PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Commissie voor het Leefmilieu en de Energie,

belast met het Natuurbehoud, het Waterbeleid en de Openbare Netheid

VERGADERING VAN

DINSDAG 6 NOVEMBER 2018

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

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 6 NOVEMBRE 2018

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@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op www.parlement.brussels

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@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse www.parlement.brussels

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Bea Diallo 6

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de uitvoering van een actieplan tegen de hitte-eilanden in de stad".

Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele 10

tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de milieuprestatie van de federale politievoertuigen in het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Céline Fremault, minister

Mondelinge vraag van de heer Emin Özkara 16

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de impact van het High Level Political Forum Duurzame Ontwikkeling van 2018 op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock 20

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke

SOMMAIRE

Question orale de M. Bea Diallo 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 "la mise en œuvre d'un plan d'action contre les îlots de chaleur urbains".

Interpellation de M. Julien Uyttendaele 10

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "la performance environnementale des véhicules de la police fédérale circulant en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Céline Fremault, ministre

Question orale de M. Emin Özkara 16

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'impact du Forum politique de haut niveau pour le développement durable de 2018 sur la Région de Bruxelles-Capitale".

Question orale de M. Emmanuel De Bock 20

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-

Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de conclusies van het speciaal verslag van de Europese Rekenkamer over de luchtverontreiniging en het specifieke geval van Brussel".		concernant "les conclusions du rapport spécial de la Cour des comptes européenne sur la pollution de l'air et le cas spécifique de Bruxelles".	
Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme	28	Question orale de M. Jef Van Damme	28
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de studie met betrekking tot asbestverwijdering".		concernant "l'étude sur le désamiantage".	
Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe	34	Question orale de Mme Els Ampe	34
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "het toezicht op misbruik van overheidsactiva bij Leefmilieu Brussel".		concernant "le contrôle de l'abus d'actifs publics au sein de Bruxelles Environnement".	
Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme	37	Question orale de M. Jef Van Damme	37
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de studie met betrekking tot de sirenes van de interventievoertuigen".		concernant "l'étude sur les sirènes des véhicules d'intervention".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	43	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	43
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	

betreffende "de resultaten van het project ExpAIR en de gevolgen ervan".

concernant "les résultats du projet ExpAIR et leurs implications".

Mondelinge vraag van mevrouw Dominique Dufourny 48

Question orale de Mme Dominique Dufourny 48

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

betreffende "de rest-o-pack".

concernant "les rest-o-pack".

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock 49

Question orale de M. Emmanuel De Bock 49

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

betreffende "de reactie van de Europese Commissie op het verbod op het gebruik van glyfosaat in het Brussels Gewest".

concernant "la réaction de la Commission européenne à l'interdiction du glyphosate en Région bruxelloise".

Voorzitterschap: mevrouw Simone Susskind, oudste lid in jaren.
Présidence : Mme Simone Susskind, doyenne d'âge.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BEA DIALLO

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

betreffende "de uitvoering van een actieplan tegen de hitte-eilanden in de stad".

De heer Bea Diallo (PS) *(in het Frans).- Deze zomer werden er hitterecords gebroken. Deskundigen zijn het erover eens dat die trend zich zal blijven doorzetten, met temperaturen boven de 40°C of zelfs 45°C in 2050. Aangezien 2050 voor de deur staat in termen van stadsontwikkeling, moeten we ons nu op de stijgende temperaturen voorbereiden.*

De luchtkwaliteit en de temperatuur in het zuiden en het centrum van Brussel vertonen grote verschillen met de omliggende regio. Zo constateert men in het centrum van Brussel drie keer zoveel hitteperiodes dan op het platteland.

Leefmilieu Brussel heeft op basis van gegevens van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) een inventaris gemaakt van de warmte- en koude-eilanden. Er kan een parallel worden getrokken tussen die inventaris en de kaart van de sociaal-economische ongelijkheden in Brussel. Het zijn de meest kwetsbare bevolkingsgroepen die het meest worden blootgesteld aan de klimaatopwarming.

Volgens Leefmilieu Brussel ontstaan stedelijke warmte-eilanden onder meer doordat begroeide en doorlaatbare gronden worden vervangen door gebouwen en ondoordringbare oppervlakken. Concreet gebeurt er het volgende:

- minder aanplantingen en meer verticale wanden vergroten de oppervlakte die zonnestralen opvangt;

QUESTION ORALE DE M. BEA DIALLO

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

concernant "la mise en œuvre d'un plan d'action contre les îlots de chaleur urbains".

M. Bea Diallo (PS).- Cet été, des records de chaleur ont été battus. Les experts s'accordent à dire qu'il s'agit d'une tendance qui s'installe et ira crescendo, pour atteindre des températures supérieures à 40°C, voire 45°C, en 2050.

Puisque 2050, c'est demain en matière de développement urbain, c'est aujourd'hui que nous devons nous armer pour que la population bruxelloise puisse faire face à ce qui s'annonce en matière de réchauffement.

Face à ces enjeux, la population bruxelloise n'est pas sur un pied d'égalité. Qu'il s'agisse de qualité de l'air ou de chaleur, les habitants du sud et du centre de Bruxelles vivent dans des conditions aux différences marquées, qui peuvent aller jusqu'à 3°C actuellement en ce qui concerne les minimas. En moyenne, on recense trois fois plus de périodes de fortes chaleurs dans le centre de Bruxelles qu'en zone rurale.

Bruxelles Environnement, se fondant sur les données de l'Institut royal météorologique (IRM), a réalisé une cartographie des îlots de chaleur et des îlots de fraîcheur, qui vient confirmer scientifiquement ces inégalités. Sans surprise, ces cartes correspondent à la carte des inégalités socio-économiques à Bruxelles. Ce sont donc les populations les plus vulnérables et les moins équipées qui sont les plus exposées.

Selon Bruxelles Environnement, les îlots de chaleur urbains s'expliquent notamment par le

- het gebruik van donkergekleurde materialen voor wegen en gebouwen resulteert in een hogere absorptie van invallende zonne-energie;

- de zonnestralen blijven vastzitten in de straatcanyons in het centrum van de stad. De oriëntatie en de helling van de straten kunnen de temperatuurstijging beïnvloeden;

- het vermogen van de directe omgeving om de dagelijkse temperatuur te verlagen door verdamping (via water en planten) en schaduwvorming neemt af. Bovendien zijn lokale temperatuurstijgingen te wijten aan meer geconcentreerde menselijke activiteit in de stad: uitstoot van verbrandingsgassen, uitstoot van warme lucht door airconditioningsystemen, warm water in rioleringen enzovoort.

De warmtepieken hebben niet alleen gevolgen voor de gezondheid maar ook voor het energieverbruik, met een domino-effect als gevolg.

De zomer van 2018 was een wake-upcall. We moeten dringend een 'hitteplan' opstellen, gericht op vergroening, water en bestrating. Dat plan moet nauwkeurig zijn, aangepast aan de lokale omstandigheden en een strakke planning omvatten.

Welke maatregelen worden er nu al genomen? Welke middelen worden daarvoor gebruikt? Welke partnerschappen worden er gesloten? Welke doelstellingen stelt u voorop op korte en middellange termijn?

remplacement des sols végétalisés et perméables par des bâtiments et revêtements imperméables. Ainsi, par exemple :

- la réduction de la couverture végétale et la multiplication des murs verticaux augmentent la surface collectant le flux radiatif solaire ;

- l'utilisation de matériaux de couleur sombre pour les routes et les bâtiments entraîne une absorption plus importante de l'énergie solaire incidente ;

- les effets du piégeage des rayonnements à l'intérieur des rues canyons dans le centre de la ville sont à l'origine d'une augmentation de la température dans ces rues. Étant donné leur structure tridimensionnelle, les rayonnements réfléchis ne sont pas directement émis dans l'atmosphère mais restent coincés à l'intérieur de la rue. L'orientation et la pente des rues, par exemple, influencent également l'importance de l'élévation de la température ;

- la capacité de l'environnement direct à abaisser les températures journalières par évaporation ou évapotranspiration (eau et plantes) et par ombrage est réduite.

En outre, ces élévations locales de température sont également liées aux activités humaines plus concentrées en ville : rejet des gaz de combustion, rejet d'air chaud par les systèmes de climatisation, eau chaude circulant dans les égouts, etc.

Ces pics de chaleur ont non seulement une incidence sur la santé - allant jusqu'à augmenter les risques de décès pour les personnes plus fragiles - mais également sur la consommation énergétique, entraînant un effet domino.

L'été 2018 a été un coup de semonce. Il ne s'agit plus seulement de dire que c'est important et que l'on y travaille, il faut mettre en place un plan d'action spécifique "chaleur", visant entre autres la végétalisation, l'eau et les revêtements. Il doit être précis, adapté aux conditions locales, quartier par quartier, avec un échéancier serré.

Pouvez-vous nous dire quelles sont les mesures prises actuellement ? Quels sont les moyens alloués, les partenariats noués, les objectifs fixés et

les perspectives à court et moyen terme pour faire face à cette urgence ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Samen met de hitte-eilanden moeten er een reeks milieuproblemen worden aangepakt. De vergroening van de stad, bedoeld om de hitte-eilanden te beperken, gaat gepaard met het verbeteren van de luchtkwaliteit, de hydrologische regulering, de beheersing van het stof, evenals het behoud van de biodiversiteit, de stedelijke rust en de levenskwaliteit in het algemeen.*

De problematiek van de warmte-eilanden wordt door Leefmilieu Brussel benaderd via een deskundige aanpak enerzijds en een concrete aanpak anderzijds. In het kader van de deskundige aanpak maakt Leefmilieu Brussel werk van bewustmaking rond de hitte-eilanden en zorgt ze ervoor dat er met de problematiek rekening wordt gehouden in stedenbouwkundige voorschriften, vergunningen en diverse planningen.

De aanpassing aan de klimaatverandering is eveneens opgenomen in het Lucht-Klimaat-Energieplan. Daarin staan verschillende maatregelen ter bescherming van de vochtige gebieden en ter ontwikkeling van het plantenerfgoed. Die maatregelen staan ook in het Waterbeheerplan en het Gewestelijk Natuurplan. In het Lucht-Klimaat-Energieplan wordt tevens gewezen op het belang van de keuze van materialen in een lichte kleur voor de inrichting van de openbare ruimte.

In het kader van de herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) werd er voorgesteld om de minimumdrempel voor het opleggen van groene daken te verlagen van 100 m² naar 60 m². Ook is er gepleit voor het principe van een hoge albedo (reflectiecoëfficiënt) voor gebouwen en wegen.

Bij de analyse van de vergunningsaanvragen en de verschillende effectenstudies waakt Leefmilieu Brussel over voldoende plantengroei, het behoud van volle grond en een goed waterbeheer. Die verschillende elementen dragen bij tot een betere beheersing van de microklimatologische omstandigheden.

Mme Céline Fremault, ministre.- La difficulté d'une action intégrée et efficace pour agir contre les îlots de chaleur est qu'elle doit toucher toutes les dimensions et thématiques de l'aménagement urbain et de la gestion de la ville. Il faut donc un mouvement conjoint et coordonné des politiques urbaines.

Un aspect stimulant de la problématique est le fait que s'attacher à résoudre la question des îlots de chaleur revient à résoudre en même temps une série de problèmes environnementaux. Il y a donc une convergence motivante d'objectifs. Par exemple, agir sur la végétalisation de la ville pour maîtriser les îlots de chaleur revient aussi à améliorer la qualité de l'air, la régulation hydrologique, la rétention des poussières, le maintien de la biodiversité, la quiétude urbaine et le cadre de vie en général.

Le traitement de la thématique des îlots de chaleur par Bruxelles Environnement se décline suivant deux approches : une approche experte et une approche concrète.

Concernant l'approche experte, les services concernés au sein de Bruxelles Environnement sensibilisent et poussent à prendre en considération la thématique des îlots de chaleur au niveau des règlements urbanistiques, des permis et des planifications diverses. L'adaptation au changement climatique est une thématique sensible, abordée en tant que telle dans le Plan air-climat-énergie. Elle est traitée au travers des différentes mesures relatives à la gestion de l'eau et de la nature, qui tendent à lutter contre le phénomène des îlots de chaleur : protection des zones humides et développement du patrimoine végétal. Ces mesures sont par ailleurs développées dans le Plan de gestion de l'eau et le Plan régional nature, auxquels je vous renvoie.

Le Plan air-climat-énergie y ajoute la prise en considération de matériaux clairs dans l'aménagement de l'espace public, afin de lutter contre la surchauffe du sol. Dans le cadre de la révision du Règlement régional d'urbanisme (RRU) par exemple, des propositions ont été faites pour abaisser le seuil minimal pour l'imposition de

In het kader van de concrete aanpak ontwikkelen de operationele diensten projecten rond groene en blauwe ruimten. De vergroening van de stad blijft een belangrijk instrument om hitte-eilanden tegen te gaan.

Volgens sommige studies leidt de vergroening van weinig begroeide stedelijke gebieden tot een aanzienlijke verkoeling. Een rij bomen verlaagt de temperatuur met 1°C en de vervanging van gebouwen in het centrum door een park met 2°C tot 6°C of meer.

De stedelijke vergroeningsstrategie heeft tot doel plantsoenen aan te leggen of te verdichten langs verkeersroutes (straatbeddingen, rijstroken, spoorlijnen, enzovoort), op openbare gronden (parken, gemeentelijke en overheidsterreinen, schoolpleinen, kinderdagverblijven, enzovoort) en op particuliere gronden (rond residentiële, commerciële en industriële gebouwen en steegjes).

De ontwikkelingsstrategie voor de groene en blauwe ruimten van Leefmilieu Brussel gebeurt volgens het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), en meer bepaald het groene netwerk. In dichtbevolkte buurten waar zich de meest problematische hitte-eilanden vormen, zijn de mogelijkheden voor vergroening echter beperkter. Er is een innovatieve aanpak nodig om oppervlakken zoals daken en gevels en de tussenliggende ruimten goed te gebruiken. Met de stadsvernieuwingscontracten worden er op dat vlak opmerkelijke inspanningen geleverd.

De kaarten van de warmte-eilanden worden elk jaar bijgewerkt. Ook op het vlak van ruimtelijke ordening moet er belangrijk werk worden verricht. Zowel in het GPDO als in de stadsvernieuwingscontracten is er rekening gehouden met onze visie inzake ruimtelijke ordening.

Het gewest moet blijven vergroenen en parken aanleggen, zoals aan de Ninoofsepoort of langs het kanaal, maar ook de gemeenten hebben een belangrijke rol te spelen. Ik moedig ze dan ook aan om de problematiek op te nemen in hun gemeentelijke beleidsverklaring.

toitures vertes de 100 à 60m². De même, le principe d'un albédo (le pouvoir réfléchissant d'une surface) élevé pour les bâtiments et voiries a été défendu.

Lors de l'analyse des dossiers de permis et des diverses études d'incidences, Bruxelles Environnement est attentif à défendre notamment le développement de la végétation, la préservation de la pleine terre et une bonne gestion des eaux. Ces différents éléments contribuent à une meilleure maîtrise des conditions microclimatiques.

Concernant les actions concrètes, les services opérationnels développent des projets en matière d'espaces verts et bleus. La végétalisation de la ville est bien entendu un instrument majeur pour traiter les îlots de chaleur.

Selon certaines études, l'apport de végétation dans les milieux urbains peu végétalisés constitue un gain considérable en matière de fraîcheur. Par exemple, une rangée d'arbres diminue la température de l'air environnant de 1°C, tandis que la création d'un parc au centre-ville en remplacement de bâtiments générerait une baisse de température de 2°C à plus de 6°C.

La stratégie de végétalisation en milieu urbain a pour objectif de disposer ou de densifier la végétation le long des axes de transport (plates-bandes de rues, ruelles, lignes ferroviaires, etc.), sur les terrains publics (parcs, terrains municipaux et gouvernementaux, cours d'écoles, cours de centres de la petite enfance, etc.) et sur les terrains privés (pourtours de bâtiments résidentiels, commerciaux et industriels et ruelles).

La stratégie de développement des espaces verts et bleus de Bruxelles Environnement est déclinée dans le Plan régional de développement durable (PRDD) au travers du maillage vert. Cela a donc été pris en considération bien en amont de votre question. Dans les quartiers denses où la problématique des îlots de chaleur est la plus aigüe, les possibilités de végétalisation sont plus limitées. Des approches particulières et innovantes sont ici nécessaires pour exploiter des surfaces comme les toitures et les façades et rentabiliser les espaces interstitiels divers. Les programmes extrêmement intelligents que sont les contrats de rénovation urbaine (CRU) représentent un effort remarquable

pour développer des espaces verts dans des quartiers denses.

