



**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 5 JUILLET 2016**

**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 5 JULI 2016**

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@parlbruirisnet.be](mailto:criv@parlbruirisnet.be)

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

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@bruparlirisnet.be](mailto:criv@bruparlirisnet.be)

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

**SOMMAIRE****INHOUD**

INTERPELLATIONS	6	INTERPELLATIES	6
Interpellation de M. Arnaud Pinxteren	6	Interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren	6
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'adaptation du Plan Air-Climat-Energie et l'impact des mesures proposées".		tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de goedkeuring van het Lucht-, Klimaat- en Energieplan en de impact van de voorgestelde maatregelen".	
Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	6	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	6
concernant "la décision du gouvernement d'instaurer une zone de basses émissions régionale".		betreffende "de beslissing van de regering om een gewestelijke lage-uitstootzone af te bakenen".	
Interpellation jointe de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz,	6	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz,	6
concernant "la création d'une zone de basses émissions à Bruxelles".		betreffende "de invoering van een lage-emissiezone in Brussel".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	6	Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	6
concernant "la zone de basses émissions".		betreffende "de lage-emissiezone".	
Interpellation jointe de Mme Annemie Maes,	6	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes,	6
concernant "la mise en place d'une zone de basses émissions".		betreffende "de invoering van een lage-emissiezone".	
Interpellation jointe de Mme Liesbet Dhaene,	7	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Liesbet Dhaene,	7
concernant "la mise en place, à partir de 2018, de la zone de basses émissions régionale en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de invoering van de gewestelijke lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanaf 2018".	

Discussion conjointe – Orateurs :	27	Samengevoegde besprekking – Sprekers:	27
M. Eric Bott (DéFI) M. Pierre Kompany (cdH) M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		De heer Eric Bott (DéFI) De heer Pierre Kompany (cdH) De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
Mme Céline Fremault, ministre M. Ahmed El Ktibi (PS) Mme Els Ampe (Open Vld) M. Jef Van Damme (sp.a) M. Arnaud Pinxteren (Ecolo) Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) M. Paul Delva (CD&V) Mme Annemie Maes (Groen) Mme Liesbet Dhaene (N-VA)		Mevrouw Céline Fremault, minister De heer Ahmed El Ktibi (PS) Mevrouw Els Ampe (Open Vld) De heer Jef Van Damme (sp.a) De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) De heer Paul Delva (CD&V) Mevrouw Annemie Maes (Groen) Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA)	
<b>QUESTIONS ORALES</b>	<b>64</b>	<b>MONDELINGE VRAGEN</b>	<b>64</b>
Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	65	Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	65
à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,  concernant "la réforme de la collecte des déchets".		aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,  betreffende "de hervorming van de afvalophaling".	
Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	68	Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	68
à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,  concernant "l'enlèvement des cartons dans certaines artères commerçantes du haut de la ville".		aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,  betreffende "de ophaling van karton langs bepaalde handelsstraten van de hoogstad".	
Question orale de M. Fouad Ahidar	71	Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar	71
à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du		aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid,	

Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "la grève du service public Bruxelles-Propreté".

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum 72

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "la mission post-intempéries de l'ABP".

Question orale de Mme Annemie Maes 75

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "le traitement des flux de déchets dans les parcs à conteneurs et les parcs à conteneurs mobiles".

Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de staking van de overheidsdienst Net Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 72

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de opdracht van het GAN na stormweer".

Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes 75

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de verwerking van afvalstromen in de containerparken en mobiele containerparken".

*Présidence : Mme Viviane Teitelbaum, présidente.  
Voorzitterschap: mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter.*

## INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.-** L'ordre du jour appelle les interpellations.

### 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 "l'adaptation du Plan Air-  
Climat-Énergie et l'impact des mesures  
proposées".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

concernant "la décision du gouvernement  
d'instaurer une zone de basses émissions  
régionale".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ,

concernant "la création d'une zone de  
basses émissions à Bruxelles".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "la zone de basses émissions".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

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

## INTERPELLATIES

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

### 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 goedkeuring van het  
Lucht-, Klimaat- en Energieplan en de  
impact van de voorgestelde maatregelen".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

betreffende "de beslissing van de regering  
om een gewestelijke lage-uitstootzone af te  
bakenen".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ,

betreffende "de invoering van een lage-  
emissiezone in Brussel".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de lage-emissiezone".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de invoering van een lage-  
emissiezone".

## INTERPELLATION JOINTE DE MME LIESBET DHAENE,

concernant "la mise en place, à partir de 2018, de la zone de basses émissions régionale en Région de Bruxelles-Capitale".

**Mme la présidente.**- À la demande de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, excusée, son interpellation jointe est retirée et transformée en question écrite.

La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Même si nous avons un temps limité pour aborder un texte de cette ampleur, c'est quand même plus confortable de le faire en commission que très rapidement en séance plénière. Nous n'épuiserons pas le sujet, mon propos n'est pas de passer en revue l'ensemble des mesures, mais de pointer les éléments qui nous semblent particulièrement sensibles ou intéressants.

Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) adopté en 2013 prévoyait l'adoption d'un Plan air-climat-énergie (PACE) afin de permettre à la Région bruxelloise d'atteindre des objectifs de réduction de gaz à effet de serre et de qualité de l'air à l'horizon 2025. Pour rappel, le Cobrace comportait neuf axes. De nombreux objectifs y étaient fixés en matière de bâtiment, de transport, d'économie, de planification urbaine. Il présentait aussi une dimension sociale forte.

Le PACE devait être l'outil opérationnel qui guidait l'action pour atteindre les objectifs fixés par le Cobrace. Le PACE a été soumis à enquête publique en 2015 et, de l'avis général - nous avons eu l'occasion d'en discuter à l'époque - ce projet manquait d'éléments concrets que ce soit au niveau du planning, de l'objectivation des résultats et du financement. Je ne reviens pas sur l'ensemble des critiques émises dans le cadre de l'enquête publique, car ce qui est intéressant aujourd'hui, c'est de voir comment le texte a évolué pour rencontrer ces critiques.

En tout cas, le projet de plan, tel que soumis à enquête publique, n'était pas pour nous très

## TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW LIESBET DHAENE,

betreffende "de invoering van de gewestelijke lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanaf 2018".

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, die verontschuldigd is, wordt haar interpellatie ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).**- *Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) voorziet in de goedkeuring van een Lucht-, Klimaat- en Energieplan waarmee het Brussels Gewest zijn doelstellingen inzake de reductie van de uitstoot van broeikasgassen en de verbetering van de luchtkwaliteit tegen 2025 kan waarmaken.*

*Het plan moest uitgroeien tot een praktisch instrument om de doelstellingen van het BWLKE waar te maken, maar het bevatte te weinig concrete elementen inzake de planning, de objectieve verwerking van de resultaten en de financiering. Kunt u toelichten op welke wijze de aangepaste tekst rekening houdt met die tekortkomingen?*

*Hoe dan ook, wij vonden het voorliggende ontwerp weinig positief. Het plan drukt in tegen verscheidene Europese richtlijnen die de lidstaten vragen om een duidelijke planning en doelstellingen vast te leggen.*

*Het plan moet ook rekening houden met de metropolyse context van de kwestie, meer bepaald in verband met de maatregelen die continuïteit tussen gewesten noodzaken.*

*Sinds de herfst is er niet veel vooruitgang geboekt. De Europese Commissie daagde België in juni voor de rechter omdat de PM10-uitstoot hoger ligt dan toegestaan. Brussel werd dus ook in gebreke gesteld, voornamelijk vanwege het fijn stof en de stikstofdioxide in de lucht.*

*De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)*

rassurant, notamment à cause de son caractère opérationnel, ni vu les enjeux liés au climat et à la COP 21, ni en matière de qualité de l'air et de santé des Bruxellois. Ainsi que nous l'avions relevé, ce projet va à l'encontre de différentes directives européennes qui demandaient aux États membres de fixer des échéances et des objectifs clairs. Échéances et objectifs avec lesquels la Région bruxelloise n'était plus en conformité.

Le plan devait également permettre une mise en avant de la dimension métropolitaine de la question, en particulier pour les mesures qui nécessitaient une certaine continuité entre les Régions.

Depuis l'automne et nos derniers échanges sur le sujet, on ne peut pas dire que les choses se sont améliorées d'un point de vue contextuel. Tout d'abord, en matière d'infraction aux normes de pollution de l'air, en juin dernier, la Belgique était poursuivie en justice par la Commission européenne, car le taux de PM10 dépassait le niveau autorisé. La Belgique a donc été mise en demeure par la Commission européenne pour les mêmes raisons. C'est principalement la situation bruxelloise, en matière de particules fines et de dioxyde d'azote - composant produit par la combustion automobile -, qui justifie la poursuite de l'action de la Commission européenne. Une procédure d'infraction a donc été lancée à cet égard.

Deuxième élément contextuel : les derniers relevés publiés le 12 mai dernier par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) montrent clairement que les habitants des villes sont exposés à des concentrations élevées de PM10 et PM2,5, comprenant des polluants comme le sulfate, le nitrate et le black carbon. Ces polluants sont un risque majeur d'un point de vue non seulement environnemental, mais aussi sanitaire. Bruxelles et sa pollution exposent donc les habitants à des risques supplémentaires d'accidents vasculaires cérébraux ou de cancers.

Troisième élément contextuel : la congestion automobile, endémique à Bruxelles, et la gestion du dossier des tunnels. En 2013, nous étions la ville la plus embouteillée du monde. Nous passons parfois à la seconde place, mais ce n'est pas encore tout à fait ça. Avec le problème des tunnels, nous sommes certainement repassés à la première place.

*publiceerde op 12 mei cijfers waaruit blijkt dat stedelingen worden blootgesteld aan hoge PM10- en PM2,5-concentraties. Die vormen een aanzienlijk risico voor de gezondheid.*

*De typische Brusselse files en het beheer van de tunnels vormen een derde element. In 2013 stonden er nergens ter wereld meer files. Soms zakken we naar de tweede plaats, maar de tunnelproblemen brengen ons wellicht opnieuw naar nummer 1. We pleiten niet voor de vernieuwing van de tunnels, maar wel voor een mobilityshift. Er vloeit 600 miljoen euro naar de noodrenovatie van de tunnels, maar welk budget wordt er geïnvesteerd in alternatieven?*

*We hadden dus veel verwacht van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan*

*Het zou de levenskwaliteit in de stad kunnen verbeteren.*

*Op 2 juni keurde de regering de definitieve versie van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan goed. Het verwachte strijdplan bleek gereduceerd tot enkele tactische bewegingen die weggestopt zitten onder een innoverende en concrete maatregel, namelijk de lage-emissiezone.*

*Over de algemene doelstellingen van het plan, het terugdringen van de broeikasgassen met 30% en de verbetering van de luchtkwaliteit, zijn we het natuurlijk eens.*

*We twijfelen er echter aan of het plan de Brusselaar zal kunnen geruststellen en we denken ook dat de Europese overheid het onvoldoende zal vinden.*

*De voorbije tien jaar werden er aanzienlijke inspanningen geleverd op het vlak van energieverbruik en woningbouw. Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan consolideert die trend en dat is een goede zaak.*

*Het plan moet de luchtvervuiling door het autoverkeer aanpakken door een vermindering van de fijnstofuitstoot. Het moet van Brussel een stad maken waarin het gezond leven is en iedereen zich kan verplaatsen met minder auto's.*

*In die zin pleit Ecolo er al lang voor om doortastende maatregelen te nemen. We hebben*

Je ne dis pas qu'il faut les rénover. Nous plaidons pour que Bruxelles fasse son "mobility shift", au risque de ne jamais quitter ce triste podium des villes les plus embouteillées. Six cents millions d'euros vont être investis dans la rénovation d'urgence de ces tunnels, combien seront investis dans les alternatives ?

Autant dire que les - surtout nos - attentes étaient très grandes vis-à-vis de ce Plan régional air-climat-énergie.

Ce plan permettrait de proposer un plan de bataille pour une ville qui respire mieux, se déplace mieux ; bref, où l'on vit mieux.

Le gouvernement du 2 juin dernier a avalisé la version définitive du Plan air-climat-énergie, et l'indispensable plan de bataille que l'on attendait s'est transformé en quelques mouvements tactiques dissimulés par une mesure forte innovante et concrète, à savoir la zone de basse émission.

Derrière le plan est annoncé un objectif général que l'on partage, la diminution de 30% des gaz à effet de serre d'ici 2025 et l'amélioration de la qualité de l'air. Néanmoins, eu égard à ces mesures, le texte nous laisse relativement perplexes et sur notre faim.

Nous doutons qu'il soit en mesure de rassurer les Bruxellois, conscients de l'impact de la pollution de l'air sur la santé, mais surtout - ce qui est plus préoccupant pour les finances de la Région -, nous ne pensons pas qu'il soit apte à rassurer les autorités européennes sur le respect des normes relatives à la qualité de l'air et la préservation de la santé des habitants.

En ce qui concerne l'utilisation rationnelle de l'énergie et du bâti, des efforts conséquents ont été faits depuis dix ans avec des résultats impressionnantes. Le Plan air-climat-énergie consolide cette tendance, ce qui est positif.

Le plan devait répondre à la pollution de l'air générée par le trafic automobile grâce à une réduction des particules fines. Il avait pour ambition d'offrir un environnement sain à la population et de faire de Bruxelles une ville où chacun peut se déplacer, une ville avec moins de voitures.

*het dan over een gewestelijke lage-emissiezone, een gewestelijke tol in het hele gewest, een stimulerende milieufiscaliteit en duidelijke, ambitieuze mobiliteitskeuzes. Vooral inzake transport zijn er snelle en betaalbare oplossingen voorhanden.*

*Zelfs al is de lage-emissiezone maar een gedeeltelijke maatregel, ze vormt een stap in de goede richting. We zijn echter verbaasd over de miraculeuze effecten die haar worden toegegedicht.*

*Volgens uw communiqué is de gewestelijke, permanente lage-emissiezone een van de meest gewenste maatregelen om de luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren. Le Soir heeft het over een vermindering van de stikstofoxide-uitstoot met 28% tegen 2020 en een vermindering van de roetuitstoot met 53,5%.*

*Zal de lage-emissiezone een vermindering van die omvang mogelijk maken? Over hoeveel voertuigen hebben we het dan en welk aandeel hebben ze in de roet- en stikstofoxidevervuiling?*

*Hoe kan een lage-emissiezone de uitstoot van vervuilende stoffen in die mate terugdringen volgens u?*

*Hoeveel auto's zal de toegang tot het gewest worden ontzegd om dat resultaat te bereiken? Tegen wanneer moet dat gebeuren? Zal dat volstaan om de Europese Commissie te vriend te houden?*

*Welke begeleidingsmaatregelen neemt u? Parijs stimuleert het gebruik van deelfietsen, geeft premies voor de aankoop van een fiets en moedigt een echte modal shift aan via RATP-abonnementen.*

*Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan wijst op het belang van mobiliteit en transport voor de Brusselse bevolking, werknemers en bezoekers. Het bepaalt dat de uitstoot van PM10 door het verkeer moet dalen met 70 tot 80% en die van stikstofdioxide met 50 tot 60%. De daling van de voorbije twintig jaar volstaat niet. De transportsector is verantwoordelijk voor 27% van de uitstoot in het Brussels Gewest.*

*Los van het milieusaspect is de mobiliteit in het Brussels Gewest verontrustend. Het Gewest heeft*

À cet égard, Ecolo plaidait, et plaide toujours, pour que des leviers forts soient utilisés et que des signaux soient envoyés aux Bruxellois et aux navetteurs.

Ces leviers sont : une zone régionale de basse émission, une redevance zonale sur l'ensemble de la Région, une fiscalité environnementale incitative et des choix fermes et ambitieux dans le domaine de la mobilité. Les transports de surface en particulier permettent des réponses rapides et finançables, et entraînent un partage et une requalification de l'espace public, etc.

Même s'il s'agit d'une démarche partielle, la réponse qu'apporte le gouvernement bruxellois par le biais de la zone de basse émission constitue un pas fait dans la bonne direction. Cela nous contente d'autant plus qu'il s'agit d'une mesure que nous préconisions. Nous restons néanmoins perplexes quant à son caractère "miraculeux".

D'après votre communiqué, "l'une des mesures les plus attendues pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles est la mise en place de la zone de basse émission régionale et permanente. Le journal Le Soir évoque une réduction des émissions d'oxyde d'azote de 28% d'ici à 2020, de même qu'une baisse de 53,5% pour les particules ultrafines de black carbon".

Mes premières questions portent sur ces chiffres. Cette zone de basse émission va-t-elle bel et bien permettre une telle réduction ? De manière plus technique, combien de véhicules sont touchés et quelle part représentent-ils en matière de pollution de l'air en black carbon et oxyde d'azote ?

Comment cette mesure liée à une zone de basse émission peut-elle permettre, selon vous, une telle réduction des émissions de polluants dans l'atmosphère bruxelloise ?

Combien de voitures seront-elles bannies pour atteindre ce résultat ? Quel est le calendrier fixé ? Sera-ce suffisant pour rassurer la Commission européenne ?

Quelles seront les mesures d'accompagnement ? La ville de Paris a pris une série de décisions visant à encourager le remplacement de la voiture par le vélo partagé, notamment ; elle octroie des primes à l'achat de vélos ; un réel changement

*zich tot doel gesteld om tegen 2018 de met de auto afgelegde afstand met 20% te verminderen ten opzichte van 2001.*

*Dat kan maar met drastische maatregelen. U zei trouwens dat het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan het gewestelijk mobiliteitsplan en de daarvan afgeleid plannen niet vervanging. Dat lijkt vrij logisch, maar het is niet genoeg. Er wordt voortdurend verwezen naar het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en het mobiliteitsplan.*

*Het GPDO is echter nog altijd niet goedgekeurd. Minister Smet hoopt het gewestelijk mobiliteitsplan tegen 2019 te laten goedkeuren! Het Iris 2-plan doet dan wel dienst als gewestelijk mobiliteitsplan, maar het is al sinds 2013 aan een update toe. Bovendien zijn de doelstellingen uit het Iris 2-plan niet gerealiseerd.*

*In het gewestelijk mobiliteitsplan staat dat het om een multidisciplinair plan gaat dat andere plannen van het Brussels Gewest doorkruist, al zijn een aantal van die plannen bijzonder relevant.*

*We lezen dat de bevolkingsgroei en de economische ontwikkeling het noodzakelijk maken om de capaciteit van het openbaar vervoer te vergroten. Het afvoeren van de vertrammung van buslijn 71 en de tramlijn naar Tour & Taxis druisen volgens ons in tegen die visie.*

*Dat de MIVB afziet van de aankoop van minder vervuilende bussen is nog een teken van de beperktere ambities op het vlak van duurzame ontwikkeling.*

*Het parkeerplan is nog altijd niet ingevoerd. De minister hoopt dat het er in 2017 van komt. Een van de recente wijzigingen is de gewestelijke afwijking voor deelauto's van freefloating systemen. Dat is een pluim voor de minister, maar betekent het ook reële vooruitgang voor de mobiliteit in Brussel?*

*Het aantal autodeelsystemen heeft weliswaar een positieve invloed, maar de gewestelijke commissie voor Mobiliteit vroeg eind 2015 om een onafhankelijke studie te wijden aan de impact van een dergelijk systeem vooraleer afwijkingen toe te staan.*

modal est encouragé par le biais d'abonnements RATP.

Le Plan air-climat-énergie saisit l'importance de la mobilité et des transports pour la population bruxelloise, ses travailleurs et ses visiteurs. En effet, il prévoit que : "La Région doit réduire les émissions de PM10 provenant du trafic de 70 à 80% et les émissions de dioxyde d'azote, de 50 à 60%. L'amélioration des concentrations de ces polluants observée depuis vingt ans est insuffisante. Il faut des actions ambitieuses et efficaces. Pour les émissions de gaz à effet de serre, le secteur du transport routier est le deuxième contributeur et responsable de 27% des émissions en Région bruxelloise.

En dehors de considérations environnementales, la situation des transports en Région bruxelloise est préoccupante. La Région s'est fixé comme objectif, dans le plan régional de mobilité, de réduire de 20% les distances parcourues (véhicules-km) en 2018 par rapport à 2001."

Pour y parvenir, il faudrait des mesures fortes. Vous rappelez d'ailleurs que le Plan régional air-climat-énergie ne se substitue pas au plan régional de mobilité ni aux nombreux plans qui en dérivent : Plan piéton, plan vélo, Plan transport de marchandises, plan de stationnement. Les actions programmées dans ledit plan sont complémentaires de celles prévues dans les plans sectoriels que je viens d'évoquer. Tout cela semble assez logique, mais finalement assez faible. On ne compte pas les références au Plan régional de développement durable (PRDD) et au plan de mobilité. Il est constamment renvoyé aux lignes directrices et aux choix de développement pour notre Région figurant dans ces deux plans.

Le problème réside dans le fait que le PRDD n'est toujours pas adopté. Quant au plan régional de mobilité, le ministre Smet espère l'adopter pour 2019 ! Certes, le Plan Iris 2 fait office de plan régional de mobilité, mais cet outil central doit être actualisé, ce qui est prévu depuis 2013 et l'adoption de la nouvelle ordonnance mobilité. Par ailleurs, les objectifs fixés dans le Plan Iris 2 ne sont pas atteints.

À la page 65, l'encadré sur le Plan régional de mobilité dit ceci : "Ce plan intégré (le plan air-climat-énergie) est un plan transversal qui recoupe

*Wat zal de impact zijn van die mobiliteitskeuzes?*

*Dan is er nog de kwestie intermodaliteit, die uitgebreid aan bod komt in het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, meer bepaald als het over het spoorwegnet in en rond Brussel gaat. Dat plan verwijst naar het S-net van de NMBS.*

*Nochtans bevestigde de minister gisteren nog dat er in het nieuwe transportplan van de NMBS geen sprake is van vier treinen per uur, of tenminste niet op de lijnen die het Brussels Gewest aandoen. Op zondag zouden er zelfs helemaal geen treinen rijden.*

donc inévitablement d'autres plans déjà adoptés par la Région bruxelloise. Il en est cependant certains qui, dans la perspective de mesures concernant les transports, sont spécialement pertinents à mettre en œuvre." Et le texte renvoie au Plan régional de mobilité, aux plans piétons, vélos, marchandises et stationnement.

On y lit que l'augmentation de la population et le développement économique vont nécessiter de nouveaux renforcements des capacités de transports publics. Or, les décisions prises telles que l'abandon de la tramification du bus 71 ou l'abandon du tram de Tour & Taxis vont selon nous à l'opposé de ces objectifs et d'une vision de développement de la Région.

Le renoncement à l'achat de véhicules moins polluants par la STIB et donc la modification du Cobrace qui va nous être proposée contribue aussi à une diminution des ambitions en matière de développement durable au niveau de la flotte de nos transports publics.

Le plan de stationnement, dont l'ordonnance ne cesse d'être triturée et ajustée - confer la séance plénière de vendredi passé -, n'est toujours pas opérationnel. Le ministre, là aussi, espère une mise en œuvre en 2017. Parmi les modifications récentes, il y a celle permettant une dérogation régionale pour la mise en œuvre des voitures partagées en "free floating". Cette avancée, une plume au chapeau du ministre, constitue-t-elle réellement un progrès pour la mobilité à Bruxelles ?

Si nombre de modèles de partage de voitures ont des effets positifs, ce type précis de partage a été pointé par la commission régionale de mobilité qui demandait ceci fin 2015 : "avant d'autoriser ce système et de lui accorder des avantages comme l'octroi de cartes de dérogation, la commission demande d'évaluer plus précisément et le plus rapidement possible ces impacts au regard de la situation bruxelloise sur la base d'une étude indépendante et non sur la base d'une étude réalisée par les opérateurs eux-mêmes."

Pouvez-vous nous en dire plus sur l'analyse des impacts de ce choix en matière de mobilité ?

Il reste la question de l'intermodalité, qui est largement évoquée dans le Plan air-climat-énergie,

notamment pour ce qui concerne le réseau ferroviaire dans et autour de Bruxelles. Le plan renvoie au nouveau réseau S de la SNCB. Pourtant, hier encore le ministre de la mobilité était interpellé en commission de l'infrastructure sur le nouveau plan de transport de la SNCB, présenté il y a quelques semaines.

Il a confirmé à cette occasion que, dans ce plan, n'étaient pas prévus de trains toutes les 15 minutes, en tout cas pas sur les lignes qui desservent la Région bruxelloise, pas de trains le dimanche non plus, mais quelques lignes le samedi, avec une fréquence bien en-deçà de ce que nous pouvions attendre pour parler d'une réelle desserte intra-bruxelloise. Et encore, ces améliorations sont sous réserve.

Le ministre, comme toujours, veut être positif, mais il ne faudrait pas confondre positif et naïf. J'attire votre attention sur le fait que, là non plus, nous n'avons pas vraiment la main. Il va falloir un investissement de toutes les forces politiques composant le gouvernement.

**Mme la présidente.**- M. Pinxteren, merci d'en venir à vos questions.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- J'ai déjà posé une série de questions, mais j'en ai d'autres dont notamment des questions qui porte sur la fiscalité environnementale. Le ministre Vanhengel a été interpellé la semaine dernière par des députés de la majorité et de l'opposition sur les modalités de la fiscalité environnementale qui permettraient de favoriser l'utilisation de véhicules propres et de changer les comportements.

Le ministre Vanhengel nous a annoncé l'arrivée d'un projet d'ordonnance pour septembre et une entrée en vigueur le 1er janvier 2017. M. Vanhengel a l'habitude d'annoncer des calendriers très favorables et c'est aussi le cas dans ce dossier.

(*Remarques de Mme Fremault*)

Effectivement, c'est bien d'avancer, mais il y a eu le glissement fiscal il y a un an et on a parlé de l'arrivée de la fiscalité verte.

Je voudrais des précisions sur ces modalités et le calendrier effectif.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mijnheer Pinxteren, wilt u nu uw vragen stellen?

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik heb er al een paar gesteld. Ik heb ook nog vragen over de milieufiscaliteit. Minister Vanhengel werd vorige week geïnterpelleerd over de modaliteiten van de milieufiscaliteit die het gebruik van schone auto's in de hand moet werken.*

*Hij kondigde voor september een ontwerp van ordonnantie aan dat op 1 januari 2017 van kracht zou moeten worden. We kennen zijn voorliefde voor optimistische tijdschema's. Dit dossier vormt daar duidelijk geen uitzondering op.*

(*Opmerkingen van mevrouw Fremault*)

*Vooruitgang is goed, maar de taxshift dateert nog maar van een jaar geleden en nu wordt milieufiscaliteit in het vooruitzicht gesteld.*

*Weliswaar worden vervuilende wagens geweerd, maar dat neemt niet weg dat er nog steeds auto's zullen rondrijden. Wat is de werkelijke impact van die maatregel in het licht van de Iris 2-*

Ma question sur la mobilité porte sur l'articulation entre les mesures du Plan air-climat-énergie (PACE) et leur impact réel sur la pollution automobile et la pollution de l'air en lien avec le plan Iris 2. Ce n'est pas très clair pour moi. D'une part, on supprime des voitures polluantes, mais il y aura cependant toujours des voitures. Est-ce qu'on a évalué cet impact ? Quel est l'impact réel de ces mesures-ci sur la rencontre des objectifs d'Iris 2 ?

Ce texte est très large et il méritait une longue réflexion. En résumé, nous allons dans le bon sens, mais nous nous posons des questions sur le caractère opérationnel du plan puisqu'il n'y a pas encore de calendrier déterminé dans ce plan et nous manquons de données pour mesurer l'impact de ces mesures pour améliorer notamment la qualité de l'air qui est pour nous, ainsi que la Commission européenne, une source de préoccupation majeure.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme d'Ursel pour son interpellation jointe.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous sommes très heureux que l'instauration d'une zone de basses émissions régionale soit à l'ordre du jour de notre parlement. Cependant, il est difficile de devoir décider en nous basant sur ce que vous avez détaillé dans la presse alors que le parlement n'a pas bénéficié d'une présentation globale du projet. C'est dans les arrêtés d'exécution que les éléments déterminants apparaîtront. Il est malaisé ainsi de vous faire part de nos observations : je me contenterai donc majoritairement de questions.

Le gouvernement a fait du chemin depuis deux ans sur les zones de basses émissions. Le FDF en avait parlé le premier au début des années 2000. Le groupe MR avait déposé un texte conjoint en 2011 ; nous l'avions redéposé, Jacques Brotchi et moi-même, au début de 2015. Notre demande était claire : l'instauration d'une zone de basses émissions à l'échelle de la Région.

Dans sa déclaration de politique régionale pour 2014-2019, le gouvernement s'était contenté d'annoncer l'instauration d'une zone de basses émissions en cas de pic de pollution. Nous avions souligné que la création d'un système si complexe pour deux jours de pic de pollution par an était

doelstellingen?

