles obligations aux autorités régionales et locales, comme l'achat de véhicules électriques. Mme Teitelbaum m'a récemment interrogée sur cette question.

L'étude relative à l'impact des véhicules électriques, au gaz naturel et au gaz comprimé sur l'environnement est menée en collaboration avec le ministre Pascal Smet. Elle vise à définir un plan stratégique pour la Région bruxelloise, à favoriser et à développer l'utilisation de véhicules utilisant un carburant alternatif meilleur pour l'environnement.

**De voorzitter.-** De heer Uyttendaele heeft het woord.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Houdt het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan rekening met de concentratie van stofdeeltjes kleiner dan 1 micron? Koopt het gewest daarvoor gespecialiseerde meetinstrumenten aan.*

**M. le président.-** La parole est à M. Uyttendaele.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Le plan air-climat-énergie prendra-t-il en considération la nécessité de mesurer la concentration de particules ultrafines inférieures à 1 micron ? La Région se dotera-t-elle des instruments de mesure nécessaires ?

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Daar zijn momenteel geen plannen voor.*

**De voorzitter**.- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen)**.- Ik vind het verontrustend dat de metingen van 'black carbon' op de Kroonlaan zeer hoog zijn, want dat is een fietsroute. Aangezien fietsers kwetsbaarder zijn, is een hoge concentratie problematisch, zeker als u mensen wilt overtuigen om de auto te laten staan en voor de fiets te kiezen. U moet daarover met de minister van Mobiliteit overleggen.

U hebt geantwoord dat de lage-emissiezone niet wordt ingevoerd op basis van het aantal auto's, maar wel op basis van de euronorm. Dat is dus indirect op basis van de motor?

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Het gaat om de milieuprestaties.*

**Mevrouw Annemie Maes (Groen)**.- De ecoscore die auto's in de realiteit halen, stemt vaak niet overeen met de officiële ecoscore. De reden daarvoor is dat autoproducenten de metingen uitvoeren in ideale omstandigheden, waardoor ze de ecoscore gunstig beïnvloeden.

Het Brussels Gewest moet dan ook strengere criteria dan de ecoscore vastleggen. Het zou beter zijn dat we ons op het type voertuig baseren.

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Ik stel voor dat u me een schriftelijke vraag stelt over de ecoscores, want ik beschik hier niet over alle informatie.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

**TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET HUISVESTING,  
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN**

**Mme Céline Fremault, ministre**.- Ce n'est pas prévu à ce stade.

**M. le président**.- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes (Groen)** (*en néerlandais*).- *Il est inquiétant que les mesures de noir de carbone soient très élevées sur l'avenue de la Couronne, car c'est une route cyclable. Vu que les cyclistes sont plus vulnérables, une concentration élevée est problématique, surtout si vous voulez convaincre les gens d'abandonner la voiture au profit du vélo. Vous devez vous concerter avec le ministre en charge de la mobilité à ce propos.*

*Si la zone à basse émission est établie sur la base de la norme européenne, est-ce donc indirectement sur la base du moteur ?*

**Mme Céline Fremault, ministre**.- Le critère est la performance environnementale.

**Mme Annemie Maes (Groen)** (*en néerlandais*).- *L'écoscore réel ne correspond souvent pas à l'écoscore officiel parce que les producteurs automobiles effectuent leurs mesures dans des circonstances idéales.*

*La Région bruxelloise doit donc aussi fixer des critères plus exigeants que l'écoscore. Il serait préférable que nous nous basions sur le type de véhicules.*

**Mme Céline Fremault, ministre**.- Je vous propose de m'adresser une question écrite sur le sujet des ecoscores. Cela me permettra de ventiler par partie. Je ne dispose pas de tous les éléments relatifs aux ecoscores ici.

- *Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN**

**À MME CÉLINE FREMAULT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU  
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,**

**ENERGIE,**

betreffende "de weerslag van het BWLKE op het parkeeraanbod in het stadscentrum".

**INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de aanleg van groene ruimten in het kader van het Kanaalplan".

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "het einde van de plasticzakken voor eenmalig gebruik".

**De voorzitter.**- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAGEN**

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

**DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,**

concernant "l'impact du Cobrace sur l'offre de stationnement dans le centre-ville".

**INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN**

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "la création d'espaces verts prévue dans le cadre du Plan Canal".

**INTERPELLATION DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "la fin des sacs en plastique à usage unique".

**M. le président.**- Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

**QUESTIONS ORALES**

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

**QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET HUISVESTING,  
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN  
ENERGIE,**

betreffende "de installatie van  
fotovoltaïsche panelen in Brussel".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
ANNEMIE MAES**

**AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET HUISVESTING,  
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN  
ENERGIE,**

betreffende "de verlichting in parken".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
ERIC BOTT**

**AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET HUISVESTING,  
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN  
ENERGIE,**

betreffende "de wildgroei van 4G-  
zendmasten op het grondgebied van de  
hoofdstad en de nefaste gevolgen voor de  
gezondheid".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
EVELYNE HUYTEBROECK**

**AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET HUISVESTING,  
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN  
ENERGIE,**

**LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU  
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE,**

concernant "l'installation de panneaux  
photovoltaïques à Bruxelles".

**QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE  
MAES**

**À MME CÉLINE FREMAULT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU  
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE,**

concernant "l'éclairage dans les parcs".

**QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT**

**À MME CÉLINE FREMAULT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU  
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE,**

concernant "la multiplication des antennes  
4G sur le territoire de la capitale et leurs  
effets néfastes pour la santé".

**QUESTION ORALE DE MME EVELYNE  
HUYTEBROECK**

**À MME CÉLINE FREMAULT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU  
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE,**

betreffende "de bodemverontreiniging op de Citroënsite".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

**AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,**

betreffende "de internetsite en de mobiele applicatie voor het tellen van de wilde zoogdieren in Brussel".

**De voorzitter.**- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.

concernant "la pollution des sols sur le site de Citroën".

**QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

**À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,**

concernant "le site internet et l'application mobile de recensement des mammifères sauvages à Bruxelles".

**M. le président.**- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.