Il y a donc la politique menée par Bruxelles Environnement sur le développement des espaces verts, le travail autour des cartes des îlots de chaleur, mises à jour chaque année. Mais un travail très important en matière d'aménagement du territoire doit aussi être effectué. Dans le PRDD comme dans le projet de RRU, nous avons systématiquement veillé à injecter notre vision dans les politiques d'aménagement du territoire de la Région.

J'attire toutefois aussi l'attention des communes sur leur capacité à agir. Comme l'heure est à la rédaction des programmes de majorité, j'invite les élus aux commandes dans les communes à travailler sur cette thématique. En effet, la Région peut continuer à végétaliser et à développer des projets de parc, comme c'est le cas aujourd'hui à la Porte de Ninove ou le long du canal, mais les communes ont aussi un rôle important à jouer. Chacun, dans son espace de vie, a la possibilité de servir de levier. J'encourage dès lors les uns et les autres à veiller à ce que les déclarations de politique communale intègrent d'emblée cette dimension.

De heer Bea Diallo (PS) *(in het Frans).- U hebt gelijk wanneer u zegt dat het gewest en de gemeenten moeten samenwerken om de hitte-eilanden te bestrijden.*

- Het incident is gesloten.

M. Bea Diallo (PS).- Effectivement, vous avez raison d'affirmer que s'il s'agit d'une priorité pour la Région, cela doit également l'être pour les dix-neuf communes bruxelloises, car c'est en travaillant ensemble et de manière coordonnée que nous pourrons lutter contre ces îlots de chaleur.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de milieuprestatie van de federale politievoertuigen in het Brussels Gewest".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Op 8 oktober 2018 wees het Vrij Syndicaat voor het Openbaar Ambt (VSOA) erop dat er in Brussel nog ongeveer 550 bijzonder vervuilende voertuigen van de federale politie rijden, wat in strijd is met de doelstellingen van de lage-emissiezone (LEZ).*

Dat probleem houdt tevens verband met mijn interpellatie van 3 juli jongstleden over de financiële impact van het verbod op de aankoop van dieselwagens, dat sinds 1 januari 2015 van kracht is conform het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE).

We zijn uiteraard voorstander van die maatregel, maar net zoals we de financiële impact van de LEZ voor de gezinnen moeten evalueren, moeten we ook bestuderen welke impact de vervanging van de voertuigen op de financiën van de lokale en gewestelijke besturen zal hebben.

Eind mei deelde minister Smet mee dat zijn administratie contact met Brulocalis had opgenomen over de plaatsing van elektrische laadpalen voor het wagenpark van de lokale besturen. Uzelf deelde in juli mee dat Leefmilieu Brussel dit jaar nog een gegroepeerde leasingopdracht zou uitschrijven voor hybride of volledig elektrische auto's.

We betreuren dat de regering niets doet om CNG-voertuigen te promoten. Die zijn nochtans onmiddellijk beschikbaar.

Momenteel worden de lokale besturen vooral aangezet tot de aankoop van elektrische wagens. De administraties zouden moeten nagaan welke auto's aan vervanging toe zijn, welke alternatieven er op de markt zijn gebracht en wat de aankoop- en exploitatiekosten van die schonere voertuigen zijn.

Dat is evenwel een complexe opdracht. In Frankrijk heeft het Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) studies uitgevoerd om de overheid bij een dergelijke keuze

concernant "la performance environnementale des véhicules de la police fédérale circulant en Région bruxelloise".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le 8 octobre dernier, le Syndicat libre de la fonction publique (SLFP) Police dénonçait par voie de presse les performances médiocres des véhicules de la police fédérale. Quelque 550 véhicules, alors décrits comme super polluants, circuleraient ainsi au sein de la zone de basse émission (LEZ) régionale, ce qui n'est pas vraiment cohérent par rapport à nos objectifs. Nous ne disposons pas d'informations précises sur la vétusté réelle du charroi affecté à la capitale ou sur les normes Euro y afférentes, pas plus que sur l'état du charroi des zones de police locales.

Ce problème fait écho à mon interpellation du 3 juillet dernier, qui portait notamment sur l'impact budgétaire de l'entrée en vigueur des restrictions imposées par le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) en matière d'achats de véhicules diesel, proscrits depuis le 1er janvier 2015.

Inutile de rappeler que nous sommes favorables à cette mesure. Comme cela devra être fait pour les ménages bruxellois dans le cadre de l'entrée en vigueur de la LEZ, nous soulignons néanmoins la nécessité d'évaluer de manière continue l'impact budgétaire qu'aura la mutation du charroi des administrations régionales ou locales.

De fait, lors de nos débats et de ceux que nous avons eus avec le ministre Smet sur la question du déploiement du gaz naturel compressé (CNG), nous avons insisté sur la nécessité d'une démarche plus proactive et plus volontariste à l'attention des pouvoirs locaux.

Fin mai, en Commission de l'infrastructure, le ministre Smet nous a informés que son administration avait pris contact avec Brulocalis en vue de favoriser le déploiement de bornes électriques destinées aux flottes captives des pouvoirs locaux. Début juillet, en Commission de l'environnement, vous nous avez informés que Bruxelles Environnement lancerait cette année encore un marché de centrale d'achat pour du

te helpen. Het verstrekken van dit soort informatie is volgens mij heel belangrijk.

Bij de herziening van de ordonnanties inzake gas en elektriciteit in juli jongstleden kreeg Sibelga een interessante nieuwe opdracht, namelijk hulp bieden aan de gewestelijke en lokale overheden bij de ontwikkeling van infrastructuur voor de distributie van alternatieve brandstoffen. De regering moet de uitvoerings- en financieringsregels voor die nieuwe opdracht evenwel nog vastleggen.

De pers had enkel aandacht voor de slechte milieuprestaties van de voertuigen van de federale politie. Weet u hoe het zit met de milieuprestaties van de voertuigen van de lokale politiezones? Kent u de ecoscore en de euronorm van de voertuigen die de federale politie in Brussel gebruikt?

Is er een financiële en technische haalbaarheidsstudie uitgevoerd over de vervanging van het wagenpark van de lokale besturen door hybride of elektrische auto's, gelet op de eerste contacten met Brulocalis en de geplande leasingopdracht voor hybride of elektrische auto's?

Werd de mogelijkheid bestudeerd om CNG-compressoren te plaatsen voor de auto's van de lokale besturen en politiezones? Werden de technische, economische en milieuvoordelen van die optie onderzocht?

leasing opérationnel de véhicules portant sur des véhicules hybrides ou 100% électriques.

D'un commun aveu, nous constations alors que, malgré les objectifs et actions validés par le gouvernement dans le cadre de l'adoption du Plan air-climat-énergie, les avis de Bruxelles gaz électricité (Brugel) ou l'accueil favorable de Fluxys et de Sibelga, peu d'actions similaires étaient mises en œuvre en faveur du CNG, qui présente pourtant une alternative immédiatement disponible sur les plans technologique, financier et environnemental et accessible aux administrations publiques fédérales ou régionales, ainsi qu'aux pouvoirs locaux.

Compte tenu des premières initiatives visant à favoriser l'électrification du charroi des pouvoirs locaux et des contacts pris en ce sens, il conviendrait que les administrations concernées procèdent à une évaluation des véhicules les plus anciens à remplacer, des alternatives disponibles sur le marché et des coûts d'acquisition et d'exploitation de charrois plus verts.

Il s'agit certes d'un travail complexe. En France, par exemple, l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie (Ademe) dispose d'études et d'analyses fort intéressantes permettant de guider les choix des décideurs publics. Le partage de ce type d'expertise entre décideurs publics est, à mon sens, indispensable et de plus en plus urgent.

De fait, nous devons tout faire pour accompagner au mieux les différentes administrations, afin qu'elles puissent opter pour des solutions technologiques performantes sur le plan environnemental et financièrement soutenables et garantir ainsi l'évolution positive de leur charroi.

En juillet dernier, dans le cadre de la révision des ordonnances relatives au gaz et à l'électricité, Sibelga s'est vu confier une nouvelle mission de service public très intéressante. Celle-ci vise à accompagner les pouvoirs publics régionaux et locaux dans le déploiement d'infrastructures de distribution de carburants alternatifs, au travers de conseils, d'aides à l'identification des opportunités et d'un support administratif et technique.

Les modalités de mise en œuvre et le financement de cette nouvelle mission importante doivent être

arrêtés par le gouvernement. C'est pourquoi je souhaite vous poser les questions suivantes.

Si la presse se penche exclusivement sur la performance environnementale jugée très médiocre de certains véhicules de la police fédérale, disposez-vous d'une évaluation de la performance environnementale du charroi des zones de police locales ?

Connaît-on également l'indice écoscore et la norme Euro des véhicules de la police fédérale déployés en Région bruxelloise ?

Compte tenu des premiers contacts pris par Bruxelles Mobilité avec Brulocalis et du projet de centrale d'achat pour du leasing opérationnel portant sur des véhicules hybrides ou 100% électriques, dispose-t-on d'une analyse économique et technique du réalisme financier d'une conversion de ces flottes à l'hybride ou à l'électrique ?

Qu'en est-il des opportunités techniques, économiques et environnementales du déploiement de compresseurs de CNG à l'usage des flottes captives des pouvoirs locaux et des zones de police bruxelloises ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- De plaatselijke en gewestelijke overheden moeten het goede voorbeeld geven inzake milieuvriendelijk vervoer. Dat betekent dat hun wagens een bepaalde ecoscore moeten hebben en dat ze geen dieselvoertuigen meer mogen aankopen.*

De gemeenten, OCMW's, gewestelijke administratieve diensten en ministeriële kabinetten moeten elk jaar de gegevens over hun wagens aan Leefmilieu Brussel meedelen, die de milieuprestaties nadien op haar website publiceert.

De politiezones zijn niet gebonden aan die verplichting, aangezien ze niet onder een autonome gemeenteregie of intercommunale vallen, geen instelling van openbaar nut zijn of een bedrijf dat door het gewest wordt gecontroleerd. Ik heb dus geen gegevens over het wagenpark van de lokale politiezones. Misschien kunt u de minister-

Mme Céline Fremault, ministre.- En ce qui concerne la performance environnementale du charroi des zones de police locales, il faut avant tout rappeler que les pouvoirs publics locaux et régionaux sont soumis à l'obligation d'exemplarité en matière de transport. Cela signifie notamment l'achat de véhicules qui répondent à un écoscore seuil, l'interdiction d'achat de voitures au diesel et des obligations en matière de gestion de flotte.

Dans le cadre de cette obligation, communes, centres publics d'action sociale (CPAS), administrations régionales et cabinets ministériels communiquent annuellement à Bruxelles Environnement les données concernant leur flotte. Une évaluation de la performance environnementale de celle-ci est publiée sur le site de cette même agence.

Les zones de police ne sont pas concernées par l'obligation d'exemplarité car, organiquement, elles ne relèvent ni d'une régie communale autonome ni d'une intercommunale ; elles ne sont

president vragen om ze aan dezelfde regeling als de overheidsdiensten te onderwerpen.

Brussel Fiscaliteit ontvangt enkel de lijst van de federale politievoertuigen waarvoor een afwijking van de lage-emissiezone (LEZ) is toegestaan omdat het om prioritaire voertuigen gaat, namelijk voertuigen met een of meerdere blauwe zwaailichten en een speciaal geluidssignaal.

Ik weet dus niet hoeveel federale politievoertuigen er niet aan de criteria voldoen. Ik kan de federale overheid niet verplichten om die informatie mee te delen. Wel zou een federale volksvertegenwoordiger dat aan de bevoegde federale minister kunnen vragen.

In het kader van de invoering van de LEZ hebben we een vergadering met de zes politiezones en de federale politie georganiseerd. Zij hebben beloofd om bij nieuwe aankopen aandacht te hebben voor de milieuprestaties van de voertuigen. Er is dus nog werk aan de winkel, maar ik kan enkel binnen mijn bevoegdheden optreden.

De gegroepeerde leasingopdracht heeft tot doel de kostprijs en de administratieve kosten te drukken. Het is aan de politie om een financiële en technische analyse te maken.

De principenota van 31 mei 2018 over de diesel- en benzineban vermeldt uitdrukkelijk dat er op korte en middellange termijn alternatieve technologieën moeten worden ontwikkeld, zeker als die technologieën al beschikbaar zijn op de markt, zoals elektrische, hybride en CNG-auto's.

In het kader van het overleg over de diesel- en benzineban onderzoeken we welke infrastructuur er voor de CNG-technologie nodig is. De spelers hebben veel belangstelling en zeggen dat ze vrij snel klaar kunnen zijn. Ze nemen deel aan de uitvoeringsvergaderingen en de studies. Ik hoop dat we in dit dossier snel vooruitgang kunnen boeken.

pas non plus reconnues comme organismes d'intérêt public (OIP) ni comme entreprises créées ou contrôlées par la Région. Je ne dispose donc pas des données relatives aux parcs automobiles des zones de police locales, puisqu'elles m'échappent sur le plan législatif. Cela vaudrait peut-être la peine d'interroger le ministre-président à ce sujet pour envisager les moyens de les inscrire dans un dispositif équivalent.

Pour ce qui est de l'indice écoscore et de la norme Euro des véhicules de la police fédérale, Bruxelles Fiscalité a uniquement reçu la liste des véhicules de flotte fédéraux qui dérogent à la zone de basse émission (LEZ), car répondant aux critères des véhicules prioritaires. Pour rappel, il s'agit des véhicules munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial. Seuls les véhicules de police qui répondent à cette définition peuvent déroger à la règle. Il en va de même pour les camions des pompiers ou les ambulances. Il s'agit donc d'une dérogation liée à l'usage spécifique de véhicules prioritaires.

Nous ignorons le nombre de véhicules de la police fédérale qui ne satisfont pas aux critères d'accès, ayant reçu uniquement la liste de ceux qui répondent à la définition de véhicule prioritaire. Je ne peux pas contraindre le pouvoir fédéral à me communiquer ces chiffres. Pour en savoir plus, il faudrait qu'un député fédéral pose la question au ministre fédéral compétent. Je ne dispose donc pas des caractéristiques techniques de ces véhicules.

Dans le cadre de la mise en place de la zone de basse émission, une réunion a été organisée avec les six zones de police et la police fédérale. À cette occasion, les zones de police et la police fédérale ont indiqué que lors de l'achat de nouveaux véhicules, elles seraient attentives à leur performance environnementale. Il reste donc à faire, mais je ne peux agir que dans les limites de mes compétences régionales.

Les centrales d'achat et le leasing opérationnel ont pour objectif de réduire les coûts et les charges administratives de gestion des marchés publics. Il convient donc à chaque entité, en l'espèce la police, de réaliser une analyse économique en fonction de son budget et une analyse technique en fonction des caractéristiques et spécificités des véhicules à acheter.

J'en viens à l'identification d'opportunités techniques, économiques et environnementales liées au déploiement du gaz naturel comprimé (CNG). La note de principe sur la sortie du diesel et de l'essence, adoptée le 31 mai 2018, mentionne explicitement le développement global, à court et moyen termes, des technologies alternatives, notamment celles déjà disponibles comme les véhicules électriques, hybrides et roulant au CNG.

Dans le cadre de la consultation sur la sortie du diesel et de l'essence - elle est en cours, puisque nous avons tenu une première réunion en septembre -, la question de l'infrastructure nécessaire pour répondre à cette technologie est évidemment étudiée en profondeur. Les opérateurs sont très intéressés, comme vous avez pu le lire. Cela répond notamment aux interpellations que vous déposez depuis plusieurs années.

À mon cabinet et à Bruxelles Environnement, nous avons rencontré et continuerons de rencontrer les acteurs-clés du développement de cette technologie. Ils sont évidemment favorables à une accélération du mouvement et considèrent qu'ils peuvent être prêts assez rapidement. Donc, le travail est mené dans le cadre de la sortie du diesel et de l'essence et ces acteurs participent aux réunions de mise en œuvre et aux études générales. J'espère donc que ce dossier évoluera relativement vite.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Het is jammer dat we geen informatie hebben over de milieuprestaties van de politievoertuigen die in Brussel rondrijden. De informatie in de pers is niet echt geruststellend. Politiewagens zijn prioritaire voertuigen en het is belangrijk om pragmatisch te zijn, maar moet de voorbeeldfunctie niet worden uitgebreid tot de politiediensten?*

Waarom in de gegroepeerde leasingopdrachten geen CNG-voertuigen opnemen? Momenteel spitst de overheid zich toe op de promotie van elektrische en hybride voertuigen, terwijl de CNG-technologie even efficiënt is. We moeten ook die technologie verder ontwikkelen.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je prends acte que nous n'avons pas une vision globale des véhicules des différentes zones de police, qu'ils soient de la police fédérale ou de la police locale, circulant dans la Région bruxelloise. Nous ne connaissons donc pas leur performance environnementale et les propos relayés dans la presse ne sont pas nécessairement réjouissants ! Ces véhicules, certes, sont prioritaires et peut-être devons-nous être plus pragmatiques à leur égard. Cependant, l'exemplarité des pouvoirs publics ne passe-t-elle pas aussi par l'exemplarité des autorités de police ? Nous devrions réfléchir à la question des performances environnementales qui sont imposées aux véhicules de la police.