*Het gaat de goede kant op, maar we hebben vragen bij de operationele kant van het plan. Wat ontbreekt, is een tijdschema en een duidelijk beeld van de gegevens die zullen worden gebruikt om de impact van het plan te meten, in het bijzonder op de luchtkwaliteit.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw d'Ursel heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Wij zijn heel blij dat de gewestelijke lage-emissiezone aan bod komt, maar het is moeilijk om ons met kennis van zaken uit te spreken, aangezien de regering het project niet heeft voorgesteld en wij ons enkel kunnen baseren op wat wij in de pers hebben gelezen. Bovendien zullen de belangrijkste elementen in de uitvoeringsbesluiten worden vastgelegd.*

*Het regeringsstandpunt is in de loop van de tijd sterk geëvolueerd. In het begin van de jaren 2000 heeft het FDF als eerste partij het idee van lage-emissiezones geopperd. De MR-fractie diende in 2011 samen met het FDF een tekst in. Begin 2015 dienden collega Brotchi en ikzelf de tekst opnieuw in met de vraag om van het hele gewest een lage-emissiezone te maken.*

*In het regeerakkoord 2014-2019 beperkte de regering zich tot de invoering van een lage-emissiezone bij vervuilingsspieken. Wij hadden erop gewezen dat een systeem met twee vervuilingsspieken per jaar heel ingewikkeld en duur is en volgens de experts geen tastbare gevallen op de gezondheid zou hebben.*

insensée, compliquée, chère et, d'après les experts, sans effets positifs tangibles sur la santé.

Et puis changement de cap lors de la déclaration de politique générale de la rentrée 2015 : le ministre-président informe de la création de mini-zones de basses émissions en concertation avec les communes.

Nous sommes alors intervenus pour le mettre en garde contre ces mesures du fait que ces mini-zones seraient difficiles à mettre en place, illisibles pour les automobilistes, contournables, rejetant les nuisances sur les quartiers bordant la mini-zone et, d'après les experts, sans effets positifs sur la santé des Bruxellois.

Alors que des zones basses émissions existent dans plus de 200 villes d'Europe, parfois depuis belle lurette, on ne peut pas dire que ce gouvernement ait été pionnier en la matière. Enfin, il évolue vite, et c'est positif. L'Europe, par ses menaces de condamnations liées au dépassement répété des limites en matière de pollution de l'air, a fini par le contraindre à prendre des mesures fortes pour préserver la santé des habitants de la capitale.

Les mesures bruxelloises touchant spécifiquement à la lutte contre les émissions de polluants par les voitures ne peuvent jouer que sur l'articulation de trois paramètres : la fiscalité régionale, l'évaluation des qualités environnementales des modes de combustion et les contraintes d'utilisation et de déplacement. Les zones de basses émissions permettent l'articulation des deux derniers de ces paramètres.

Le gouvernement a récemment approuvé la mise en place de cette zone régionale. Les véhicules les plus polluants seront progressivement interdits sur le territoire régional. En résumé, la mise en œuvre de cette zone basses émissions débutera en 2018 avec l'interdiction de voitures affichant la norme Euro 1 et les normes inférieures. Les voitures à la norme Euro 2 seront bannies à partir de 2019, Euro 3 dès 2020, Euro 4 en 2022 et Euro 5 en 2025.

L'une des premières interrogations qui viennent à l'esprit est sans aucun doute l'impact socio-économique d'une telle mesure. On peut en effet penser que, potentiellement, l'établissement de

*In de beleidsverklaring van oktober 2015 kwam er een koerswijziging en kondigde de minister-president aan dat er permanente lage-emissiezones zouden komen in overleg met de gemeenten.*

*De MR wil ervoor waarschuwen dat kleine lage-emissiezones moeilijk in te voeren zijn. Bovendien is het voor autobestuurders niet altijd duidelijk dat ze zich in zo'n zone bevinden, is die zone gemakkelijk te omzeilen, verplaatst ze de vervuiling naar de omliggende wijken en heeft ze volgens deskundigen geen positief effect op de gezondheid.*

*Meer dan tweehonderd Europese steden hebben al lage-emissiezones, het Brussels Gewest is dus niet bepaald een pionier. De snelle evolutie is wel een goede zaak. Door te dreigen met veroordelingen heeft Europa het Brussels Gewest gedwongen om maatregelen tegen de luchtvervuiling te nemen.*

*Het gewest kan de luchtvervuiling door auto's met drie middelen aanpakken: de gewestbelasting, de evaluatie van de milieukwaliteiten van verbrandingsmotoren en de beperking van het gebruik en de verplaatsingen. Lage-emissiezones sluiten bij de laatste twee mogelijkheden aan.*

*De regering keurde onlangs de invoering van de lage-emissiezone goed, waarbij de meest vervuilende voertuigen geleidelijk van het Brusselse grondgebied worden geweerd. Vanaf 2018 zijn wagens met een Euronorm 1 of lager niet langer welkom. Wagens met Euronorm 2 worden geband vanaf 2019, Euronorm 3 vanaf 2020, Euronorm 4 vanaf 2022 en Euronorm 5 vanaf 2025.*

*De eerste vraag die rijst is welke sociaal-economische impact de maatregel zal hebben. Kwetsbare personen en handelaars worden hierdoor misschien gediscrimineerd. De ervaringen in het buitenland leren echter dat dit voor de handelaars niet het geval is.*

*Bovendien zou de veronderstelling dat kwetsbare personen vaker met oude wagens rijden, op weinig betrouwbare feiten gebaseerd zijn. In 2005 bleek uit een studie naar het profiel van de bezitters van één of meer wagens van meer dan tien jaar oud, dat 64% van hen een inkomen van meer dan 19.000 euro per jaar heeft en vaak zelfs meer dan*

zones de basses émissions permanentes déboucherait sur des effets éventuellement discriminatoires à l'égard des personnes défavorisées et des commerçants. Les villes de Göteborg et Milan ont respectivement évalué l'impact sur les livraisons et la satisfaction des entreprises nécessitant des livraisons, ainsi que l'impact financier notamment par rapport à la congestion, à une éventuelle diminution du trafic et aux conséquences budgétaires sur les transports en commun. Les résultats de ces études n'ont pas montré d'impact particulier des zones de basses émissions en la matière.

Compte tenu des expériences menées à l'étranger, la théorie selon laquelle les couches de population les plus précarisées seraient spécifiquement défavorisées par l'instauration de zones basses émissions du fait de la possession supposée plus importante de véhicules aux normes plus anciennes ne reposeraient pas sur des faits solides. Une étude de 2005, consacrée à l'analyse des profils des possesseurs d'une ou plusieurs voitures de plus de dix ans, révèle que 64% de ces détenteurs se situent dans une tranche de revenus supérieure à la médiane - égale à 19.000 euros - et se retrouvent, par rapport à la population totale, proportionnellement plus souvent dans les tranches supérieures à 23.000 euros.

Plus de 80% d'entre eux possèdent déjà un véhicule de type compact ou familial. La voiture de plus de 10 ans est souvent la deuxième voiture familiale au sein du ménage. On peut également noter qu'ils possèdent une voiture prestigieuse - une voiture sportive ou un 4x4 - en proportion beaucoup plus significative que la population en général.

Plus de la moitié se retrouvent dans les classes sociales moyennes élevées (28,4%), supérieures (15,5%) ou même privilégiées (7,7%). La croyance largement répandue selon laquelle les ménages qui possèdent une voiture de plus de 10 ans seraient financièrement défavorisés, serait fausse.

Ceci m'amène à vous poser les questions suivantes. Qu'en est-il de l'impact de la fragmentation sociale de la mesure ? Une évaluation ou étude d'impact ont-elles été menées ? Quelles sont les catégories sociales les plus touchées par la mesure ? Qu'en est-il de

23.000 euro.

*Meer dan 80% bezit reeds een kleine wagen of een gezinswagen. De wagen die meer dan tien jaar oud is, is vaak de tweede wagen van het gezin. Daarnaast bezit deze groep veel vaker dan gemiddeld een duurdere wagen.*

*Meer dan de helft van die gezinnen behoort tot de hogere middenklasse (28,4%), de topklasse (15,5%) of zelfs de elite (7,7%). Dat haalt het idee dat gezinnen met een oudere auto het financieel moeilijk hebben, onderuit.*

*Welke sociale invloed zal de lage-emissiezone werkelijk hebben? Liet u de gevolgen bestuderen? Welke sociale groepen worden het zwaarst getroffen? Welke economische gevolgen zal de lage-emissiezone hebben? Nam u maatregelen om de armste bevolkingsgroepen die het zwaarst worden getroffen te steunen? Om hoeveel voertuigen gaat het precies?*

*Volgens de pers waren er op 1 augustus 2015 in het Brussels Gewest 636.888 wagens ingeschreven. Daarvan zouden er 65.000 (of 9%) niet in de lage-emissiezone binnen mogen, waarvan het grootste deel dieselwagens zijn.*

*Van alle Belgische wagens zouden er 400.000 het gewest niet meer in mogen vanaf 2020. Kloppen die gegevens? Hoeveel wagens zullen de lage-emissiezone niet binnen mogen? Hoeveel van alle benzine- en dieselwagens zitten onder de Euro 3-norm? Om hoeveel wagens ouder dan 11 jaar uit het totale wagenpark gaat het?*

*De controle zal worden uitgevoerd met intelligente camera's die het kenteken van een voertuig vergelijken met de gegevens in de databank van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV Brussel). Niemand moet dus een vignet kopen en de Brusselaars zullen opdraaien voor de 50.000 tot 60.000 euro die elk van die camera's kost.*

*Hoeveel camera's wilt u laten installeren? Hoeveel zal dat kosten? Waarom wilt u niet met een vignet werken? Hoe wilt u de voertuigen die niet in België staan ingeschreven laten controleren?*

*De invoering van een lage-emissiezone stelt een*

l'impact économique ? Des mesures seront-elles prises pour accompagner les catégories sociales défavorisées les plus affectées par la mesure ? Se pose également la question du nombre de véhicules concernés.

Selon les chiffres parus dans la presse au 1er août 2015, il y avait 636.888 voitures immatriculées en Région bruxelloise. Selon les projections, en 2020, 65.000 d'entre elles (soit 9%) devraient être touchées par la restriction de la zone de basses émissions : 7% des diesels et 2,5% environ des voitures à essence.

Sur tout le parc automobile belge, 400.000 voitures seraient ainsi interdites de circulation en Région bruxelloise en 2020. Confirmez-vous ces données ? Combien de véhicules sont-ils touchés par la mesure ? Quel est le pourcentage de voitures ayant une norme inférieure à la norme Euro 3 sur le total des essences et diesel ? Quelle est la proportion des véhicules de plus de 11 ans d'âge concernés par la mesure sur le total du parc ?

En ce qui concerne le contrôle, le respect de la zone sera assuré par un système de caméras intelligentes qui compare l'image de la plaque d'immatriculation d'un véhicule avec la base de données de la Direction immatriculation des véhicules (DIV Bruxelles) afin de vérifier si le véhicule est en ordre. Il n'est donc plus question de faire payer le prix d'une vignette à apposer sur le pare-brise et il reviendra aux Bruxellois de payer les 50 à 60.000 euros nécessaires à l'achat de chaque caméra.

Des chiffres ont été cités dans la presse, mais je voudrais savoir combien de caméras devront être installées ? Quel est l'impact budgétaire de la mesure ? Pourquoi avoir abandonné le système de vignette ? Comment les voitures non immatriculées en Belgique seront-elles contrôlées ?

En définitive, une zone basses émissions implique des contraintes pour un certain nombre de Bruxellois qui sont inquiets aujourd'hui, voire très mécontents. J'invite Mme la ministre à faire preuve de beaucoup de pédagogie dans la communication de la mesure.

Par ailleurs, les nombreuses contraintes produites

*deel van de Brusselaars voor problemen. Zij zijn niet tevreden. Het is dan ook belangrijk dat u met een aardige dosis pedagogie over de maatregel communiceert.*

*Een betere luchtkwaliteit moet de problemen die de lage-emissiezone oplevert, rechtvaardigen. Hoe wilt u de maatregel en de impact ervan op de luchtvervuiling evalueren? Komen er uitzonderingen voor oldtimers en voertuigen van de hulpdiensten?*

par cette mesure doivent être justifiées par les améliorations structurelles de la qualité de l'air qu'elles permettent en termes d'avantages coûts-bénéfices. Une évaluation de la mesure et son impact sur la pollution sera bien évidemment réalisée en continue, mais de quelle manière allez-vous opérer ? Qu'est-ce qui est prévu en matière d'exonération par exemple pour les véhicules ancêtres ou aux véhicules d'urgence ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva pour son interpellation jointe.

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Le CD&V se réjouit de l'annonce d'une zone de basse émission à Bruxelles, dont le but premier est de réduire la pollution de l'air et d'améliorer la santé des habitants.*

*Un point de départ intéressant au débat est l'étude de 2011 de Transit & Mobility Leuven, réalisée à la demande de Bruxelles Environnement, qui évalue l'impact d'une zone de basse émission régionale sur l'environnement, la mobilité et le tissu socio-économique.*

*L'étude a livré des conclusions remarquables, à commencer par l'impact sur la structure du parc automobile. Dans plusieurs villes, 75% des véhicules qui ne répondent pas aux normes ont été remplacés par des véhicules conformes.*

*Les chercheurs établissent très clairement que l'impact d'une zone de basse émission sur les flux automobiles est limité : aucune incidence sur les choix de destination, de mode de transport ou le nombre total de déplacements.*

*L'introduction d'une zone de basse émission est particulièrement intéressante pour la santé, l'environnement et la qualité de l'air, mais a peu d'impact sur la mobilité en tant que telle.*

*Pour cela, d'autres mesures sont nécessaires. Nous avons régulièrement abordé en Commission de l'infrastructure et en séance plénière l'instauration d'un prélèvement kilométrique intelligent, dont le CD&V est un fervent partisan, tout comme il l'est d'une restriction des avantages des voitures de société, d'investissements dans les transports publics et de campagnes pointant l'utilité des déplacements en voiture.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De CD&V is verheugd dat er in Brussel een lage-emissiezone komt met als eerste doelstelling de luchtverontreiniging te verminderen en de gezondheid van de inwoners te verbeteren.

Ik zal de concrete aspecten van de lage-emissiezone hier niet opnieuw bespreken. De twee vorige sprekers zijn daar al dieper op ingegaan. Interessant als uitgangspunt voor een debat vind ik de studie van 2011 van Transit & Mobility Leuven. Die werd uitgevoerd in opdracht van Leefmilieu Brussel en schat de impact in van een gewestelijke lage-emissiezone op het milieu, de mobiliteit en het sociaaleconomische weefsel. De onderzoekers gaan in de studie uit van bestaande lage-emissiezones in Europese steden als Utrecht, Londen, Berlijn, Milaan en Stockholm. De studie leverde opmerkelijke conclusies op.

Ten eerste is er de impact op de structuur van het wagenpark. In een aantal steden werd 75% van de voertuigen die niet aan de normen voldeden, vervangen door voertuigen waarvoor dat wel het geval was.

De impact op het verkeer en de verkeersstromen is beperkt. De onderzoekers stellen heel duidelijk dat de impact van de lage-emissiezone op de verkeersstromen klein is. Er zijn geen effecten op de bestemmingskeuze, op de keuze van de vervoerswijze of op het totale aantal verplaatsingen. De verkeersvolumes blijven nagenoeg ongewijzigd.

De invoering van een lage-emissiezone is bijzonder interessant voor de gezondheid, het leefmilieu en de luchtkwaliteit, maar heeft minder of weinig impact op de mobiliteit als zodanig.

*Le CD&V soutient pleinement le contrôle de la zone de basse émission au moyen de caméras intelligentes ou ANPR, un système à la fois adapté et rentable.*

*Combien de voitures seraient concernées à Bruxelles par l'introduction de la zone de basse émission ? Qu'en est-il des véhicules des communes et des pouvoirs publics en général ?*

*Quid des bus de la STIB, dont certains ne respectent même pas les normes Euro les plus faibles ? Seront-ils aussi bannis du trafic bruxellois à partir de la période mentionnée dans le plan ?*

*Les pauvres seront les plus touchés par l'instauration d'une zone de basse émission car ils possèdent plus souvent des modèles plus anciens. Quelles mesures prendrez-vous pour soutenir ce groupe démographique ?*

*Outre l'instauration progressive de la zone de basse émission, y aura-t-il des mesures d'accompagnement ?*

*Disposez-vous de suffisamment de temps pour instaurer correctement la zone de basse émission d'ici 2018 ?*

*Les gens peuvent opter pour d'autres modes de transport afin d'éviter l'achat d'une nouvelle voiture et ainsi réduire le nombre de véhicules dans la Région. Envisagez-vous de prendre des mesures pour faciliter cet objectif ?*

*D'autres villes belges veulent également instaurer des zones de basse émission, dont la définition diffère toutefois d'une ville à l'autre. Quelle est votre position ? Ne serait-il pas plus efficace d'harmoniser les différentes zones de basse émission entre elles ?*

Daarvoor zijn andere maatregelen nodig. In de commissie voor de Infrastructuur en in de plenaire vergadering hebben we het al geregeld gehad over de invoering van een slimme kilometerheffing. Daarvan is de CD&V absoluut voorstander, net zoals ze dat is van een beperking van de voordelen voor bedrijfswagens, van investeringen in openbaar vervoer en van campagnes die het nut van verplaatsingen met de auto in de stad in vraag stellen.

De CD&V staat volledig achter de controle op de lage-emissiezone via slimme camera's of ANPR-camera's. Slimme camera's zijn zeer interessant omdat ze een sluitend en kostenefficiënt systeem vormen dat de administratieve rompslomp doet dalen. Alleen overtreders moeten ervoor betalen.

Als ze de controle van de lage-emissiezone met camera's organiseert, komt Brussel opnieuw een stap dichter bij de smart city die onze stad moet worden. De regering koestert een aantal mooie ambities op dat gebied.

Hoeveel auto's zouden in Brussel getroffen worden door de invoering van de lage-emissiezone? Hoe zit het met voertuigen van de gemeenten en van de overheid in het algemeen?

Wat met de bussen van de MIVB, waarvan sommige zelfs de lage Euronormen niet halen? Worden die dan ook uit het Brusselse verkeer gebannen vanaf de in het plan vermelde periode?

Vooral armen worden door de invoering van een lage-emissiezone getroffen omdat zij vaker met oudere wagens rijden, die mogelijk vervangen moeten worden. Welke maatregelen neemt u om die bevolkingsgroep te steunen?

Komen er naast de geleidelijke invoering van de lage-emissiezone ook begeleidende maatregelen?

Hebt u voldoende tijd om de lage-emissiezone tegen 2018 op een correcte manier in te voeren? Het gaat om een bijzonder ambitieus project. Het is dan ook belangrijk dat u het van bij het begin goed aanpakt. Op die manier kunt u ervoor zorgen dat er bij de Brusselaars een voldoende groot draagvlak voor de lage-emissiezone is.

Mensen kunnen voor andere vervoersmiddelen kiezen om te vermijden dat ze een nieuwe auto

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes pour son interpellation jointe.

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**-  
*Depuis le 2 juin, Bruxelles a enfin un Plan régional air-climat-énergie assorti d'une série de mesures.*

*J'ai examiné les rapports du conseil des ministres et je dois, malheureusement à nouveau constater que les parlementaires n'ont pas reçu toutes les annexes. Le conseil des ministres a notamment décidé que la ministre de l'Environnement doit remettre le plan, le rapport d'incidences environnementales et la déclaration environnementale au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, mais les parlementaires n'ont pas reçu ces documents.*

*De plus, la note et les quatre mesures politiques pour la zone de basse émission ont été approuvées et les parlementaires n'ont pas non plus reçu les documents. Cela complique notre travail*

(Remarques de Mme Fremault)

*Au parlement flamand, tous les députés reçoivent la décision et ses annexes une semaine après le conseil des ministres.*

(Remarques de Mme Fremault)

*Je manque donc d'éléments pour juger les futures mesures liées à la zone de basse émission, à la fiscalité automobile, aux énergies renouvelables et au changement climatique.*

moeten kopen. Iedereen in het Brussels parlement is het erover eens dat het aantal auto's in het gewest moet afnemen. Een lage-emissiezone kan daartoe bijdragen. Overweegt u om maatregelen te nemen waarmee die doelstelling gemakkelijker bereikt kan worden?

Ook andere Belgische steden, waaronder Antwerpen en Gent, willen lage-emissiezones invoeren. De definitie van een lage-emissiezone verschilt echter van stad tot stad. Wat is uw standpunt? Zou het niet doeltreffender zijn om de verschillende lage-emissiezones beter op elkaar af te stemmen?

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

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Sinds 2 juni heeft Brussel eindelijk een Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan met een bijhorende reeks maatregelen.

Ik heb de verslagen van de ministerraad nagekeken. Helaas moest ik weer vaststellen dat de parlementsleden niet alle bijlagen ontvangen. De ministerraad besliste onder andere dat de minister van Leefmilieu het plan, het milieueffectenverslag en de milieuverklaring aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement moet overmaken. De parlementsleden hebben die documenten echter niet gekregen, wat ons werk bemoeilijkt. Zelf ging ik op de website van Leefmilieu Brussel op zoek naar de tekst van het plan, maar het milieueffectenverslag en de milieuverklaring heb ik nog altijd niet in mijn bezit.

Bovendien werden de nota en de vier beleidsmaatregelen voor de lage-emissiezone goedgekeurd en hebben de parlementsleden die documenten evenmin ontvangen. Daardoor wordt ons parlementair werk belemmerd. De parlementsleden vinden het nochtans interessant te weten wat de regering van plan is.

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

In het Vlaams parlement ontvangen alle parlementsleden een week na de ministerraad niet alleen de tekst van een beslissing, maar ook alle bijlagen. Als dat in het Vlaams parlement kan en

*Sur la base du Plan régional air-climat-énergie, j'en conclus que plusieurs aspects sont devenus plus concrets par rapport à la première version du plan. Toutefois, il reste vague quant à son exécution concrète et à son financement. La confection du budget 2017 sera donc l'heure de vérité.*

*Nous sommes impatients de connaître les mesures concrètes, les moyens financiers libérés et les mesures d'accompagnement des communes.*

*L'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale se dit satisfaite des objectifs ambitieux du projet de plan, mais elle s'interroge sur sa faisabilité, sa budgétisation et les mesures concrètes qui en découlent. Comment les communes seront-elles associées et qu'attend-on d'elles ?*

*La pression automobile doit en effet diminuer d'urgence, d'où l'importance d'un lien avec l'objectif du Plan Iris 2 de réduire cette pression de 20%. Qu'entreprendra le ministre de la Mobilité parallèlement au Plan régional air-climat-énergie ?*

*Nous attendons aussi le Plan régional de développement durable depuis plusieurs années.*

*L'Europe nous a mis en demeure en ce qui concerne la qualité de l'air. Vos mesures suffiront-elles à répondre à ses objections ? Adresserez-vous une réponse aux instances européennes ?*

daar werkt, zie ik niet in waarom het in het Brussels parlement niet zou kunnen.

*(Opmerkingen van mevrouw Fremault)*

Ik beschik met andere woorden over onvoldoende elementen om een oordeel te vellen over de toekomstige maatregelen in verband met de lage-emissiezone, de autofiscaliteit, de hernieuwbare energie en de klimaatverandering.

Op basis van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, dat ik op de website van Leefmilieu Brussel gevonden heb, kom ik tot de conclusie dat een aantal zaken ten opzichte van de eerste versie wat concreter geworden zijn. Een van die zaken is de lage-emissiezone. In het plan staat echter maar weinig over de concrete uitvoering en de financiering.

De opmaak van de begroting voor 2017 wordt dus het moment van de waarheid. In het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan is geen enkele indicatie te vinden van de kostprijs van de vermelde maatregelen. Er is bijvoorbeeld sprake van camera's voor de controle op de naleving van de lage-emissiezone, maar die dingen kosten geld. Hetzelfde geldt voor de begeleidende maatregelen ten aanzien van de gemeenten en de bevolking.

Parijs heeft voor haar lage-emissiezone een volledig communicatieplan uitgewerkt, met begeleidende maatregelen en informatie over de financiële implicaties. Als we uitgaan van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, is het echter onduidelijk wat u zult doen. Wij kijken uit naar de concrete maatregelen, naar de financiële middelen die ter beschikking gesteld worden en de begeleiding van de gemeenten.

Ik wil er even aan herinneren dat de Vereniging van de Stad en de Gemeenten opgemerkt heeft dat zij tevreden is met de ambitieuze doelstellingen uit het ontwerpplan. Wel stelt zij zich vragen bij de werkbaarheid, de budgettering en de concrete maatregelen die uit het ontwerpplan zullen voortvloeien. Hoe zullen de gemeenten bij de zaak betrokken worden en wat wordt er van hen verwacht?

De autodruk moet inderdaad dringend naar beneden en er moet aan de mobiliteit gesleuteld worden. Vandaar dat een link met de doelstelling

uit het Iris 2-plan om de autodruk met 20% te doen dalen, belangrijk is. Wat zal de minister van Mobiliteit doen in navolging van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan?

Wij wachten bovendien nog altijd op het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling, dat zich nog altijd in de ontwerp fase bevindt en dus niet van kracht is. Daarop wachten wij nu al een aantal jaar.

Europa heeft ons in gebreke gesteld voor wat de luchtkwaliteit betreft. Vooral Brussel wordt met de vinger gewezen. Zullen uw maatregelen volstaan om tegemoet te komen aan de bezwaren van Europa? Zult u een antwoord richten tot de Europese instanties?

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Cela a déjà été fait.*

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**- *Je me joins aux remarques et questions de M. Delva. Nous sommes partisans d'une zone de basse émission, mais les études démontrent que son impact sur les flux automobiles restera limité. D'autres mesures sont donc nécessaires.*

*L'accord de gouvernement prévoyait au départ uniquement des zones de basse émission locales en cas de pics de pollution. Nous sommes dès lors très heureux que le gouvernement ait revu sa stratégie et opté pour une zone de basse émission permanente sur l'ensemble de la Région.*

*La participation est particulièrement importante. De nombreuses associations et des riverains inquiets tirent depuis longtemps la sonnette d'alarme et réclament plus de mesures que la seule zone de basse émission.*

*Pour le déploiement concret de celle-ci, je me joins aux questions déjà posées. Combien y aura-t-il de caméras ? Combien coûteront-elles ? À Anvers, le déploiement de la zone de basse émission a été reporté pour cause de problèmes techniques. Je me réjouis de votre volonté d'avancer rapidement, mais est-ce bien réaliste ?*

*Je me joins également aux questions relatives à la taxe de mise en circulation. Le ministre Vanhengel*

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat is al gebeurd.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Ik sluit mij aan bij de opmerkingen en vragen van de heer Delva. Wij zijn voorstander van een lage-emissiezone, maar studies tonen aan dat de impact van een dergelijke zone op de verkeersstromen beperkt zal blijven. Naast de lage-emissiezone zijn er dus nog andere maatregelen nodig.

Het regeerakkoord voorzag oorspronkelijk enkel in lage-emissiezones bij vervuilingsspieken. Het zou om lokale lage-emissiezones gaan, waarbij het gewest zou samenwerken met de gemeenten. Wij hebben daar veel debatten aan gewijd en zijn dan ook heel tevreden dat de regering een nieuwe strategie uitgetekend heeft en voor een permanente lage-emissiezone voor het hele gewest gekozen heeft.

Participatie is bijzonder belangrijk. Heel wat verenigingen, zoals het platform Schone Lucht BXL, maar ook bezorgde bewoners trekken al lang aan de alarmbel en eisen meer maatregelen dan alleen de lage-emissiezone.

Voor de concrete uitrol van de lage-emissiezone sluit ik mij aan bij de vragen die reeds gesteld zijn. Hoeveel camera's zullen er komen? Hoeveel zullen ze kosten? In Antwerpen werd de uitrol van de lage-emissiezone uitgesteld omdat er nog een aantal technische problemen waren. Ik ben blij dat

*a annoncé que la réforme entrerait en vigueur le 1er janvier 2017. Est-ce bien réaliste ? Que contiendra précisément cette réforme ?*

*À mon sens, il faut d'urgence des stations de mesure dans les street canyons. Vous en invoquez l'impossibilité technique, mais l'Europe les réclame.*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Mme Maes, je ne trouve pas cela très correct. La semaine passée, des experts sont venus ici expliquer pendant plus d'une heure et demie l'histoire des street canyons. C'est un manque de respect à leur égard que vous reveniez là-dessus aujourd'hui !

Vous évoquez des mesures techniques, mais vous avez eu deux experts qui vous ont expliqué pourquoi ces mesures n'étaient pas faisables. Ils vous ont donné des exemples sur l'avenue de la Couronne. C'est leur manquer de respect !

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**- *J'ai contacté d'autres experts qui disent quant à eux qu'il est impératif d'installer des stations de mesure dans les street canyons.*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Dans ce cas, donnez le nom de vos experts et venez les confronter à ceux que vous avez déjà rencontrés !