Pourquoi ne pas inclure, dans la Centrale d'achat du leasing opérationnel de véhicules, tout comme les véhicules hybrides ou électriques, les véhicules au gaz naturel comprimé (CNG - Compress Natural

Gaz) ? Nous défendons en permanence un mélange énergétique mais nous en sommes toujours à prospecter les véhicules roulant au CNG alors que nous agissons avec les véhicules hybrides et électriques ... Or, ces technologies sont toutes performantes. Il faudrait donc agir et favoriser concrètement un réel mélange énergétique.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Ik ben het daar volledig mee eens. Er vindt overleg plaats in het kader van het diesel- en benzineverbod. De CNG-technologie staat nu waar de elektrische en hybride voertuigen tien jaar geleden stonden. Nu moeten we alleen nog de infrastructuur ontwikkelen.*

We hebben niet veel grip op het wetgevend kader met betrekking tot de politievoertuigen, maar via de minister-president kunnen we wel proberen om druk uit te oefenen op de andere beleidsniveaus.

- Het incident is gesloten.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je vous rejoins entièrement sur ce point.

Les acteurs se rencontrent dans le cadre de la sortie du diesel et de l'essence. Je pense qu'aujourd'hui, on assiste avec le CNG à ce qu'il s'est passé avec l'électrique et l'hybride il y a une dizaine d'années. Vous avez tout à fait raison : la technologie est mûre. Il reste à opérationnaliser plus concrètement son déploiement avec les stations-service dont vous avez parlé.

Je reviens sur la question de notre capacité. Nous connaissons le cadre législatif, sur lequel nous avons peu de prise. Par contre, il n'est pas inintéressant de voir comment, notamment par le biais de la ministre-présidence et du travail sur les notions de sécurité, influer sur la capacité environnementale des autres flottes qui ne dépendent pas de nous sur le plan législatif. Je pense qu'il y a moyen d'avancer sur ce sujet.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

betreffende "de impact van het High Level Political Forum Duurzame Ontwikkeling van 2018 op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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'impact du Forum politique de haut niveau pour le développement durable de 2018 sur la Région de Bruxelles-Capitale".

De heer Emin Özkara (PS) *(in het Frans).- Het recentste High Level Political Forum (HLPF)*

M. Emin Özkara (PS).- Le dernier Forum politique de haut niveau pour le développement

onderzocht van 9 tot 18 juli 2018 hoever landen staan in de realisatie van de zeventien doelstellingen van het VN-Programma voor duurzame ontwikkeling tegen 2030. Meer specifiek ging het om de volgende Sustainable Development Goals (SDG's): SDG 6 'schoon water en sanitair', SDG 7 'betaalbare en schone energie', SDG 11 'duurzame steden en gemeenschappen', SDG 12 'verantwoorde consumptie en productie', SDG 15 'leven op het land' en SDG 17 'partnerschap om doelstellingen te bereiken'.

In België is de interministeriële conferentie (IMC) Duurzame Ontwikkeling belast met de uitvoering van het Programma voor duurzame ontwikkeling tegen 2030. Ze heeft daartoe een nationale strategie uitgewerkt, gebaseerd op de strategische documenten van de federale overheid en de deelstaten.

Sinds de start van de regeerperiode werkt u aan de uitvoering van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, het Gewestelijk Programma voor circulaire economie (GPCE), de Goodfoodstrategie en de lage-emissiezone (LEZ) en ijvert u voor een optimaal afvalbeheer onder de noemer 'Zero afval challenge'.

Het Brussels Gewest biedt sinds vele jaren bi- of multilaterale steun aan minder ontwikkelde landen.

Welke thema's en programma's heeft het Brussels Gewest naar voren geschoven bij de uitwerking van de nationale strategie voor duurzame ontwikkeling? Hoe was het strategische overleg tussen de deelstaten en de federale overheid georganiseerd? Heeft het een diepgaande samenwerking mogelijk gemaakt?

Welke prioriteiten streeft het Brussels Gewest na, naast de zes eerder vermelde SDG's? Hoe komen die tot uiting in uw beleid? Welke nieuwe gewestelijke initiatieven staan er op stapel?

Werkt het gewest samen met andere Europese en niet-Europese organisaties om goede praktijken voor een duurzame klimaatstrategie te ontwikkelen?

durable (FPHN), réuni sous les auspices du Conseil économique et social des Nations unies, s'est tenu du 9 au 18 juillet 2018 à New York.

À l'occasion de ce forum, chacun des 47 pays a partagé son examen national volontaire. Le forum a ainsi examiné avec attention le dernier rapport sur les objectifs de développement durable. Établi en coopération avec le système des Nations unies, celui-ci donne un aperçu général des progrès accomplis dans la réalisation des dix-sept objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 ainsi que la question de la transformation vers des sociétés durables et résilientes, qui sera étudiée en 2019 à travers le prisme des objectifs de développement durable (ODD). Il s'agit plus particulièrement de l'ODD "6. Eau propre et assainissement", de l'ODD "7. Énergie propre et d'un coût abordable", de l'ODD "11. Villes et communautés durables", de l'ODD "12. Consommation et production responsables", de l'ODD "15. Vie terrestre" et de l'ODD "17. Partenariats pour la réalisation des objectifs".

Au niveau national, c'est la Conférence interministérielle du développement durable (CIMDD) qui est chargée de contribuer à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Pour ce faire, la CIMDD a élaboré une stratégie nationale de développement durable. Cette vision s'appuie sur les documents stratégiques des différentes entités : l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et la Communauté germanophone.

Depuis le début de la législature, vous avez travaillé à la mise en œuvre de politiques telles que le Plan régional air-climat-énergie, le Programme régional d'économie circulaire (PREC), la stratégie Good Food, la mise en œuvre de la zone de basse émission (LEZ) ou encore l'optimisation de la gestion des déchets avec le Challenge "Zéro Déchet" de l'année 2018.

Sur le plan international, depuis de nombreuses années, la Région bruxelloise soutient, par son financement climatique international, les pays les moins avancés et les plus vulnérables dans la lutte contre les changements climatiques. La Région de Bruxelles-Capitale finance des projets climatiques dans des pays vulnérables, soit par des actions

bilatérales, soit par des contributions à des fonds multilatéraux.

Quels ont été les thèmes, orientations et programmes mis en avant par la Région bruxelloise dans le cadre de la concertation interfédérale en vue d'élaborer la Stratégie nationale de développement durable (SNDD) ?

Comment cette concertation stratégique entre les différentes entités en amont de la CIMDD a-t-elle été organisée ?

Ce dialogue avec les autres entités fédérées a-t-il été l'occasion de cerner des possibilités accrues de collaboration ? Si oui, lesquelles ?

Parmi les six ODD du Programme 2030 susmentionnés, quelles sont les priorités de notre Région en vue de stimuler le développement d'une stratégie climatique durable et de long terme pour la Région de Bruxelles-Capitale ? Comment ces priorités sont-elles intégrées dans vos politiques, plans et mesures ?

En conséquence des éléments et des ODD discutés lors de ce forum politique de haut niveau et des constats dégagés par le rapport sur les ODD 2018, quelles sont les nouvelles actions ou initiatives retenues pour la Région de Bruxelles-Capitale ?

Notre Région travaille-t-elle en partenariat avec d'autres initiatives européennes ou extra-européennes afin de participer au développement d'un réseau de bonnes pratiques en ce qui concerne le développement d'une stratégie climatique durable ? Dans l'affirmative, quelles sont les options stratégiques et les bonnes pratiques mises en avant par la Région bruxelloise et celles éventuellement retenues pour démarrer de nouveaux projets ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Het Brussels Gewest werkt in de IMC Duurzame Ontwikkeling samen met de andere deelstaten en de federale regering aan de nationale strategie voor duurzame ontwikkeling. Die strategie omvat meerdere prioritaire keuzes voor een betere samenwerking tussen de deelstaten: bewustmaking over de SDG's, evaluatie en follow-up van de SDG's, duurzame voeding en tot slot*

Mme Céline Fremault, ministre.- Je vous prie de noter que la mise en œuvre de l’agenda 2030 mobilise les compétences de l’ensemble du gouvernement, mais je vais vous livrer divers éléments concernant le Forum politique de haut niveau pour le développement durable (FPHN) tenu cette année.

La Région bruxelloise travaille avec les autres entités au sein de la conférence interministérielle

financiële en niet-financiële instrumenten voor duurzame ontwikkeling

Het strategische overleg over de nationale strategie voor duurzame ontwikkeling vindt plaats in werkgroepen. De IMC Duurzame Ontwikkeling bestaat uit meerdere technische werkgroepen, onder andere over duurzame openbare aanbestedingen en de nationale coördinatie van internationale duurzame ontwikkeling.

In 2017 werkte het Brussels Gewest samen met de andere beleidsniveaus aan het nationale verslag dat België tijdens de editie 2017 van het High Level Political Forum (HLPF) heeft gepresenteerd. Grote programma's zoals de Goodfoodstrategie, het Gewestelijk Programma voor circulaire economie (GPCE) en het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan kwamen daarin aan bod.

Het Brussels Gewest vermeldde ook andere maatregelen, die vallen onder het water-, energie-, transport-, groenvoorzieningen-, biodiversiteits- en afvalbeleid.

Het verslag omvat tevens de prioriteiten van het gewest op het vlak van de zes SDG's die u in uw vraag hebt opgesomd.

Het gewest wisselt goede praktijken uit in het kader van het netwerk Iclei (International Council for Local Environmental Initiatives).

In de ruimere context van klimaatstrategieën is het gewest actief in netwerken zoals het Burgemeestersconvenant, Eurocities of de Climat and Clean Air Coalition (CCAC).

- Het incident is gesloten.

pour le développement durable (CIMDD) pour le suivi et la mise en œuvre de la Stratégie nationale de développement durable (SNDD). Cette stratégie élabore plusieurs axes prioritaires pour une meilleure coopération entre les entités. Ces axes sont : la sensibilisation aux objectifs de développement durable (ODD) avec leur évaluation et suivi, les marchés publics durables, l'habitat et la construction durables, l'alimentation durable et les instruments financiers et non financiers en faveur du développement durable.

La concertation stratégique autour de la SNDD s'organise au sein des groupes de travail de la conférence et implique la réunion d'experts. En effet, la CIMDD est composée d'un groupe de travail technique pour la stratégie SNDD, d'un groupe de travail technique relatif aux marchés publics durables, d'un groupe de travail technique relatif à la coordination nationale en matière de développement durable au niveau international, et enfin d'un groupe de pilotage administratif. Des réunions ont également été organisées pour échanger sur le thème de l'alimentation.

En 2017, la Région de Bruxelles-Capitale a travaillé avec les autres entités au sein de la commission afin de contribuer au rapport volontaire de la Belgique. Ce rapport a été présenté lors de l'édition 2017 du FPHN aux Nations unies par la Belgique. La Région de Bruxelles-Capitale y évoque de manière non exhaustive des politiques et mesures mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs de développement durable. Les grands programmes tels que la stratégie Good Food, le Programme régional d'économie circulaire (PREC) ou encore le Plan air-climat-énergie (PACE) y figurent.

La Région bruxelloise a également souligné d'autres mesures dans sa politique de gestion de l'eau, de l'énergie, du transport, d'espaces verts, de biodiversité ou encore en matière de déchets.

Vous pourrez également trouver dans ce rapport les priorités de la Région en ce qui concerne les six ODD spécifiques cités dans votre question. Dans le cadre de mes compétences, je peux citer : le Plan nature, le plan de gestion de l'eau, ou encore le PACE.

Depuis le FPHN de juillet 2018, les politiques, programmes et mesures contribuant aux ODD poursuivent leur mise en œuvre en Région bruxelloise. Lorsque chacun d'entre vous m'interroge sur le PREC ou la stratégie Good Food par exemple, je peux vous faire part d'un objectif chiffré relatif à l'avancement des politiques puisque mes services les évaluent en permanence.

En ce qui concerne les partenariats avec des acteurs externes, la Région collabore à l'échange de bonnes pratiques au sein du réseau Iclei (International Council for Local Environmental Initiatives), Conseil international pour les initiatives écologiques locales) dans le domaine de la construction durable.

Dans un contexte plus large que celui de l'élaboration de stratégies climatiques, la Région bruxelloise est également active auprès de réseaux tels que la Convention des maires, Eurocities ou encore la Coalition pour le climat et l'air pur (Climate and Clean Air Coalition, CCAC). La participation à ces réseaux permet l'échange de bonnes pratiques dans les domaines du développement durable.

Tout ce qui a pu être fait depuis quatre ans en la matière a nécessairement mobilisé des compétences de manière transversale : l'environnement, l'aménagement du territoire, la sécurité et la mobilité.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de conclusies van het speciaal verslag van de Europese Rekenkamer over de luchtverontreiniging en het specifieke geval van Brussel".

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

concernant "les conclusions du rapport spécial de la Cour des comptes européenne sur la pollution de l'air et le cas spécifique de Bruxelles".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Op 11 september 2018 maakte de Europese Rekenkamer haar rapport over de luchtvervuiling bekend. Het doel van de audit was om de doeltreffendheid na te gaan van de initiatieven van de Europese Unie om de volksgezondheid te beschermen tegen luchtvervuiling. De Europese Rekenkamer komt tot de verontrustende conclusie dat het beleid onvoldoende doeltreffend is. De zware menselijke en economische prijs van de vervuiling leidde nog niet tot aangepaste maatregelen in de hele Europese Unie.*

De Europese Rekenkamer stelt vast dat de lidstaten onvoldoende strenge normen hanteren, dat ze onvoldoende actie ondernemen en de luchtvervuiling onderschatten, dat ze de burger te weinig en te onduidelijk over de luchtkwaliteit inlichten enzovoort. Ze beveelt aan om de richtlijn over de kwaliteit van de omgevingslucht te herzien, om van de luchtkwaliteit een prioriteit te maken in de overige Europese bevoegdheidsdomeinen en om de bewustmaking van de bevolking te verbeteren.

Wat het rapport nog interessanter maakt, is dat Brussel een van de bestudeerde steden is. De Europese Rekenkamer somt een aantal zwakke punten op, die de Brusselse resultaten inzake luchtkwaliteit naar beneden halen: de verwachtingen over de lage-emissiezone (LEZ) zijn niet betrouwbaar omdat ze niet met het werkelijke rijgedrag overeenstemmen; het gewest beschikt over onvoldoende meetinstrumenten; er moeten moeilijke politieke beslissingen worden genomen om de doelstellingen inzake luchtkwaliteit te halen; en tot slot zijn er onvoldoende systemen om de burger te waarschuwen en bewust te maken van de problematiek.

Globaal gezien stelt de Europese Rekenkamer vast dat in de bestudeerde steden het beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit niet goed gepland is en ondoeltreffende maatregelen omvat.

Bent u op de hoogte van het rapport? Bent u het ermee eens dat de Brusselse plannen een aantal zwakke punten bevatten die de resultaten naar beneden halen? Komt er een debat over het rapport binnen de interministeriële conferentie (IMC)

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Le 11 septembre 2018, le rapport spécial de la Cour des comptes européenne sur la pollution de l'air a été rendu public. L'objectif de l'audit effectué par la Cour des comptes européenne est d'évaluer si les actions de l'Union européenne visant à protéger la santé humaine contre la pollution de l'air sont efficientes. La conclusion de ce rapport est à la fois limpide et préoccupante : "L'action de l'Union européenne visant à protéger la santé humaine contre la pollution atmosphérique n'a pas produit les effets escomptés. Le lourd coût humain et économique de la pollution n'a pas encore suscité d'action appropriée à l'échelle de l'Union européenne."

Les constats dressés par ce rapport spécial sont sévères : normes pas assez contraignantes, actions insuffisantes des États membres et sous-estimation de la pollution de l'air, manque de clarté des informations sur la qualité de l'air à l'attention des citoyens, etc. Entre autres recommandations, la Cour des comptes européenne préconise notamment une révision de la directive sur la qualité de l'air ambiant, l'intégration de la qualité de l'air en tant qu'aspect prioritaire dans les autres politiques de l'Union européenne ou l'amélioration de la sensibilisation du public.

En outre, ce rapport est d'autant plus intéressant que Bruxelles figure parmi les six villes servant de cas d'étude. Parmi les exemples de faiblesses compromettant les résultats des plans relatifs à la qualité de l'air à Bruxelles, le rapport de la Cour des comptes européenne souligne que :

- en ce qui concerne la zone de basse émission (LEZ), les prévisions relatives à l'impact des restrictions de circulation visant à réduire les concentrations de NO2 ne sont pas fiables, car elles ne correspondent pas aux conditions de conduite réelles ;

- les instruments de mesure sont insuffisants ;

- la réalisation des objectifs de qualité de l'air nécessiterait parfois des décisions politiques difficiles telles que la limitation de l'usage des véhicules personnels ;

- les panneaux d'affichage et les systèmes d'alerte précoce manquent pour sensibiliser les citoyens.