Mais après avoir donné une explication de plusieurs heures avec Olivier Brasseur - qu'au passage vous avez tous trouvée remarquable - et après que vous ayez pu vous exprimer par rapport à une série de sujets bien au-delà de la question des particules fines et du survol, je trouve que

u snel te werk wilt gaan, maar is dat wel realistisch?

Ik sluit mij eveneens aan bij de vragen over de belasting op de inverkeerstelling. Wij hebben vorige week gehoord dat minister Vanhengel daar eindelijk werk van zal maken. De hervorming zou op 1 januari 2017 in werking moeten treden. Het zou fantastisch zijn als de minister daarin slaagt, maar is het wel realistisch? De hervorming moet niet alleen zo snel mogelijk, maar ook zo goed mogelijk uitgevoerd worden. We hadden ook graag geweten wat de hervorming precies zal inhouden.

Ik heb u eerder al gezegd dat er naar mijn mening dringend meetstations moeten komen in de street canyons. U zegt altijd dat dat technisch niet mogelijk is, maar Europa heeft dat wel degelijk aangekaart.

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- *Ik vind uw reactie niet correct, mevrouw Maes.*

*Vorige week hebben deskundigen gedurende anderhalf uur de problematiek van de street canyons uit de doeken gedaan. Zij hebben uitgelegd waarom technische maatregelen niet uitvoerbaar zijn. Zij verwezen zelfs naar de Kroonlaan. Uw opmerking getuigt van weinig respect!*

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Mevrouw de minister, u moet niet boos worden. Ik heb contact opgenomen met andere deskundigen, die zeggen dat het absoluut noodzakelijk is dat er ook in de street canyons meetstations geplaatst worden.

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- *Laat uw deskundigen en de deskundigen van vorige week dan eens samenzitten!*

*Na een uitleg van enkele uren - die u bovendien bijzonder goed vond - en nadat u zich daarna over heel wat onderwerpen hebt kunnen uitspreken die verder reiken dan de kwestie van het fijnstof, stelt u een week nadien technische vragen die u perfect na de uiteenzetting had kunnen stellen! Ik vind dat*

vous leur manquez sérieusement de respect en posant, une semaine plus tard, des questions d'ordre technique alors que vous avez eu tout le loisir de les poser, que vous l'avez fait et avez obtenu les réponses que vous vouliez !

Je ne trouve pas cela correct à l'égard de ces personnes !

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**- *J'ai le droit d'avoir un autre point de vue. Je ne suis d'ailleurs pas la seule à penser de la sorte : l'Europe réclame également l'installation de stations de mesure dans les street canyons.*

*De même, dans le Plan régional air-climat-énergie, pas un mot sur des mesures fiscales liées à l'usage de la voiture. C'est une occasion manquée. Des mesures complémentaires s'imposent pour limiter les flux automobiles.*

*Le débat sur les bus de la STIB est reporté à plus tard. Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) est en effet adapté car ce gouvernement ne parvient pas à acheter des bus moins polluants.*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Parce que cela a été rédigé n'importe comment. Pour préférer la rupture de service public, il faut peut-être vous référer à des éléments de droit administratif ! On vous expliquera. Je pense que vous avez une petite amnésie sur votre présence au gouvernement pendant cinq ans. M. Pinxteren a un peu plus de pudeur que vous, aujourd'hui.

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**- *Ce qui manque, ce sont des investissements supplémentaires dans les transports en commun, des mesures qui découragent l'utilisation de la voiture et une réforme fiscale favorable aux économies d'énergie. Ce qui manque également,*

*niet correct ten aanzien van die deskundigen!*

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Ik zei al dat u niet boos moet worden. Ik heb het recht om een ander standpunt in te nemen. Ik ben trouwens niet de enige die er zo over denkt: ook vanuit Europa komt de vraag om in die street canyons meetstations te plaatsen. In het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan vind ik daar echter niets over terug.

Andere grote steden, zoals Londen en Parijs, zetten volop in op de verbetering van de luchtkwaliteit. Londen heeft bijvoorbeeld een congestion charge ingevoerd. In het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan is niets te vinden over fiscale maatregelen voor het autogebruik, zoals een slimme kilometerheffing voor auto's of een zonale heffing. Dat is een gemiste kans. Er zijn bijkomende maatregelen nodig om de autostromen in te perken.

Het debat over de bussen van de MIVB is voor later. Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing wordt immers aangepast omdat deze regering er niet in slaagt om minder vervuilende bussen aan te kopen.

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- *Het wordt aangepast, omdat het slordig werd opgesteld. Bent u vergeten dat uw partij gedurende vijf jaar in de regering heeft gezeten?*

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Wat ontbreekt, zijn extra investeringen in het openbaar vervoer - en niet alleen in de metro -, maatregelen die het autogebruik ontmoedigen en een fiscale hervorming ten gunste van energiebesparende maatregelen. Wat ook ontbreekt, zijn maatregelen

*ce sont des mesures qui découragent le chauffage au bois.*

*Pour ce qui est des pics de pollution, vous avez l'intention de sensibiliser davantage et d'informer plus rapidement la population. C'est une bonne chose, mais il serait préférable d'abaisser le seuil 2. En cas de dépassement du seuil 1, la population est simplement informée et en cas de seuil 2, des mesures sont prises. Tant que ce deuxième seuil sera trop élevé, le gouvernement ne prendra jamais de mesures en cas de pollution grave à Bruxelles.*

*J'en appelle également à ne pas introduire de systèmes comme la circulation alternée, qui s'avère sans effet positif dans d'autres villes, ni sur la qualité de l'air ni sur les flux automobiles.*

*Nous manquons aujourd'hui de temps pour parler des mesures climatiques. Quoi qu'il en soit, les objectifs convenus entre le gouvernement fédéral et les Régions doivent être approfondis.*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Dhaene pour son interpellation jointe.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).**- *Le Plan régional air-climat-énergie a reçu d'emblée une note insuffisante de la part des groupes d'intérêts et des Bruxellois mêmes, à défaut de calendrier concret et de moyens suffisants budgétisés.*

*Sous la pression de l'opinion publique, de vagues promesses sont parues dans la presse sur l'introduction de zones de basse émission dans les communes et la verdurisation de la fiscalité automobile.*

*Nous manquons d'informations sur cette verdurisation de la fiscalité automobile. S'agit-il d'une réforme en profondeur ou de mesures à la marge, basées sur les paramètres actuels ?*

om verwarming met hout te ontmoedigen, alhoewel de experten duidelijk aangetoond hebben dat een derde van de luchtverontreiniging daarvan afkomstig is.

Wat de pollutiepieken betreft, bent u van plan om meer te sensibiliseren en de bevolking sneller te informeren. Dat is op zich goed, maar het zou nog beter zijn om drempel 2 te verlagen. Bij een overschrijding van drempel 1 wordt de bevolking louter ingelicht en bij drempel 2 worden er maatregelen genomen. Zolang die tweede drempel te hoog ligt, zal de regering nooit maatregelen nemen bij een ernstige luchtverontreiniging in Brussel.

Verder roep ik op om geen systemen zoals alternerend rijden in te voeren, omdat uit andere steden blijkt dat dat geen positief effect heeft, noch op de luchtkwaliteit noch op de verkeersstromen.

Vandaag is er jammer genoeg te weinig tijd om het te hebben over de maatregelen op het vlak van klimaat en energie. In elk geval is het zo dat de doelstellingen waarover de federale regering een akkoord gesloten heeft met de gewesten, verder uitgewerkt moeten worden. Er is nog veel werk aan de winkel om de klimaatdoelstellingen te halen op het vlak van energie-efficiëntie en van groene energie. Maar dat zal voor een andere keer en in een ander debat zijn.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Dhaene heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan kreeg van meet af aan een ruime onvoldoende van belangengroepen en van de Brusselaars zelf. De redenen waren onder meer het ontbreken van een concrete deadline en van voldoende middelen in de begroting. Het doel was misschien wel ambitieus maar de maatregelen om dat doel te bereiken waren ontoereikend.

Onder druk van de publieke opinie verschenen er in de pers vage beloftes over de invoering van lage-emissiezones in de gemeenten en over de vergroening van de verkeersfiscaliteit. Het bleken loze beloftes te zijn. Vervolgens kwam de Europese Commissie - ook via de pers - met diezelfde beloftes aanzetten. Ik treed trouwens

*La seule mesure concrète, c'est la zone de basse émission régionale. Je rejoins mes collègues qui disent que l'introduction d'une telle zone ne suffira pas à améliorer suffisamment la qualité de l'air à Bruxelles. La décision de principe vient seulement d'être prise, en vue d'une mise en œuvre d'ici 2018. S'agissant d'une mesure ambitieuse, il serait regrettable que son efficacité et sa portée soient affaiblies par une mauvaise planification.*

*A-t-on enfin déterminé les moyens financiers qui seront libérés pour créer la zone de basse émission ? Quand le marché public pour les caméras intelligentes sera-t-il publié ?*

*A-t-on déjà décidé de l'emplacement des caméras intelligentes ? Ces caméras seront-elles également utilisées à d'autres fins ?*

*L'année dernière, de nombreuses études sur la pollution de l'air ont été annoncées. A-t-on également étudié les effets d'une zone de basse émission régionale permanente sur la qualité de l'air au niveau local ?*

*Quelles campagnes d'information mènera le gouvernement bruxellois pour informer les Bruxellois ? Quand seront-elles lancées ?*

*Combien de véhicules immatriculés en Région bruxelloise ne satisfont pas aux normes d'émissions applicables à partir de 2018 ? Quelles sanctions sont-elles prévues en cas d'infraction ?*

*Quelle est la différence entre la zone de basse émission envisagée par le gouvernement bruxellois et la proposition de résolution relative à l'instauration de zones de basses émissions permanentes déposée par l'opposition en janvier 2016 et rejetée par la majorité ?*

*La ville d'Anvers prévoit d'autoriser l'accès à la zone de basse émission même au volant d'un véhicule qui ne répond pas aux normes, moyennant un supplément. Envisage-t-on une mesure analogue à Bruxelles ?*

mijn collega Annemie Maes bij dat we al te vaak via de pers op de hoogte gebracht worden van nieuwe beleidsmaatregelen.

We beschikken over zeer weinig informatie over de vergroening van de verkeersfiscaliteit. Gaat het om een grondige hervorming of gaat het louter om maatregelen in de marge, op basis van de huidige parameters? Hierover kreeg ik graag meer informatie, gezien de hoogst ambitieuze deadline.

De enige concrete maatregel die nu al bestaat, is de gewestelijke lage-emissiezone. Ik sluit me aan bij de collega's die zeggen dat de invoering van een dergelijke lage-emissiezone niet volstaat om de Brusselse luchtkwaliteit voldoende te verhogen. Het principebesluit voor een gewestelijke lage-emissiezone is nu pas genomen, met als doel de maatregel tegen 2018 effectief uit te voeren. Ik maak mij zorgen omdat het om een goede en ambitieuze maatregel gaat en het wel heel erg jammer zou zijn als zijn doeltreffendheid en het draagvlak bij de bevolking zou verminderen omdat hij niet behoorlijk gepland werd.

In Antwerpen heeft men drie jaar uitgetrokken om de plaatselijke lage-emissiezone uit te rollen. Er is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd en een communicatiecampagne gevoerd om een draagvlak te creëren bij de inwoners. Men voorziet dichter bij de deadline in een nieuwe communicatieronde om de inwoners te informeren over de concrete gevolgen. In Antwerpen heeft men dus wel voldoende tijd besteed aan een goede voorbereiding.

Heeft men nu eindelijk bepaald hoeveel financiële middelen er uitgetrokken worden om de Brusselse lage-emissiezone tot stand te brengen? Wanneer zal de openbare aanbesteding voor de slimme camera's uitgeschreven worden?

Werd er al beslist waar de slimme camera's geïnstalleerd zullen worden? Zullen die camera's ook voor andere doeleinden inzetbaar zijn?

Het voorbije jaar werden er inzake luchtverontreiniging heel wat studies aangekondigd. Werd er daarbij ook bestudeerd welke effecten een permanente gewestelijke lage-emissiezone op de lokale luchtkwaliteit zou hebben?

Welke informatiecampagnes zal de Brusselse regering voeren om de Brusselaars te informeren? Wanneer zullen die van start gaan?

Hoeveel voertuigen zijn er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geregistreerd die niet voldoen aan de emissienormen zoals ze vanaf 2018 zullen gelden? Welke sancties worden er in het vooruitzicht gesteld bij inbreuken op de emissienormen?

Wat is het verschil tussen de lage-emissiezone die nu door de Brusselse regering in het vooruitzicht gesteld wordt en het voorstel van resolutie tot invoering van permanente lage-emissiezones die in januari 2016 door de oppositie ingediend was en door de meerderheid verworpen werd?

Ik verwijst naar de stad Antwerpen omdat het nuttig kan zijn om in beide steden gelijkaardige maatregelen in te voeren. Denken we maar aan mensen die zowel in Brussel als in Antwerpen gaan winkelen. In Antwerpen voorziet men in de mogelijkheid om middels een toeslag toch toegang te krijgen tot de lage-emissiezone, ook al rijdt men in een voertuig dat niet aan de normen voldoet. Is men dat in Brussel ook van plan?

### *Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- M. Eric Bott, en l'absence de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, interviendra dans la discussion.

La parole est à M. Bott.

**M. Eric Bott (DéFI).**- La presse vient de révéler les mesures prises par le gouvernement bruxellois pour combattre la pollution de l'air à Bruxelles. Celle-ci est en effet la cause de 11.000 décès prématurés par an en Belgique, dont environ 2.000 dans notre Région. Le transport routier en est le principal responsable avec 67% des émissions d'oxydes d'azote et 39% des émissions de particules fines. C'est pourquoi, suivant l'exemple de plus de 200 villes et régions européennes, le gouvernement a décidé de créer, sur tout le territoire de la Région, une zone de basses émissions permanente dont seront progressivement bannies les voitures les plus polluantes. Les premiers à s'être engagés dans cette voie ont été les Suédois de Göteborg, Malmö

### *Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, neemt de heer Bott het woord bij de bespreking.

De heer Bott heeft het woord.

**De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).**- *Luchtvervuiling is in België de oorzaak van 11.000 voortijdige overlijdens per jaar, waarvan ongeveer 2.000 in Brussel. De grootste boosdoener is het wegvervoer, dat verantwoordelijk is voor 67% van de stikstofoxide-uitsoot en 39% van het fijnstof. Daarom besliste de Brusselse regering om op het hele Brusselse grondgebied een lage-emissiezone in te voeren.*

*De lage-emissiezone, die vanaf 2018 van kracht zal zijn, is het resultaat van een plan dat DéFI in 2002 al op tafel legde. DéFI is al heel lang voorstander van een lage-emissiezone. Het is immers een doeltreffende maatregel waar geen*

et Stockholm en 1997. Les zones de basses émissions ont ensuite gagné en publicité et crédibilité lorsque Berlin et Londres les ont adoptées en 2008.

Un article récent du Trends sur ce mouvement concluait qu'à partir de 2008, les initiatives se sont multipliées. Aujourd'hui, la Belgique s'y met.

Cette zone de basses émissions, qui sera effective dès 2018, fait suite à un projet mis sur la table en 2002 par le ministre de l'emploi Didier Gosuin, alors ministre de l'environnement. L'idée n'est donc pas neuve. En effet, depuis 2002, le groupe DéFI bruxellois, par la voix de Didier Gosuin, défend le principe d'instaurer des zones de basses émissions à Bruxelles. Je tiens à rappeler que cette mesure permanente et contraignante est dans nos programmes depuis des années, simplement parce que c'est un système efficace qui ne nécessite pas de coût élevé d'infrastructure.

Nous nous réjouissons aujourd'hui que cette mesure pointe le bout de son nez en Région de Bruxelles-Capitale. Nous l'attendions plus tôt, ce n'est pas faute de l'avoir portée avec enthousiasme et sérieux en 2002. À l'initiative de Didier Gosuin, le principe de la pastille bleue qui consistait à empêcher les véhicules les plus polluants de circuler dans certaines zones, soit les jours de prévision de pic de pollution, soit en permanence, a été adopté en conférence interministérielle (CIM) de l'environnement et de la mobilité pendant la législature 1999-2004.

Malheureusement, en 2004, après les changements de majorité, la mesure a été enterrée par la Région bruxelloise et aucun groupe de travail sur la question ne s'est jamais réuni.

Aujourd'hui, nous assistons à un premier pas dans la bonne direction. D'après les premières informations communiquées par la presse, on a pu apprendre que le contrôle en sera assuré par caméra intelligente et non par vignette. Quant à l'agenda, on apprend que dès 2018, les véhicules diesel immatriculés avant 1997 seront interdits de circulation. L'interdiction s'étendra progressivement aux véhicules diesel d'avant 2001 et aux véhicules essence d'avant 1997, jusqu'à bannir, à terme, les véhicules de plus de dix ans.

Je souhaiterais obtenir de votre part des

dure infrastructuur aanpassingen voor nodig zijn.

DéFI verheugt zich er dan ook over dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nu eindelijk een lage-emissiezone krijgt. Op initiatief van toenmalig minister Gosuin werd het principe van het blauwe vignet, waarmee kan worden voorkomen dat de meest vervuilende wagens in bepaalde zones komen, op de interministeriële conferentie (IMC) voor het leefmilieu en de mobiliteit tijdens de regeerperiode 1999-2004 goedgekeurd.

Jammer genoeg trok het Brussels Gewest die maatregel tijdens deze regeerperiode weer in. Er vond nooit een vergadering van een werkgroep plaats.

Vandaag zet de regering een eerste stap in de goede richting. De controle van de voertuigen die de lage-emissiezone in rijden, zal gebeuren met behulp van intelligente camera's. Vanaf 2018 mogen dieselwagens die voor 1997 werden ingeschreven, de zone niet meer in. Geleidelijk wordt het verbod uitgebreid naar dieselwagens van voor 2001 en benzinewagens van voor 1997, tot uiteindelijk alle voertuigen die meer dan tien jaar oud zijn, uit het Brusselse verkeer worden geweerd.

Welk budget maakt u vrij voor de invoering van de lage-emissiezone? Hoeveel camera's wilt u laten installeren? Hoeveel zullen die de Brusselaar kosten? Hebt u al contact met een operator die het controlesysteem kan leveren en overtreders kan opsporen? Wat is het tijdschema? Op welke manier wilt u overtreders straffen? Wat gebeurt er met de wagens die de lage-emissiezone niet in mogen? Kunnen die worden gerecycleerd?

renseignements complémentaires afin de confirmer ou d'inflammer ce que nous avons pu lire récemment dans la presse.

Quel est le budget prévu pour cette opération ? Combien de caméras avez-vous prévu d'installer ? Quels en seront le coût et l'impact pour les Bruxellois ? Avez-vous déjà contacté un opérateur pour la mise en œuvre du système de contrôle et l'identification des contrevenants ? Quel est le calendrier des mesures précitées ? Quelles sanctions sont-elles prévues pour les contrevenants ? Que vont devenir les véhicules qui seront bannis, car trop anciens ? Des filières de recyclage sont-elles prévues ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- La qualité de l'air est devenue l'un des enjeux majeurs de cette législature.

En effet, je ne surprendrai personne en affirmant que l'impact sanitaire des polluants atmosphériques est très préoccupant. Ils sont responsables de nombreuses morts prématurées ou encore facteurs de maladies respiratoires, surtout chez les plus jeunes. Une mauvaise qualité de l'air constitue une vraie menace pour la santé de nos concitoyens et concitoyennes.

En conséquence, le gouvernement bruxellois se devait de réagir. Après avoir avancé à très petits pas lors des précédentes législatures, l'actuel gouvernement a, le 2 juin dernier, posé un geste fort et courageux en adoptant, à l'initiative de Mme Fremault, les grands principes de la future zone régionale de basses émissions.

Le geste est courageux, car il va plus loin que l'établissement d'une zone de basses émissions régionale en cas de prévision de pic de pollution, comme le prévoyait initialement la déclaration de politique régionale. Il va également au-delà de la simple mise en place de quelques petites zones locales de basses émissions, souhaitée par d'autres.

Le geste est fort, car cette ambition permettra une diminution significative des émissions de particules fines et donc de l'impact négatif des émissions de particules polluantes que je viens d'évoquer. C'est donc avec grand enthousiasme

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

**De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).**- *De impact van de luchtvervuiling op de gezondheid is zorgwekkend: ze leidt tot een vroegtijdige dood en tot aandoeningen van de luchtwegen.*

*De Brusselse regering moest dus wel reageren. Na enkele kleine stapjes in de goede richting tijdens de twee vorige legislaturen, werd er op 2 juni een enorme stap vooruit gezet met de invoering van de toekomstige lage-emissiezone. Deze beslissing gaat dus nog een stap verder dan de huidige maatregelen bij vervuilingsspieken en de lokale lage-emissiezones die sommigen wensten.*

*Dit is een krachtdadige maatregel die zal leiden tot een aanzienlijke daling van de uitstoot van fijnstof, en dus ook de negatieve gevolgen ervan zal beperken. Wij zijn dan ook zeer verheugd dat het voorontwerp van besluit tot invoering van een gewestelijke lage-emissiezone in eerste lezing werd goedgekeurd.*

*De grote principes werden aanvaard. Nu moet de regering werk maken van de concrete uitvoering. Ze moet steunen op transparante expertise en overleg met de betrokken partijen opdat dit project een zo groot mogelijk draagvlak zou krijgen. Wij zullen het niet nalaten om regelmatig te informeren naar de stand van zaken.*

*In welke mate zijn de bussen van de MIVB, de TEC en De Lijn, alsook de bussen die schoolkinderen of toeristen vervoeren,*

que nous accueillons l'annonce de l'adoption en première lecture de l'avant-projet d'arrêté visant la mise en place d'une zone régionale de basses émissions.

Les grands principes de celle-ci ont été adoptés, mais il va dès à présent falloir avancer dans sa mise en œuvre concrète et trancher encore de nombreuses modalités opérationnelles. J'insiste sur l'importance d'effectuer ce type de travail, comme vous le faites déjà, en recourant à une expertise transparente et à la concertation avec les acteurs concernés, afin d'assurer l'adhésion du plus grand nombre à ce beau projet que le gouvernement nous propose aujourd'hui. Nous ne manquerons pas de revenir vers vous afin de prendre connaissance de l'état d'avancement de l'opérationnalisation de la zone et de vous encourager dans ce travail qui aura toute son importance.

Au-delà de ces différents constats et au regard de ce qui a déjà été annoncé, nous avons certaines interrogations à vous adresser, relatives à la mise en place de la zone.

Dans quelle mesure les bus de la STIB, des TEC et de De Lijn, ainsi que les bus de transport scolaire et de tourisme, seront-ils concernés par les interdictions progressives mises en place dans le cadre de cette zone, sachant qu'un bus ou un car peut mettre de nombreuses années à être amorti ? Il s'agit d'une question importante.

Une étude de l'impact social de la mise en place de la zone sera-t-elle effectuée ? Si nécessaire, des mesures d'accompagnement seront-elles prévues ? Quels acteurs seront-ils consultés dans le cadre de la mise en œuvre concrète de la zone basses émissions ?

Enfin, je voulais clôturer cette intervention en évoquant un autre dossier, lui aussi directement lié à la qualité de l'air respiré par les Bruxellois et Bruxelloises : l'élargissement du ring. Le groupe cdH y est farouchement opposé. Et pour cause : il serait en effet totalement incohérent de se féliciter de la mise en place d'une zone basses émissions régionale si, dans le même temps, nous ne montrions pas notre ferme opposition à un projet qui risque fort, s'il aboutit, de mettre à mal les avancées obtenues.

*onderworpen aan toekomstige verbodsregels in het kader van de lage-emissiezone? Bussen worden namelijk over verschillende jaren afgeschreven.*

*Is er een studie uitgevoerd over de sociale impact? Wordt er zo nodig voorzien in begeleidende maatregelen? Welke betrokkenen worden er geraadpleegd in het kader van de concrete uitwerking van de lage-emissiezone?*

*Ik wil graag een ander dossier aanhalen dat rechtstreeks verband houdt met de luchtkwaliteit, namelijk de verbreding van de Ring. De cdH-fractie is hier categoriek tegen. Het zou namelijk niet coherent zijn om een gewestelijke lage-emissiezone in te voeren en tezelfdertijd een project te steunen dat de vooruitgang op dat vlak teniet doet. Daarom vraag ik de Brusselse regering om al haar gewicht in de schaal te werpen en de verbreding van de Ring tegen te houden.*

C'est pourquoi je demande au gouvernement bruxellois de peser de tout son poids et d'utiliser l'ensemble des moyens à sa disposition pour empêcher cet élargissement du ring, contraire aux intérêts des Bruxellois et des Bruxelloises.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Handichi.

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).-** Comme l'ont rappelé la plupart de mes collègues, Bruxelles est l'une des villes les plus embouteillées d'Europe, avec 632 décès prématuress annuels dus à la pollution de l'air, dont la cause principale est le trafic automobile. Le gouvernement bruxellois se décide enfin à prendre des mesures.

Vous envisagez, Madame la ministre, de bannir de la ville les voitures les plus polluantes sur la base de leur année de construction. Cette décision aura sans doute un léger impact sur la qualité de l'air, mais est-elle judicieuse à long terme ? Le meilleur moyen de diminuer la pollution est de réduire la circulation automobile et non de remplacer les voitures par des modèles moins polluants.

Comment faire ? En offrant des alternatives efficaces, en développant les transports publics, en augmentant leurs fréquences, leur vitesse commerciale et en encourageant l'usage du vélo grâce à des pistes cyclables sécurisées. Tout à l'heure vous rappeliez à Mme Maes que Groen et Ecolo avaient la compétence sous la législature précédente.

À mon tour de vous dire qu'en ce qui concerne le RER, le cdH avait aussi cette compétence au gouvernement fédéral. Un peu d'humilité sur cette question ne ferait donc pas de mal.

(*Remarques*)

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Pour une première intervention du PTB en commission de l'environnement depuis deux ans, vous vous distinguez !

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).-** Je termine Madame la ministre. Ne vaudrait-il pas mieux prendre des mesures contre les constructeurs automobiles qui mentent sur le taux

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Handichi heeft het woord.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!) (in het Frans).**- *Binnen Europa is Brussel een van de steden met de meeste verkeersopstoppingen. Door de luchtverontreiniging zijn er 632 vroegtijdige overlijdens per jaar. De grootste boosdoener is het autoverkeer. Eindelijk heeft de Brusselse regering beslist wat aan te doen.*

*U wilt de meest vervuilende wagens op basis van hun bouwjaar uit de stad weren. Ongetwijfeld zal dat de luchtkwaliteit lichtjes beïnvloeden, maar is dat op lange termijn wel een verstandige maatregel? De beste manier om de vervuiling te doen afnemen, is het autoverkeer te beperken, in plaats van de auto's die er nu rijden te laten vervangen door minder vervuilende exemplaren.*

*Dat kan door een doeltreffend openbaar vervoer uit te bouwen, dat heel regelmatig rijdt en een goede reissnelheid haalt. Anderzijds kunt u het fietsgebruik aanmoedigen door meer veilige fietspaden te laten aanleggen.*

*U herinnerde mevrouw Maes er daarnet aan dat de groenen daar tijdens de vorige regeerperiode voor bevoegd waren. Nu wil ik u erop wijzen dat het cdH binnen de federale regering bevoegd was voor het gewestelijk expresnet (GEN). Wat bescheidenheid in deze kwestie zou u niet misstaan.*

(*Opmerkingen*)

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- *De PTB laat voor het eerst in twee jaar tijd van zich horen in de commissie voor het Leefmilieu en valt daarbij meteen op!*

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!) (in het Frans).**- *Zou u niet beter maatregelen nemen tegen autoconstructeurs die liegen over de uitstoot van hun wagens? Die zijn altijd hoger dan*

d'émission des véhicules ? Ils sont tous plus élevés qu'annoncés. En suivant votre logique, ce seront les usagers aux plus bas revenus qui seront pénalisés alors que les grosses multinationales sont les principales responsables. Il suffit de penser au scandale Volkswagen !

Se baser sur l'âge de construction des voitures n'empêchera pas les gros 4x4 de circuler, qui sont pourtant les véhicules les plus polluants. Enfin, sans investir dans les transports en commun, une telle mesure va surtout pénaliser les plus faibles revenus. Je vais vous donner un exemple concret. Caroline, 45 ans, trois enfants, est assistante sociale, habite en province et travaille à Bruxelles.

Faute d'offres suffisantes en transport public, elle n'a eu d'autre choix que de s'acheter une voiture. Vu ses moyens, elle a acheté une occasion qu'elle essaye de conserver le plus longtemps possible. Avec cette nouvelle mesure, Caroline va devoir acheter une nouvelle voiture, plus récente et plus chère, qu'elle n'avait pas prévu dans son budget. Elle se demande comment faire.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Caroline roulait au diesel.

Je pose la question sérieusement car, à partir du moment où vous faites référence à VW, il faut être cohérent.

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Je ne parle pas que de VW, mais de l'âge de la voiture. Il faut avoir les moyens pour s'acheter une voiture plus récente. Mais pour vous, dix mille euros...