Leefmilieu? Welke maatregelen wilt u na de bekendmaking van het rapport nemen?

De manière générale, le rapport spécial conclut que dans les villes des États membres observés - dont Bruxelles -, les plans relatifs à la qualité de l'air sont de qualité insuffisante et comprennent des mesures mal ciblées.

Avez-vous pris connaissance de ce rapport ? Partagez-vous le constat relatif aux faiblesses qui compromettraient les résultats des plans relatifs à la qualité de l'air à Bruxelles ? Un débat autour des conclusions de ce rapport est-il prévu au sein de la conférence interministérielle (CIM) de l'environnement ? Quelles mesures comptez-vous prendre à la suite de la publication de ce rapport ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Uiteraard ben ik van dat rapport op de hoogte. De Europese Rekenkamer is nagegaan of de initiatieven van de Europese Unie (EU) om de bevolking tegen luchtvervuiling te beschermen, doeltreffend zijn.*

In haar rapport doet de Europese Rekenkamer een aantal aanbevelingen aan het adres van de Europese Commissie, opdat ze doeltreffendere initiatieven zou nemen.

In het kader van haar audit besteedde de Europese Rekenkamer bijzondere aandacht aan stedelijke gebieden. Ze onderzocht zes steden in de EU, waaronder Brussel.

De aanbevelingen aan de Europese Commissie gaan in de goede richting. Zo stelt de Europese Rekenkamer voor om van de luchtkwaliteit een prioriteit te maken in de overige Europese beleidsdomeinen. Ik heb al meermaals gezegd dat luchtkwaliteit in alle beleidslijnen aan bod moet komen.

In de strijd tegen luchtvervuiling zijn er strenge maatregelen nodig op het niveau van de gemeenten, de gewesten en de federale regering, maar ook op Europees niveau. Elk beleidsniveau moet het probleem bovendien bevoegdheidsoverschrijdend aanpakken.

Zo beveelt de Europese Rekenkamer aan om de vereisten voor de plaatsing van meetstations te verduidelijken. De richtlijn uit 2008 moet met

Mme Céline Fremault, ministre.- Votre question s'inscrit dans la continuité de la question d'actualité que vous aviez posée en septembre. Depuis, nous avons évidemment abordé le sujet de la qualité de l'air à plusieurs reprises au sein de cette commission.

Bruxelles Environnement et moi-même avons bien entendu pris connaissance de ce rapport. Pour rappel, dans le cadre de cet audit, la Cour des comptes européenne a cherché à évaluer l'efficacité des actions de l'Union européenne (UE) visant à protéger la santé humaine contre la pollution atmosphérique.

Dans son rapport, la Cour des comptes européenne adresse directement à la Commission européenne plusieurs recommandations. Lesdites recommandations ont trait à des actions plus efficaces que la Commission européenne devrait engager, à la révision de la directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air ambiant, à l'intégration de la qualité de l'air en tant qu'aspect prioritaire dans les autres politiques de l'UE, et à l'amélioration de la sensibilisation et de l'information du public.

Dans le cadre de son audit, la Cour des comptes s'est particulièrement intéressée aux zones urbaines, de sorte que six centres urbains de l'UE, dont Bruxelles, ont été analysés.

Concernant les recommandations adressées à la Commission européenne, nous pouvons dire que, dans l'ensemble, celles-ci vont dans le bon sens. Par exemple, le rapport d'audit propose l'intégration de la qualité de l'air en tant qu'aspect prioritaire dans les autres politiques de l'Union

andere woorden worden aangepast en verduidelijkt.

Bepaalde punten die de Europese Rekenkamer in verband met Brussel aanhaalt, zijn fout. Het aantal meetstations waarop het verkeer een invloed heeft, ligt hoger dan wat de Europese Rekenkamer vermeldt. De LEZ werd in de begroting opgenomen en de financiering is rond. De impact ervan werd berekend op basis van recente homologatietesten voor voertuigen. Leefmilieu Brussel berekende de impact van de LEZ in een situatie waar de nieuwe testcycli niet de verwachte resultaten zouden opleveren. De luchtkwaliteit is verbeterd, aangezien het Brussels Gewest sinds 2014 de Europese normen voor de PM10-drempelwaarden naleeft. De LEZ zou er nooit zijn gekomen als alles al perfect was geweest.

Sinds de audit die het Rekenhof in mei 2017 uitvoerde, nam het gewest een aantal nieuwe maatregelen. Zo werd de LEZ in januari 2018 van kracht, keurde het parlement de dieselban in mei 2018 goed, kreeg het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) in juli 2018 een Brussels hoofdstuk, werd het besluit over de vervuilingspieken in oktober 2018 van kracht en werd de uitbreiding van het meetnetwerk eveneens in oktober goedgekeurd. Daaruit blijkt dat de regering echt wel ambitieus is.

De lidstaten en de Europese Commissie werden van het rapport op de hoogte gebracht in de werkgroep rond het leefmilieu, waarin alle Europese deskundigen zitten.

Over de inhoud is er geen discussie. De Europese Commissie zal het rapport gebruiken voor de noodzakelijke herziening van de richtlijn 2008/50/EG in 2020. In het kader van die herziening zal het rapport op Belgisch niveau worden besproken in de werkgroep Atmos en in de gemengde interministeriële conferentie Leefmilieu-Gezondheid (GICLG).

européenne. Vous ne m'entendrez pas dire le contraire ! À diverses reprises, j'ai rappelé l'importance d'agir sur la qualité de l'air à tous les niveaux de pouvoir.

Au vu des effets de la pollution atmosphérique sur la santé, il faut des mesures fortes aux niveaux communal, régional, fédéral, mais également européen. Je suis heureuse de constater que le niveau communal en tient aujourd'hui compte, au vu des efforts déployés dans les accords de majorité pour prendre en considération ce travail. À chaque niveau de pouvoir, cette problématique doit être traitée de manière transversale.

À titre d'exemple, la Cour des comptes recommande à la Commission européenne de préciser davantage les exigences relatives au choix de l'emplacement des stations de mesure. Cette recommandation fait écho à la première question préjudicielle dans le cadre de la plainte de Clientearth, qui demande à la Commission européenne de préciser les exigences en matière de positionnement des stations de mesure. La directive de 2008 gagnerait donc à être clarifiée et modifiée. C'est indispensable à mes yeux.

Certains points du rapport de la Cour des comptes européenne concernant Bruxelles sont erronés. Le nombre de stations influencées par le trafic est plus élevé que ce qu'il mentionne. La station Arts-Loi, par exemple, fonctionne à nouveau comme auparavant. Elle est opérationnelle depuis décembre 2016 et les données la concernant ont été transmises dès septembre 2017.

La zone de basse émission (LEZ) est budgétée et financée. Son impact a été calculé sur la base des nouveaux tests d'homologation des véhicules. Bruxelles Environnement a calculé l'impact de la LEZ dans une situation où les nouveaux cycles de tests n'aboutiraient pas aux résultats escomptés.

Nous avons pu enregistrer des améliorations en matière de qualité de l'air puisque, depuis 2014, la Région respecte les normes européennes en matière de seuils relatifs aux concentrations en particules fines PM10. Vous savez que je ne m'en contente pas, mais cela doit être dit : objectivement, nous n'aurions jamais créé une zone de basse émission si tout avait été parfait !

Depuis l'audit effectué par la Cour des comptes en mai 2017, il faut signaler que de nouvelles décisions ont été prises :

- l'entrée en vigueur de la LEZ en janvier 2018, l'audit datant de moins d'un an après la décision de la mise en place de la LEZ ;

- le principe de la sortie du diesel et de l'essence adopté en mai 2018, avec tout le travail que j'évoquais à l'instant ;

- le volet bruxellois du Plan national énergie-climat, avec la stratégie relative à la rénovation des bâtiments, intégrée en juillet 2018 ;

- l'entrée en vigueur de l'arrêté relatif aux pics de pollution, qui n'avait plus été révisé depuis 2011-2012, en octobre 2018 ;

- le principe de l'extension du réseau télémétrique adopté en octobre 2018.

Cette liste importante de mesures introduites depuis l'audit démontre le travail et l'ambition du gouvernement, bien en amont de ce qui peut être dit aujourd'hui.

Concernant un débat en conférence interministérielle (CIM) de l'environnement, une prise de connaissance du rapport a eu lieu fin octobre au niveau des États membres et de la Commission dans le groupe de travail sur l'environnement, regroupant l'ensemble des experts européens.

Il n’y a pas eu de discussion sur le contenu, mais le rapport va servir à la Commission dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE prévue en 2020. Et cette révision est indispensable. Dans le cadre de cette révision, cela sera discuté au niveau belge dans le groupe de travail Atmos, puis en conférence interministérielle mixte de l'environnement et de la santé (CIMES).

Voilà ce que je peux vous dire, M. De Bock, par rapport au rapport spécial de la Cour des comptes qui, j'insiste, a été réalisé en mai 2017. Depuis lors, nous avons avancé bien plus que ce qui était prévu, notamment dans le cadre du Plan air-climat-énergie (PACE) et de toute une série d'autres mesures qui nous semblaient indispensables.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Het is belangrijk dat de Brusselse regering officieel reageert op de kritiek. Ik sta altijd wantrouwig tegenover zulke rapporten, ook al gaat het om objectieve vaststellingen en aanbevelingen die het mogelijk maken om de inspanningen van de lidstaten te vergelijken en er constructief mee om te gaan.*

Toch is het duidelijk dat we werk moeten maken van de evaluatie van het beleid. De invoering van de LEZ is nog te recent om de invloed op de luchtkwaliteit te meten, want ze ging pas van start op 14 januari 2018. Samen met Leefmilieu Brussel en de administraties moeten we ervoor zorgen dat we jaar in jaar uit de luchtmetingen kunnen vergelijken.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Dat werk is gepland.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- We weten dat de LEZ stapsgewijs strenger wordt, maar we moeten bijvoorbeeld ook kunnen vaststellen dat de vervuiling met 5 of 10% daalt als de 1% vervuilendste auto's uit de straten verdwijnen. Er wordt over gecommuniceerd, maar we merken onvoldoende de impact op ons dagelijkse leven.*

Er zouden open data beschikbaar moeten zijn over de concentraties die de snuffelpalen meten, zodat we de evolutie van de vervuiling dag in dag uit kunnen volgen.

Daarom leek het me belangrijk u aan te spreken over het verslag van het Rekenhof en aan te dringen op volledige transparantie.

We kunnen de Brusselaar niet aan strenge regels onderwerpen, als die ook niet voor mensen van buiten het Brussels Gewest gelden die helaas nog elke dag de auto nemen om 50 of 60 km naar Brussel te rijden. Ook tegen pendelverkeer moeten we structurele maatregelen nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Il est important d'avoir la réponse officielle du gouvernement bruxellois par rapport aux critiques émises. Je me méfie toujours de ce genre de rapport, même s'il s'agit de constats objectivés et de recommandations, de photographies à un moment donné, qui permettent de comparer, à l'échelle européenne, les efforts des uns et des autres et de s'en servir de manière constructive.

Il est clair, cependant, que nous devons avancer sur l'évaluation des politiques publiques. Dans le cas de la LEZ, nous manquons du recul nécessaire pour mesurer son impact sur la qualité de l'air, puisqu'elle n'est entrée en vigueur que le 1er janvier 2018. Il faudrait élaborer un outil avec Bruxelles Environnement et nos administrations pour pouvoir observer, année après année, mois après mois, l'ensemble de ces mesures.

Mme Céline Fremault, ministre.- C'est prévu.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Nous savons que la LEZ est évolutive : tel type de polluant est proscrit la première année, telle norme Euro est appliquée. Mais nous devons pouvoir établir, par exemple, qu'il y a 5% ou 10% de pollution en moins, que cela ne touche que 1% des véhicules les plus polluants. Un effort de communication a été fait, mais nous ne percevons pas assez l'impact concret sur notre quotidien.

On voit parfois des cartographies dans le journal, avec un débat très intéressant sur la pollution aux abords des écoles. Il serait utile de disposer, en données ouvertes, des relevés de concentration sur les sondes de mesure et de pouvoir constater jour après jour l'évolution de cette pollution afin de construire un modèle que les Bruxellois s'approprient.

C'est pourquoi il me paraissait important de vous interroger sur le rapport de la Cour des comptes, mais aussi d'obtenir une totale transparence. Au quotidien, je vois de plus en plus de cyclistes enfourcher leur vélo le matin, mais je constate aussi que beaucoup de navetteurs continuent de venir en voiture.

Nous ne pouvons pas nous soumettre à des règles très strictes en tant que Bruxellois et ne pas en

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- De jaarlijkse evaluatie gaat in 2019 van start. Op de website van de LEZ staan de voertuigaantallen en -types, de doelstellingen, schattingen, statistieken en impact van de voertuigen op de verbeterde luchtkwaliteit volgens de Europese normen voor 2020.*

Ik verwijs ook naar de roetmetingen van het ExpAIRproject. In 2019 gaat het project voor scholen van start. Bij het begin van de regeerperiode was het nog een experimenteel project, maar nu worden fijn stof, roet en zwarte koolstof structureel gemeten.

Het klopt dat de LEZ een werk van lange adem was. Oorspronkelijk werkten we aan een veelvoud van kleine LEZ's, maar dan hebben we de moedige beslissing genomen om ze tot het hele gewest uit te breiden.

Twee derde van de Brusselaars zien de LEZ als een noodzaak, al wijst de studie van Greenpeace erop dat het autoverkeer en de pendelaars tijdens de werkweek het leeuwendeel van de vervuiling veroorzaken.

Ik denk dat we aanzienlijke vooruitgang hebben geboekt, maar er is nog werk aan de winkel op andere beleidsniveaus. Vanochtend las ik nog een artikel over de LEZ in Wallonië, waar ook meer dan 200.000 auto's uit roulatie zullen moeten.

Als belangrijk economisch centrum oefent Brussel natuurlijk een grote aantrekkingskracht uit. Onze maatregelen zijn dan ook niet alleen op de Brusselaars gericht. De andere gewesten mogen echter niet achterblijven. Wallonië heeft de eerste stappen al gezet.

De algemene bewustwording is van groot belang. We kunnen beperkingen opleggen, maar als de fiscale regeling voor bedrijfsauto's uiterst gunstig

imposer à ceux et celles qui, malheureusement, choisissent encore la voiture pour parcourir 50 ou 60km tous les matins et venir à Bruxelles. Il faudra, là aussi, prendre des mesures structurelles qui devront être les plus pertinentes possible en vue d'améliorer la qualité de l'air. C'est pourquoi ce débat sera intéressant à poursuivre au cours des prochains mois.

Mme Céline Fremault, ministre.- Tout d'abord, en guise de réponse à M. De Bock, l'évaluation annuelle est programmée et démarrera en 2019. Le site de la LEZ répertorie le nombre et le type de véhicules, les objectifs, les calculs prospectifs et statiques, ainsi que l'impact de ces véhicules sur la qualité de l'air "restaurée" selon les normes européennes de 2020.

Ensuite, nous avons mené le projet ExpAIR en matière de black carbon et nous travaillons de manière plus approfondie à son suivi complet dans les rues canyons. Il sera lancé en janvier 2019 pour les écoles et ce projet, qui était encore expérimental en début de législature, est aujourd'hui beaucoup plus institutionnalisé pour ce qui concerne les particules fines, la suie et le black carbon.

Enfin, il est vrai que la LEZ fut un travail de longue haleine. Au début, souvenez-vous, nous travaillions sur un morcellement beaucoup plus parcellaire de la mise en œuvre de petites zones de basse émission. Nous avons pris une décision courageuse !

Je suis également heureuse d'entendre que de nombreuses personnes adhèrent à cette décision, deux tiers des Bruxellois y voyant une mesure nécessaire. Mais l'étude de Greenpeace nous rappelle aussi que la pollution est générée en semaine par le trafic et les navetteurs.

Je pense que nous avons très bien avancé, mais il reste un travail à accomplir à d'autres niveaux. J'ai lu ce matin un article relatif au travail sur les zones de basse émission en Wallonie, qui va également exclure plus de 200.000 véhicules.

Il est certain que, en tant que pôle économique de premier plan, nous attirons énormément de monde et que nos mesures visent effectivement la restriction, pas uniquement pour les Bruxellois. Toutefois, il est important que les autres Régions

blijft, zal er geen einde komen aan de stroom auto's die Brussel inrijdt, vaak met alleen de chauffeur aan boord.