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Si vous aviez assisté au début du débat, vous auriez entendu vos collègues s'exprimer sur le sujet.

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Voudrait-on chasser les moins aisés de la ville qu'on ne s'y prendrait pas autrement. Même si l'intention est bonne, la solution ne sera pas efficace à long terme ; elle est aussi injuste socialement.

Le PTB plaide depuis longtemps pour un développement massif des alternatives publiques de transport et, notamment, pour passer

wat de constructeurs beweren. In uw logica worden de gebruikers met de laagste inkomens gestraft, terwijl de multinationals de grootste boosdoeners zijn! Het Volkswagenschandaal zegt genoeg.

Door oudere wagens te verbieden, voorkomt u niet dat er grote 4x4's rondrijden, terwijl die het meest vervuilen. Als u niet in het openbaar vervoer investeert, worden bovendien de zwaksten het hardst getroffen. Aangezien het openbaarvervoeraanbod niet volstaat, kopen zij vaak een tweedehandse wagen die ze zo lang mogelijk houden. Door uw maatregel moeten ze een recentere, duurdere wagen kopen, waar ze vaak het geld niet voor hebben.

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- Dat overkomt hen alleen als ze met een dieselwagen rijden.

U had het over VW, dan moet u dat verhaal ook doortrekken.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**(in het Frans).- Ik heb het niet alleen over VW, maar ook over de leeftijd van de auto. Een nieuwe auto kost veel. Al vindt u 10.000 euro misschien niet zo veel.

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- Als u het debat van bij het begin had bijgewoond, dan had u gehoord dat anderen het al over dat onderwerp hadden.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**(in het Frans).- Wilt u de minst gegoeden uit Brussel wegjagen? Uw bedoelingen zijn goed, maar op lange termijn is dit geen doeltreffende oplossing. Ze is alleen sociaal onrechtvaardig.

De PTB pleit al lang voor een massale uitbouw van het openbaar vervoer, dat bovendien geleidelijk gratis moet worden. In sommige steden in Europa is het al gratis en nam het autovervoer

progressivement à la gratuité. Quelques exemples existent en Europe. Tallinn, Aubagne et d'autres agglomérations ont opté pour la gratuité des transports publics, ce qui a réduit le trafic automobile en ville et amélioré la qualité de l'air.

Envisagez-vous d'interdire dans la Région les plus gros 4x4 et les cylindrées de luxe, véhicules reconnus comme les plus polluants ? Sachant que les sociétés automobiles mentent sur les taux d'émission de polluants, qui sont plus élevés en réalité, envisagez-vous d'autres solutions réellement efficaces pour lutter contre la pollution ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. El Ktibi.

**M. Ahmed El Ktibi (PS).**- Je signalais, il y a peu, que les particules fines émises par les véhicules diesel sont, d'après les experts de l'OMS, un cancérigène certain. Les professionnels de la santé sont formels sur les dramatiques répercussions de ce type de pollution.

Les études mettent en évidence la corrélation croissante entre la mauvaise santé et la situation socioéconomique des Bruxellois. Les privations de soins de santé des plus précarisés accentuent ce grave problème de santé publique.

(Rumeurs)

Le groupe socialiste a souvent plaidé pour une plus grande prise en considération par les politiques régionales des enjeux de santé publique dans les questions environnementales afin de briser ce cercle vicieux intolérable. Nous avons été entendus et nous nous en réjouissons. Avec la création d'une zone de basses émissions sur l'ensemble du territoire de la Région, le gouvernement a frappé un grand coup. Ce projet ambitieux ne réglera bien sûr pas seul un problème d'une telle ampleur. Il ne faut pas pour autant gâcher notre satisfaction.

Un grand effort devra particulièrement être consacré à l'information complète, claire, précise et pédagogique des citoyens. Je le dis en toute modestie, car notre ville-Région a vu naître des projets ambitieux répondant objectivement aux besoins de nos concitoyens mis à mal ou réduits à néant faute d'avoir été suffisamment expliqués aux

af, wat de luchtkwaliteit ten goede kwam.

Bent u van plan de grootste 4x4's en luxewagens met een grote cilinderinhoud te verbieden? Nu u weet dat autoconstructeurs liegen over de uitstoot van hun wagens, overweegt u om nog andere maatregelen tegen luchtverontreiniging te nemen?

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer El Ktibi heeft het woord.

**De heer Ahmed El Ktibi (PS) (in het Frans).**- Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) is het fijnstof dat afkomstig is van dieselvoertuigen met zekerheid kankerverwekkend.

Uit studies blijkt duidelijk dat er een verband is tussen een slechte gezondheid en de sociaal-economische situatie. Dat de armsten geen toegang hebben tot de gezondheidszorg, maakt dat gezondheidsprobleem des te erger.

(Rumoer)

De PS pleitte meermaals voor een beleid met meer aandacht voor de volksgezondheid in milieukwesties. Het verheugt ons dat die oproep niet in dovenmansoren is gevallen. De invoering van een lage-emissiezone is een ambitieus project, dat op zich weliswaar niet zal volstaan om een probleem van dergelijke omvang op te lossen. Dat mag onze tevredenheid over de invoering ervan echter niet fnuiken.

De Brusselaars moeten op een duidelijke manier worden geïnformeerd over de lage-emissiezone, anders dreigt het fout te lopen, zoals de ervaring met andere projecten aantoont. Als de Brusselaar de indruk krijgt dat het om een door de elite doorgedrukt plan gaat, bestaat de kans dat hij zich ervan afkeert, wat de uitvoering van het plan zal bemoeilijken.

U moet met andere woorden doortastend te werk gaan.

Bruxellois. Une mise en œuvre mal préparée risquerait de faire percevoir ce projet comme issu des élites, un despotisme éclairé, que nos concitoyens rejettentraient et rendraient par la force des choses inopérant.

Il n'y a rien de plus frustrant qu'un bon projet dans lequel on s'est investi corps et âme rejeté par le citoyen alors qu'une importante frange de la population aurait pu y adhérer s'il n'avait été méprisé. Ce projet touche toute notre Région et tous nos concitoyens. C'est une force, car cela le rend plus fédérateur : au gouvernement d'exploiter au mieux cette caractéristique. Pour cela, j'en appelle à vous, Madame la ministre : faites preuve d'audace !

C'est un beau projet et il mérite mieux que des prospectus déposés dans le hall de l'immeuble de Bruxelles Environnement... Mon groupe et moi-même vous invitons à faire preuve de créativité et à exploiter au mieux les canaux à notre disposition. Il s'agit d'éviter que nos concitoyens ne soient pris au dépourvu lorsque les premières restrictions prendront effet. Je pense à une présence au Salon de l'auto, aux concessionnaires automobiles revendant des véhicules d'occasion, à la presse des petites annonces, aux sites internet de vente de véhicules d'occasion, à la presse spécialisée et généraliste, à la compétence du contrôle automobile transférée aux Régions.

En résumé : audace, créativité, proximité et pédagogie doivent être vos maîtres-mots. Notre Région devra poursuivre ses efforts pour relever des défis tels que la congestion automobile et la forte concentration de véhicules au diesel en circulation sur notre territoire. Comme je l'ai dit devant notre commission le 7 juin dernier, au-delà de l'exclusion des véhicules les plus polluants et les plus anciens, les évolutions devront être stimulées dans le choix de motorisation des voitures neuves opéré par les automobilistes bruxellois, encore trop nombreux à opter pour des véhicules au diesel.

La marge de progrès à réaliser en la matière est considérable, tant sont nombreux ceux qui recourent au diesel sans aucune justification d'ordre économique. Pour rappel, il est communément admis que le choix d'un véhicule au diesel ne se justifie pas si le nombre de kilomètres parcourus par an est inférieur à 30.000,

*Dit is een mooi project, dat beter verdient dan een paar prospectussen aan de receptie van Leefmilieu Brussel. U moet creatief uit de hoek komen en alle communicatiekanalen die tot uw beschikking staan, zo goed mogelijk gebruiken. De Brusselaars mogen niet verrast worden door de invoering van de lage-emissiezone.*

*Het Brussels Gewest moet blijven strijden tegen het teveel aan auto's en de sterke concentratie aan dieselwagens op zijn grondgebied. Wat dat laatste betreft, moet de Brusselaar gestimuleerd worden om niet langer voor een dieselauto te kiezen. Op dat vlak is er nog veel werk, want te veel mensen kiezen voor een dieselwagen zonder dat ze daar een goede reden voor hebben. Een dieselauto wordt volgens de Belgische Federatie van de auto- en tweewielerindustrie (Febiac) maar rendabel als je er meer dan 30.000 km per jaar mee aflegt.*

*Heldere informatie en een optimale communicatie zijn onontbeerlijk. De regering moet dus alle mogelijke middelen inzetten om de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest, die nu rampzalig slecht is, te verbeteren.*

*Daarbij moet de regering ook de belastingen aanpakken. Ik vertel niets nieuws als ik zeg dat belastingen dienen om de overheidsuitgaven te dekken, de burger tot gewenst gedrag aan te zetten en de sociale ongelijkheid weg te werken.*

*In dit geval moet de regering zich op de laatste twee doeleinden van de belastingen richten. Bij de hervorming van de autobelasting is het belangrijk dat milieucriteria die relevant zijn voor de volksgezondheid vooropstaan. In dat kader is de PS voorstander van een evaluatie van de milieuprestaties via de ecoscore. Daarnaast moet het vermogen van voertuigen afgestemd worden op de nieuwe milieucriteria, zodat de toekomstige maatregelen sociaal evenwichtig zijn.*

*Daarnaast moet er ook worden nagedacht over rationeel energiegebruik. De voorbije tien tot vijftien jaar werden auto's almaar zwaarder, wat niet altijd geldt voor de motor, waardoor meer van de motor gevergd wordt en hij meer CO<sub>2</sub> en fijnstof gaat uitstoten.*

*Ik juich het dan ook toe dat de regering heeft beslist om in het hele gewest een lage-emissiezone in te voeren.*

selon une étude de la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac). Il nous reste donc du pain sur la planche. Une information claire et une communication optimale seront indispensables.

Notre gouvernement doit faire preuve de créativité et mobiliser toute la palette d'outils à sa disposition pour réduire la qualité calamiteuse de l'air que nous respirons en Région bruxelloise.

Cela implique également la fiscalité. Je n'apprends rien à personne en répétant ce qui se trouve à la première page de tout manuel traitant de l'impôt : celui-ci vise trois objectifs essentiels qui sont la couverture des dépenses publiques, l'incitation à des comportements désirables et le découragement de ceux indésirables, et finalement la correction des inégalités sociales.

Il s'agit pour ce gouvernement de se focaliser sur les deuxième et troisième objectifs. La réforme à venir de la fiscalité automobile devra se caractériser par une inclusion significative des critères environnementaux pertinents en matière de santé publique. Dans ce cadre, mon groupe partage l'intérêt porté au mécanisme d'évaluation de la performance environnementale qu'est l'ecoscore, et soutient également l'idée selon laquelle la puissance des véhicules devra être associée à ces nouveaux critères environnementaux afin d'assurer au mieux l'équité sociale des nouvelles dispositions à venir.

Dans la même veine, nous trouverions également intéressant que, dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile, une réflexion soit menée sur la question de l'utilisation rationnelle de l'énergie. Depuis dix ou quinze ans, on constate une tendance de plus en plus marquée à l'augmentation du poids des véhicules, même si les moteurs qui y sont montés ne sont pas nécessairement plus puissants que par le passé. Les lois fondamentales de la physique obligeant, le moteur est davantage sollicité et émet donc davantage de CO<sub>2</sub> et de particules fines.

Je salue donc l'initiative volontariste prise par le gouvernement de la création d'une zone de basses émissions à l'échelle régionale.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Ampe.

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Ampe heeft het woord.

**Mme Els Ampe (Open Vld) (en néerlandais).-** *Début juillet, le gouvernement bruxellois a présenté 64 mesures dans le cadre du Plan régional air-climat-énergie. L'objectif du gouvernement est ambitieux et découle de l'engagement de réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2025 et d'améliorer la qualité de l'air dans la Région.*

*Il y a en Région bruxelloise deux grandes sources de gaz à effet de serre : le trafic et le chauffage résidentiel. En ce qui concerne le chauffage, le gouvernement a déjà fourni de grands efforts et nous pouvons même qualifier la politique menée d'exemplaire.*

*On ne peut cependant pas en dire autant pour les émissions liées au trafic automobile. Ces dix dernières années, la Région a investi plus de 2,3 milliards d'euros dans de grands bus accordéons polluants et d'autres mesures qui entravent le flux du trafic.*

*Il y a eu très peu d'argent dégagé pour l'extension du réseau de métro ainsi que pour l'entretien des tunnels, avec le résultat que l'on connaît.*

*Par conséquent, si le volume total de trafic a diminué ces dix dernières années, les gens ont plutôt l'impression que la pression automobile a augmenté et que les petites rues résidentielles sont inondées de voitures.*

*La zone de basse émission vise une meilleure qualité de l'air et un impact positif sur la santé des habitants. Il s'agira d'une zone permanente couvrant l'ensemble de la Région, ce qui a le mérite de la clarté. Reste à savoir si cette mesure peut être qualifiée de sociale. À cet égard, je rejoins la position du PTB. Certaines personnes n'ont pas d'autre choix que d'avoir un vieux modèle diesel. C'est pourquoi la mesure n'entrera en vigueur qu'en 2018 et pour les voitures de plus de 21 ans.*

*Il s'agit toutefois d'un nombre limité de véhicules, ce qui pose la question de l'efficacité de la mesure. En Belgique, 6,3% du parc automobile ne répondra pas aux critères de la zone de basse émission en 2018 ou 2019, soit quelque 350.000 véhicules sur un parc de 5,6 millions. Sur ces 350.000 voitures, 230.000 sont immatriculées en tant qu'ancêtres, des voitures qui ne circulent*

**Mevrouw Els Ampe (Open Vld).-** Begin juli stelde de Brusselse regering 64 maatregelen voor in het kader van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan. De doelstelling van de regering is ambitieus en vloeit voort uit de door het gewest aangebrachte verbintenis om tegen 2025 de uitstoot van broeikasgassen met 30% te doen afnemen en de luchtkwaliteit in het gewest te verbeteren. Dat is goed nieuws voor inwoners die met aandoeningen aan de luchtwegen kampen.

De luchtkwaliteit verbeteren wordt echter een moeilijke opdracht. Uit Europese onderzoeken blijkt dat het Brussels Gewest op dat vlak maar matig scoort. België is weliswaar een dichtbevolkt land en Brussel kent een hogere bevolkingsdichtheid dan andere Europese hoofdsteden, maar dat neemt niet weg dat het gewest de nodige inspanningen moet doen.

Er zijn in het Brussels Gewest twee grote bronnen van broeikasgassen: het verkeer en de verwarming van gebouwen. Wat de verwarmingsinstallaties in gebouwen betreft, leverde het gewest al een grote inspanning en mogen we het gevoerde energiebeleid zelfs voorbeeldig noemen.

Voor de uitstoot door het verkeer geldt dat echter niet. De voorbije tien jaar investeerde het gewest meer dan 2,3 miljard euro in vervuilende, grote accordeonbussen en andere maatregelen, zoals het versmallen van wegen, om de doorstroming van het verkeer te bemoeilijken.

Het had nauwelijks een euro over voor de uitbreiding van het metronetwerk. Alleen al bestaande stations werden gerenoveerd.

Daarnaast was er heel weinig geld voor het onderhoud van de tunnels, met het bekende resultaat. Het Brussels Gewest haalde het nieuws met door muizen opgeknabbelde documenten en niet-onderhouden infrastructuur.

De gevolgen zijn duidelijk. Het totale verkeersvolume is in de afgelopen tien jaar weliswaar gedaald, maar de mensen hebben eerder de indruk dat de verkeersdruk is toegenomen en dat kleine residentiële straten worden overspoeld met auto's. Het omgekeerde zou de bedoeling moeten zijn, namelijk vlot, traag en minder vervuilend verkeer, meer mensen op het openbaar vervoer en meer alternatieven voor de auto.

*donc pas tous les jours. Pour toute la Belgique, il s'agit donc d'un peu plus de 100.000 voitures, dont la plupart circulent en Flandre et en Wallonie.*

*La zone de basse émission semble davantage être une mesure symbolique, avec un impact limité sur le choix du mode de transport ou la verdurisation du parc automobile, le volume total du trafic et, par conséquent, la qualité de l'environnement ou de l'air au niveau local.*

*Depuis l'instauration, il y a un an, d'un piétonnier par la Ville de Bruxelles, Bruxelles Environnement a constaté une amélioration de la qualité de l'air et une baisse de 63% des émissions de dioxyde de carbone. La diminution du nombre de véhicules polluants dans la ville a clairement un effet positif sur la qualité de l'air et l'environnement. Il existe donc sans doute d'autres solutions qu'une zone de basse émission pour améliorer réellement la qualité de l'air à Bruxelles.*

*Vous pourriez réduire les taxes pour qui propose des emplacements de stationnement avec borne de recharge électrique. Cela inciterait les entreprises à rendre leur flotte plus écologique.*

*Par ailleurs, on voit émerger en Belgique de plus en plus de zones de basse émission, avec des conditions d'accès différentes, ce qui implique un risque de délocalisation de l'économie.*

*Par ailleurs, la Commission de la protection de la vie privée a déjà émis des réserves quant à l'approche de la zone de basse émission anversoise. La ville d'Anvers envisageait d'utiliser la banque de données de la Direction de l'immatriculation des véhicules pour déterminer quelles voitures peuvent entrer dans la ville. La commission a jugé cette approche disproportionnée et l'administration communale doit revoir sa copie. J'ai compris que Bruxelles ne commettra pas la même erreur qu'Anvers. C'est une bonne chose.*

*Quelles alternatives proposez-vous ? Que ferez-vous, par exemple, pour favoriser les véhicules électriques ?*

*Envisagez-vous des mesures supplémentaires en matière d'énergie solaire et éolienne ou dans le*

De lage-emissiezone is een van de 64 doelstellingen in het plan die veel aandacht krijgt. Het doel is een verbetering van de luchtkwaliteit en een positieve impact op de gezondheid van de inwoners. In tegenstelling tot wat in het regeerakkoord staat, gaat het over een permanente zone die het volledige gewest omvat. Dat heeft het voordeel van de duidelijkheid, want de toegangsvoorwaarden gelden overal en op elk tijdstip. Zo wordt vermeden dat in Brussel een lappendeken van afgesloten zones met verschillende milieueisen ontstaat. Het blijft de vraag of deze maatregel sociaal genoemd mag worden. Op dit vlak ben ik het eens met het standpunt van de PTB. Een aantal mensen heeft geen andere keuze dan met een oude dieselwagen rond te rijden. U hebt ook ingezien dat dit niet sociaal is, en daarom geldt de maatregel ook pas vanaf 2018 voor auto's die ouder zijn dan 21 jaar.

Het gaat echter over een klein aantal wagens en het is dus maar de vraag of de maatregel doeltreffend is. In België beantwoordt 6,3% van het wagenpark niet aan de criteria voor de lage-emissiezone in 2018 of 2019. Dat zijn benzine- of dieselvoertuigen met euronorm 0 of 1. Op een wagenpark van 5,6 miljoen voertuigen gaat het dan over ongeveer 350.000 auto's. Wellicht zijn het er in 2018 minder omdat zij worden vervangen. Van de 350.000 auto's zijn er nog eens 230.000 die als oldtimer zijn ingeschreven. Dat zijn siervoertuigen die het gewest niet dagelijks in- en uitrijden. Behalve die enkele keer dat zij rondrijden voor de show, hebben zij geen impact op de luchtkwaliteit. In heel België gaat het dus over iets meer dan 100.000 auto's, waarvan de meeste in Vlaanderen en Wallonië rondrijden.

De lage-emissiezone lijkt veeleer een symbolische maatregel met een beperkte impact op de transportkeuze of de vergroening van het wagenpark, het totale verkeersvolume en bijgevolg de lokale milieu- of luchtkwaliteit.

Een jaar geleden voerde Brussel-Stad een voetgangerszone in. Leefmilieu Brussel stelde vast dat de luchtkwaliteit er verbeterde en dat de uitstoot van zwarte koolstof met 63% is afgенomen. De voetgangerszone verder uitbreiden is geen goed idee, want veel mensen vinden ze nu al te groot.

Minder vervuilende wagens in de stad laten

*cadre du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) ?*

rondrijden, heeft evenwel duidelijk een positieve invloed op de luchtkwaliteit en op het leefmilieu. Mogelijk zijn er nog andere oplossingen dan een lage-emissiezone om de luchtkwaliteit in Brussel daadwerkelijk te verbeteren.

Zo zou u de taken kunnen verlagen voor wie parkeerplaatsen met elektrische laadpalen aanbiedt. Op die manier worden bedrijven gestimuleerd om hun wagenpark te vergroenen. Er rijden zeer veel bedrijfswagens rond in Brussel. Als er daarvan twee- à driehonderd in één keer vervangen worden door elektrische wagens, heeft dat een heel grote impact op de luchtkwaliteit.

Het Brussels Gewest kan dus nog heel wat inspanningen leveren om de toestanden van de voorbije twintig jaar te vermijden. Twintig jaar geleden werd er immers beslist om heel veel te investeren om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ondertussen zijn er minder auto's, maar de luchtkwaliteit is ondanks die inspanningen nog steeds slecht.

Er zijn ook valkuilen. In België komen er meer en meer lage-emissiezones, bijvoorbeeld in Antwerpen en in Gent. Daar gelden andere toelatingsvoorwaarden. Dat lijkt een beetje op de middeleeuwen. In de negentiende eeuw werd er vaak geklaagd over de uiteenlopende tolregimes in de verschillende gemeenten. Het gevolg was dat de economie zich verplaatste. In de negentiende eeuw hebben de liberalen ervoor gepleit om de tol in de verschillende gemeenten af te schaffen om ervoor te zorgen dat de economie niet naar het platteland verhuisde. De markt in de stad die werd bezocht door de handelaars die van de ene naar de andere stad trokken, liep leeg en verschoof naar de andere gemeenten waar er geen tol gold. De liberalen hebben in de negentiende eeuw bekomen dat die tol werd afgeschaft om ervoor te zorgen dat de steden opnieuw konden bloeien. De geschiedenis lijkt zich om de honderd jaar te herhalen.

De Privacycommissie formuleerde eerder al bedenkingen bij de aanpak van de Antwerpse lage-emissiezone. De stad Antwerpen was van plan om gebruik te maken van de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen om te bepalen welke auto's de stad in mogen. Dat betekent dat alle Belgische voertuigen op die lijst zouden belanden. De Privacycommissie

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (sp.a)** (*en néerlandais*).- *Plus tard, lorsque nous regarderons cette législature, l'introduction de la zone de basse émission s'avérera être l'une des grandes décisions dont tout le monde se souviendra. N'en sous-estimons donc pas l'importance.*

*L'introduction de la zone de basse émission s'avérera également importante au regard du bilan de la précédente législature. Alors que trois ministres verts siégeaient au sein du gouvernement précédent, c'est le gouvernement actuel qui prend d'importantes décisions pour lutter contre la pollution de l'air liée au trafic.*

*Le précédent gouvernement a acheté des bus diesel, alors que l'actuel est le premier à décider de ne plus le faire.*

(Rumeurs)

**Mme la présidente.**- Mme Maes, vous venez d'avoir la parole. Veuillez ne pas interrompre M. Van Damme.

La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (sp.a)** (*en néerlandais*).- *Ce gouvernement est aussi le premier gouvernement bruxellois à s'atteler effectivement à la*

bestempelde die aanpak als buiten proportie en het stadsbestuur moet zijn huiswerk opnieuw maken. Ik heb begrepen dat Brussel de fout van Antwerpen niet zal herhalen. Dat is alvast een goede zaak.

Welke alternatieven stelt u voor? Wat zult u bijvoorbeeld doen om elektrische voertuigen meer kansen te geven?

Plant u extra maatregelen inzake zonne- en windenergie of in het kader van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE)?

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

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Als we later op deze regeerperiode zullen terugblinken, zal de invoering van de lage-emissiezone een van de grote beslissingen blijken te zijn die iedereen zich herinnert. Achteraf bekeken werden er tijdens elke regeerperiode één, twee, maximaal drie grote beslissingen genomen die belangrijk waren voor het Brussels Gewest. De lage-emissiezone zal zo'n belangrijke beslissing worden. Het belang ervan kan dan ook niet worden overschat.

De invoering van de lage-emissiezone zal ook in vergelijking met het bilan van de vorige regeerperiode belangrijk blijken. Toen zaten er drie groene ministers in de regering, en toch is het de huidige regering die drie grote, belangrijke beslissingen zal nemen om de luchtvervuiling door het verkeer tegen te gaan.

De vorige regering, waarin Ecolo een overwicht had, kocht nog dieselbussen aan. De huidige regering is de eerste die beslist om dat niet meer te doen.

(Rumoer)

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes, u hebt daarnet het woord gehad. Gelieve de heer Van Damme niet te onderbreken.

De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Het tweede punt waarop deze regering zich onderscheidt van de vorige, is de vergroening van de belasting op

*verdurisation de la fiscalité automobile.*

*Le précédent gouvernement a longuement débattu et réalisé de nombreuses études sur la zone de basse émission, mais n'a pris aucune décision. C'est l'actuel gouvernement qui décide de la mettre réellement en œuvre.*

*Cette zone possède trois caractéristiques importantes. Premièrement, elle couvrira l'ensemble de la Région. Deuxièmement, elle sera permanente, ce qui est la seule manière de rendre la mesure efficace.*

*Troisièmement, son entrée en vigueur est prévue pour 2018-2019. Ses critères seront rendus plus stricts d'année en année et concerteront donc toujours plus de voitures. Ces trois caractéristiques sont essentielles pour le sp.a.*

*Par ailleurs, en tant que socialiste, je trouve important de bien examiner l'aspect social. Je ne comprends pas bien le raisonnement du PTB\*PVDA-GO!. Dans cette Région, 50% des ménages ne possèdent pas de voiture parce qu'ils n'en ont pas les moyens.*

*(poursuivant en français)*

Certes, parmi eux, quelques bobos ont choisi de ne pas avoir de voiture, mais la grande majorité de ces gens n'ont pas les moyens de s'en acheter une et c'est la raison pour laquelle ils n'en ont pas !

*(Remarques)*

Ainsi, la décision d'introduire une zone de basses émissions est favorable à ces 50% de gens qui n'ont pas de voiture. Eux aussi subissent les revers de cette pollution de l'air et connaissent des problèmes de sécurité routière, de manque d'espace public en raison du stationnement des voitures...

En définitive, les Bruxellois privés de voitures subissent également les effets négatifs sans en retirer quoi que ce soit de positif, car ils ne peuvent pas rouler. Ainsi, cette décision de réduire la pollution de l'air et le nombre de voitures polluantes ne touche pas principalement les pauvres, car ils ne peuvent pas se permettre l'achat d'une voiture qui représente 350 ou 450 euros par mois !

inverkeerstelling en de verkeersbelasting. Die bevoegdheid is al sinds eind 2011 in handen van het gewest, maar de vorige regering heeft op geen enkele manier de vergroening van de autofiscaliteit in gang gezet, in tegenstelling tot het Vlaams en het Waals Gewest. Deze regering is de eerste Brusselse regering die effectief werk maakt van de vergroening van de autofiscaliteit.

Het derde punt, en dat is de discussie van vandaag, is de lage-emissiezone. De vorige regering heeft lang gedebatteerd en veel studies uitgevoerd over de lage-emissiezone, maar geen beslissingen genomen. Het is de huidige regering die beslist heeft om die lage-emissiezone ook daadwerkelijk in te voeren, een maatregel waar de sp.a al heel lang voor pleit en die wij ook graag in het regeerakkoord hadden opgenomen. Dat is toen niet gelukt, maar dat is niet erg, want vandaag hebben we met zijn allen beslist om die lage-emissiezone in te voeren. Mevrouw de minister, ik ben heel blij dat u daarin een voortrekkersrol hebt gespeeld.

Die lage-emissiezone heeft drie belangrijke kenmerken. Ten eerste zal ze het hele gewest beslaan en niet beperkt blijven tot enkele stadsdelen. Ze zal zesmaal groter zijn dan de lage-emissiezone in Antwerpen.

Daarnaast zal de lage-emissiezone permanent zijn. Daar is heel lang over gedebatteerd, ook in de vorige legislatuur, maar de huidige regering heeft de knoop doorgehakt en voor een permanente zone gekozen. De lage-emissiezone zal dus niet enkel bij vervuilingsspieken van toepassing zijn, maar het hele jaar door. Dat is overigens de enige manier om de maatregel efficiënt te maken en goed te kunnen uitvoeren. Wij zijn dan ook heel blij met deze beslissing.

Een heel belangrijk kenmerk is verder dat we ons niet mogen verkijken op de inwerkingtreding in 2018-2019. De regels voor de lage-emissiezone zullen elk jaar strenger worden, zodat de zone evolueert met de tijd. De criteria zullen steeds strenger worden en dus op steeds meer auto's betrekking hebben.