Gedeelde mobiliteit en de beperking van het autogebruik vormen de belangrijkste uitdagingen voor de volgende vijf jaar.

fonctionnent en miroir. C'est visiblement le cas en Région wallonne, où tous les processus de zone de basse émission ont été lancés.

Il est primordial qu'il y ait une prise de conscience généralisée. Même si nous sommes d'excellents élèves - et je pense sincèrement que nous avons travaillé sans aucun conflit et mené des débats intelligents -, n'oublions pas qu'un des leviers essentiels est la question des voitures de société au niveau fédéral. Nous avons beau mettre en place des restrictions, tant que le régime fiscal restera aussi avantageux pour les voitures de société, le flux entrant des voitures à Bruxelles et l'autosolisme des conducteurs continueront à poser problème.

La question de la mobilité partagée et la restriction de l'utilisation d'un véhicule qui, dans 90% des cas, reste à l'arrêt durant la journée figureront parmi les principaux défis que nous serons amenés à relever au cours des cinq prochaines années.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- U zegt terecht dat we het probleem van de bedrijfsauto's niet alleen kunnen oplossen in Brussel.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- We blijven op alle beleidsniveaus aandringen op maatregelen.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Er moeten globale maatregelen komen die leiden tot investeringen in alternatieve mobiliteitsinfrastructuur. We zullen het probleem van de luchtvervuiling in Brussel niet louter met de aanleg van fietspaden kunnen verhelpen. Mensen die 50 km met de auto hebben afgelegd, gaan hun auto niet aan de rand van de stad achterlaten om de rest van hun traject met de fiets af te leggen!*

Er moet ook een evaluatie komen van de impact van de overgang van diesel naar benzine. Vijf jaar geleden werd de aankoop van dieselauto's nog gestimuleerd in de context van de strijd tegen de klimaatopwarming. Je hoort het niet meer zo vaak, maar het is duidelijk dat de strijd tegen de stikstofuitstoot gevolgen zal hebben voor de uitstoot van koolstofmonoxide en de

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Vous rappelez à juste titre qu'en ce qui concerne les voitures de société, nous n'y arriverons pas seuls. Il faut une prise de conscience globale.

Mme Céline Fremault, ministre.- En agissant à tous les niveaux de pouvoir, nous accélérerions le tempo de manière très justifiée sur le plan de la santé.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Ces mesures doivent être pensées globalement et elles induisent des investissements dans des infrastructures alternatives. Ce n’est pas juste en construisant des pistes cyclables à Bruxelles que nous allons résoudre le problème de la pollution de l’air. S'il y a toujours autant, voire plus de navetteurs qui viennent de l'extérieur, ils ne vont pas abandonner leur véhicule à l’entrée de Bruxelles pour prendre un vélo après avoir parcouru 50 kilomètres en voiture !

Il faudra également évaluer l'impact de la transition du diesel à l'essence. Il y a cinq ans, on a encouragé le diesel dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique. On en parle un peu moins, mais il est clair que lutter contre les émissions de dioxyde d’azote aura des

klimaatopwarming. Ook dat moeten we in de gaten houden.

Vaak wordt gezegd dat Brusselaars weinig met de auto rijden, maar toch bleek enkele jaren geleden dat de helft van de 1 miljoen Brusselaars een auto bezit. Nu zijn er 1,2 miljoen Brusselaars en heeft 45% daarvan een auto, wat betekent dat er in totaal niet minder auto's zijn en dat de vervuiling nog altijd even erg is.

- Het incident is gesloten.

répercussions sur les émissions de monoxyde de carbone et participera au réchauffement climatique. Il faudra dès lors identifier les impacts négatifs de certaines mesures pourtant positives pour la qualité de l'air.

Enfin, on dit souvent que les Bruxellois sont peu consommateurs de voiture. Ce sont les moins gros consommateurs, puisque leurs trajets sont les plus courts. Cependant, les statistiques nous enseignent que, sur un million d'habitants, il y a quelques années, 50% étaient propriétaires de leur véhicule (500.000 voitures) et qu'aujourd'hui, sur 1,2 million, ils sont 45%. Dès lors, globalement, la consommation automobile et la pollution n'ont pas diminué.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de studie met betrekking tot asbestverwijdering".

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De krant De Standaard berichtte onlangs dat de hoeveelheid asbest in België veel hoger is dan aanvankelijk werd gedacht. Dat blijkt uit een onderzoek van Laura Van den Borre van de Vrije Universiteit Brussel (VUB). Volgens haar zou er tussen 1948 en 1998 - het jaar van het nationale asbestverbod - maar liefst 2 miljard ton van deze gevaarlijke kankerverwekkende stof in België ingevoerd zijn. Dat is behoorlijk slecht nieuws: in die periode is er in Brussel namelijk heel wat gebouwd, waarbij er dan ook veel asbest werd gebruikt.

Op een van mijn vorige vragen in dit verband antwoordde u dat u een actieplan wilde opstellen ter bestrijding van asbest in het Brussels Gewest. Om een beter zicht te krijgen op de situatie, zou u een studie besteld hebben over de omvang van het

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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'étude sur le désamiantage".

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Selon une étude de Laura Van den Borre (VUB), la quantité d'amiante en Belgique serait bien plus élevée que ce que l'on pensait initialement. Elle estime qu'entre 1948 et 1998 - année de l'interdiction au niveau national -, pas moins de 2 milliards de tonnes de cette substance cancérigène ont été introduites en Belgique.*

Vous avez déjà annoncé par le passé votre intention d'élaborer un plan d'action contre l'amiante en Région bruxelloise. Vous deviez commander une étude pour identifier l'étendue du problème, les cas prioritaires, les déchets, etc.

Cette étude est-elle terminée ? Quelles en sont les principales conclusions ? Quelles recommandations en tirez-vous ? Quelles mesures

probleem, de prioritaire gevallen, het afval enzovoort. Intussen zou die studie afgerond moeten zijn. Ik las er echter nog niets over in de pers.

Is de studie inderdaad al afgerond? Wat zijn de voornaamste conclusies? Welke beleidsaanbevelingen haalt u eruit? Welke concrete maatregelen hebt u gepland? Zult u voor de verkiezingen van volgend jaar nog actie ondernemen, bijvoorbeeld om het opsporen van asbest te vergemakkelijken?

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Iedereen weet dat asbest risico's inhoudt voor de gezondheid en het milieu. Zoals u opmerkt werden de meeste Brussels gebouwen opgericht of gerenoveerd in de periode voordat er een verbod ingevoerd werd op het gebruik van asbest en asbesthoudende materialen. Bijgevolg gaan het onderhoud, de renovatie of de afbraak van gebouwen of technische installaties uit die periode nog altijd gepaard met risico's van blootstelling aan asbest. Dezelfde risico's gelden bovendien voor de behandeling van het afval dat door dergelijke werkzaamheden wordt voortgebracht.

(verder in het Frans)

Ik vind dat de overheid over betrouwbare en volledige informatie moet beschikken om asbest ernstig en veilig te kunnen beheren. Daarom achtte ik het nodig om het huidige asbestbeleid te evalueren en na te denken over maatregelen ter verbetering.

Ik heb inderdaad opdracht gegeven aan Leefmilieu Brussel om een eerste haalbaarheidsstudie uit te voeren over een Brussels beleid voor de geleidelijke vermindering van asbest. Het uiteindelijke doel is om het risico volledig weg te werken. Deze studie werd uitgevoerd in vier fasen, waarvan de laatste twee eind september werden afgerond.

(verder in het Nederlands)

De eerste fase omvat de studie voor de inventaris van asbesthoudende materialen in gebouwen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met uitzondering van kunstwerken en infrastructuur.

concrètes envisagez-vous ? Entreprendrez-vous encore des démarches avant les élections de l'année prochaine ?

Mme Céline Fremault, ministre *(en néerlandais).- Comme vous le soulignez, la plupart des bâtiments bruxellois ont été construits ou rénovés avant l'introduction de l'interdiction de l'amiante et des matériaux amiantés. Il subsiste dès lors des risques d'exposition liés aux travaux d'entretien, de rénovation ou de démolition des bâtiments ou installations techniques datant de cette période, ainsi qu'au traitement des déchets issus de ces opérations.*

(poursuivant en français)

Je considère par ailleurs que les pouvoirs publics doivent disposer d'informations fiables et complètes afin de pouvoir assurer la gestion de l'amiante avec sérieux et sécurité. Cela n'a pas été fait pendant des années. C'est pourquoi il m'a semblé nécessaire d'évaluer la politique actuellement mise en place pour l'amiante et d'envisager des mesures qui pourraient, le cas échéant, l'améliorer dans le cadre d'un plan d'action concret de lutte contre l'amiante.

À cet effet, j'ai effectivement chargé Bruxelles Environnement de lancer une étude de faisabilité préliminaire quant à la mise en place d'une politique bruxelloise de réduction progressive de l'amiante. L'objectif, à terme, est que la Région ne soit plus confrontée à ce risque.

Cette étude a été réalisée en quatre phases, dont les deux dernières se sont clôturées fin septembre.

(poursuivant en néerlandais)

(verder in het Frans)

Bij gebrek aan een overzicht van alle asbest werden de resultaten van het onderzoek verkregen door de extrapolatie van een steekproef. Het gaat dus om schattingen.

Volgens de studies zou er nog ongeveer 108.851 ton asbesthoudende materialen in ongebonden vorm en 298.059 ton in gebonden vorm overblijven.

De tweede fase betrof een studie van de markt en de stakeholders met betrekking tot een gewestelijk beleid voor asbestverwijdering.

De adviesbureaus Sonecom en BDO hebben de betrokken instanties geraadpleegd over de asbestsituatie in het Brussels Gewest en gevraagd of het aangewezen is om een nieuw gewestelijk beleid voor asbestverwijdering op het getouw te zetten. Dat leidde tot meerdere conclusies die als basis dienden voor de derde fase van de studie.

(verder in het Nederlands)

De derde fase behelst de voorafgaande haalbaarheidsstudie voor de invoering van een beleid inzake de geleidelijke vermindering van asbest in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(verder in het Frans)

De voorafgaande studie werd afgerond in september 2018 en leidde tot drie conclusies.

Ten eerste: vanuit maatschappelijk oogpunt bestaat het beste scenario voor het Brussels Gewest erin dat er gauw een overzicht van alle asbest wordt opgesteld, terwijl de eigenlijke verwijdering geleidelijk verloopt.

Ten tweede: de potentiële voordelen van asbestverwijdering wegen niet op tegen de zeer hoge kosten, rekening houdend met andere onderzochte effecten.

Ten derde: een snellere verwijdering van asbest kan paradoxaal genoeg het risico van blootstelling doen toenemen. Als mensen onder druk worden gezet om asbest snel te verwijderen, zullen ze vaker methoden gebruiken die niet voldoen aan de

La première phase concerne l'étude d'inventorisation des matériaux amiantés dans les bâtiments, hors ouvrages d'art et infrastructures.

(poursuivant en français)

En l'absence d'un cadastre des inventaires amiante, les valeurs auxquelles aboutit l'étude ont été obtenues par extrapolation des observations réalisées sur un échantillon. Elles constituent des estimations et non des valeurs exactes.

Selon ces études, il resterait encore 108.851 tonnes de matériaux et produits contenant de l'amiante sous forme non liée et 298.059 tonnes de matériaux produits sous forme liée, répartis à différents degrés.

La deuxième phase a consisté en une étude de consultation du marché et des parties intéressées concernant l'application d'une politique régionale d'éradication de l'amiante.

Les bureaux d'études Sonecom et BDO ont réalisé une consultation des acteurs sur la situation actuelle de la Région de Bruxelles-Capitale en matière d'amiante, ainsi que sur la pertinence de créer et de mettre en œuvre une nouvelle politique régionale d'éradication, ce qui a donné lieu à plusieurs conclusions qui ont servi de base pour la troisième phase.

(poursuivant en néerlandais)

Cette troisième phase recouvre l'étude de faisabilité préliminaire pour la mise en place d'une politique de réduction progressive de l'amiante en Région bruxelloise.

(poursuivant en français)

Cette étude préliminaire, finalisée en septembre 2018, reprend trois conclusions.

Premièrement, d'un point de vue sociétal, pour la Région de Bruxelles-Capitale, le meilleur scénario combine une inventorisation rapide et un désamiantage non accéléré.

regelgeving en bijgevolg meer worden blootgesteld aan asbestvezels. Voor de volksgezondheid is het daarom noodzakelijk een aanpak te promoten die het risico op blootstelling vermindert, door asbest in kaart te brengen en beschermingsmaatregelen na te leven. Bovendien kunnen gezondheidsrisico's worden beperkt als alle asbesthoudende materialen worden gelokaliseerd.

Deze conclusies weken enigszins af van de conclusies van de studie die in Vlaanderen werd uitgevoerd. Ik mij heb gebaseerd op de situatie in Vlaanderen, omdat er in Brussel vrijwel geen informatie over het onderwerp bestond. Daarom heb ik de haalbaarheidsstudies in Brussel en in Vlaanderen laten vergelijken. Die vergelijking werd enkele weken geleden afgerond.

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans).- Was dat de vierde fase?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Ja.*

Ik wilde begrijpen waarom de Vlaamse en Brusselse studies verschillende conclusies opleverden. De in Vlaanderen uitgevoerde studie beveelt een relatief snelle verwijdering van asbest aan, terwijl de Brusselse studieresultaten ertoe strekken dat asbest snel in kaart wordt gebracht, maar geleidelijk wordt verwijderd. Een aanvullende studie was dus noodzakelijk om de oorzaken voor dit verschil vast te stellen.

De verschillen zijn voornamelijk het gevolg van de uitgangspunten die bij het begin van de studies werden gehanteerd. Zo wordt de kostprijs voor de verwijdering van asbest anders ingeschat in Vlaanderen dan in Brussel.

Deuxièmement, les potentiels bénéfices du désamiantage ne compensent pas son coût très élevé par rapport aux autres impacts étudiés.

Troisièmement, accélérer le désamiantage pourrait, paradoxalement, augmenter les risques d'exposition. Une pression forte pourrait entraîner une hausse du désamiantage non conforme à la réglementation et, partant, une hausse de l'exposition aux fibres. En termes de santé publique, il faut donc favoriser une approche de réduction du risque d'exposition via l'inventaire et le respect de la mise en œuvre des mesures de protection.

En outre, dresser rapidement l'inventaire des applications contenant de l'amiante permet d'en réduire les effets négatifs sur la santé.

Il est apparu que ces conclusions divergeaient quelque peu des conclusions de l'étude réalisée en Flandre. Rappelez-vous que je me suis basée sur la situation en Flandre, car rien n'existait à ce sujet à Bruxelles. J'ai donc demandé que soit réalisée une étude comparative entre les études de faisabilité réalisées à Bruxelles et celles menées en Flandre. Cette étude comparative a été finalisée il y a quelques semaines.

M. Jef Van Damme (sp.a).- Il s'agissait donc de la phase 4 ?

Mme Céline Fremault, ministre.- En effet.

Donc, je voulais comprendre d'où venait la différence de conclusions (notamment en ce qui concerne la rapidité de l'intervention) entre les études flamande et bruxelloise. L'étude réalisée en Flandre recommande en effet un enlèvement relativement rapide de l'amiante (pour 2034 ou 2040 en fonction du type d'amiante), alors que l'étude réalisée à Bruxelles prône un inventaire rapide, mais un désamiantage non accéléré. Il fallait donc faire réaliser une étude supplémentaire pour identifier les raisons de cette différence.

Ces différences découlent principalement des hypothèses initiales, comme le coût du désamiantage à la tonne évalué différemment en Flandre et à Bruxelles, en raison notamment du type d'amiante estimé (lié ou non lié).

Dit werk van lange adem levert nu resultaten op. Momenteel analyseert Leefmilieu Brussel ze om een strategie voor te stellen met doelstellingen en uit te voeren acties. Deze moeten leiden tot een beleid van snelle inventarisatie van gebouwen. De prioriteit van het asbestbeheer wordt daarbij bepaald volgens het risico dat de verschillende asbesthoudende materialen met zich meebrengen.

Gezien het belang en de impact van deze kwestie is een globale visie noodzakelijk en moeten we op een samenhangende manier ingrijpen. Daarom volgen we het werk van Leefmilieu Brussel op de voet. Tegen het einde van het jaar zou ik moeten beschikken over de kladversie van de strategie die Leefmilieu Brussel voorstelt.

Er bestaat al een reeks maatregelen, zoals het toezicht op plaatsen waar asbest wordt verwijderd, of de inkapseling van asbest. Op dezelfde manier ontwikkelt de inspectiedienst van Leefmilieu Brussel instrumenten voor de controle van de overzichten van asbest.

Het veldwerk is nog niet klaar. In Vlaanderen was er al werk van gemaakt, dus moest Brussel ook volgen.