Die drie kenmerken van de lage-emissiezone, namelijk permanent, van kracht in het hele gewest en elk jaar strenger, zijn voor de sp.a fundamenteel. We hebben die zaken vanaf het

Je ne peux donc pas souscrire au raisonnement selon lequel cette mesure défavoriserait les pauvres. Au contraire, elle a une portée sociale et profite à ceux qui ne peuvent se permettre l'achat d'une voiture et subissent les conséquences néfastes de la pollution de l'air telle que nous la connaissons aujourd'hui.

begin gevraagd.

Als socialist vind ik het belangrijk dat het sociale aspect goed wordt bekeken. Ik begrijp de redenering van de PTB\*PVDA-GO! niet goed. In dit gewest heeft 50% van de gezinnen geen auto. Dat zijn mensen die geen auto kunnen betalen.

(verder in het Frans)

*Natuurlijk zitten daar een paar yuppies tussen die ervoor hebben gekozen om geen auto te bezitten, maar het overgrote deel van die mensen heeft gewoon geen geld om er een te kopen!*

(Opmerkingen)

*De beslissing om een lage-emissiezone in te voeren is dus gunstig voor die 50% van de bevolking die geen auto heeft. Ook zij lijden onder de luchtvervuiling en de verkeersonveiligheid, terwijl ze niet eens kunnen profiteren van de voordelen van een eigen wagen.*

*Ik ben het dus niet met u eens zijn als u zegt dat de maatregel de armen benadeelt, wel integendeel.*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Fremault.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Je voudrais remercier les députés qui ont été présents depuis le début des interpellations, ce qui permet de donner de la cohérence aux débats et aux interpellations de mois en mois, et ce, quelles que soient les positions des uns et des autres.

Vous partez, Monsieur Handichi ? C'est terrible.

(Colloques)

**Mme la présidente.**- Il n'écoute que lui-même. Veuillez poursuivre, Madame la ministre.

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Il n'y a pas beaucoup de fréquence et je suis attendu.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Moi aussi, je suis attendue. Je vous invite à lire l'interpellation de Mme Geraets. Cela vaut la peine vu les contradictions du PTB à cet égard. Je trouve que

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

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- Ik dank de volksvertegenwoordigers die van bij het begin van de interpellaties aanwezig waren, waardoor de debatten met de maand meer samenhang vertonen.

Gaat u weg, mijnheer Handichi?

(Samenspraak)

**Mevrouw de voorzitter.**- Hij luistert enkel naar zichzelf. Gaat u maar verder, mevrouw de minister.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!). (in het Frans).**- Ik word elders verwacht.

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- Ik ook. Ik zou willen dat u de interpellatie van mevrouw Geraets leest, dan zult u zien welke tegenstrijdigheden er in het PTB-betoog zitten. Ik

cette attitude est incroyable et d'une grossièreté sans nom. On n'est pas au café où on met cinq balles dans le jukebox pour écouter sa musique avant de partir. En dix ans de parlement, je n'ai jamais vu cela. Cela ne devrait pas être autorisé.

**Mme la présidente.**- Nous sommes d'accord avec vous.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- En ce qui concerne l'adoption de l'avant-projet d'arrêté créant une zone de basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale, le gouvernement bruxellois a adopté ce 2 juin, à l'occasion d'un séminaire gouvernemental consacré au climat et à l'air, des mesures phares pour réduire considérablement la pollution dans la Région et donc améliorer la qualité de vie des Bruxellois.

Comme certains d'entre vous l'ont souligné, il y a toute une série de mesures environnementales. Certes, je comprends bien que ce débat touche également à la mobilité, à l'aménagement du territoire, au Plan régional de développement durable (PRDD), mais cette vision environnementale reste fondamentale dans l'exercice de mes compétences.

Parmi lesdites actions, on retrouve l'adoption de l'avant-projet d'arrêté créant une zone de basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale. Je répondrai tout d'abord sur ce point et reviendrai ensuite sur le Plan régional air-climat-énergie.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le répéter à de maintes reprises, la qualité de l'air est un des défis majeurs du gouvernement bruxellois. À cet égard, l'accord de gouvernement est très clair et mentionne que : "Le gouvernement veillera à une amélioration sensible de la qualité de l'air dans notre Région par une action combinée sur les déterminants que sont le chauffage et le transport." La pollution de l'air provient à Bruxelles majoritairement du secteur du transport. Par exemple, 68% des oxydes d'azote (NOx) proviennent de ce secteur. Au cours de ces dernières années, l'exposition des Bruxellois à certains polluants a déjà pu être réduite, permettant ainsi de respecter les normes européennes en termes d'émissions et de concentration pour la majorité des polluants.

Il faut noter, plus particulièrement, la valeur limite

*heb geen woorden voor zo'n onbeleefdheid. U stelt uw vraag en vertrekt zonder naar het antwoord te luisteren. Dat heb ik nooit meegemaakt in die tien jaar dat ik in het parlement aanwezig ben. Dit zou niet mogen!*

**Mevrouw de voorzitter.**- We zijn het met uw eens.

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Na de goedkeuring van het voorontwerp van besluit tot afbakening van een lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest keurde de regering op 2 juni maatregelen goed die de vervuiling in het gewest aanzienlijk moeten terugdringen.*

*Het gaat om een hele reeks milieumaatregelen. Ik begrijp dat het debat ook te maken heeft met de mobiliteit, de ruimtelijke ordening, het GPDO, maar de milieuvision blijft fundamenteel in de uitoefening van mijn bevoegdheden. Zoals gezegd is een van die acties het voorontwerp van besluit tot afbakening van een lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

*De luchtkwaliteit is een van de grootste uitdagingen van de Brusselse regering. 68% van de stikstofoxide-uitstoot komt van de transportsector. De voorbije jaren is de blootstelling aan bepaalde stoffen in het Brusselse Gewest gedaald, waardoor we voor het merendeel van de vervuilende stoffen de Europese normen halen.*

*De Europese daglimiet voor PM10's (50 mg/m<sup>3</sup>, 35 toegestane overschrijdingen), werd in 2014 en 2015 voor het eerst in jaren gehaald. We moeten echter nog inspanningen doen om de stikstofoxideconcentraties terug te dringen, want daarvoor heeft de Europese Commissie het gewest in gebreke gesteld.*

*Tegelijkertijd moeten we de roetuitstoot tegengaan, want die is bijzonder schadelijk voor de gezondheid, omdat hij andere vervuilende stoffen versterkt.*

*(verder in het Nederlands)*

De polluents dringen binnen in de longen. Op deze manier kunnen zij leiden tot een achteruitgang van het ademhalingssysteem.

journalière européenne pour les PM10 (50 microgrammes/m<sup>3</sup>, 35 dépassements autorisés), valeur pour laquelle nous étions en infraction depuis de nombreuses années et qui a été respectée en 2014 et 2015. Néanmoins, des efforts sont encore nécessaires pour assurer le respect des normes européennes relatives aux concentrations annuelles de dioxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) - 40 microgrammes/m<sup>3</sup> - pour lesquelles la Région vient d'être mise en demeure par la Commission européenne.

De même, il est important de diminuer les émissions de black carbon, particulièrement nocif pour la santé puisqu'il sert de support aux autres polluants.

(poursuivant en néerlandais)

*Les polluants pénètrent dans les poumons, pouvant entraîner une dégradation du système respiratoire.*

(poursuivant en français)

La concentration annuelle moyenne en particules fines en dioxyde d'azote est significativement associée à l'apparition d'un asthme nouveau chez les jeunes enfants.

En outre, 12.000 morts prématurées par an seraient imputables à la pollution atmosphérique. Un extrait de la Libre Belgique mentionne en février 2016 "Nos propres chiffres sont d'environ 12.000 décès prématurés par an en Belgique et 400.000 en Europe" commentait Hans Bruyninckx, directeur de l'Agence européenne de l'environnement.

En Région de Bruxelles-Capitale, on évoque le chiffre de 2.000 morts prématurées et plus de 600 rien qu'à cause des particules fines (selon l'étude OMS datant de 2006).

Pour votre parfaite information, une nouvelle étude quantitative d'impact sanitaire, publiée le mardi 21 juin par Santé publique France, mentionne 48.000 morts prématurées imputables à la qualité de l'air en France. Cette évaluation mentionne également que la pollution atmosphérique constitue un problème de santé publique majeur. C'est la troisième cause de mortalité en France, derrière le tabac et l'alcool.

(verder in het Frans)

*De gemiddelde jaarlijkse fijnstof- en stikstofdioxideconcentratie houdt duidelijk verband met nieuwe vormen van astma bij jonge kinderen.*

*Bovendien zouden er volgens het Europees Milieuagentschap in België jaarlijks 12.000 vroegtijdige sterfgevallen toe te schrijven zijn aan luchtverontreiniging. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie zou het in het Brussels Gewest om 2.000 overlijdens gaan, waarvan meer dan 600 ten gevolge van fijnstof.*

*Uit een studie van Santé publique France die gepubliceerd werd op 21 juni blijkt zelfs dat luchtverontreiniging, na tabak en alcohol, de derde doodsoorzaak in Frankrijk is.*

(verder in het Nederlands)

De vergelijking is dus helder en ondubbelzinnig: wat goed is voor het Brusselse leefmilieu, is goed voor de gezondheid van de Brusselaars!

(verder in het Frans)

*Artikel 3.2.16 van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) ligt aan de wettelijke grondslag van het voorontwerp van besluit. Daardoor kon het voorontwerp de omvang van de permanente lage-emissiezone, de toegangscriteria en de uitzonderingen bepalen en een timing vastleggen. Toch is er nog een wetswijziging nodig die het BWLKE moet aanvullen om de controle, het toezicht en de sancties vast te leggen.*

*Het regeerakkoord had het over een gewestelijke lage-emissiezone, waarin de meest vervuilende auto's verboden zijn bij pollutiepieken.*

*De Brusselse regering heeft besloten om veel verder te gaan dan het regeerakkoord en het voorstel van resolutie van de MR, die meerdere lage-emissiezones wou.*

*De lage-emissiezone komt er dus permanent op het hele gewestelijke grondgebied, met uitzondering van de snelwegen en de Ring.*

*De eerste beperkingen worden in 2018 opgelegd*

(poursuivant en néerlandais)

*L'équation est donc imparable : ce qui est bon pour l'environnement bruxellois est bon pour la santé des Bruxellois !*

(poursuivant en français)

En ce qui concerne la base légale et le contenu général de l'avant-projet d'arrêté, la base légale de l'avant-projet est l'article 3.2.16 du Cobrace. Dans ce cadre, ledit avant-projet d'arrêté pouvait déterminer le périmètre de la zone de basses émissions, son caractère permanent, les critères d'accès à la zone ainsi que les exceptions selon les motorisations, et un échéancier. Une modification législative qui complèterait le Cobrace est par contre encore nécessaire pour fixer les aspects du dispositif liés au contrôle, à la surveillance et à l'éventail des sanctions.

En ce qui concerne le périmètre, l'accord de gouvernement précisait ceci : "une zone de basses émissions régionale sera mise en place afin d'interdire, en cas de prévision de pics de pollution, la circulation des véhicules les plus polluants".

Il convient également de mentionner la proposition de résolution déposée par le MR, qui parlait de "zones de basses émissions" au pluriel, dont les limites géographiques devront prendre en compte l'ordonnancement spatial concentrique de la Région de Bruxelles-Capitale, son articulation avec les flux automobiles, les zones de concentration de trafic et les flux relevant d'autres moyens de transport et les données issues du cadastre des observations télémétriques d'émissions polluantes". Vous parlez donc de zones de basses émissions locales dans votre résolution.

Le gouvernement bruxellois a décidé d'aller beaucoup plus loin que l'accord de gouvernement et que votre proposition de résolution. Les mesures doivent toucher de manière continue et structurelle l'ensemble des usagers de l'automobile sur le territoire régional. La zone de basses émissions sera donc permanente sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale qui comprend le territoire de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale à l'exclusion

*en nemen geleidelijk toe tot 2025. Daardoor zullen de mensen het systeem beter aanvaarden en hun gedrag aanpassen. Op die manier kunnen we ook rekening houden met de sociale gevolgen ervan.*

(verder in het Nederlands)

Door het tijdsschema zoals dat in het gewest is bepaald, kan de bevolking op adequate wijze worden voorgelicht, maar kunnen eveneens de wetswijzigingen die eerder vermeld zijn en die de wettelijke basis vormen voor controle, toezicht en strafmaatregelen, in een ordonnantie worden vastgelegd.

(verder in het Frans)

*In 2018 zullen alleen nog dieselauto's met Euronorm 2 of hoger nog mogen rijden in Brussel. Dat zijn auto's die na 1 januari 1997 ingeschreven zijn.*

*In 2019 mogen alleen voertuigen met Euronorm 3 of hoger nog in Brussel rijden. Dat zijn auto's die na 1 januari 2001 ingeschreven zijn. Benzinewagens moeten dan beantwoorden aan de Euro norm 2.*

*In 2020 mogen alleen nog dieselauto's met Euronorm 4 het gewest in. Voor benzineauto's blijft de Euronorm 2 of hoger van kracht.*

*In 2022 mogen alleen nog dieselvoertuigen met Euronorm 5 of hoger in de stad rijden. Dat betekent dat ze na 1 januari 2011 ingeschreven zijn. Voor benzineauto's zijn er andermaal geen wijzigingen.*

*In 2025 mogen alleen nog dieselauto's met Euronorm 6 of hoger de stad nog in. Voor benzineauto's verhoogt de norm dan naar Euronorm 3 of hoger.*

*U merkt dat we eerst de meest vervuilende diesels aanpakken.*

*In de context van de lage-emissiezone heeft het vandaag geen zin om de huidige samenstelling van het wagenpark te kennen, aangezien het de volgende jaren sterk zal evolueren. In 2020 zijn dieselvoertuigen met Euro 3-norm of lager niet meer welkom in de stad. De maatregel heeft*

des autoroutes et hormis les tronçons de voirie qu'on appelle "ring". Cette dérogation est cohérente quand on sait que les parties bruxelloises de celui-ci sont minimes.

En ce qui concerne les critères d'accès, le dispositif est évolutif dans le temps. Les premières restrictions démarreront en 2018 avec un échelonnement graduel planifié jusqu'en 2025, mais qui se poursuivra ensuite. Ce caractère évolutif doit permettre de s'assurer de la compréhension, de l'acceptation du mécanisme par les citoyens ainsi que l'adaptation des comportements. Cette mesure doit également veiller à tenir compte des implications sur le plan social.

(poursuivant en néerlandais)

*Le calendrier prévu permet de sensibiliser adéquatement la population, mais également d'adopter par ordonnance les modifications législatives mentionnées précédemment.*

(poursuivant en français)

Si je prends un exemple, en 2018, pour ce qui est des véhicules au diesel, seuls les véhicules Euro 2 et plus, c'est-à-dire des véhicules immatriculés après le 1er janvier 1997, pourront encore circuler dans Bruxelles. Pour ce qui est des véhicules à essence, ils seront tous encore autorisés à circuler.

Concernant les véhicules au diesel en 2019, seuls les véhicules Euro 3 et plus, c'est-à-dire immatriculés après le 1er janvier 2001, pourront encore circuler. Pour ce qui est des véhicules à essence, seuls les véhicules Euro 2 et plus, c'est-à-dire immatriculés après le 1er janvier 1997, pourront encore circuler.

Pour 2020, concernant le diesel, seuls les véhicules Euro 4 et plus, c'est-à-dire immatriculés après le 1er janvier 2006, pourront circuler. Pour les véhicules à essence, il n'y aura pas de changement par rapport à 2019, les normes Euro 2 et plus seront obligatoires pour circuler.

En 2022, pour les véhicules au diesel, seuls les véhicules Euro 5 et plus, c'est-à-dire immatriculés après le 1er janvier 2011, pourront encore circuler. Pour ce qui est des véhicules à essence, il n'y aura pas de changement par rapport à 2019.

*betrekking op ongeveer 20.000 personenauto's en 27.000 bedrijfsvoertuigen, zo'n 13% van de 370.000 Brusselse dieservoertuigen. De criteria voor benzineauto's zijn minder strikt en voor oldtimers van meer dan dertig jaar geldt een uitzondering.*

*U ziet dat de toegangscriteria op de Euronormen gebaseerd zijn. Dat komt omdat we geen strikt Belgische norm kunnen hanteren. De Europese Commissie werkt aan Euronormen die rekening houden met de werkelijke uitstoot. De Euronorm hoeft ons trouwens niet te beletten om rekening te houden met de reële uitstoot van elk voertuigtype.*

*Het voorontwerp bevat ook een lijst met voertuigen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogen rijden, ongeacht hun Euronorm: motorfietsen, tractoren, elektrische voertuigen, hybride voertuigen, voertuigen op waterstof, prioritaire voertuigen, speciale voertuigen zoals mobilhomes, lijkwagens en ambulances, uitzonderlijk vervoer, omgebouwde voertuigen voor personen met een beperkte mobiliteit, wagens van uitkeringstrekkers en wagens die ouder zijn dan dertig jaar.*

*In 2011 bestelde Leefmilieu Brussel een studie over het nut van een lage-emissiezone in Brussel. De conclusie was dat het beter was om direct een grote zone te creëren die het hele gewest omvatte, maar dat wij tegelijk het aantal individuele wagens moesten verminderen als wij een tastbaar effect wilden bereiken.*

*In het kader van het voorontwerp van besluit heb ik Leefmilieu Brussel gevraagd om de milieuspecten van de studie te actualiseren. Dat is gebeurd op basis van een computermodel dat Leefmilieu Brussel heeft ontwikkeld en waarmee we de impact van milieumaatregelen kunnen meten op de mobiliteit, de samenstelling van het wagenpark en de uitstoot van de voertuigen.*

*De impact van de lage-emissiezone werd geëvalueerd op basis van een referentiescenario dat werd goedgekeurd tijdens de besprekings van de ontwerpteksten over de gewestelijke emissiegrenzen voor luchtverontreinigende stoffen, die overeenkomstig de Europese richtlijn moeten worden ingevoerd. Dat scenario houdt onder meer rekening met de impact van de nieuwe RDE-test (real driving emissions).*

En 2025, pour ce qui est des véhicules au diesel, seuls les véhicules Euro 6, c'est-à-dire immatriculés après le 1er septembre 2015, pourront encore circuler. Pour ce qui est des véhicules à essence, seuls les véhicules Euro 3 et plus, c'est-à-dire immatriculés après le 1er janvier 2001, pourront encore circuler.

Au regard du calendrier et des critères d'accès, vous constaterez que ce sont les véhicules au diesel particulièrement nocifs qui ont été visés.

En ce qui concerne le nombre de véhicules touchés par le dispositif "zone de basses émissions" et son calendrier de mise en œuvre, il n'y a aucun intérêt à connaître le parc automobile tel qu'il existe aujourd'hui, et ce, puisque celui-ci va fortement évoluer d'ici les années de référence : 2018, 2019, 2020, 2022 et 2025. En réalité, il faut donc effectuer des projections sur le parc automobile pour les années de référence. À titre d'exemple, en 2020 - c'est-à-dire à un moment où les véhicules roulant au diesel sans Euro, Euro 1, Euro 2 et Euro 3 ne pourront plus circuler dans Bruxelles -, approximativement 20.000 véhicules passagers diesel bruxellois et 27.000 véhicules utilitaires diesel bruxellois seront concernés par la mesure, et ce, sur un nombre total de 370.000 véhicules diesel bruxellois (13%).

Pour les véhicules roulant à l'essence, nous avons un chiffre beaucoup plus faible, et ce, sachant que les critères d'accès sont moins stricts et que les voitures de collection de plus de 30 ans bénéficieront d'une dérogation.

Enfin, je tiens à ajouter que l'on peut constater que les critères d'accès sont basés sur les normes Euro. En effet, le nouveau dispositif étant applicable aux étrangers, il n'était pas imaginable d'employer une norme strictement connue en Belgique. En outre, l'Union européenne travaille actuellement sur l'adéquation de la norme Euro avec les émissions effectivement constatées dans la réalité. Enfin, parce que dans l'évaluation de l'impact environnemental du dispositif, la norme Euro ne nous empêche pas de nous baser sur des facteurs d'émissions réelles pour chaque catégorie de véhicule.

En ce qui concerne les véhicules dérogeant au dispositif "zone de basses émissions", l'avant-projet d'arrêté prévoit toute une liste de véhicules

*Op basis van dat referentiescenario zouden tegen 2020 de emissies ten opzichte van 2014 dalen met 27% voor de stikstofoxiden, met 53,5% voor zwarte koolstof, met 19,8% voor de PM2,5 en met 7,9% voor de PM10.*

*De impact van de permanente gewestelijke lage-emissiezone werd dus op een objectieve en wetenschappelijke manier geëvalueerd. Uit de referentiescenario's blijkt dat de uitstoot van de verschillende luchtverontreinigende stoffen tegen 2020 aanzienlijk zal dalen, met name de uitstoot van zwarte koolstof, die heel schadelijk voor de gezondheid is, aangezien ze een vector voor de andere polluenten is.*

*(verder in het Nederlands)*

Daaruit kunnen we afleiden dat de permanente gewestelijke lage-emissiezone een zeer belangrijke maatregel vormt ter bevordering van de luchtkwaliteit en van de gezondheid van de Brusselaars.

*(verder in het Frans)*

*De regering heeft het voorontwerp op 2 juni goedgekeurd en voor advies naar de Economische en Sociale Raad gestuurd. Na de tweede lezing zal de regering de tekst aan de Raad van State voorleggen. Ik zal binnenkort ook een informatie-en werkvergadering met de gemeenten organiseren.*

*Het voorontwerp bepaalt de perimeter en het permanente karakter van de zone, de toegangscriteria, de uitzonderings gevallen en een planning.*

*De operationele aspecten (camerasysteem, controles, sancties, IT-systeem, begeleidingsmaatregelen voor de doelgroepen, kostenanalyse, communicatieplan) zullen het voorwerp uitmaken van een studie. Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) zullen daarbij nauw samenwerken binnen werkgroepen.*

*De resultaten van de studie worden begin 2017 verwacht. Ik kan u nu dus nog geen antwoord over de operationele aspecten geven. Het is niettemin al zeker dat er een systeem van slimme camera's*

qui pourront circuler en Région de Bruxelles-Capitale, et ce, quelles que soient leurs normes Euro. Il s'agit des motos, des tracteurs, des véhicules électriques, hybrides et fonctionnant à l'hydrogène, des véhicules prioritaires, des véhicules à usages spéciaux tels que les camping-cars, les corbillards et les ambulances, des transports exceptionnels, des véhicules avec carte spéciale pour personne à mobilité réduite (PMR) transformés pour faciliter le transport, des véhicules dont la plaque d'immatriculation bénéficie d'interventions majorées et des véhicules de collection dont la première date d'immatriculation est de plus de 30 ans.

Abordons à présent les effets de la mesure sur la qualité de l'air.

En 2011, Bruxelles Environnement avait commandité une étude sur la pertinence d'introduire une zone de basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale. Dans les recommandations finales de l'étude, il était notamment mentionné que si une zone de basses émissions est instaurée en Région bruxelloise, mieux vaut opter pour une grande zone englobant toute la Région. On évitera ainsi les problèmes liés aux effets de déroutage et on aura en outre un effet suffisant.

Les recommandations signalent également que pour que l'impact soit suffisant, il est recommandé d'imposer des restrictions aux voitures individuelles. La Région de Bruxelles-Capitale comptant relativement beaucoup de voitures individuelles au diesel, il en résultera une amélioration notable de la qualité de l'air.

Dans le cadre de l'adoption de l'avant-projet d'arrêté, j'ai demandé à Bruxelles Environnement de mettre à jour cette étude concernant les aspects environnementaux. La mise à jour a été effectuée à l'aide d'un modèle de projection d'émissions provenant du transport routier développé par Bruxelles Environnement qui se base sur une approche similaire au logiciel utilisé pour les inventaires d'émissions.

Le modèle de Bruxelles Environnement permet d'évaluer l'impact des mesures "transport", par le biais de leur impact en termes de mobilité, sur la composition du parc de véhicules, ou encore sur les facteurs d'émissions des différents polluants.

*zal komen. Mevrouw Debaets, die verantwoordelijk is voor Informatica en Digitalisering, is momenteel in het buitenland. Ik zal u een aantal elementen mededelen, maar u kunt haar altijd later interpelleren als u nog bijkomende informatie wenst.*

*(verder in het Nederlands)*

De intelligente oplossing gebaseerd op de ANPR-camera's zorgt ervoor dat de invoering van de lage-emissiezone geen extra belasting wordt voor iedereen. Bovendien wordt vermeden dat de burgers worden opgezadeld met extra administratieve rompslomp. De burger moet niets doen. De camera's doen het werk. Het camerasysteem is dus sluitend en enkel betalend voor de overtreders.

*(verder in het Frans)*

*De camera's zullen de nummerplaten automatisch scannen en staan in verbinding met de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV), waardoor de emissiecategorie bekend is. Het spreekt voor zich dat wij de privacywetgeving zullen respecteren en de maatregel in overleg met de Privacycommissie zullen invoeren.*

*Wij moeten nu nog bestuderen hoeveel camera's er precies nodig zijn en waar die moeten komen. Wij moeten ook nagaan wat de kostprijs zal zijn. Een camera kost ongeveer 5.000 euro, en niet 50.000 euro zoals iemand heeft vermeld. Daarnaast zijn er nog de beheerskosten.*

*De theorie dat de lage-emissiezone nadelig zou zijn voor de armste burgers omdat die met de oudste voertuigen zouden rondrijden, berust niet op feiten en wordt door heel wat studies tegengesproken. Zoals de heer Van Damme opmerkt, heeft de helft van de Brusselaars geen wagen. Voor sommige is dat inderdaad om financiële redenen, maar wij zien ook dat de huidige generatie minder snel een auto koopt en sneller gebruik maakt van systemen zoals Cambio of freefloating.*

*Dat neemt niet weg dat we aandacht moeten hebben voor de kwetsbare gezinnen. Zowel het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWKE) als het nieuwe besluit bepalen dat er rekening moet worden*

L'impact de la mise en place d'une zone de basses émissions a été évalué sur la base d'un scénario de référence validé dans le cadre de l'évaluation des projets de plafonds régionaux de polluants, conformément à la directive européenne sur les polluants atmosphériques. Ce scénario intègre notamment l'impact attendu de la mise en œuvre du nouveau cycle de test des véhicules RDE (Real Driving Emissions).

À titre d'exemple, pour l'année 2020 - année que je prends souvent en exemple, car elle est à mi-chemin du dispositif - les émissions par rapport aux émissions réelles inventoriées en 2014 diminueront de 27% pour les oxydes d'azote, de 53,5% pour le black carbon, de 19,8% pour les PM2,5 et de 7,9% pour les PM10.

Il ressort donc de ce que je viens de vous exposer que l'impact environnemental de la zone de basses émissions régionale permanente a été évaluée de manière objective et scientifique sur la base d'outils et de scénarios de référence en matière de projection des émissions.

Il ressort également de ce que je viens de vous exposer que les émissions des différents polluants diminueront de manière importante d'ici 2020, et plus particulièrement pour le black carbon qui, comme déjà mentionné, est très nocif pour la santé puisqu'il sert de support aux autres polluants.

(poursuivant en néerlandais)

*La zone de basse émission régionale permanente constitue donc une mesure majeure pour la qualité de l'air et la santé des Bruxellois*

(poursuivant en français)

Concernant la procédure d'adoption de l'arrêté et l'étude d'opérationnalisation, je vous informe que l'avant-projet a été adopté le 2 juin. Il est déjà transmis pour avis au Conseil de l'environnement et au Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC). En fonction des remarques, il pourra être adopté en seconde lecture avant d'être soumis au Conseil d'État.

Conformément à la décision du gouvernement, j'organiserai aussi prochainement une séance d'information et de travail avec les communes sur la mise en place du système. L'avant-projet établit

*gehouden met de sociale gevolgen. De operationele studie moet duidelijk maken welke maatregelen er nodig zijn.*

(verder in het Nederlands)

Wij moeten vaststellen dat het voorontwerp van besluit betreffende de lage-emissiezone niet de enige grote maatregel is geweest is die de regering op 2 juni heeft goedgekeurd om de verontreiniging in het gewest aanzienlijk te verminderen en dus de levenskwaliteit van de Brusselaars te verbeteren.