Wij zijn van nul begonnen, maar hebben aanzienlijke vooruitgang geboekt. De laatste studie is ondertussen voltooid. Ik wacht op de feedback van Leefmilieu Brussel Milieu over de te volgen strategie. Het is de bedoeling om een strikte planning op te stellen voor de verwijdering van asbest in de komende jaren.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De vier aangehaalde studies bieden u wel een overzicht van de situatie in Brussel, maar het blijft niet meer dan

Cet indispensable travail de longue haleine composé de plusieurs études nous livre donc aujourd'hui ses résultats. À l'heure actuelle, Bruxelles Environnement les analyse afin de proposer une stratégie subdivisée en objectifs et actions à mettre en œuvre. D'abord l'étude, ensuite la stratégie. Les objectifs proposés, ainsi que les actions qui y seront attachées, auront pour but d'instaurer une politique d'inventorisation rapide des bâtiments et de prioriser la gestion de l'amiante en fonction du degré de dangerosité des différents matériaux amiantés.

Vu l'importance de cette problématique et son impact, il est nécessaire de disposer d'une vue globale sur cette matière et de prendre les mesures de façon cohérente, en intégrant d'autres types de stratégies. C'est la raison pour laquelle nous suivons de très près les travaux de Bruxelles Environnement. D'ici la fin de l'année, je devrais disposer de la première version de la stratégie proposée par Bruxelles Environnement sur la base des quatre études.

Je rappelle, par ailleurs, que, concernant l'amiante, il existe déjà une série de mesures telles que l'encadrement des chantiers d'enlèvement ou l'encapsulation de l'amiante d'une certaine ampleur. De même, l'inspectorat de Bruxelles Environnement veille à développer ses outils d'inspection dans le cadre du contrôle des inventaires relatifs à l'amiante.

Le travail de terrain réalisé jusqu'ici me paraît encore lacunaire. Dès lors que la Flandre s'était attelée à ce travail, il n'était pas normal que Bruxelles ne le fasse pas.

Nous avons entamé ce travail à partir de zéro, mais nous avons bien avancé. La dernière étude nécessaire pour bien comprendre les subtiles différences d'approches entre la Flandre et Bruxelles est terminée. J'attends aujourd'hui le retour de Bruxelles Environnement concernant la stratégie à prévoir, que je vous présenterai une fois le travail achevé. Ceci nous permettra de mettre au point une planification stricte et prononcée du désamiantage pour les années à venir.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Les quatre études citées vous donnent un aperçu de la situation à Bruxelles, mais ce n'est rien de plus*

een inschatting. Ze bieden geen globaal uitgewerkt overzicht, vermits u moet werken op basis van extrapolaties.

qu'une estimation puisque vous devez travailler sur la base d'extrapolations.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- We moesten van nul beginnen en hadden dan ook geen andere keuze. Het is ook om die reden dat een gedetailleerd overzicht nodig is.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Effectivement, nous sommes partis de rien et il était impossible d'agir autrement. C'est pourquoi nous avons besoin d'un inventaire aussi précis.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De Vlaamse aanpak verschilt volgens u van de Brusselse. In Vlaanderen willen ze alle asbest zo snel mogelijk verwijderen, terwijl er in Brussel voor een stapsgewijze aanpak wordt geopteerd.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Vous dites que l'approche flamande diffère de l'approche bruxelloise. La Flandre prône un enlèvement rapide de l'amiante, tandis que nous optons pour une approche progressive.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Die aanpak wordt ook in de studie naar voren geschoven.*

Mme Céline Fremault, ministre.- C'est ce qui est défendu dans l'étude.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Is de reden daarvoor dat u de kostprijs voor het verwijderen van asbest verschillend inschat?

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Est-ce la raison de votre estimation différente du coût du désamiantage ?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Er zijn heel wat factoren die een rol spelen, maar ik kan ze niet uitgebreid bespreken. De studie telt immers een honderdtal pagina's.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Toute une série de paramètres interviennent. Je ne vais pas résumer l'étude, qui compte une centaine de pages.

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans).- Ik dacht dat de schatting van de kostprijs voor de verwijdering van asbest de meest doorslaggevende factor was.*

M. Jef Van Damme (sp.a).- Je pensais avoir compris que l'estimation du coût était l'élément le plus saillant.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Onder meer.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Notamment.

De verschillen in de uitgangspunten van het Vlaams en het Brussel Gewest hadden onder meer te maken met de schatting van de kostprijs voor de verwijdering van asbest en van de verhouding van de hoeveelheid gebonden asbest tot de hoeveel ongebonden asbest. Het gaat dus niet alleen om de kostprijs.

Parmi les différences d'hypothèses de travail entre la Flandre et Bruxelles, figuraient l'évaluation du coût de désamiantage à la tonne ainsi que le type d'amiante, lié ou non lié.

Il ne s'agit donc pas uniquement d'une approche en termes de coûts, mais bien d'hypothèses de départ distinctes.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- U hebt aan uw administratie gevraagd om tegen het einde van dit jaar een voorstel van stappenplan uit te werken. Als ik het goed heb, zult u dan in het voorjaar een voorstel van aanpak aan de regering voorleggen.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Vous avez chargé votre administration d'élaborer d'ici la fin de l'année une proposition de plan d'action. Vous pourrez donc soumettre une stratégie au gouvernement au printemps.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Het zal tijd vergen om dit probleem op te lossen. Reken op minstens tien tot vijftien jaar.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Tout à fait, mais vous vous rendez bien compte que ce n'est pas en un coup de cuillère à pot que nous allons résoudre ce problème. Nous allons devoir établir une stratégie sur dix ou quinze ans, voire plus.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- We staan dus aan het begin van een hele lange procedure. De eerste stappen zijn al gezet, maar er is nog heel veel werk aan de winkel, omdat we in het Brussels Gewest helemaal van nul moeten starten. Er zijn daarnaast nog heel wat onbekende factoren, zoals de totale kostprijs van de opruiming.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Nous ne sommes donc qu'au début d'une très longue procédure, mais il reste énormément à faire car nous partons de rien. Sans compter les nombreuses inconnues.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Dat klopt. We komen van ver, omdat dit een moeilijk dossier is, waarvoor weinigen de verantwoordelijkheid willen nemen. Omdat ik bevoegd ben voor het milieu en de volksgezondheid, is het mijn plicht om er werk van te maken.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Tout à fait.

Nous sommes partis de rien car, en toute sincérité, c'est un dossier qui fait peur ! Rares sont ceux qui sont prêts à en endosser la responsabilité. Pour ma part, je considère qu'il est de ma responsabilité de ministre, sur les plans de l'environnement et de la santé, d'initier ce travail délaissé jusqu'à présent.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik ben blij dat u daarmee gestart bent, want asbest is een gezondheidsprobleem dat jammer genoeg de komende jaren nog relevanter zal worden. Tussen de blootstelling aan asbest en het moment waarop mensen er ziek door worden, ligt er immers soms wel veertig jaar. Het onderwerp zal dan ook helaas nog vaak ter sprake komen in deze commissie. Het is belangrijk dat we het probleem in Brussel eerst in kaart brengen en daarna aanpakken.

- Het incident is gesloten.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Je suis content que vous ayez lancé ce chantier, car l'amiante deviendra un problème de santé encore plus aigu dans les années à venir. En effet, le temps de latence entre l'exposition à l'amiante et le moment où les gens tombent malades peut aller jusqu'à quarante ans.*

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-

BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "het toezicht op misbruik van overheidsactiva bij Leefmilieu Brussel".

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Een aantal bezorgde burgers heeft gemeld dat medewerkers van Leefmilieu Brussel na hun werkuren gebruik zouden maken van materiaal, zoals grasmaaiers, dat toebehoort aan de betrokken overheidsdienst. Ze zouden dat materiaal van Leefmilieu Brussel gebruiken tijdens de uitoefening van hun zelfstandige activiteit.

Natuurlijk mag een personeelslid naast zijn vaste baan een zelfstandige activiteit als tuinier uitoefenen, maar materiaal van Leefmilieu Brussel gebruiken zonder toestemming en zonder vergoeding is toch wel een probleem. Dit leidt immers tot concurrentievervalsing, want zelfstandige tuiniers die niet bij Leefmilieu Brussel werken, moeten zelf investeren in materiaal.

Het gaat om misbruik van overheidsactiva als dit materiaal voor privédoeleinden wordt gebruikt. Het is heel belangrijk dat dergelijke inbreuken worden opgespoord en bestraft. Preventief optreden is wenselijk om te verhinderen dat er misbruiken kunnen plaatsvinden. Het is daarnaast belangrijk om de regels tegenover het personeel te verduidelijken.

Hoe wordt er gecontroleerd op mogelijk misbruik van overheidsactiva? Bent u op de hoogte van eventuele misbruiken? Wat zijn in dat geval de sancties? Welke maatregelen hebt u genomen om misbruik tegen te gaan? Hoe ziet het preventiesysteem eruit?

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Naar aanleiding van deze vraag heb ik Leefmilieu Brussel om uitleg gevraagd. Ik kreeg als antwoord dat het personeel af en toe materiaal mocht lenen voor privéklussen. Een afdelingshoofd diende dat dan goed te keuren door middel van een specifiek formulier. Daarin moest de medewerker die het

CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "le contrôle de l'abus d'actifs publics au sein de Bruxelles Environnement".

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).- Plusieurs citoyens inquiets ont signalé que des collaborateurs de Bruxelles Environnement utiliseraient, après leurs heures de travail, du matériel appartenant au service public concerné, dans le cadre de leur activité indépendante.*

Sans préjudice du droit d'exercer une telle activité, l'utilisation du matériel de Bruxelles Environnement sans autorisation ni compensation pose problème. Si ce matériel est utilisé à des fins privées, il s'agit d'un abus d'actifs publics, qui doit être sanctionné. Il serait souhaitable d'agir préventivement pour éviter de tels abus et clarifier les règles à l'égard du personnel.

Comment les éventuels abus d'actifs publics sont-ils contrôlés ? Avez-vous connaissance de tels abus ? Le cas échéant, quelles sanctions sont-elles prévues ? Quelles mesures avez-vous prises pour lutter contre les abus ? Quel système de prévention est-il mis en place ?

Mme Céline Fremault, ministre *(en néerlandais).- À la suite de votre question, j'ai interpellé Bruxelles Environnement qui m'a répondu que le personnel était autorisé à emprunter de temps en temps du matériel à des fins privées. Le collaborateur devait alors certifier que*

materiaal leent, verklaren dat hij het enkel voor privédoeleinden zal gebruiken en dus niet voor betaald werk.

(verder in het Frans)

Op het formulier staat dat Leefmilieu Brussel niet verantwoordelijk is in geval van ongevallen. Als het materieel beschadigd wordt ingeleverd, moet de medewerker de kosten vergoeden.

Voor u uw mondelinge vraag stelde, had ik geen weet van de praktijk. Ik was van oordeel dat deze praktijk onmiddellijk moest worden stopgezet. De directie van Leefmilieu Brussel was blijkbaar net zomin op de hoogte.

Leefmilieu Brussel heeft een onderzoek geopend en meldt dat er nooit formeel misbruik is vastgesteld en dat de uitleenpraktijken intussen zijn stopgezet.

ce matériel ne serait pas utilisé pour du travail rémunéré.

(poursuivant en français)

L'utilisation des machines par le personnel était soumise à autorisation et validée par un chef de secteur via un formulaire. Au moyen de ce formulaire, l'agent qui empruntait le matériel certifiait que celui-ci serait utilisé à titre privé. Le document précisait aussi que le service de Bruxelles Environnement déclinait toute responsabilité en cas d'accident survenant à l'emprunteur ou à un tiers en cas de mauvaise utilisation. Le matériel devait être remis dans les délais prévus et dans l'état prêté. Toutes les dégradations survenues lors de son emploi à titre privé étaient prises en charge par l'agent.

Pour que les choses soient extrêmement claires, je n'ai jamais eu connaissance, jusqu'à votre question orale, de ce système de prêt de matériel de Bruxelles Environnement à ses agents. J'ai donc immédiatement interpellé la direction de Bruxelles Environnement, qui visiblement ne semblait pas non plus au courant. Plusieurs discussions ont eu lieu.

Bruxelles Environnement indique qu'aucun abus n'a été formellement constaté lors de ces prêts, que l'usage n'était plus d'actualité et qu'il a été mis fin à ce système. Je pense que lorsque ce genre de choses apparaît - et je ne peux pas être au courant de tout - il vaut mieux arrêter tout de suite.

Voilà donc les informations que j'ai reçues de la part de Bruxelles Environnement. Comme vous le constatez, avant qu'il ne soit mis fin à ces prêts, il semble qu'ils aient toujours été encadrés afin d'éviter des abus, au sens où vous l'entendez, et d'éviter que le matériel ne soit utilisé à d'autres fins que des fins personnelles, comme dans le cas d'une activité professionnelle indépendante.

Donc, Bruxelles Environnement a ouvert une enquête, me dit qu'à cette date, il n'y a pas d'abus constaté et qu'il n'y en aura pas non plus à l'avenir, puisqu'il est mis un terme au prêt de matériel au personnel.

Voilà ce que je peux vous dire. J'ai découvert cette pratique par votre question orale et j'ai considéré

qu'il fallait stopper immédiatement ce genre de choses.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Wanneer is dat uitleensysteem stopgezet?

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).- Quand a-t-il été mis fin à ce système de prêt ?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Dat vraag ik na voor u.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Je peux vérifier la date et vous la communiquer.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Is dat onlangs gebeurd of al een aantal jaren geleden?

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).- Était-ce récemment ou il y a quelques années ?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Ik wist van niets voor u uw vraag stelde. Toen ik uw vraag ontving, heb ik onmiddellijk om verduidelijking gevraagd.*

Tijdens de daaropvolgende vergaderingen heb ik te horen gekregen hoe het systeem al jaren werkte. Ik heb toen uitgelegd dat het niet langer meer kon bestaan.

- Het incident is gesloten.

Mme Céline Fremault, ministre.- Avant de recevoir votre question orale, je n'étais pas au courant. Après la réception de celle-ci, une note a été immédiatement envoyée de mon cabinet à l'administration, précisant que j'étais interrogée sur le sujet et demandant des éclaircissements.

Au cours des réunions qui ont suivi, on m'a expliqué comment les choses se passaient, visiblement depuis quelques années, et j'ai expliqué que c'était terminé.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de studie met betrekking tot de sirenes van de interventievoertuigen".

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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'étude sur les sirènes des véhicules d'intervention".

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Deze vraag over de sirenes van interventievoertuigen lijkt misschien wel om een detail te gaan, maar voor veel mensen is het toch heel belangrijk. Deze zomer bijvoorbeeld, toen het langere tijd heel warm was, leefden en sliepen heel wat Brusselaars

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Les sirènes des véhicules d'intervention, plus présentes dans certains quartiers ou aux abords des axes de circulation centraux, gênent beaucoup de gens et pèsent sur leur qualité de vie. Comme le démontre une étude récente de Bruxelles Environnement, ces*

- waaronder ikzelf - permanent met de ramen open. Niet alleen het vele vliegtuiglawaai viel me op, maar daarnaast ook dat er heel veel sirenes op elk uur van de dag door de straten van Brussel galmen.

Dat soort overlast is in bepaalde wijken uitdrukkelijker aanwezig dan in andere. Ik denk dan bijvoorbeeld aan centrale verkeersassen, zoals de Leopold II-laan of de Lambermontlaan, waar die overlast groter is dan in de kleinere straten.

Ik word daarover vaak aangesproken door inwoners, omdat lawaai nu eenmaal weegt op de levenskwaliteit. Een recente studie van Leefmilieu Brussel toont aan dat geluidsoverlast een van de grote problemen is in Brussel. Men zou dan wel kunnen zeggen dat sirenes horen bij de 'soundtrack' van een grootstad en dat ze nodig zijn om veilig en snel door drukke verkeersstromen te kunnen rijden, maar dat wil natuurlijk niet zeggen dat er niet gepraat kan worden over randvoorwaarden. We hebben allemaal wel eens een interventievoertuig zien voorbijrijden waarbij we ons afvroegen of die sirene echt wel nodig was en of het ook allemaal zo luid moest.

Er zijn meerdere soorten sirenes, elk met eigen deuntje en geluidssterkte. Dit is een gevolg van de bestuurlijke versnippering in Brussel Zo worden bijvoorbeeld de sirenes van de brandweer bepaald door het gewest, terwijl die van de politie en van de ambulances door de federale overheid worden vastgelegd. Er bestaan bovendien uiteenlopende praktijken en procedures in de politiezones, de kazernes en de ziekenhuizen inzake de voorwaarden waaronder de sirenes mogen worden aangezet.