(verder in het Frans)

*De 144 actiepunten van het gewestelijk Lucht-, Klimaat- en Energieplan hebben tot doel dat de Europese normen inzake luchtkwaliteit worden nageleefd. Wat betreft het transport - de grootste bron van luchtvervuiling - stelt het plan onder meer een toename van het autodelen, meer carpooling en een strategie voor elektrische voertuigen voor.*

*De regering heeft een belangrijke besluit genomen betreffende de milieufiscaliteit. Vanaf 2017 zullen dieselwagens zwaarder worden belast. De nieuwe belastingregels zullen elektrische en hybride voertuigen, voertuigen op waterstof of gas en kleine stadswagenjes bevoordelen. De hervorming zal progressief worden toegepast teneinde aankopen uit het verleden niet te bestraffen. De fiscale pk wordt wel nog steeds mee in rekening genomen.*

*Tegen 2020 zullen de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling ingrijpend worden hervormd. De minst vervuilende voertuigen zullen daar wel bij varen, voor de meest vervuilende zal de hervorming nadelig zijn.*

*Gezien de nauwe band tussen lucht, klimaat en energie heeft de regering een geïntegreerd beleid uitgetekend.*

*Het Lucht-, Klimaat- en Energieplan houdt verband met milieubescherming, gezondheid, en levenskwaliteit. Het voorontwerp van besluit werd op 26 september 2013 in eerste lezing goedgekeurd en onderworpen aan een milieueffectenrapport. In april 2015 heeft de regering het plan in tweede lezing goedgekeurd en nadien het effectenrapport. Het openbaar*

le périmètre et le caractère permanent de la zone, fixe les critères d'accès, les exceptions et un échéancier.

Les aspects opérationnels doivent faire l'objet d'une étude qui porte sur l'identification du système des caméras les plus intelligentes, sur le contrôle et sanctions à appliquer, le système IT à développer, les mesures accompagnantes par rapport à des publics cibles, sur une analyse des coûts et l'établissement d'un plan de communication. Les résultats de l'analyse sont attendus au début du premier trimestre 2017.

Dans le cadre de cette étude d'opérationnalisation, il est prévu que Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement et le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) travaillent conjointement avec un groupe de travail.

Les directeurs généraux de l'administration se sont déjà rencontrés pour pouvoir organiser les groupes de travail, qui seront subdivisés en sous-groupes. Je tiens donc à préciser que toutes vos questions relatives à l'opérationnalisation ne peuvent pas obtenir de réponses plus précises à ce stade, avant la conclusion de l'étude donc. Je suis persuadée que la Commission de l'environnement aura l'occasion de revenir sur ce point l'année prochaine.

Je peux tout au plus mentionner, concernant les modalités de mise en œuvre, qu'en matière de contrôle et en sa qualité de smart city, la Région s'équipera d'un système de reconnaissance par caméras intelligentes. C'est à ce propos que ma collègue, la secrétaire d'État en charge de l'Informatique et la Transition numérique, aurait dû s'exprimer et répondre à votre question le 24 juin dernier en séance plénière.

Elle est aujourd'hui en mission à l'étranger, raison de son absence. J'aborderai donc rapidement la problématique ici, mais je vous invite à l'interroger ultérieurement si vous désirez davantage de précisions.

(poursuivant en néerlandais)

*Grâce à la solution intelligente basée sur les caméras ANPR, la création de la zone de basse émission permettra d'éviter d'imposer aux citoyens une taxe supplémentaire et des lourdeurs*

*onderzoek vond plaats van 25 mei tot 31 juli. Het werd door de Brusselaars met veel enthousiasme onthaald. We hebben 76 adviezen van particulieren genoteerd, een petitie met 5.000 handtekeningen, 27 adviezen van verenigingen, adviezen van gewestraden, van administraties en van 12 van de 19 gemeenten.*

*Zo'n enthousiasme verdiende een reactie. Daarom hebben we twee documenten opgesteld: het plan zelf en de milieuverklaring. De documenten en de effectenrapporten werden op 2 juni goedgekeurd.*

*Na het openbaar onderzoek hebben we de doelstellingen verduidelijkt. Voordien werden enkel het klimaat en de vermindering van de uitstoot expliciet vermeld. Wij hebben die aangevuld met de burden sharing, de energie-efficiëntie en de Europese normen. Daarbij kwamen nog een vermelding van de follow-up, de evaluatie van de uitvoering van het plan, de hernieuwbare energie en het onderdeel over transport, met de lokale lage-emissiezones zoals vermeld in de gewestelijke beleidsverklaring.*

*Met het plan streven we naar een verlaging met 30% van de uitstoot van broeikasgassen en een verbetering van de luchtkwaliteit. Het omvat daarvoor 64 maatregelen, zoals de afbakening van lage-emissiezones, de herziening van de wetgeving over pollutiepieken en de fiscaliteit op basis van milieucriteria, de verbetering van de energieprestaties van huurwoningen, de invoering van een gewestelijk programma voor kringloopeconomie en het promoten van duurzame producten.*

*Sommige van die maatregelen zijn al twee jaar van kracht. Ik heb het gewestelijk Lucht-, Klimaat- en Energieplan laten samenvallen met andere maatregelen die hetzelfde doel nastreven. Het gaat onder meer om een pilootproject dat de gevolgen voor de huurder zal testen van energiebesparende investeringen door de eigenaar, de projectoproep "Be Exemplary", de voorbeeldfunctie van de overheid om 100% groene energie te gebruiken, het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE), de eerste projectoproep van een miljoen euro voor zeer kleine ondernemingen, het nieuwe regime van energiepremies gericht op mede-eigendommen en collectiviteiten, dat sinds 1 januari 2016 van kracht is, en de groene leningen.*

administratives.

(poursuivant en français)

Nous recourrons à des caméras ANPR (automatic number plate recognition, reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation) qui scannent automatiquement les plaques. Un lien est établi avec la base de données de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV), ce qui doit permettre de reconnaître le type de véhicule et son niveau de pollution sur la base du numéro de plaque.

Il va de soi que nous respecterons ici la législation sur la protection de la vie privée. Nous mettrons dès lors cette mesure en œuvre en concertation avec la Commission de la protection de la vie privée (CPVP). Les caméras seront placées aux points d'accès à la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'à l'intérieur de celle-ci. Nous devons à présent étudier leur nombre exact et leur localisation. L'étude d'opérationnalisation va permettre de clarifier la situation. Nous aurons besoin d'environ 200 caméras. Il conviendra également d'identifier les coûts d'un tel système. Quelqu'un a évoqué le chiffre de 50.000 euros par caméra, mais une caméra coûte en fait environ 5.000 euros pièce. Les coûts de gestion doivent également faire l'objet d'une étude approfondie.

En ce qui concerne l'impact social, il importe de souligner que la théorie selon laquelle les citoyens les plus précarisés seraient défavorisés par l'instauration d'une zone de basse émission, du fait de la possession supposée plus importante de véhicules aux normes plus anciennes, ne repose sur aucun fait solide. Plusieurs observations et études permettent de tempérer ce raisonnement.

Le raisonnement de M. Van Damme est également exact : aujourd'hui, un Bruxellois sur deux n'a pas de voiture. Pour certains, c'est une question d'ordre financier. Je le rejoins moins sur la question des "bobos" qui feraient d'autres choix, car c'est un peu une question de génération. En effet, la jeune génération actuelle fait de moins en moins - de façon volontaire - le choix de la voiture. Cela arrive aussi dans certains segments des classes très supérieures, qui ne veulent plus de voiture parce que ce n'est plus dans leurs habitudes, et qui utilisent Cambio ou le "free floating".

*De lage-emissiezone is de meest gemediatiseerde maatregel omdat niemand dacht dat we zo snel zo'n grote stap konden zetten en omdat ze niet in de beleidsverklaring stond.*

*Er komen ook heel wat maatregelen voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie. Die vormen een verlengstuk van het Lucht-, Klimaat- en Energieplan en omvatten de aankoop door het gewest van fotovoltaïsche panelen voor gemeentelijke en gewestelijke gebouwen, de plaatsing ervan op de daken waar dat mogelijk is, steun aan de mede-eigendom en valorisatie van het Brussels organisch afval volgens de logica van de kringloopeconomie.*

*Ik heb het plan aan het parlement bezorgd en het zo snel mogelijk online geplaatst op de website van Leefmilieu Brussel. Het Lucht-, Klimaat- en Energieplan dient als leidraad voor het gewest. Naast het plan, dat de lage-emissiezone vermeldt, bestaat er ook een besluit over de lage-emissiezone dat volledig operationeel zal zijn. Ik stuur het plan aan, maar het gaat wel degelijk om een plan waar de volledige regering bij betrokken is.*

*De regering zal erover waken dat ze niet hele reeks plannen uitvoert zonder onderlinge verbanden. Elke minister en de regering in haar geheel staan garant voor de samenhang tussen de verschillende plannen en de uitvoering ervan.*

*Voor het Mobiliteitsplan of het GPDO verwijst ik u door naar de bevoegde ministers. Het debat van vandaag gaat niet over de files maar wel over de milieunormen die inzake vervoer worden vastgesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren. De lage-emissiezone is een van de maatregelen daarvoor. Wat het vervoer betreft, zijn er drie prioriteiten: de behoeften inzake mobiliteit optimaliseren, de verschuiving tussen vervoersmethoden begeleiden en de hinder veroorzaakt door voertuigen verminderen.*

*Sommige maatregelen zullen een belangrijke rol spelen in de beperking van de uitstoot en de concentraties van NO<sub>2</sub> in het gewest. De belangrijkste maatregel is de invoering van de lage-emissiezone en de herziening van de fiscaliteit. Daarnaast bevat het plan nog 11 maatregelen en 32 actiepunten in verband met het vervoer:*

Il faut tenir compte des ménages précarisés. Tant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) que la décision du gouvernement stipulent que le nouveau dispositif doit tenir compte des implications sur le plan social. C'est aussi l'étude d'opérationnalisation qui va permettre de démontrer le type de mesures nécessaires.

(poursuivant en néerlandais)

*L'avant-projet d'arrêté relatif à la zone de basse émission n'a pas été la seule mesure majeure adoptée le 2 juin par le gouvernement en vue d'améliorer la qualité de vie des Bruxellois.*

(poursuivant en français)

Parmi les autres mesures, on retrouve les 144 actions du Plan régional air-climat-énergie, qui ont notamment pour objectif de respecter les normes européennes de qualité de l'air. Pour ce qui est des actions relatives au transport, principal émetteur de polluants atmosphériques, le plan propose notamment le renforcement de l'offre de véhicules partagés, la promotion du covoiturage et la définition d'une stratégie pour les véhicules électriques. Mme Ampe, ne vous inquiétez pas concernant ces derniers, puisqu'il est prévu qu'ils soient exemptés du dispositif de la zone de basse émission.

Enfin, le gouvernement a pris une décision importante relative à la fiscalité environnementale. Il a validé le principe de mettre dès 2017 l'accent de la charge fiscale sur les véhicules diesel, qui sont les principaux responsables des émissions nocives, à travers une révision de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation.

Cette nouvelle fiscalité environnementale devrait être plus généreuse pour les véhicules plus propres tels que les voitures électriques, hybrides, à hydrogène, au gaz, ou encore pour les petites urbaines. La mise en œuvre de la réforme se fera de façon progressive pour que des comportements d'achats du passé ne soient pas sanctionnés. Les chevaux fiscaux resteront bien entendu un élément de calcul.

Il a été également décidé de réformer en profondeur d'ici 2020 la taxe annuelle de circulation et la taxe de mise en circulation, pour

- de ontwikkeling van bijkomende alternatieven voor intergewestelijke verplaatsingen met de auto;
- de verbetering van de milieuprestaties van de wagenparken van overheden;
- de verbetering van de milieuprestaties van overheidsvoertuigen via het besluit over de voorbeeldfunctie van de overheid op het vlak van vervoer;
- het percentage elektrische voertuigen dat in het kader van de vervoersplannen van ondernemingen voor hun nieuwe voertuigen zal worden opgelegd;
- de promotie en de ontwikkeling van het vervoersaanbod;
- de versterking van het geïntegreerde fietsbeleid;
- de ruimte voor voetgangers;
- de intensificering en de diversificering van car sharing;
- de versterking van de vervoersplannen van ondernemingen;
- de harmonisering van de accijnen;
- enzovoort.

*Er bestaat een studie die een strategie bepaalt voor het stimuleren van elektrische voertuigen en voertuigen op gas. Ik verwijst naar de vele projecten en stimulansen die in het gewestelijk Lucht-, Klimaat- en Energieplan staan vermeld.*

*Wat de milieufiscaliteit betreft, heeft minister Vanhengel bevestigd dat hij werk wil maken van een vereenvoudigde en zo duidelijk mogelijke hervorming. De boodschap is: wie vervuilt, betaalt!*

*Er bestaat een zekere coherentie met de lage-emissiezone in Antwerpen op het vlak van het gebruik van camera's en de categorieën voertuigen die van de regels kunnen afwijken. Er is wel een verschil dat te maken heeft met de specificiteit van Brussel op het vlak van bevoegdheden en milieuproblematiek. Volgens het Vlaamse decreet kunnen gemeenten de toegang tot de lage-emissiezone toestaan voor bepaalde*

diminuer la charge sur les véhicules les plus propres et pour toujours mettre l'accent de la charge sur les véhicules les plus polluants à travers l'ajout de critères supplémentaires.

J'en viens à l'adoption définitive du Plan air-climat-énergie. Depuis quelques années déjà, le gouvernement manifeste sa volonté d'ériger la Région en modèle de gestion urbaine durable.

Pour ce faire, et pour exploiter les liens étroits entre les volets air, climat et énergie, le gouvernement a décidé de développer une politique intégrée. Elle a trouvé sa concrétisation sur le plan juridique dans un code adopté en 2013, qui prévoit l'adoption d'un instrument clé pour atteindre l'objectif fixé, à savoir l'adoption du plan.

Ledit plan s'inscrit dans le cadre d'une politique intégrant la protection de l'environnement, la santé, la qualité et le cadre de vie. Cela recoupe en effet une série de thématiques liées à l'aménagement du territoire, comme le Plan régional de développement durable (PRDD) en cours de finalisation, ou la mobilité que vous évoquez, mais aussi les énergies renouvelables.

L'avant-projet d'arrêté a été adopté en première lecture le 26 septembre 2013 et soumis à évaluation des incidences environnementales. En avril 2015, le gouvernement a approuvé le plan en deuxième lecture, puis le rapport d'incidences. J'ai lancé l'enquête publique du 25 mai au 31 juillet.

La principale conclusion que j'en tire est qu'elle a suscité l'engouement et la participation. C'est une bonne chose, car cela démontre que les Bruxellois soutiennent l'action de la Région dans les matières de l'air, du climat et de l'énergie. Nous avons enregistré 76 avis de particuliers, une pétition de 5.000 signatures, 27 avis d'associations, les avis de conseils régionaux, d'administrations et de douze communes sur dix-neuf.

Un tel engouement méritait une réponse. C'est dans ce cadre que nous avons travaillé de front sur deux documents : le plan lui-même et la déclaration environnementale. Les documents et les rapports d'incidences ont été adoptés le 2 juin.

À la suite de l'enquête publique, les objectifs ont été clarifiés. En effet, auparavant, seul l'objectif

categorieën die normaal gezien uitgesloten zijn, als ze maatregelen nemen om het gebruik te beperken. Antwerpen heeft besloten om de toegang betrekend te maken, maar dat zou betekenen dat je mag vervuilen, zolang je maar betaalt. Dat zal in Brussel geen optie zijn.

Antwerpen start in februari 2017 met haar lage-emissiezone, Brussel in 2018. We hebben beide systemen vergeleken en er bestaan gelijkenissen, maar ook verschillen op grond van de eigenheden van de steden. De Brusselse lage-emissiezone zal dus geen kopie zijn van de Antwerpse.

Volgens haar beheerscontract zal de MIVB de vloot bussen vernieuwen.

De PTB is zelden aanwezig in deze commissie, wat misschien verklaart waarom ze niet goed op de hoogte is. Niet de oude voertuigen zullen worden geweerd, maar wel de meest vervuilende voertuigen, in casu de oude dieselwagens. Oude benzinewagens zullen nog wel mogen rijden. Die zijn bovendien goedkoper.

Mijnheer Handichi, uw partijgenoot, mevrouw Geraets, steunt onze maatregelen inzake gezondheid wel en legt ook altijd cijfergegevens voor. Ik vind het ook niet erg beleefd dat de heer Handichi naar de commissie komt, tussenkomst in debatten en vervolgens de zaal verlaat wanneer de minister de vraag beantwoordt.

Er is inderdaad nood aan een communicatieplan, mijnheer El Ktibi. De studie zal uitwijzen hoe wij onze campagne zo doelgericht mogelijk kunnen uitvoeren. Ik denk aan het Autosalon, concessiehouders, de Belgische automobiel- en tweewielerfederatie (Febiac), de pers, folders, enzovoort. Het zal een uitgebreide campagne worden om zo veel mogelijk informatie te verspreiden.

Het probleem van de commissie voor de bescherming van de private levenssfeer wordt momenteel geregeld in Antwerpen, mevrouw Ampe. Ook in Brussel zal die commissie in het geval van problemen kunnen worden geraadpleegd.

Na het zomerreces kunnen we terugkomen op de maatregelen van het Lucht-, Klimaat- en Energieplan. De kwestie van de hernieuwbare

climatique de réduction des émissions était explicitement inscrit. Nous avons ici complété toute l'introduction du plan en mentionnant les éléments de l'accord politique du burden sharing, l'objectif indicatif d'efficacité énergétique et les normes européennes. Ont été rajoutés une mention de suivi, une évaluation de la mise en œuvre du plan, un nouvel axe sur la question des énergies renouvelables et le renforcement de l'axe sur les transports, avec le passage permanent des zones de basse émission locales, telles que prévues par la déclaration de politique générale au niveau régional.

L'adoption du plan vise à diminuer de 30% les gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de l'air. Il a fait l'objet d'une enquête publique. Le plan comprend 64 mesures à cette fin, comme la création des zones de basse émission, la révision de la législation sur les pics de pollution et sur la fiscalité en fonction de critères environnementaux, l'amélioration de la performance énergétique des biens loués, l'instauration d'un programme régional d'économie circulaire, et la promotion des produits durables.

Certaines mesures de ce plan sont déjà d'application depuis deux ans. Si elles n'y figuraient pas, vous me l'auriez reproché. En réalité, j'ai articulé le Plan régional air-climat-énergie avec d'autres dispositifs en vigueur, leurs objectifs convergeant. Il s'agit entre autres d'un projet pilote pour tester les répercussions des investissements économiseurs d'énergie du propriétaire vers le locataire, de l'appel à projets "Be Exemplary", de l'exemplarité des pouvoirs publics par l'utilisation de 100% d'énergie verte, du Programme régional en économie circulaire (PREC) adopté en mars 2016 avec un budget de plus 12 millions d'euros, du premier appel à projets - déjà clôturé - d'un million d'euros pour les très petites entreprises, du nouveau régime des primes énergie d'application depuis le 1er janvier 2016, ciblant les copropriétés et les collectivités, et des prêts verts. Je ne vais pas détailler ici toutes les mesures concernées.

La zone de basse émission est la mesure la plus médiatisée, parce que personne n'avait imaginé que l'on pouvait aller aussi loin et aussi vite. Cette mesure ne figurait en effet pas dans la déclaration de politique générale, même si elle a été évoquée par certains d'entre vous lors d'interpellations.

*energie werd vandaag bijvoorbeeld niet aangehaald, maar is wel belangrijk. Ik beschikte vandaag over onvoldoende tijd om ook dat aspect te bespreken.*

Il y a aussi tout un travail sur le développement des énergies renouvelables, que personne n'a évoqué. Une série de mesures sont prévues pour atteindre cet objectif.

La note s'inscrit dans la prolongation du Plan air-climat-énergie, qui précise les dispositifs à mettre œuvre à cet effet :

- achat par la Région de panneaux photovoltaïques à destination des communes et des bâtiments communaux, régionaux et des collectivités ;
- installation de panneaux sur les toitures qui le permettent ;
- soutien à la copropriété, surpassant tout ce qui existe en Belgique et dans la majorité des pays européens ;
- valorisation des déchets organiques bruxellois dans la logique de l'économie circulaire.

Je pourrais passer en revue l'ensemble du Plan. Il a été transmis au parlement et je l'ai fait mettre en ligne le plus rapidement possible sur le site de Bruxelles Environnement. Comme vous le savez, j'attache beaucoup d'importance à la transparence et dès que je dispose d'un document, il est aussitôt posté sur le site de Bruxelles Environnement.

J'en viens à la question de l'opérationnalité posée par M. Pinxteren. Le Plan air-climat-énergie sert à guider le travail de la Région. Les éléments concrets s'inscrivent dans la lignée de ce guide. À côté du Plan qui mentionne la zone de basse émission, vous avez un arrêté relatif à la zone de basse émission qui, lui, sera tout à fait opérationnel. Même si c'est moi qui pilote le plan, je rappelle qu'il s'agit d'un plan transversal qui concerne l'ensemble du gouvernement.

Je peux bien entendu vous répondre sur des questions précises relatives aux compétences de mes collègues ou à la fiscalité, mais nous y passerions la journée ! La transversalité est importante. Vous le savez mieux que quiconque, puisque vous lappelez sans cesse de vos vœux. La question environnementale doit être transversale. Elle doit être abordée en fiscalité, en économie, en aménagement du territoire. Et vous avez la chance d'avoir un gouvernement très sensible à cette question.

Concernant l'articulation des différents plans, le gouvernement est naturellement soucieux de ne pas superposer toute une série de plans sans créer de la cohérence et du lien. Toutes les actions et mesures seront opérationnalisées en cohérence avec les stratégies des plans. Heureusement d'ailleurs que la hiérarchie des plans est inscrite dans le Plan régional air-climat-énergie. Chaque ministre et le gouvernement dans son ensemble sont garants de l'articulation entre les différents plans au niveau de leur mise en œuvre.

Concernant le plan de mobilité ou le PRDD, je dois vous renvoyer vers les ministres compétents. En effet, le débat d'aujourd'hui ne porte pas sur les embouteillages à Bruxelles, mais bien sur les normes environnementales qui sont prises en matière de transport pour améliorer la qualité de l'air, dont la zone de basse émission est l'une des mesures phares.

Concernant les autres actions, l'axe relatif au secteur du transport est structuré selon trois priorités :

- optimiser les besoins en matière de mobilité ;
- accompagner le transfert modal ;
- minimiser les nuisances des véhicules.

Certaines mesures vont jouer un rôle important pour réduire les émissions et les concentrations de NO<sub>2</sub> dans notre Région. L'action majeure, c'est l'instauration de la zone de basse émission et la révision de la fiscalité. Au-delà de cela, le plan comporte encore 11 mesures et 32 actions liées au transport :

- le développement d'alternatives complémentaires pour les déplacements interrégionaux en voiture via le stationnement ;
- l'amélioration des performances environnementales de toute une série de véhicules dans les flottes publiques ;
- l'amélioration des performances environnementales des véhicules des pouvoirs publics par le biais de l'arrêté sur l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport ;
- la question du pourcentage des véhicules

électriques imposé pour les nouvelles voitures dans le cadre des plans de déplacements des entreprises ;

- la promotion et le développement de l'offre de transport ;

- le renforcement de la politique intégrée du vélo ;

- la place des piétons ;

- l'intensification et la diversification du car sharing ;

- le renforcement des plans de déplacements des entreprises ;

- l'harmonisation des accises ;

- etc.

Une étude porte également sur le potentiel des véhicules électriques et définit une stratégie pour favoriser leur utilisation, ainsi que celle du gaz naturel comme carburant. Il s'agit de la mesure 70, Mme Ampe. Je vous renvoie à tous les projets pilotes et à tous les incitants favorisant l'utilisation des véhicules électriques qui se trouvent décrits dans le Plan régional air-climat-énergie.

À propos de la fiscalité environnementale, le ministre Vanhengel a affirmé vouloir avancer sur une réforme simplifiée qu'il veut la plus lisible possible. Qui pollue, paye ! Faire passer ce message est important.

On parle de 2020 en raison du rapatriement de l'enrôlement à la Région, avec des dispositions techniques liées à la réforme de l'État. Le système tiendra davantage compte des polluants et de la puissance des véhicules.

Concernant Anvers et l'uniformisation éventuelle des mesures prises, je n'expliquerai pas à la N-VA que nous vivons dans un État fédéral, avec des Régions autonomes. D'une manière générale, il existe une certaine cohérence avec la zone de basse émission anversoise. Cela se remarque dans l'utilisation des caméras, ou encore dans les catégories de véhicules qui vont pouvoir déroger aux règles.

Au niveau du calendrier et des critères d'accès,

une certaine différence s'explique par les spécificités de Bruxelles au niveau des compétences et des problèmes environnementaux. Le décret flamand permet aux communes de prévoir l'accès à la zone de basse émission pour certaines catégories de normes habituellement exclues, moyennant la mise en place de mesures pour diminuer leur usage. Dans ce cadre, Anvers a choisi de faire payer les accès, mais je ne suis pas d'accord avec ce principe, puisqu'il suffirait de payer pour pouvoir polluer et se donner bonne conscience. L'arrêté bruxellois ne prévoit donc pas cette possibilité de payer pour polluer.

Anvers va mettre en place sa zone de basse émission en février 2017. Bruxelles implantera la sienne en 2018. On pourra analyser les critères d'accès entre 2019 et 2022, et nous avons comparé les deux systèmes. Des aspects similaires existent, mais d'autres sont spécifiques à chacune des deux grandes villes, pour tenir compte de leurs réalités. Je trouve qu'il est fondamental de tenir compte des réalités d'une Région ou d'une ville qui agit différemment. Je ne vais donc pas calquer la zone de basse émission bruxelloise sur la zone de basse émission anversoise, même si j'ai beaucoup de sympathie pour ceux qui font du shopping tant à Anvers qu'à Bruxelles, puisque c'était votre préoccupation !

M. Delva, dans le cadre du contrat de gestion de la STIB, un renouvellement du parc de bus est prévu. Nous avons travaillé sur la cohérence des calendriers à ce niveau.

Je voudrais saluer le PTB, dont la présence est assez rare en Commission de l'environnement. Peut-être ce parti a-t-il confondu Commission de l'environnement et Commission de la mobilité, ce qui expliquerait la présence de M. Handichi.

Je ne pense de toute évidence pas que le PTB se soit plongé dans le dossier. En effet, ce ne sont pas les vieilles voitures qui seront interdites, mais seulement les voitures les plus polluantes, à savoir les vieilles voitures à moteur diesel. Une vieille voiture à essence pourra encore circuler. Notez d'ailleurs que les voitures à essence sont moins chères sur le marché de l'occasion.

Je renvoie M. Handichi à la lecture des interpellations de ses collègues. Le discours qu'il tient ici est contraire à celui de Mme Geraets en

matière de santé et d'exposition. Elle est tout à fait favorable à nos mesures dans le cadre de la préservation de la santé et présente toujours des chiffres à ce sujet. Cependant, quand je propose un système, cela ne convient pas à toute une autre partie du PTB. Il y a donc une certaine schizophrénie dans ce débat au sein de ce parti.

Je voudrais aussi souligner, Mme la présidente, que je ne trouve ni poli, ni correct de venir en commission, d'interpeller les uns et les autres pendant les débats menés par les députés, puis de se lever et de prendre sa veste quand la ministre commence à répondre à la question. M. Handichi est assez peu présent en Commission de l'environnement. Il faudrait lui en expliquer les règles.

M. El Ktibi, il faut évidemment un plan de communication. L'étude d'opérationnalisation nous montrera comment cibler le mieux possible notre campagne. Plusieurs vecteurs seront à prendre en considération : le Salon de l'auto, une série d'opérateurs, les concessionnaires, la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac), la presse, des dépliants. Cette campagne devra être très large, pour donner un maximum d'informations.

Mme Ampe, le problème de la commission de protection de la vie privée est en train d'être réglé à Anvers. À Bruxelles, elle sera évidemment consultée pour éviter tout problème. Cela me semble fondamental.

J'en ai terminé avec ma réponse. Nous pourrons encore revenir de nombreuses fois, à partir de la rentrée, sur toute une série de mesures du Plan air-climat-énergie, comme la question du renouvelable par exemple, qui n'a pas été abordée aujourd'hui et qui est pourtant fondamentale. Il m'était impossible, dans un délai raisonnable de 45 minutes, de répondre autrement. Je remercie les députés qui ont pris leurs dispositions pour pouvoir rester avec nous.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).-** Vous dites que votre approche touche au domaine de l'environnement et, en mentionnant notamment

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

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).-** U beweert dat uw benadering milieugerecht is en, via het Gewestelijk

dans le même temps le Programme régional d'économie circulaire (PREC), qu'elle est nécessairement transversale. Vous dites néanmoins ne pas pouvoir parler véritablement de mobilité, malgré certaines choses que vous faites en la matière.

*(Remarques)*

Ce serait effectivement intéressant à l'avenir. Nous avions une série de questions en matière de mobilité et force est de constater que vous n'y avez répondu que partiellement. La question des transports est abordée dans l'un des chapitres du Cobrace et est évidemment fondamentale.

Le Cobrace est la pierre angulaire grâce à laquelle nous pouvons progresser aujourd'hui. Il s'agit d'un texte qui nous a demandé beaucoup de travail au cours de la législature précédente. Nous pouvons aujourd'hui nous y référer afin de mettre en place des mesures ambitieuses et opérationnelles et il en va de l'honnêteté intellectuelle de certains de bien vouloir le reconnaître.

En effet, M. Van Damme, vos attaques systématiques à l'égard du bilan des écologistes commencent à nous fatiguer. Pourquoi ? Car votre législature des promesses est en train de devenir une législature des renoncements. Je pense à vos achats de bus hybrides diesel - et donc diesel -, à votre suppression du projet de tram 71 et de tram desservant Tour & Taxis, à votre Plan régional de mobilité reporté aux calendes grecques, à vos 600 millions d'euros investis dans les tunnels, qui reportent de 50 ans la mise en œuvre effective d'une politique de mobilité autre que celle du tout à la voiture en Région bruxelloise. Nous ferons le bilan de votre législature. Tâchez d'abord de tenir vos promesses.

J'aimerais faire deux ou trois remarques au sujet de la zone de basse émission, même si je vous interpellai effectivement ultérieurement à ce sujet. Vous parlez d'une réduction de 30% à l'horizon 2020. Votre rapport s'applique à un parc automobile de 300.000 voitures. Cela m'étonne un peu, puisque le nombre d'immatriculations dépassait les 600.000.

*(Remarques de Mme Fremault)*

Il est donc question d'une réduction de 30% des

*Programma voor circulaire economie (GPCE), ook bevoegdheidsoverschrijdend. U zegt echter ook dat u het niet echt over mobiliteit kunt hebben, ook al doet u wel een en ander op dat vlak.*

*(Opmerkingen)*

*Ecolo had een hele reeks vragen over mobiliteit en u hebt slechts een deel daarvan beantwoord. Vervoer komt in een van de hoofdstukken van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) aan bod en is uiterst belangrijk.*

*Dankzij het BWLKE kunnen we vandaag vooruitgang boeken. Er is tijdens de vorige regeerperiode veel werk in de tekst gekropen. We moeten in alle eerlijkheid erkennen dat het ons vandaag helpt bij het invoeren van ambitieuze en doeltreffende maatregelen.*

*Mijnheer Van Damme, uw systematische uithalen naar de groenen zijn vermoedend. U doet dat omdat u de beloften die u voor deze regeerperiode maakte, stuk voor stuk niet nakomt. Aan het einde van de regeerperiode zullen we de rekening wel maken, probeert u nu eerst maar eens uit te voeren wat u beloofd hebt.*

*Wat de lage-emissiezone betreft, hebt u het over een vermindering met 30% tegen 2020. U gaat daarbij uit van een wagenpark van 300.000 auto's en dat verbaast mij, want er zijn er meer dan 600.000 ingeschreven.*

*(Opmerkingen van mevrouw Fremault)*

*Er is dus sprake van 30% minder dieselwagens? Dan begrijp ik de berekeningen al beter.*

*U had het ook over de prestaties en de effecten. Kreeg u daar van de Europese Commissie al een antwoord over?*

véhicules diesel ? Je comprends mieux les calculs qui ont été faits.

Par ailleurs, vous parlez des performances et des effets. Je vous remercie pour ces calculs et ces simulations. Avez-vous déjà eu une réponse de la Commission européenne sur ce point ?

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Nous avons adressé, à la fin juin, une réponse à la condamnation de la Région par la Commission européenne. Je suis donc à présent en attente d'une réponse.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- En matière de fiscalité verte, des portiques vont être installés. C'est peut-être l'occasion de réfléchir à un péage urbain. Les caméras étant déjà là, cela faciliterait la chose.

Nous restons un peu sur notre faim au niveau des interpellations destinées à M. Vanhengel en ce qui concerne la tarification à l'usage. Il a en effet montré un certain volontarisme par rapport à la possession de véhicules performants environnementalement parlant, mais toute la réflexion sur la tarification à l'usage est encore à mener. J'invite donc le gouvernement à le faire.

J'en reste là, car j'ai déjà dépassé mon temps de parole, mais nous reviendrons dans ce débat avec une série d'interpellations.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La proposition du MR visait, effectivement, l'instauration de zones de basses émissions permanentes, mais pas de "mini-zones" ni de zones communales. Dans notre texte, rien n'empêchait la création d'une zone régionale. En analysant finement ce qui était réalisé ailleurs en Europe, nous avons appris qu'il existait à Lisbonne une grande zone à l'échelle de la ville et une plus petite dans l'hypercentre. Nous n'avions pas tranché la question, justement pour favoriser la réussite de l'instauration d'une zone de basses émissions régionale et permanente.

Je ne vous ai pas entendue sur l'impact socio-

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Ik stuurde eind juni een antwoord op de veroordeling van het gewest door de Europese Commissie en wacht nog op een reactie.*

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** (*in het Frans*).- *In het kader van de milieubelasting komen er poortjes. Misschien is dat het goede moment om over een stadstol na te denken. De camera's die er al hangen, vergemakkelijken het om die in te voeren.*

*Op de vragen over de heffingen op het gebruik van de wegen geeft minister Vanhengel niet echt een antwoord. Daar moet nog over worden nagedacht en ik wil de regering oproepen om dat dan ook te doen.*

*Daar moet ik het bij laten, maar ik kom hier met een reeks interpellaties nog op terug.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *De MR wilde met haar voorstel inderdaad permanente lage-emissiezonen invoeren, maar geen minizones of gemeentelijke zones. Niets daarvan staat de invoering van een gewestelijke lage-emissiezone in de weg.*

*U zei niets over de sociaal-economische impact van de maatregel. Liet u daar een studie naar uitvoeren?*

économique de la mesure. Disposez-vous d'une étude sur la question ?

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Qu'entendez-vous précisément par "impact socio-économique" ?

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Dans mon interpellation, j'ai évoqué des études réalisées à Göteborg et Milan, qui montrent l'absence d'impact sur les publics les plus défavorisés ou sur les livraisons dans les commerces, par exemple.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Je n'ai pas connaissance de l'étude de Göteborg.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous la transmettrai.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Quoi qu'il en soit, nous allons actualiser l'étude de 2011. L'impact socio-économique y sera certainement abordé.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Comme nous ne sommes pas pionniers dans l'établissement de ces zones de basses émissions, nous avons la chance de pouvoir profiter de l'expérience d'autrui. Autre élément qui nous paraît important : l'évaluation de la mesure en cours. C'est à préparer dès aujourd'hui.

Pour reprendre l'exemple de Lisbonne qui entre dans sa phase 3, sont interdits depuis octobre dernier les véhicules fonctionnant avec la norme Euro 3. Sur quoi porte cette évaluation ? Bien sûr, sur l'émission de polluants, mais aussi sur l'influence de la mesure sur la composition du parc de véhicules et sur son évolution.

**Mme Céline Fremault, ministre.**- C'est prévu également. Dans l'étude d'opérationnalisation, la question des sanctions et de l'évaluation est prévue.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- C'est parfait. Ce qui est important, c'est in fine la transformation du parc. Nous sommes pressés de voir les effets bénéfiques de cette mesure sur la santé des Bruxellois. On se rend compte très vite que les véhicules concernés ne sont pas les seuls à être liés à la mesure prise. La première année, peu

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Wat begrijpt u precies onder de 'sociaal-economische impact'?*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Uit de studies waar ik naar verwees, bleek dat lage-emissiezones geen enkele impact hebben op kwetsbare groepen of leveringen aan handelszaken.*

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Van die studies ben ik niet op de hoogte.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Ik zal ze u bezorgen.*

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *In elk geval laat ik de studie van 2011 bijwerken. Daarbij wordt rekening gehouden met de sociaal-economische impact.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Brussel is niet de eerste stad die een lage-emissiezone invoert en kan dus profiteren van de ervaring van andere steden. Daarnaast is het belangrijk dat de maatregel wordt geëvalueerd terwijl hij nog loopt. Daar moet u zich vandaag al op voorbereiden.*

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *In de operationaliseringsstudie heb ik rekening gehouden met de sancties en de evaluatie.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Dat is goed. Het belangrijkste is uiteindelijk de aanpassing van het wagenpark. De positieve effecten voor de gezondheid van de Brusselaars moeten zo snel mogelijk merkbaar zijn. De effecten zullen overigens gaandeweg sterker worden.*

d'effets se font ressentir, la seconde année non plus. Lors de la troisième année, on va déjà beaucoup plus loin.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Je souhaite bonne chance au gouvernement pour le déploiement de ce projet fantastique. Après avoir connu d'affreux moments, notre ville a besoin de projets positifs et constructifs et je suis convaincu que ce projet en est un.*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes (Groen)** (*en néerlandais*).- *Le budget de 2017 sera l'heure de vérité pour examiner les investissements financiers.*

*Je me réjouis également de l'étude d'opérationnalisation, que vous avez annoncée pour le premier trimestre 2017.*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Des groupes de travail vont être constitués. Ils vont aborder chacune des questions comme celle des caméras, etc. Cela implique Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement et le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB). Les directeurs de ces trois organismes se sont vus, un ordre du jour est établi et ils vont travailler à définir comment mettre les choses en place.

J'attends l'étude d'opérationnalisation pour le premier trimestre 2017.

**Mme Annemie Maes (Groen)** (*en néerlandais*).- *Nous poursuivrons ce débat plus tard. Je tiens à vous féliciter. C'est un beau pas en avant en matière de qualité de l'air.*

*Tout comme M. Pinxteren, j'en ai assez que les mêmes commissaires préfèrent toujours jouer*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik wens de regering veel succes bij de uitrol van dit fantastische project. Onze stad heeft vreselijke tijden achter de rug. We hebben nood aan positieve en constructieve projecten. Ik ben ervan overtuigd dat die lage-emissiezone zo'n project is en ik hoop dat we er dan ook in zullen slagen om deze te realiseren zoals ze is gepland.

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

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- De begroting van 2017 zal het moment van de waarheid worden. Dan zal duidelijk worden welke financiële investeringen er worden gedaan om een en ander te realiseren.

Ik kijk ook uit naar de operationaliseringstudie. U hebt die aangekondigd voor het eerste trimester van 2017.

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Er komen werkgroepen, die zich over de uiteenlopende kwesties zullen buigen. Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) zijn daarbij betrokken.*

*Ik verwacht de operationaliseringstudie in het eerste kwartaal van 2017.*

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- We zullen het debat bij die gelegenheid voortzetten. Ik wil u feliciteren. Zeker op het vlak van de luchtkwaliteit, is dit een mooie stap vooruit. Ten tijde van de besprekking van de regeringsverklaring heb ik nog mondmaskers uitgedeeld om de regering attent te maken op het belang van de

*l'homme ou le parti sans débattre du contenu. Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie est tout autant l'œuvre de Groen. Le précédent gouvernement en a posé les fondements et il est normal qu'il soit actualisé.*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Vous devez alors accepter également son adaptation lorsqu'il s'avère impraticable, Madame Maes.

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**- *Vous faites allusion aux bus diesel. Ce débat est prévu la semaine prochaine.*

*Quels arguments avez-vous invoqués dans votre réponse à la Commission européenne afin de la convaincre des efforts bruxellois pour améliorer la qualité de l'air ?*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- J'ai détaillé l'ensemble des mesures figurant dans le plan et j'ai repris les plus pertinentes avec les résultats de l'étude.

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**- *Vous êtes convaincue que cela sera suffisant pour la Commission européenne ?*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Je ne suis pas Mme Soleil, Madame Maes.

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**- *Nous attendrons la réponse de la Commission européenne.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).**- *La zone de basse émission est une très bonne mesure, mais nous nous inquiétons du délai très serré de son exécution. L'avant-projet d'ordonnance était prêt le 2 juillet 2016. Pour quand prévoyez-vous le projet d'ordonnance ?*

luchtkwaliteit.

Net als de heer Pinxteren ben ik het beu dat steeds dezelfde mensen in deze commissie niet over de inhoud debatteren maar tot vervelens toe dezelfde argumenten gebruiken om op de partij of op de man te spelen. Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing is evenzeer het werk van Groen geweest. Het is goed dat de basis is gelegd in de vorige regering. Het is ook logisch dat er een update is. Dat is normaal.

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- *Dan moet u ook aanvaarden dat het wordt aangepast wanneer blijkt dat het niet werkbaar is.*

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- U zinspeelt op de dieselbussen. Dat debat is voor volgende week gepland.

Welke argumenten hebt u in uw antwoord aan de Europese Commissie aangehaald om ze te overtuigen dat Brussel werk maakt van een betere luchtkwaliteit? De lage-emissiezone? De fiscaliteit? Of waren er nog andere argumenten?

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- *Ik heb alle maatregelen uit het plan gedetailleerd uiteengezet en de relevantste samen met de resultaten van de studie nog eens herhaald.*

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- U bent ervan overtuigd dat dat voldoende zal zijn voor de Europese Commissie?

**Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).**- *Ik heb geen glazen bol, mevrouw Maes.*

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- We zullen het antwoord van de Europese Commissie afwachten.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Ik herhaal dat de N-VA verheugd is over de lage-emissiezone. Het is een zeer goede maatregel, maar we maken ons nog altijd zorgen over de zeer krappe deadline voor de uitvoering ervan. Het voorontwerp van ordonnantie was klaar op 2 juli

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Le Plan air-climat-énergie est décliné dans une série d'arrêtés. La zone de basses émissions figure parmi les mesures du plan en question et elle a déjà fait l'objet d'un arrêté, qui a été adopté en première lecture.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Je demande simplement la date du projet d'ordonnance.*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Pour remettre les choses en ordre, le Cobrace oblige le gouvernement à mettre en place un Plan air-climat-énergie. Ce dernier est un guide pour toute une série d'actions. Certaines de celles-ci sont déjà en cours depuis 2016, comme les primes énergies. D'autres vont se déployer ensuite via des arrêtés et non via des ordonnances, sauf pour la fiscalité environnementale.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Je pensais que vous aviez dit qu'il fallait une ordonnance pour pouvoir infliger des sanctions.*

**Mme Céline Fremault, ministre.**- Les arrêtés pour l'exécution de la zone de basses émissions nécessiteront probablement une modification du Cobrace qui n'est pas adapté à cette nouvelle réalité. Des ajustements devront être faits entre législations.

- *Les incidents sont clos.*

(*Mme Annemie Maes, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel*)

## QUESTIONS ORALES

2016. Wanneer plant u het ontwerp van ordonnantie?

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan wordt via verschillende besluiten uitgevoerd. De lage-emissiezone is een van de maatregelen in dat plan. Er werd al een besluit in eerste lezing over goedgekeurd.*

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Ik vraag gewoon naar de datum waarop wij een ontwerp van ordonnantie mogen verwachten.

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *Het BWLKE verplicht de regering om een Lucht-Klimaat-Energieplan op te stellen, dat als leidraad dient bij het uitwerken van een aantal acties. Sommige daarvan lopen al, andere worden via besluiten ingevoerd. Alleen de milieubelasting regelen we met een ordonnantie.*

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Ik zal het verkeerd hebben begrepen. Ik dacht dat u had gezegd dat er een ordonnantie nodig was om sancties op te kunnen leggen.

**Mevrouw Céline Fremault, minister** (*in het Frans*).- *De uitvoeringsbesluiten voor de lage-emmissiezone zullen waarschijnlijk een wijziging van het BWLKE vereisen, want dat is niet aangepast aan die nieuwe werkelijkheid. We zullen de verschillende wetgevingen op elkaar moeten afstemmen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

(*Mevrouw Annemie Maes, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op*)

## MONDELINGE VRAGEN

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

**À MME FADILA LAANAN,  
SÉCRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DE LA PROPRETÉ  
PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET  
DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE  
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES  
INFRASTRUCTURES SPORTIVES  
COMMUNALES ET DE LA FONCTION  
PUBLIQUE,**

concernant "la réforme de la collecte des déchets".

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Madame la secrétaire d'État, nous avons régulièrement au sein de cette commission des débats sur l'avancée de la réforme des collectes de déchets qui, rappelons-le, était initialement prévue pour le mois de mars de cette année. De nombreuses annonces ont été effectuées depuis la mise en place de ce gouvernement, afin de tenir la presse au courant des avancées en la matière.

En effet, si elle était annoncée pour mars 2016, puis septembre 2016, cette réforme est désormais attendue pour début 2017. Nous en conviendrons tous, elle est pourtant essentielle non seulement à l'amélioration de l'image de Bruxelles, mais surtout à sa propreté, qui y est évidemment liée.

Par ailleurs, il semblerait que les négociations syndicales aient été oubliées et que les annonces précèdent souvent la concertation. Du coup, la réforme prend encore plus de retard. Dans la presse, le délégué permanent du Syndicat libéral de la fonction publique souligne qu'aucune analyse de risque n'aurait été réalisée. Selon lui, cela aurait des impacts importants sur la pénibilité du travail. Confirmez-vous ces propos ?

Votre cabinet s'est défendu en expliquant que la concertation syndicale était en cours et qu'elle se terminerait fin juin, mais qu'elle se limitait aux

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

**AAN MEVROUW FADILA LAANAN,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
GEWEST, BELAST MET OPENBARE  
NETHEID, VUILNISOPHALING EN -  
VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK  
ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE  
SPORTINFRASTRUCTUUR EN  
OPENBAAR AMBT,**

betreffende "de hervorming van de afvalophaling".

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).**- *De hervorming van de afvalophaling was voor maart 2016 gepland. Ze werd echter al tweemaal uitgesteld. Ondertussen zou u ze begin 2017 willen doorvoeren. Niemand twijfelt eraan dat die hervorming belangrijk is voor het imago en de netheid van Brussel.*

*Daarnaast blijkt dat u vergat te onderhandelen met de vakbond en dat u vaak aankondigingen deed voor er enig overleg had plaatsgevonden. Daardoor loopt de hervorming nog meer vertraging op. De permanente vertegenwoordiger van het Vrij Syndicaat voor het Openbaar Ambt wijst erop dat u geen enkele risicoanalyse liet uitvoeren. Dat zal volgens hem aanzienlijke gevolgen hebben voor de werkdruk. Kunt u dat bevestigen?*

*Als verdediging haalde u aan dat het syndicale overleg liep en eind juni rond zou zijn, maar dat het tot de technische en operationele aspecten beperkt zou blijven. Hoe vaak vond dat overleg plaats? Wat zijn precies de eisen van de vakbonden? Waarop loopt het overleg vast?*

*Legde u een agenda vast voor de zes maanden die aan de invoering van de voor begin januari geplande hervorming voorafgaan?*

aspects techniques et opérationnels. À quelle fréquence la concertation sociale a-t-elle eu lieu ? Quelles sont précisément les revendications des syndicats ? Le cas échéant, à quel niveau cela bloque-t-il ?

Au vu des nombreux retards, un agenda a-t-il été fixé pour les six derniers mois précédant la mise en place de cette réforme, prévue début janvier ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Laanan.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- Comme vous le savez, le gouvernement régional et moi-même sommes soucieux de la concertation avec les partenaires sociaux et ce, quel que soit le dossier. Cela fait d'ailleurs partie de nos fondamentaux et, dans mon parti, cette concertation est essentielle.

Ce dossier ne déroge évidemment pas à ce principe, qui m'est cher. J'ai demandé à Bruxelles-Propreté de proposer des schémas de tournées qui favorisent un équilibre des charges. J'ai voulu instaurer une vraie égalité entre les agents et ce, en concertation avec les organisations syndicales.

Ce principe d'équilibre devrait d'ailleurs permettre d'améliorer la qualité du travail pour tous les agents. Avec la réforme des collectes, chaque agent aura en effet le même poids à porter et le même parcours kilométrique à effectuer. Des calculs savants ont été faits avec les ingénieurs pour faire en sorte de garantir cet équilibre entre les travailleurs. Chacun devra à la fois collecter des sacs blancs et des sacs de couleur, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

J'aurais bien sûr espéré que la réforme puisse entrer en vigueur à l'automne 2016, et je m'étais d'ailleurs engagée à le faire. Cependant, comme nous sommes également partenaires de la réforme relative au nettoiement, 300 agents ont été recrutés pour améliorer le service de nettoyage des rues. Faire entrer en vigueur deux grosses réformes simultanément nous paraissait difficile pour la direction de Bruxelles-Propreté.

C'est la raison pour laquelle j'ai accepté que l'on mette la priorité sur la visibilité de la propreté de notre Région, et donc sur le nettoiement. Toutes

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Laanan heeft het woord.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).**- *Ik vind sociaal overleg in alle dossiers belangrijk. Het is een van de basisprincipes van de regering en bovendien essentieel voor de PS.*

*Dat geldt uiteraard ook voor het dossier van de afvalophaling. Ik heb Net Brussel gevraagd om ophaalschema's op te stellen die de werklast evenwichtig verdelen. Ik wil in overleg met de vakbonden tot gelijkheid onder de werknemers komen.*

*Dat evenwicht moet overigens tot kwaliteitsvollere arbeid leiden. Dankzij de hervorming zal elke medewerker een even groot gewicht aan afval moeten dragen en evenveel kilometers moeten afleggen. Iedereen zal zowel gekleurde als witte zakken moeten ophalen. Dat is nu niet het geval.*

*Ik had gehoopt de hervorming in 2016 te kunnen doorvoeren. Er moesten ondertussen echter driehonderd werknemers worden aangeworven om de netheid van de straten te verbeteren. Twee grote hervormingen tegelijkertijd doorvoeren, was moeilijk voor Net Brussel.*

*Daarom heb ik voorrang gegeven aan de netheid. De gemeenten werden gecontacteerd om hun overeenkomsten met het gewest te ondertekenen. Daarmee zal ik tegen de herfst van 2016 klaar zijn.*

*De hervorming van de afvalophaling gaat dus eind 2016 of begin 2017 door. Het begin van het jaar is net iets geschikter om een dergelijke hervorming door te voeren, met name omdat het dan gemakkelijker is om de inwoners op de hoogte te brengen van de toch wel belangrijke*

les communes ont été sollicitées afin de mailler le territoire et de signer les conventions qui les lient à la Région. Ce sera fait pour l'automne 2016 lorsque la mise en œuvre sera optimisée.

La réforme des collectes devrait donc se réaliser fin 2016 ou début 2017, sachant que la période de mise en œuvre devra être la plus pertinente possible. On sait que le début de l'année est plus propice à cet égard, notamment en ce qui concerne toute la dimension liée à l'information et à la communication apportées aux ménages pour leur signaler ces changements assez fondamentaux.

La concertation s'établit sur la base de l'objectif gouvernemental d'amélioration du service aux citoyens et du bien-être au travail des agents.

Ces deux aspects étant tout aussi importants l'un que l'autre, je ne souhaite pas polémiquer avec quelques représentants syndicaux. Vous voyez à qui je fais allusion ! Le but est la mise en œuvre de ce projet grâce à une bonne synergie. Pour cela, chacun doit y mettre de la bonne volonté.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- L'équilibre n'est en effet pas toujours facile à maintenir.

La première réforme se passe au niveau des communes et certaines réformes sont déjà en cours.

Les modifications touchant les collectes se produiraient à la fin de cette année ou au début de 2017. Quand pensez-vous lancer une campagne publique d'information ?

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- Dans le courant du second semestre 2016. Le travail a bien avancé, mais il faut encore réfléchir au mode de communication.

Les changements à venir figurent déjà sur le site internet. Les choses avancent très bien. Il va de soi que l'information sera diffusée avant que la réforme ne soit effective.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Nous aussi, nous sommes souvent sollicités, mais nous ne

wijzigingen.

*Het overleg is gebaseerd op de doelstelling van de regering om de dienstverlening aan de inwoners en het welzijn van de medewerkers te verbeteren. Die twee aspecten zijn even belangrijk en ik wil dan ook geen polemiek aangaan met een stel vakbondsvertegenwoordigers. Het is de bedoeling dat het plan dankzij een goede synergie wordt uitgevoerd en daarvoor moet iedereen van goede wil zijn.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).**- *Het is inderdaad niet altijd eenvoudig om het evenwicht te bewaren.*

*De eerste hervorming gebeurt op gemeenteniveau en sommige hervormingen lopen al.*

*Wanneer wilt u een informatiecampagne starten over de hervormde afvalophaling?*

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).**- *In de loop van de tweede jaarhelft. Ik bestudeer nog welk communicatiekanaal het geschiktst is.*

*De toekomstige wijzigingen zijn al op het internet te vinden. Uiteraard wordt de informatie verspreid voor de hervorming wordt doorgevoerd.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).**- *Wij krijgen regelmatig vragen, maar*

disposons pas toujours des informations.

- *L'incident est clos.*

### QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME FADILA LAANAN,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DE LA PROPRETÉ  
PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET  
DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE  
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES  
INFRASTRUCTURES SPORTIVES  
COMMUNALES ET DE LA FONCTION  
PUBLIQUE,

concernant "l'enlèvement des cartons dans certaines artères commerçantes du haut de la ville".

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- L'état de propreté de la partie commerçante du boulevard de Waterloo a récemment fait l'objet d'articles de presse relayant le mécontentement des commerçants. En plus de devoir subir le Belgium bashing, ceux-ci doivent subir la malpropreté de certaines artères.

Il semblerait par ailleurs qu'il subsiste un malentendu avec certains commerçants, qui paraissent ne pas être au courant qu'il est nécessaire d'établir un contrat d'enlèvement afin de bénéficier d'une collecte des déchets plus fréquente. Est-ce la seule artère où les commerces ne semblent pas avoir de suivi en matière de contrats d'enlèvement et de collectes de déchets ? La collecte des cartons semble en effet poser des problèmes en différents endroits, comme la chaussée de Wavre, la chaussée d'Ixelles et l'avenue de la Toison d'or, pour rester dans le haut de la ville.

Combien de commerces sont-ils présents sur cette partie commerçante du boulevard de Waterloo ? Combien d'entre eux ont-ils établi un contrat d'enlèvement ? Quelle est la quantité de cartons

*beschikken niet altijd over de nodige informatie.*

- *Het incident is gesloten.*

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW FADILA LAANAN,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
GEWEST, BELAST MET OPENBARE  
NETHEID, VUILNISOPHALING EN -  
VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK  
ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE  
SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPEN-  
BAAR AMBT,

**betreffende "de ophaling van karton langs bepaalde handelsstraten van de hoogstad".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).**- *In de pers hebben de winkeliers van de Waterloolaan hun onvrede geuit over het gebrek aan netheid van sommige verkeersaders. Naar het schijnt zijn er ook nog steeds winkeliers die niet weten dat ze een ophalingscontract moeten sluiten als ze willen dat hun afval vaker opgehaald wordt. De ophaling van karton schijnt ook op andere wegen in de bovenstad problematisch te zijn.*

*Hoeveel winkeliers zijn er in de Waterloolaan? Hoeveel daarvan hebben een ophalingscontract afgesloten? Hoeveel karton wordt er dagelijks opgehaald op die verkeersader, en aan de Gulden-Vlieslaan en de Waversesteenweg?*

*Communicert u regelmatig om ervoor te zorgen dat alle winkeliers op de hoogte zijn van het systeem met de contracten? Zo ja, waaruit bestaat die communicatie? Zo nee, bent u van plan om een dergelijke communicatie te organiseren?*

*Welke sancties bestaan er voor winkeliers die het tijdschema van de ophaling niet respecteren en ervoor kiezen om geen ophalingscontract te sluiten? Hoeveel processen-verbaal werden er*

ramassée quotidiennement dans cette artère et en face de l'avenue de la Toison d'Or et de la chaussée de Wavre ?

Une communication régulière est-elle mise en place afin de s'assurer que tous les commerçants connaissent ce système de contrat ? Le cas échéant, en quoi consiste-t-elle ? Si ce n'est pas le cas, une telle communication est-elle à l'agenda ?

Quelles sont les sanctions prises envers les commerçants qui ne respectent pas les horaires de collectes et choisissent de ne pas établir de contrat d'enlèvement ? Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés depuis le début de l'année sur cette partie de la chaussée de Waterloo ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Laanan.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- Concernant les contrats d'enlèvement pour les commerces du boulevard de Waterloo, les termes utilisés ont leur importance. Les commerces ont l'obligation de souscrire un contrat de collecte pour l'enlèvement de tout volume de déchets dépassant les volumes exonérés, et non pour bénéficier d'une collecte plus fréquente que la collecte en porte-à-porte.

Après la publication récente d'articles de presse, les agents du service commercial de l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP) ont rendu visite à tous les commerçants établis entre les numéros 1 et 66 du boulevard de Waterloo. Tous ces commerçants ont souscrit un contrat de collecte auprès de l'ABP, sauf sept d'entre eux.

Les contrats des commerçants cocontractants de l'ABP sont au nombre de 40. Ils prévoient de une à quatre collectes par semaine. Tous les cocontractants de l'ABP se sont montrés satisfaits de ses services.

Il semble hasardeux de dire que les commerçants du boulevard de Waterloo semblent ne pas être au courant qu'il est nécessaire d'établir un contrat d'enlèvement, dans la mesure où, comme vous pouvez le constater, une grande majorité de ceux-ci ont un contrat d'enlèvement avec l'ABP et en sont satisfaits.