Ik meen me te herinneren dat u een benchmarkstudie hebt besteld bij Tractebel, die ook aanbevelingen en oplossingen moest voorstellen. Hebt u die studie inmiddels ontvangen? Wat zijn de conclusies ervan? Welke maatregelen kunnen er op korte termijn worden genomen om de situatie in Brussel te verbeteren?

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Sirenes staan in de top drie van de vormen van geluidsoverlast die de Brusselaars het vaakst hinderen, samen met het lawaai van het wegverkeer en dat van vliegtuigen. In 2016 heb ik beslist om een benchmarkstudie over de sirenes te laten

nuisances sonores sont un grand problème à Bruxelles.

Les sirènes sont nécessaires pour circuler vite et en toute sécurité dans une circulation dense, mais il faut pouvoir discuter des limites de leur usage. Nous nous sommes tous demandé un jour si la sirène d'un véhicule d'urgence ou son volume étaient vraiment indispensables.

Il existe plusieurs sortes de sirènes, et chacune a sa sonorité et son volume. C'est une conséquence du morcellement administratif à Bruxelles. Par exemple, les sirènes des pompiers sont déterminées par la Région, alors que celles de la police et des ambulances sont fixées par le fédéral. De plus, les conditions dans lesquelles les sirènes sont utilisées varient en fonction des zones de police, des casernes et des hôpitaux.

Vous aviez commandé à Tractebel une étude comparative, qui devait aussi proposer des recommandations et des solutions. Quelles sont ses conclusions ? À court terme, quelles mesures pourraient-elles améliorer la situation à Bruxelles ?

Mme Céline Fremault, ministre *(en néerlandais).- La circulation, les avions et les sirènes sont les formes de nuisances sonores les plus fréquentes pour les Bruxellois. En 2016, j'ai décidé de faire effectuer une étude comparative sur les sirènes, pour voir comment traiter cette*

uitvoeren met de bedoeling te bekijken hoe we deze problematiek, die sinds het ontstaan van het Brussels Gewest absoluut niet verbeterd is, kunnen aanpakken. De studie heeft echter enige vertraging opgelopen. Daarvoor zijn er twee redenen, die beide buiten mijn wil liggen.

Ten eerste zijn de procedures voor de overheidsopdrachten verlengd omdat het moeilijk was om een geschikte kandidaat te vinden. De geselecteerde kandidaat heeft vervolgens grote moeilijkheden ondervonden om informatie bij de actoren te verzamelen. Daarom is het noodzakelijk om dit punt opnieuw op de agenda te zetten.

(verder in het Frans)

De studie werd tijdens het eerste trimester van 2018 afgerond en leverde drie conclusies op.

In Brussel zijn er zeer veel diensten die sirenes gebruiken tijdens dringende interventies: de federale politie, de lokale politie, de brandweer, privéambulances, de MIVB, Sibelga en Vivaqua. Ze vallen onder de bevoegdheid van de gemeenten, het gewest of de federale overheid.

(verder in het Nederlands)

Ten tweede: het geluidsniveau van sirenes is in België amper gereglementeerd.

(verder in het Frans)

Het is moeilijk te geloven, maar er is enkel een minimum-, en geen maximumgeluidsniveau wettelijk vastgelegd! Alleen voertuigen van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) mogen 's nachts maximaal 95 dB(A) en overdag maximaal 120 dB(A) produceren. De metingen gebeuren op 3,5 m van het voertuig.

Ten derde bestaat er geen definitie van een dringende interventie, wat betekent dat er ruimte is voor misbruik. De studie beveelt aan de Nederlandse wetgeving te volgen, die elke dienst oplegt om zelf een lijst met dringende interventies op te stellen, die de overheid dan goedkeurt.

Het doel van de studie was een vergelijking te maken tussen de geluidsniveaus en het gebruik van problématique, qui n'a connu aucune amélioration depuis la création de la Région bruxelloise.

Cette étude a pris du retard, d'une part parce que la difficulté de trouver un prestataire a rallongé les procédures de marché public, et d'autre part parce que le prestataire a ensuite rencontré d'énormes difficultés pour collecter l'information auprès des acteurs concernés. Cela illustre la nécessité de remettre ce point à l'ordre du jour.

(poursuivant en français)

Je vous confirme que l'étude a pu être terminée durant le premier trimestre de 2018. Elle a livré trois conclusions :

Premièrement, les services utilisant des sirènes pour accomplir des missions urgentes sont très nombreux à Bruxelles : police fédérale, police locale, Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), ambulances privées, STIB, Sibelga, Vivaqua. Ces services d'urgence dépendent de différents niveaux de pouvoir : communal, régional et fédéral.

(poursuivant en néerlandais)

Deuxièmement, le niveau sonore des sirènes est très peu réglementé en Belgique.

(poursuivant en français)

Le cadre réglementaire définit un niveau sonore minimum, mais pas de niveau sonore maximum. C'est difficile à croire ! Seuls les véhicules du Siamu ont un volume sonore maximum de 95 dB(A) durant la nuit et de 120 dB(A) en journée, mesuré à 3,5 mètres face au véhicule.

Troisièmement, il n'existe pas de définition claire de la mission d'urgence. Il s'agit là d'une question fondamentale, car cela signifie que vous êtes exposé à des abus d'utilisation des sirènes. L'étude recommande de s'inspirer de la législation aux Pays-Bas, qui impose à chaque service d'urgence de définir lui-même une liste fermée de ses missions d'urgence. Cette liste peut par la suite être validée par une autorité et permet également un meilleur contrôle a posteriori de l'utilisation justifiée de la sirène.

sirenes in verschillende Europese landen en Brussel. De studie doet geen concrete voorstellen, maar suggereert om goede voorbeelden uit het buitenland te volgen, zoals de voorwaarden voor het sirenegebruik in Nederland en de geluidsbeperking in Frankrijk en Barcelona. In Frankrijk geldt 's nachts een maximum van 86 dB(A) en in Barcelona mogen sirenes overdag niet meer dan 103 dB(A) produceren.

Ik heb geen overleg georganiseerd omdat dat in het verleden niets opleverde. Na de studie hoeft dat niet te verwonderen. Er zijn zo veel partijen met verschillende belangen dat een consensus onmogelijk is.

(verder in het Nederlands)

Daarom heb ik sinds enkele maanden bilaterale contacten met meerdere spelers aangeknoopt om na te gaan hoe we de situatie kunnen verbeteren.

(verder in het Frans)

Het bilaterale overleg werd gewestelijk georganiseerd, met de DBDMH, Brussel Preventie en Veiligheid (BPV) en de kabinetten van minister-president Vervoort, staatssecretaris Jodogne en minister Gosuin.

Ik werk samen met het burgercollectief Stop sirènes dat het probleem al jaren aankaart. Ik heb ook andere organisaties gecontacteerd, maar die hebben nog niet gereageerd.

De vergaderingen hebben ideeën opgeleverd over onder meer de verbetering van de kennis, goede praktijken, opleiding en het reglementaire kader. Als u wilt, kunnen we een presentatie van de studie organiseren. Het aantal diensten dat sirenes gebruikt is werkelijk onvoorstelbaar!

De studie stuurt aan op:

- een inventaris van de erkende interventievoertuigen;

- een objectieve registratie van de bronnen en de omvang van de problemen aan de hand van de klachten in de Veiligheidsmonitor;

L'objectif de l'étude était de faire une comparaison des niveaux sonores et des pratiques d'utilisation des sirènes entre différents pays européens et Bruxelles. L'étude ne propose pas de mesures à mettre en œuvre directement, mais suggère de prendre exemple sur des pays où les mesures prises fonctionnent, comme les Pays-Bas pour les conditions d'utilisation des sirènes, et la France ou Barcelone pour la limitation des niveaux sonores. À titre d'exemple, un maximum de 86 dB(A) est fixé pour la nuit en France, et un maximum de 103 dB(A) en journée à Barcelone.

S'agissant des tables rondes, je n'ai pas voulu avancer via cette méthode, car elle a déjà été essayée par le passé et a échoué. À la suite de cette étude, je peux comprendre pourquoi ! Il y a tellement d'acteurs concernés, avec tellement de préoccupations et d'objectifs différents, qu'il est impossible de parvenir à un consensus général. J'ai donc décidé de travailler avec chaque acteur séparément et de tenir compte de ses propres particularités.

(poursuivant en néerlandais)

Depuis quelques mois, j'ai donc établi des contacts bilatéraux avec plusieurs acteurs pour voir comment améliorer la situation.

(poursuivant en français)

Des consultations bilatérales ont eu lieu au niveau régional, avec le Siamu, les cabinets de Mme Jodogne, MM. Vervoort et Gosuin, et avec Bruxelles prévention et sécurité (BPS).

Je collabore avec le collectif citoyen Stop sirènes, qui suit la problématique depuis des années. J'ai également contacté d'autres acteurs, dont j'attends encore les réactions.

Les réunions ont permis de formuler des pistes de réflexion, notamment sur l'approfondissement des connaissances, mais également les techniques d'usage, les bonnes pratiques, la formation ou le cadre réglementaire.

Je ne citerai que quelques exemples, mais il y en a une kyrielle d'autres. Si vous le souhaitez, nous pourrions présenter l'étude au sein de cette commission. Le nombre d'acteurs dans ce dossier est proprement hallucinant, de même que la

- statistieken over dringende opdrachten aan de hand van de zwarte doos van voertuigen en de dispatching van de commissariaten;

- een lijst met probleemzones en -plekken voor Brussel Mobiliteit en de MIVB;

- een nieuwe vastlegging van de beslissingsbevoegdheid bij dringende opdrachten van de politiezones, de vakbonden en de veiligheidsdiensten;

- een controlekader;

- reglementering en een bestek voor de aankoop van voertuigen met het oog op de vermindering van het sirenegebruik en het geluidsniveau;

- bewustmaking bij de chauffeurs.

Ik hoop de beslissingen met de betrokken partijen vast te leggen. Sirenes blijven noodzakelijk, maar de interventiediensten moeten een structureel kader hebben dat geïnspireerd is op de regels die in het buitenland worden toegepast. In bepaalde grote steden kunnen interventievoertuigen de radio verstoren, zodat de andere bestuurders de sirene kunnen horen.

Er is al vooruitgang geboekt, maar het zal ongetwijfeld nog enkele jaren duren vooraleer we rond zijn.

quantité invraisemblable de sirènes provenant de tel ou tel acteur, à tel ou tel niveau.

Je comprends que ce soit le dédale le plus absolu pour s'y retrouver ! Prenez donc connaissance de cette étude, la situation est kafkaïenne !

Il est notamment préconisé :

- d'inventorier la liste des véhicules d'urgence agréés à Bruxelles ;

- d'objectiver la source et l'ampleur des problèmes avec des plaintes dans le cadre du Moniteur de sécurité ;

- de collecter les statistiques d'utilisation des missions d'urgence via les boîtes noires des véhicules et les dispatchings des commissariats pour les véhicules banalisés ;

- de répertorier les zones et endroits qui posent problème et génèrent des blocages pour les véhicules d'urgence, avec Bruxelles Mobilité et la STIB ;

- de redéfinir la chaîne de décision de la mission d'urgence par rapport aux zones de police, aux syndicats et aux aspects de sécurité personnelle ;

- de définir un cadre de contrôle en cas de non-respect ;

- d'amener les différents utilisateurs de véhicules d'urgence aux niveaux fédéral et régional à réduire l'utilisation des niveaux sonores des sirènes, à l'exemple du Siamu, avec des réglementations, des directives et des cahiers des charges pour l'achat des véhicules ;

- en matière de recyclage et de formation, de sensibiliser les conducteurs des véhicules à l'usage des sirènes et aux nuisances, par exemple dans le cadre des formations qui seront dispensées par la nouvelle école des métiers de sécurité.

Donc, il y a pléthore d'acteurs, de réglementations et de pistes à explorer.

Nous commençons à travailler avec les acteurs rencontrés. J'espère pouvoir avancer rapidement, comme c'est déjà le cas avec le Siamu.

Pour la suite, je souhaite formaliser ces décisions par les engagements mutuels des parties concernées. L'utilisation d'avertisseurs reste nécessaire au bon fonctionnement des services d'urgence, mais il convient de lui donner un cadre structuré, qui ne peut être imposé unilatéralement : il devra tenir compte des spécificités de l'urgence et s'inspirer de ce qui existe en France, à Barcelone ou aux Pays-Bas. Ainsi, dans certaines grandes villes, sur les axes très embouteillés, les véhicules d'urgence utilisent des brouilleurs de radio, qui permettent aux automobilistes d'entendre la sirène.

Nous sommes donc face à une double complexité : celle du système institutionnel, avec sa pléthore d'acteurs, et celle de l'application d'un cadre qui ne peut être uniforme, mais qui impose de travailler avec chacun des acteurs pour réduire l'incidence des sirènes.

Nous avons progressé. Le collectif Stop sirènes a travaillé avec nous, nous avons rencontré les acteurs, dégagé des pistes et travaillé avec le Siamu. Cependant, il faudra sans doute encore quelques années pour que la boucle soit bouclée.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik stel een aantal gelijkenissen met het asbestdossier vast. In beide gevallen vertrekt u van nul en gaat het om een chaotische situatie met veel verschillende spelers.

U zegt dat u opteert voor bilaterale onderhandelingen. Daarmee lijkt u te impliceren dat het onmogelijk is om één groot institutioneel kader in te voeren. U onderzoekt dus voorlopig niet of alle sirenes in Brussel onder dezelfde wetgeving kunnen vallen?

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Comme dans le dossier de l'amiante, il s'agit d'une situation chaotique impliquant beaucoup d'acteurs et vis-à-vis de laquelle vous êtes partie de zéro.*

Avez-vous opté pour des négociations bilatérales parce qu'il est impossible d'avancer dans un cadre institutionnel plus large ? Actuellement, vous n'examinez donc pas si toutes les sirènes peuvent être soumises à une même législation à Bruxelles.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Tijdens de vorige regeerperiode werd een top-downbenadering uitgeprobeerd, maar dat werkte niet.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Sous la législature précédente, nous avons essayé de travailler selon une approche descendante, mais cela n'a pas fonctionné. Le dossier est resté au frigo.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Hebt u dan het gevoel dat u bilateraal wel vooruitgang boekt?

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Avez-vous le sentiment que l'approche bilatérale vous permet d'avancer ?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Ja, er is wekelijks vooruitgang. Het zou interessant zijn om een presentatie van de technische studie te organiseren.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Le travail progresse de semaine en semaine. Il serait intéressant que nous vous présentions l'étude, si cela vous intéresse. Il s'agit d'une étude technique.

De heer Jef Van Damme (sp.a) *(in het Frans).- Mij interesseert vooral welke maatregelen u wilt treffen.*

M. Jef Van Damme (sp.a).- Ce qui m'intéresse surtout, c'est de voir comment vous comptez progresser dans ce dossier. Quelles sont les mesures concrètes que vous entendez prendre ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Ik wil vooral vooruitgang boeken. Ik heb een aantal bilaterale akkoorden gesloten. Een algemene regeling bleek onmogelijk.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Mon objectif est d'avancer. Les accords bilatéraux ont été conclus. Le reste n'a pas pu être réalisé jusqu'à présent. Et comme il s'agit d'un échec, on ne s'en est plus occupé.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Wat mij vooral interesseert, is welke concrete stappen u nu al gezet hebt.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Ce sont surtout vos avancées concrètes qui m'intéressent.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Er is vooruitgang met de DBDMH. Voor het overige kunt u me beter over drie maanden een stand van zaken vragen.*

- Het incident is gesloten.

Mme Céline Fremault, ministre.- Les travaux sur le Siamu ont bien avancé. Nous poursuivons avec la planification. L'idéal serait que vous m'interrogiez dans trois mois sur les progrès enregistrés dans chacun des secteurs.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de resultaten van het project ExpAIR en de gevolgen ervan".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les résultats du projet ExpAIR et leurs implications".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Driehonderd vrijwilligers hebben in het kader van het ExpAIRproject gedurende een aanzienlijke periode de hoeveelheid zwarte koolstof in de lucht gemeten.*

Uit de conclusies van dat onderzoek blijkt dat de vrijwilligers vooral tijdens de spitsuren, wanneer ze naar hun werk of naar huis gingen, aan zwarte koolstof waren blootgesteld. Wie zich met de auto verplaatste, werd het meest blootgesteld. Meteen na de autobestuurders volgden metroreizigers, wat op het eerste gezicht verbaast. Dit zou te wijten zijn aan het feit dat zwarte koolstof het metronet binnendringt via het verluchtingssysteem.

Daarnaast blijkt uit een overzichtskaart van de resultaten dat de blootstelling groter is in straten met druk verkeer en in zogenaamde 'street canyons'.

Bij een van de projecten die op basis van die kaart werden uitgewerkt, worden routes via de straten met de laagste concentratie black carbon berekend. Het idee op zich is interessant, maar het kan een nadelig effect hebben. Het is immers niet de bedoeling dat chauffeurs grote wegen vermijden en sluipwegen gaan gebruiken.