*sinds het begin van het jaar opgemaakt in de Waterloolaan?*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Laanan heeft het woord.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).**- *Het is belangrijk om de begrippen correct te hanteren. De winkeliers van de Waterloolaan zijn verplicht om een ophalingscontract te sluiten als hun afval een bepaald volume overschrijdt en dus niet omdat ze willen dat hun afval vaker wordt opgehaald.*

*Naar aanleiding van de recente persartikels hebben medewerkers van de commerciële dienst van Net Brussel alle winkeliers van de Waterloolaan bezocht tussen huisnummer 1 en 66. Op zeven winkeliers na hebben die allen een ophalingscontract met Net Brussel gesloten. Het gaat om veertig contracten voor een tot vier wekelijkse ophalingen. Alle contractanten waren tevreden over de diensten van Net Brussel.*

*Het klopt dus niet dat die winkeliers niet wisten dat ze een ophalingscontract moesten sluiten.*

*Op zijn website herinnert Net Brussel eraan dat alle producenten van niet-huishoudelijk afval er volgens de afvalordonnantie toe verplicht zijn om een contract af te sluiten met Net Brussel of een andere geregistreerde en erkende ophaalonderneming.*

*Verder staat er een permanente link op de website van Net Brussel waarmee de winkeliers het bezoek van een vertegenwoordiger van Net Brussel kunnen vragen om zo'n contract af te sluiten.*

Au niveau de la communication auprès de ces commerçants sur l'obligation d'avoir un contrat, l'Agence Bruxelles-Propreté rappelle sur son site web à tous les producteurs de déchets autres que ménagers que l'ordonnance déchets les oblige à souscrire un contrat de collecte auprès de l'ABP ou de tout autre collecteur enregistré et agréée.

Un lien figure en permanence sur le site web de l'ABP, via lequel tout commerçant peut solliciter la visite d'un délégué de l'ABP en vue de la signature d'un contrat. Parallèlement, les agents du service commercial de l'ABP prospectent en permanence l'ensemble des producteurs de déchets autres que ménagers établis dans notre Région, en leur rappelant systématiquement les dispositions réglementaires relatives à l'enlèvement des déchets issus de leur activité professionnelle.

S'agissant des mesures de sanction, je rappelle qu'il n'appartient pas à l'agence de sanctionner les commerçants qui choisissent de ne pas conclure de contrat d'enlèvement. Le contrôle du respect de l'obligation de contrat a été confié par l'ordonnance déchets à Bruxelles Environnement d'une part, et aux communes d'autre part.

Par contre, toute personne, commerçante ou non, ne respectant pas le règlement de collecte, s'expose non seulement au paiement des frais d'enlèvement et de traitement des déchets, mais également à une amende administrative. Le montant de cette amende se situe entre 50 et 62.500 euros.

Depuis le début de l'année, aucun procès-verbal n'a été dressé sur le boulevard de Waterloo. On en relève toutefois une dizaine sur la chaussée de Wavre et l'avenue de la Toison d'Or.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).-** C'est intéressant, car les communes contrôlent régulièrement les commerces. Entre la théorie et la pratique existe souvent un grand hiatus. Ces cartons traînent et encombrent parfois durant des heures, voire des jours, les artères commerçantes. C'est gênant pour les commerçants qui respectent les contrats, ainsi que pour les passants.

*Daarnaast prospecteren de medewerkers van Net Brussel voortdurend de producenten van niet-huishoudelijk afval en herinneren hen aan de reglementaire beschikkingen.*

*Het is niet de taak van Net Brussel om de winkeliers te straffen die geen ophalingscontract hebben gesloten. De controle op de naleving van de verplichting is de taak van Leefmilieu Brussel en de gemeenten.*

*Iedereen die het ophaalreglement niet naleeft, of het nu een winkelier is of niet, riskeert om de ophalings- en verwerkingskosten en een administratieve boete tussen 50 en 62.500 euro te moeten betalen .*

*Dit jaar is er in de Waterloolaan nog geen pv uitgeschreven, maar wel al een tiental in de Waverssteenweg en de Gulden Vlieslaan.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).-** *De gemeenten controleren de winkeliers regelmatig. Er is vaak een groot verschil tussen theorie en praktijk. Het karton blijft soms uren of zelfs dagen rondslingerend en dat is vervelend voor de winkeliers die de contracten wel naleven en voor de voorbijgangers.*

*Als gevolg van de artikels in de pers werden er in*

Ce problème est plus important qu'il n'y paraît. Il faut donc rester vigilant. Après ces articles, des contrôles ont été réalisés et cela a allégé très vite cette artère. D'autres restent cependant encombrées. Il reste à espérer que le point de contact unique mis en place dans les communes permettra un meilleur suivi.

- *L'incident est clos.*

(*M. Jef Van Damme, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

## QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

**À MME FADILA LAANAN,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DE LA PROPRETÉ  
PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET  
DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE  
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES  
INFRASTRUCTURES SPORTIVES  
COMMUNALES ET DE LA FONCTION  
PUBLIQUE,**

concernant "la grève du service public Bruxelles-Propreté".

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

**M. Fouad Ahidar (sp.a)** (*en néerlandais*).- *Une grève a brièvement éclaté dans un dépôt de Bruxelles-Propreté dans la matinée du lundi 6 juin 2016. Bien que celle-ci se soit achevée le jour même, elle a eu pour conséquence que les sacs-poubelles n'ont pas été collectés dans certains quartiers et communes.*

*Selon le porte-parole de Bruxelles-Propreté, Etienne Cornesse, ceux-ci ont été ramassés dans les jours qui ont suivi, en commençant par Uccle et le ring intérieur de Bruxelles, ce qui a suscité une frustration justifiée chez bon nombre de Bruxellois.*

*Pourquoi certaines communes sont-elles favorisées par rapport à d'autres ?*

*de Waterloolaan controles uitgevoerd en dat leidde snel tot verbetering. Er zijn echter nog andere wegen waar het probleem blijft bestaan. Hopelijk zal het nieuwe contactpunt in de gemeenten zorgen voor een betere opvolging.*

- *Het incident is gesloten.*

(*De heer Jef Van Damme, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

**AAN MEVROUW FADILA LAANAN,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK  
GEWEST, BELAST MET OPENBARE  
NETHEID, VUILNISOPHALING EN  
VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK  
ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE  
SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPEN-  
BAAR AMBT,**

**betreffende "de staking van de  
overheidsdienst Net Brussel".**

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

**De heer Fouad Ahidar (sp.a).** - Op maandagochtend 6 juni was er een korte staking in een depot van Net Brussel. Die staking was de dag zelf voorbij, maar ze had wel tot gevolg dat de vuilniszakken niet zijn opgehaald in bepaalde wijken en gemeenten.

Volgens de woordvoerder Etienne Cornesse van Net Brussel werden die de daaropvolgende dagen wel opgehaald. De achterstand werd ingehaald in de mate van het mogelijke. Hij zei op RTL Info ook nog dat de ophaling van de witte zakken in Ukkel zal beginnen, en langs de binnenring van Brussel. U begrijpt toch dat dat tot frustratie kan leiden bij heel wat Brusselaars.

Waarom worden bepaalde gemeenten bevoordeeld? Wat is de redenering daarachter? Waarom moet er eerst huisvuil opgehaald worden in Ukkel? Is die gemeente zoveel vuiler dan de andere gemeenten in het gewest?

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

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *La courte interruption de travail qui a eu lieu le lundi 6 juin a, en effet, eu une répercussion sur la collecte des déchets ménagers. Toutefois, les retards ont tous été rapidement résorbés par Bruxelles-Propreté (ABP) le jour même ou dans les jours qui ont suivis.*

*La priorité qui est donnée à la collecte dans le Pentagone découle du fait que cette zone est déterminante pour l'image de Bruxelles. Outre cela, la présence de nombreux commerces oblige l'ABP à effectuer des tournées très tôt le matin afin de ne pas gêner l'activité économique et touristique. Si les tournées débutent par Uccle, c'est parce que cette commune se trouve à proximité des dépôts de l'ABP.*

*Il n'y a donc que des priorités de bon sens et opérationnelles.*

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

**M. Fouad Ahidar (sp.a) (en néerlandais).**- *Votre réponse concernant la proximité du dépôt d'Uccle est claire et suffisante, mais vous comprendrez les frustrations de certains.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME FADILA LAANAN,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DE LA PROPRETÉ  
PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET  
DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE  
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES  
INFRASTRUCTURES SPORTIVES

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

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.**- De korte werkonderbreking van maandag 6 juni heeft inderdaad zijn weerslag gehad op de inzameling van huishoudelijk afval. Niettemin heeft Net Brussel alle vertragingen nog diezelfde dag of de daaropvolgende dagen snel verholpen.

Ik kan uw frustratie begrijpen en zoals dit het geval is voor vele gevoelige onderwerpen, zal een eenvoudige uitleg over de werking van Net Brussel u wellicht tevreden kunnen stellen.

Er wordt voorrang gegeven aan de inzameling in de Vijfhoek omdat dit stadsdeel het imago bepaalt van Brussel. Door de aanwezigheid van vele handelszaken is Net Brussel verplicht om zeer vroeg 's ochtends inzamelingsrondes te organiseren om de economische en toeristische activiteiten niet te hinderen. Dat de dienst zijn rondes begint in Ukkel, komt door de nabijheid van de depots.

De prioriteiten zijn dus verstandig en worden ingegeven door de werking van de organisatie.

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

**De heer Fouad Ahidar (sp.a).**- Uw antwoord is duidelijk. De nabijheid van het depot is de enige reden waarom de gemeente Ukkel prioritair wordt behandeld. Dat volstaat voor mij.

U begrijpt wel dat er frustratie was. Over het imago en dergelijke kan nog worden gediscussieerd, maar u hebt gelijk.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW FADILA LAANAN,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
GEWEST, BELAST MET OPENBARE  
NETHEID, VUILNISOPHALING EN -  
VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK  
ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE  
SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPEN-

**COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,**

**concernant "la mission post-intempéries de l'ABP".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Depuis le 8 juin, l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP) propose un service afin de venir en aide aux personnes ayant subi des dégâts occasionnés par les récentes intempéries.

Quatre camionnettes de type Jumper, un camion-plateau, un camion équipé d'un grappin et un véhicule porte-conteneurs qui dépose des conteneurs dans les quartiers concernés, ainsi que quinze ouvriers, ont été mis à la disposition des sinistrés.

Pouvez-vous nous confirmer ces chiffres ? D'autres camions ont-ils été mis à disposition ? Quels sont les quartiers où ont été déposés les conteneurs ? Comment les quartiers ont-ils été sélectionnés ? Avez-vous privilégié les quartiers les plus touchés ou s'agit-il d'un système basé sur l'ordre des appels ?

Par ailleurs, sachant que les conteneurs restaient sur place jusqu'à ce qu'ils soient remplis, combien de temps sont-ils restés dans chaque quartier ? Pouvez-vous nous indiquer le tonnage collecté par cette opération ? Un tri a-t-il pu être opéré ? Le cas échéant, quel type de déchets a-t-il été collecté ?

Les citoyen(ne)s pouvaient faire appel à ce service en se renseignant auprès de leur commune ou de leur échevin(e) de la propreté, ou en appelant votre numéro vert. Combien d'interventions ont-elles été nécessaires depuis la mise en place de ce système ? Quel est le budget prévu pour cette mise à disposition ? Avez-vous prévu une date limite pour les requêtes en provenance des communes ? Avez-vous prévu une date limite pour les requêtes de citoyen(ne)s ?

Enfin, le porte-parole de l'ABP a précisé que ce système ne devait pas être utilisé par des personnes non sinistrées, qui en profiteraient pour y mettre leurs encombrants. De quelle manière a

**BAAR AMBT,**

**betreffende "de opdracht van het GAN na stormweer".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).**- *Sinds 8 juni helpt Net Brussel mensen die schade hebben geleden door stormweer. Net Brussel stelt vijftien arbeiders ter beschikking, evenals vier bestelwagens, een vrachtwagen met oplegger, een vrachtwagen met een grijper en een voertuig dat de containers in de getroffen wijken plaatst.*

*Kunt u dat bevestigen? Werden er nog andere vrachtwagens ter beschikking gesteld? In welke wijken heeft Net Brussel de containers geplaatst? Hoe werden de wijken geselecteerd? Kregen de meest getroffen wijken voorrang of werden de containers geplaatst na een oproep?*

*De containers bleven staan totdat ze vol waren. Hoe lang heeft dat geduurd? Hoeveel en welk afval werd er precies opgehaald? Werd dat gesorteerd?*

*Om gebruik te maken van de dienst konden burgers contact opnemen met de gemeente of een groene nummer bellen. Hoe vaak werd van de dienst al gebruikgemaakt? Over welk budget beschikt de dienst? Hebt u een uiterste datum vastgelegd waarna de gemeenten en de burgers geen gebruik meer konden maken van de dienst?*

*De woordvoerder van Net Brussel wees erop dat burgers die geen schade hadden geleden, geen gebruik konden maken van de dienst om hun grof vuil te deponeren. Hoe kon Net Brussel dat controleren, aangezien de containers bleven staan totdat ze vol waren? Werd er 's nachts gecontroleerd?*

été opérée la vérification ? Selon quels critères ? Dans l'éventualité où le conteneur restait plusieurs jours au même endroit avant d'être rempli, une vérification ou une surveillance a-t-elle opérée durant la nuit afin d'éviter les dépôts clandestins ?

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

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- Lors des inondations, Bruxelles-Propreté a pris contact avec les communes les plus touchées (Uccle, Forest, Anderlecht et Woluwe-Saint-Lambert) pour les informer de l'existence d'un service exceptionnel d'enlèvement d'encombrants. Celles-ci ont pu ensuite transmettre le message à leurs habitants. Certaines ont même relayé l'information sur leur site internet.

Bruxelles-Propreté a effectivement mis à disposition, pendant quatre jours, quinze personnes, ainsi que le charroi nécessaire pour cette opération. Seul un conteneur a été placé à Anderlecht afin d'optimiser le service. Celui-ci n'a jamais été laissé sans surveillance et une matinée a suffi pour le remplir.

Les consignes communiquées par l'agence, à savoir que le dispositif ne devait être utilisé que pour les victimes des inondations, ont été suivies. En ce qui concerne le tri, les encombrants, les produits assujettis à la taxe Recupel, ainsi que les produits dangereux ont été retirés et triés séparément. Le reste a été incinéré.

La date limite de l'opération était le lundi 13 juin. Les quelques demandes rentrées après cette date ont été traitées normalement.

Budgétairement parlant, le dispositif n'a pas eu d'impact, car il a été déployé avec les moyens opérationnels de l'agence. En outre, ces déchets allaient, in fine, de toute façon être pris en charge par Bruxelles-Propreté.

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

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- La réaction aux événements liés aux intempéries a été très pertinente.

Le conteneur installé à Anderlecht a-t-il servi à

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

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).**- Naar aanleiding van de overstromingen heeft Net Brussel contact opgenomen met de meest getroffen gemeenten om hen op de hoogte te brengen van die uitzonderlijke dienst. Dat waren de gemeenten Ukkel, Vorst, Anderlecht en Sint-Lambrechts-Woluwe. Die speelden de informatie door aan hun inwoners en enkelen vermelden het op hun website.

Net Brussel heeft vier dagen lang vijftien medewerkers ter beschikking gesteld, evenals het wagenpark dat voor die dienstverlening nodig was. Er werd slechts één container geplaatst in Anderlecht. Die stond de hele tijd onder toezicht en was al vol na één ochtend.

Net Brussel had de instructie gegeven dat de dienst alleen bestemd was voor de slachtoffers van de overstromingen en dat werd nageleefd. Net Brussel heeft het grof vuil, de Recupel-producten en gevvaarlijke producten uit de container gehaald en gesorteerd. De rest ging naar de verbrandingsoven.

De uiterste datum was 13 juni. Daarna heeft Net Brussel nog een aantal aanvragen ontvangen die gewoon werden behandeld.

Op budgettair vlak heeft de dienstverlening geen invloed gehad, want Net Brussel heeft daarvoor de eigen operationele middelen ingezet. Uiteindelijk zou dat afval toch terechtgekomen zijn bij Net Brussel

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).**- De reactie op het stormweer was behoorlijk adequaat.

Diende die container in Anderlecht voor alle

toutes les communes ?

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- Non. Ailleurs, d'autres dispositifs ont été mis en place.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "le traitement des flux de déchets dans les parcs à conteneurs et les parcs à conteneurs mobiles".

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

**Mme Annemie Maes (Groen)** (*en néerlandais*).- *Le passage à une économie plus circulaire permettrait à la Région de relever de nombreux défis. La Commission européenne préconise d'ailleurs cette transition dans son Circular Economy Package.*

*L'économie circulaire offre une réponse à la pression croissante exercée par notre mode de production et de consommation sur l'environnement et les réserves de matières premières. Plutôt que d'importer continuellement les matières premières, nous pourrions réutiliser nos déchets comme ressources.*

*L'économie circulaire permet aussi de réaliser des économies sur les matériaux. Selon le Steunpunt Duurzaam materialenbeheer, la transition vers une économie circulaire en Flandre permettrait de réaliser une économie de 2 à 3% du produit intérieur brut (PIB) flamand à l'horizon 2020, soit par une économie de 3,4 milliards d'euros.*

gemeenten?

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *Neen. Op andere plaatsen werden er andere maatregelen getroffen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN -VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

**betreffende "de verwerking van afvalstromen in de containerparken en mobiele containerparken".**

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

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Het Brussels Gewest moet dringend de overgang maken naar een meer circulaire economie om te beantwoorden aan verschillende uitdagingen. De Europese Commissie moedigt dit aan met het Circular Economy Package. De kringloopeconomie biedt een antwoord op de groeiende druk die de huidige manier van produceren en consumeren zet op het milieu en de grondstofreserves. In plaats van altijd opnieuw uit het buitenland grondstoffen te moeten aanvoeren, kunnen we gebruikmaken van de voorraden die aanwezig zijn in het gewest door afvalstoffen als grondstoffen te gebruiken.

De kringloopeconomie leidt ook tot besparingen op materieel. Uit recent onderzoek van het Steunpunt Duurzaam Materialenbeheer bleek dat de ondersteuning van een kringloopeconomie in Vlaanderen tegen 2020 2% tot 3% van het Vlaams bruto binnenlands product (bbp), namelijk 3,4 miljard euro, aan besparingen in materieelkosten kan opleveren. Bij de productieprocessen van de kmo's komt gemiddeld 18% van de aangekochte grondstoffen uiteindelijk

*Quelque 18% des matières premières achetées ne seraient finalement pas utilisées par les PME. L'Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) indique qu'une réduction de 10% de la perte de matières premières permettrait de réduire de 2% le coût de production.*

*La réutilisation et le réemploi permettent de créer davantage d'emplois que l'incinération des déchets. Selon la plate-forme européenne RREUSE, l'incinération de 10.000 tonnes de déchets permet de créer un emploi, son recyclage 36 emplois, sa réutilisation 296 emplois. Selon l'organisation Komosie, on pourrait même atteindre le chiffre de 800 emplois.*

*(Mme Viviane Teitelbaum, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

*En raison de la pénurie de parcs à conteneurs régionaux, de nombreux Bruxellois sont invités à apporter leurs déchets dans les parcs à conteneurs mobiles ou à recourir à la collecte organisée en porte-à-porte. Le tri des déchets collectés dans les parcs à conteneurs mobiles et en porte-à-porte est toutefois moins élaboré. Les déchets collectés dans les parcs à conteneurs mobiles ou en porte-à-porte sont-ils triés après-coup ?*

*Vous avez déclaré que la collaboration entre les entreprises d'économie sociale et les parcs à conteneurs sera soutenue, dans le cadre du Programme régional pour l'économie circulaire (PREC). Quelles mesures avez-vous prises pour développer un partenariat durable ? De quelles entreprises sociales s'agit-il ? Combien de parcs à conteneurs sont-ils concernés ?*

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Laanan.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *L'économie circulaire constitue une de mes priorités, car elle permet de transformer une faiblesse en un atout de l'économie bruxelloise.*

niet in een verkoopbaar product terecht. Volgens een studie van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) kan het terugdringen van het verlies aan grondstoffen met 10% gemiddeld 2% van de totale productiekosten uitsparen.

De hergebruik- en herstelsectoren resulteren ook in meer jobs dan het verbranden van afval. Bovendien zijn dat vaak jobs die moeilijk te verplaatsen zijn. Een rapport van RREUSE toont aan dat de verbranding van 10.000 ton afval een job oplevert, het recyclen van diezelfde hoeveelheid 36 jobs, en herstel en hergebruik tot 296 jobs. Uit gegevens van Komosie, de koepelorganisatie voor milieuondernemers in de sociale economie, blijkt dat zelfs tot 800 jobs kunnen worden gecreëerd voor diezelfde hoeveelheid afval.

*(Mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

Door het enorme tekort aan gewestelijke containerparken zijn veel inwoners aangewezen op de mobiele containerparken of de huis-aan-huisophaling. Het is een goede zaak dat die er zijn, omdat de situatie er anders nog dramatischer zou uitzien, maar in de mobiele containerparken wordt er wel veel minder gesorteerd dan in de vaste. Wordt het afval dat opgehaald wordt in mobiele containerparken of via huis-aan-huisophaling achteraf nog gesorteerd?

U zei eerder al dat het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) een aantal maatregelen zal bevatten voor een betere samenwerking van sociale ondernemingen met de containerparken. Welke stappen hebt u al gezet om een duurzame samenwerking op te zetten? Om welke sociale ondernemingen en over hoeveel containerparken gaat het?

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Laanan heeft het woord.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris.**- Ik hecht enorm veel belang aan de kringloopeconomie, aangezien ze het mogelijk maakt om van een zwak punt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een sterk punt te maken.

*Elle favorise la compétitivité des entreprises par la réduction des coûts de production et constitue une nouvelle source de création d'emplois, dont nous manquons cruellement à Bruxelles. C'est notamment pour ces raisons que je suis cosignataire du PREC.*

*Bruxelles-Propreté (ABP) participe activement au développement de l'économie circulaire à Bruxelles, au travers de l'écopôle Recy K. Concernant les parcs à conteneurs mobiles, bien que le tri soit plus grossier à la source, les déchets sont bien triés in fine.*

*Comme dans tous les centres urbains en Belgique et en Europe, la Région dispose de peu d'espaces affectés à l'apport volontaire de déchets en raison des coûts, des problèmes de mobilité et de la qualité de vie des riverains. Malgré ces contraintes, l'ABP augmente chaque année l'offre de tri sur ses parcs en fonction de la place disponible.*

*Les différentes catégories de tri peuvent donc différer d'un parc à un autre. Dans un parc plus petit, certains flux peuvent être regroupés dans un seul et même conteneur, alors qu'ils sont triés séparément dans un parc plus grand.*

*Un tri à la source permet à l'Agence d'orienter directement le flux trié vers les recycleurs spécialisés. Les fractions recueillies sont envoyées chez des acquéreurs qui procèdent à des étapes ultérieures de tri et de recyclage afin de valoriser au mieux les différentes fractions et en privilégiant le recyclage matière. Si le tri n'est pas possible à la source, c'est-à-dire directement sur le parc, fixe ou mobile, c'est chez l'acquéreur que cette séparation est réalisée.*

*En ce qui concerne les partenariats avec l'économie sociale dans le cadre de notre volonté commune d'améliorer la circularité de l'économie bruxelloise, Bruxelles-Propreté développe des collaborations structurelles au sein de Recy-K. Recy-K est une plate-forme physique et les premiers contacts ont été pris avec Ressources, la fédération des entreprises de l'économie sociale, afin de formaliser les façons de collaborer.*

*Ressources et l'ABP ont prévu de se réunir dès le début du mois de septembre pour avancer concrètement sur ce projet.*

De kringloopeconomie verbetert niet alleen de concurrentiekracht van de ondernemingen door de verlaging van de productiekosten, maar creëert ook banen, waaraan veel behoefte is in het gewest. Daarom heb ik het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) ondertekend.

Net Brussel moet een rol spelen binnen de kringloopeconomie. Dat doet het trouwens nu al via het recyclagecentrum Recy K.

Het afval in de mobiele containerparken wordt uiteindelijk goed gesorteerd, ook al is de sortering aan de bron minder fijn.

Zoals in alle stadscentra in België en Europa, beschikt het gewest over weinig plaatsen voor de vrijwillige aanvoer van afval. Redenen daarvoor zijn de kostprijs van het terrein, mobiliteitsproblemen en de levenskwaliteit van de omwonenden. Ondanks die beperkingen verhoogt Net Brussel elk jaar het sorteeraanbod in de parken naargelang van de beschikbare ruimte.

De sorteercategorieën verschillen dus van park tot park. In een kleiner containerpark kunnen bepaalde afvalstromen worden samengebracht in eenzelfde container, terwijl ze in een groter park apart worden gesorteerd.

Door de sortering aan de bron kan Net Brussel de afvalstroom rechtstreeks bezorgen aan de gespecialiseerde recycleerders. Bij vermenging worden afval en grondstoffen mechanisch gescheiden door magnetisatie. De verschillende materiaalstromen worden dan aangevoerd naar de recyclageketens. Alle verzamelde afvalonderdelen worden verzonden naar afnemers die overgaan tot de laatste fase van sortering of recyclage, teneinde de verschillende onderdelen zo goed mogelijk te valoriseren en voorrang te geven aan materiaalrecyclage.

Als het afval niet meteen aan de bron, dus in het vaste of mobiele containerpark, gesorteerd kan worden, dan doet de afnemer dat.

Wat partnerships met de sociale economie betreft, ontwikkelt Net Brussel structurele samenwerkingen via het platform Recy K. Net Brussel heeft al de eerste contacten gelegd met Ressources, de federatie van de bedrijven uit de sociale economie in Wallonië en Brussel, om de

*Pour soutenir les initiatives de collaborations avec l'économie sociale, toutes les pistes sont à l'analyse : collaboration au sein et autour de Recy-K, analyse des possibilités de réserver des espaces spécifiques au sein des parcs à conteneurs.*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**-  
*Vous convenez que l'économie circulaire permet de réaliser des économies et de créer des emplois.*

*Pourriez-vous préciser ce qu'il en est du tri des déchets collectés dans les parcs à conteneurs mobiles et par le système porte-à-porte ?*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Laanan.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- Nous essayons de bien trier et de faire en sorte d'exploiter au maximum ce que nous collectons.

Tout dépend de la manière dont la collecte s'effectue. Dans les parcs à conteneurs, la pluralité des conteneurs permet de bien trier les déchets apportés par les habitants. Pour ce qui est des conteneurs classiques, tout dépend de leur taille. L'agence est parfois amenée à mélanger des déchets qui ne seraient pas mélangés dans un parc à conteneurs beaucoup plus vaste.

Tout est étudié afin de faire en sorte que l'on trie les déchets au maximum et que l'on exploite le plus possible les déchets apportés.

**Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).**-  
*Il va de soi que le mode de tri varie en fonction de la taille du parc à conteneurs, ou du types de conteneurs.*

manier van samenwerken te formaliseren.

Die eerste ontmoeting vond plaats in het kader van de RD 2-maatregel van het GPCE. Ressources en Net Brussel komen begin september samen om het project te ontwikkelen. Om de samenwerkingsinitiatieven met de sociale economie te ondersteunen, analyseren we alle denksporen, meer bepaald de samenwerking binnen en rond Recy K en de mogelijkheden om ruimten voor te behouden voor bepaalde afvalstromen in de containerparken.

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

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Ik ben blij dat u mijn analyse deelt dat de kringloopconomie minder kost aan de bedrijven en meer jobs oplevert.

Ik begrijp u niet goed als u zegt dat de sortering in de mobiele containerparken en bij de huis-aan-huisophaling minder fijn gebeurt. Wordt het afval achteraf nog fijner gesorteerd?

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Laanan heeft het woord.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).**- Alles hangt af van de manier waarop de inzameling gebeurt. In de containerparken staan verschillende containers, waardoor het afval dat de inwoners aanvoeren goed kan worden gesorteerd. De mobiele containerparken zijn kleiner, waardoor Net Brussel soms afval moet samenvoegen dat in een groter containerpark niet zou worden gemengd.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Ik begrijp dat er een verschil is tussen verschillende categorieën van sorteerlijnen naargelang het gaat om een groot containerpark of om een mobiel

*Mais des témoins m'ont rapporté que les déchets triés qu'ils avaient apportés au parc à conteneurs mobiles étaient jetés indistinctement sur un même tas.*

*Je vous poserai à nouveau cette question ultérieurement.*

*- L'incident est clos.*

containerpark dat kleiner is. Dat is evident. Waar het kan, moet er echter maximaal aan de basis worden gesorteerd.

Burgers hebben me gesigneerd dat ze met gesorteerd materiaal aankomen bij het mobiel containerpark en dat alles vervolgens op een hoop wordt gegooid. Ze begrijpen dat niet altijd.

Ik zal u daar later opnieuw over ondervragen.

*- Het incident is gesloten.*