De resultaten van de studies leiden bovendien tot andere acties, zoals het ExpAIRproject voor scholen vanaf 2019.

Tijdens de studie werden gegevens verzameld over de concentratie zwarte koolstof en de locaties en tijdstippen waarop de vrijwilligers eraan werden blootgesteld, maar niet over de mogelijke gevolgen voor hun gezondheid. Is de regering van plan om op grond van de ingezamelde gegevens een epidemiologische studie te laten uitvoeren naar het effect van zwarte koolstof op de volksgezondheid?

Welke maatregelen nemen u en minister Smet om ervoor te zorgen dat er minder zwarte koolstof in het metronetwerk terechtkomt?

Hoe zult u vermijden dat chauffeurs kleine sluipwegen gaan gebruiken als gevolg van het project waarbij een route wordt berekend aan de hand van lage concentraties zwarte koolstof?

Tijdens de voorstelling van de resultaten van het project bleek dat er nagenoeg geen vrijwilligers uit

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À l'occasion d'une présentation réalisée il y a quelques semaines lors des midis de l'Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) à l'Université Saint-Louis, un représentant du département Qualité de l'air de Bruxelles Environnement a exposé les principaux résultats du projet ExpAIR pour ce qui concerne le monitoring en temps réel du black carbon auprès de 300 volontaires sur une période continue conséquente.

Les résultats de ce projet important appellent plusieurs observations. Comme on pouvait s'en douter, l'exposition la plus importante se situe aux heures de pointe, lorsque les volontaires effectuaient leur trajet domicile-travail. Le moyen de transport le plus exposé est, sans surprise, la voiture. Directement après la voiture, on trouve le métro, ce qui peut surprendre à première vue, mais cette deuxième place serait due aux problèmes de flux de black carbon de surface dans les circuits d'aération du réseau.

Par ailleurs, la cartographie de la Région, composée à partir de l'agrégation des résultats d'exposition croisés à la géolocalisation des moments d'exposition, révèle, également sans surprise, des niveaux d'exposition plus forts dans les rues à forte intensité de trafic et/ou dans les rues en configuration de canyon.

Un des projets lancés à partir de cette cartographie est celui d'un simulateur permettant de calculer les trajets empruntant les rues les moins exposées au black carbon. Si l'idée semble intéressante a priori, elle peut poser question sur certains aspects. En effet, dès lors que les rues conseillées sont de petites rues de quartier (ce qui est le cas selon la cartographie présentée), on pourrait observer l'effet pervers d'encourager le trafic automobile situé actuellement dans les voiries interquartiers à se diriger vers ces petites rues.

Par ailleurs, les résultats de ces études appellent évidemment d'autres actions, comme le lancement du projet ExpAIR pour les écoles à partir de 2019.

Plusieurs questions de différents ordres se posent. Cette étude ayant récolté des données importantes sur l'exposition, les lieux d'exposition et les moments d'exposition au black carbon, mais pas sur les liens entre les taux d'exposition et les conséquences sur la santé des volontaires, le

achtergestelde milieus waren. Wat wilt u ondernemen om ervoor te zorgen dat die bevolkingsgroep wel aan andere projecten rond luchtvervuiling deelneemt?

In het kader van de wisselende vertegenwoordiging van België binnen de Europese Unie heeft het Brussels Gewest de mogelijkheid om bepaalde dossiers op de agenda te zetten. Stelde de Brusselse regering in dat kader voor dat België op Europees niveau om specifieke beperkingen voor zwarte koolstof, of bij gebrek daaraan, om een dagelijkse bovengrens voor PM2,5-deeltjes zou vragen?

gouvernement a-t-il prévu de les utiliser pour procéder à une étude épidémiologique afin de déterminer l'ampleur des effets du black carbon sur la population bruxelloise ?

Deuxièmement, étant donné que l'exposition au black carbon dans le métro est apparue comme étant la plus importante après les trajets en voiture, et étant donné que des milliers de Bruxellois empruntent le métro chaque jour, quelles mesures avez-vous décidé de prendre, conjointement avec votre collègue en charge des transports, pour résoudre ce problème ?

Troisièmement, comment est-il prévu de concilier le projet d'outil de calcul des itinéraires les moins exposés au black carbon avec la volonté politique marquée d'éviter un trafic interquartiers qui se rabat sur les petites rues ?

Quatrièmement, étant donné qu'un des problèmes méthodologiques soulevés lors de la présentation était celui de la quasi-absence de volontaires provenant de milieux défavorisés, quelles sont les pistes de réflexion activées pour pallier ce problème dans le cadre du développement d'autres projets relatifs à l'exposition aux polluants atmosphériques ?

Enfin, étant donné que la Région bruxelloise a la possibilité, dans le cadre de la représentation tournante intrabelge auprès de l'Union européenne, de proposer la mise à l'ordre du jour de certains dossiers, le gouvernement bruxellois a-t-il décidé de proposer que la Belgique soutienne, au niveau européen, des limitations spécifiques pour le black carbon ou, à défaut, un seuil journalier pour les PM2,5, vu qu'actuellement la directive concernant la qualité de l'air ne parle que de valeurs annuelles dans ce domaine ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- De gegevens over de blootstelling aan zwarte koolstof die het ExpAIRproject opleverde, werden gebruikt in de Impastra-studie over de impact van vervuiling door het wegverkeer op de Brusselse volksgezondheid. Het was de bedoeling dat de metingen van de blootstelling zouden worden uitgebreid en dat er een deel met betrekking tot de gezondheid bij zou komen.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Les données d'exposition au black carbon générées dans le projet ExpAIR ont été exploitées dans une étude baptisée Évaluation d'impact de l'exposition à la pollution émise par le trafic routier sur la santé de la population bruxelloise (Impastra). Celle-ci est une première étape indispensable dans l'optique d'études visant à évaluer l'impact sur la santé de l'exposition au trafic.

Voor die studie werden vijftig personen die de Brusselse parken bewaken en onderhouden gedurende vier dagen gevolgd. In die periode werd de blootstelling aan zwarte koolstof, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en benzeen gemeten met behulp van een aethalometer, urinetests en vragenlijsten.

Uit de resultaten blijkt dat de blootstelling aan zwarte koolstof sterk schommelt tussen de verschillende types activiteiten en de werkplekken. Bovendien bleek dat er een verband is tussen zwarte koolstof, ontstekingen van de luchtwegen en oxidatieve stress bij bepaalde groepen.

Een ruimere studie moet de resultaten bevestigen. Het kan gaan om een klassieke epidemiologische studie op basis van ziekte- en sterftecijfers, of om een epidemiologische studie op basis van biomonitoring, waarbij bijvoorbeeld urine- en bloedstalen worden afgenomen en onderzocht. Leefmilieu Brussel werkt daar momenteel aan.

De MIVB en Brussel Leefmilieu overleggen al sinds 2011 met elkaar over de aanwezigheid van fijnstof in de metro. Minister Smet vroeg de MIVB om na te gaan of bijkomende maatregelen mogelijk zijn. Vragen daarover kunt u in de commissie voor de Infrastructuur aan hem stellen.

Op basis van de gegevens die 276 vrijwilligers tussen 2013 en 2017 inzamelden, werd een overzicht van de aanwezigheid van zwarte koolstof opgesteld, dat sinds september 2017 online staat.

Leefmilieu Brussel zal op zijn website ook een routeplanner aanbieden waarmee Brusselaars een route kunnen uitstippelen om zo weinig mogelijk aan zwarte koolstof te worden blootgesteld. Die routeplanner is bestemd voor voetgangers en fietsers. Hij houdt geen rekening met eenrichtingsstraten, dus voor autobestuurders is hij niet bruikbaar. Dat zal ook op de website worden vermeld.

Leefmilieu Brussel is zich ervan bewust dat er meer vrijwilligers uit achtergestelde bevolkingsgroepen bij projecten moeten worden betrokken. Het is echter bijzonder moeilijk om ze te vinden. In 2016 en 2017 contacteerde Leefmilieu Brussel de OCMW's en de verenigingen voor

Ce projet avait pour objectifs d'étendre les mesures d'exposition réalisées dans le cadre d'ExpAIR et d'y ajouter un volet relatif à la santé.

Pour cette étude, 50 travailleurs chargés de la surveillance et de la maintenance des parcs bruxellois ont été sollicités. Chaque participant a fait l'objet d'un suivi pendant quatre jours, au cours desquels les expositions au black carbon, aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et au benzène ont été mesurées à l'aide d'un aethalomètre, de marqueurs urinaires et de questionnaires.

Il apparaît que l'exposition au black carbon varie considérablement entre les différents types d'activités et sites de travail. De plus, des relations intéressantes ont été démontrées entre l'exposition au black carbon, l'inflammation respiratoire et le stress oxydatif dans certains groupes.

Les tendances observées devront être confirmées dans le cadre d'une étude de plus grande ampleur. Celle-ci pourrait prendre deux formes :

- une étude épidémiologique classique, basée sur des données de mortalité et de morbidité. Dans cette hypothèse, l'étude devrait se faire au minimum à l'échelle du territoire belge. Il serait donc essentiel de travailler en étroite collaboration avec les autres entités ;

- une étude épidémiologique recourant au biomonitoring humain, basé sur le prélèvement et l'analyse de biomarqueurs, comme par exemple le sang et l'urine. Ce type d'approche permettrait d'envisager des études spécifiques à la Région bruxelloise, ou même à certaines zones de celles-ci, dont les zones piétonnières, par exemple.

Bruxelles Environnement travaille actuellement sur les suites à donner à l'étude Impastra.

En ce qui concerne les mesures de particules fines dans les métros, dès 2011, des contacts ont eu lieu entre la STIB et Bruxelles Environnement dans le cadre du projet ExpAIR. Le ministre M. Smet a demandé à la STIB d'évaluer si des mesures complémentaires pouvaient être prises spécifiquement pour ce réseau. Il faudrait l'interroger en Commission de l'infrastructure pour savoir où en sont les suivis.

socioprofessionele inschakeling. De presentaties konden de doelgroep echter niet overtuigen.

Dankzij de subsidies die de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral) sinds 2015 krijgt in het kader van het ExpAIRproject, was het echter wel mogelijk om een ruimer publiek te bereiken.

Het Brussels Gewest verdedigde een Europese bovengrens voor zwarte koolstof al in verband met de herziening van de richtlijn van 2008. Recenter bevestigden de drie gewesten in hun antwoorden op een Europese vragenlijst nog dat ze wettelijke maxima voor zwarte koolstof willen. Met de informatie uit die vragenlijsten wordt bij de besprekingen van de herziening van de richtlijn rekening gehouden.

Ten slotte kreeg België in het kader van de nieuwe richtlijn over de nationale uitstootwaarden die in december 2016 werd goedgekeurd bovengrenzen voor de PM2,5-deeltjes opgelegd, die het tegen 2030 moet halen.

En ce qui concerne le planificateur de trajets, sur la base des données collectées par les 276 volontaires entre 2013 et 2017, une cartographie du black carbon a été mise en ligne en septembre 2017.

Un planificateur de trajets permettant de choisir les parcours les moins exposés au black carbon sera mis à disposition sur le site internet de Bruxelles Environnement. Ce planificateur s’adresse aux usagers faibles de la route, en l’occurrence les piétons et les cyclistes. Par contre, les automobilistes ne seront pas concernés, d’autant que l’outil ne tient pas compte des sens uniques. À ce sujet, un message d’avertissement clair sera indiqué sur la page internet hébergeant le planificateur.

Le recrutement de volontaires dans la population défavorisée est l'une des préoccupations de Bruxelles Environnement. Ce recrutement s'est cependant avéré extrêmement problématique. En 2016 et 2017, Bruxelles Environnement a en effet pris contact avec les CPAS et des associations d’insertion socioprofessionnelle. Des présentations ont été effectuées, mais elles n’ont malheureusement pas permis de convaincre le public précarisé de prendre part à la campagne de mesure.

Notez que les subsides octroyés au Conseil bruxellois pour l'environnement (Bral) à partir de 2015 dans le cadre de la réalisation du projet ExpAIR ont permis de toucher un public plus large que le public concerné initialement par l’étude.

S'agissant de l’instauration de valeurs limites européennes pour le black carbon, Bruxelles avait déjà défendu cette position lors de la révision de la directive de 2008 dont j'ai parlé au début de notre réunion.

Plus récemment, les trois Régions ont réaffirmé leur intérêt quant à la fixation de valeurs réglementaires pour le black carbon dans le cadre d’un questionnaire envoyé aux États membres pour le compte de la Commission européenne. Les informations collectées dans ce questionnaire, combinées aux possibles évaluations des recommandations faites par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 2020, seront prises

en considération lors des futures discussions de révision de la directive de 2008.

Enfin, dans le cadre de la nouvelle directive sur les plafonds d'émission nationaux (NEC) adoptée en décembre 2016, des plafonds d'émission pour les particules fines PM2,5 ont été imposés à la Belgique. Ceux-ci devront être respectés à l'horizon 2020, ainsi qu'à l'horizon 2030. Ce plafond d'émission n'était pas spécifié dans la précédente directive de 2001.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Kunnen we die Impastra-studie inkijken?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Pourrons-nous avoir accès à la très intéressante étude Impastra ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Natuurlijk, ze is beschikbaar. Leefmilieu Brussel werkt aan de follow-up. Het is de bedoeling om een aantal acties te plannen.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Bien entendu, elle est déjà disponible. Bruxelles Environnement travaille actuellement sur les suites de cette étude. L'objectif est que l'administration s'en empare et établisse un calendrier d'actions.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- U had het over een epidemiologische studie. Kunt u ons daar meer over zeggen?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous évoquiez le suivi à deux niveaux d'une étude épidémiologique éventuelle, et en particulier d'analyses sang-urine à travers Bruxelles et dans certaines zones. Pourriez-vous nous en expliquer un peu plus longuement la teneur ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Nee, want Leefmilieu Brussel is momenteel nog aan die follow-up aan het werken.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Non, car c'est précisément ce suivi que Bruxelles Environnement est en train de réaliser.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Wanneer krijgen we de conclusies van Leefmilieu Brussel?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dans ce cas, quand aurons-nous connaissance des conclusions de Bruxelles Environnement ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Ik verwacht ze in het eerste kwartaal van 2019.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Nous devrions les recevoir au premier trimestre 2019.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DOMINIQUE DUFOURNY

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING,

QUESTION ORALE DE MME DOMINIQUE DUFOURNY

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

LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de rest-o-pack".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les rest-o-pack".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de reactie van de Europese Commissie op het verbod op het gebruik van glyfosaat in het Brussels Gewest".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Op 23 oktober 2018 berichtte de pers dat de Europese Commissie het verbod op het gebruik van glyfosaat in Brussel verwerpt. Dat verbod werd ingevoerd bij het regeringsbesluit van 10 november 2016 en werd ingegeven door het voorzorgsbeginsel. Dat argument volstaat echter niet voor de Europese Commissie, die oordeelt dat er geen wetenschappelijke consensus is over de schadelijkheid van die stof en dat een algemeen verbod bijgevolg niet gerechtvaardigd is, vooral omdat glyfosaat wel nog in andere delen van ons land mag worden gebruikt.*

Die reactie van de Europese Commissie verbaast ons. Meer dan een miljoen Europese burgers ondertekende een petitie om het gebruik van glyfosaat te verbieden. De Europese Commissie lijkt evenwel geen rekening te houden met dit initiatief. Hoewel de Wereldgezondheids-organisatie en de Europese Autoriteit voor Voedselveiligheid (EFSA) glyfosaat als een stof beschouwen die waarschijnlijk kankerverwekkend is, blijft de Europese Commissie beweren dat

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

concernant "la réaction de la Commission européenne à l'interdiction du glyphosate en Région bruxelloise".

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Par voie de presse du 23 octobre 2018, nous apprenons que la Commission européenne aurait "recalé l'interdiction du glyphosate en Région bruxelloise". Pour mémoire, c'est sous votre impulsion qu'un arrêté interdisant l'utilisation des pesticides contenant du glyphosate en Région de Bruxelles-Capitale avait été adopté le 10 novembre 2016.

Au sein de cette commission, vous nous aviez précisé que c'est l'application du principe de précaution qui vous avait incitée à interdire ce produit, principe que je partage largement. Or, il apparaît que, pour la Commission européenne, le manque de consensus scientifique autour de cette substance ne constitue pas un argument suffisamment solide pour motiver l'interdiction générale du glyphosate sur le territoire de la Région. En d'autres termes, la Commission européenne considère la décision bruxelloise comme brouillonne et estime qu'elle semble interférer "avec l'existence d'autorisations valables octroyées par les autorités belges".

glyfosaat niet gevaarlijk is voor het milieu en de gezondheid. Dat is gewoon hallucinant.

Ook het argument dat het gebruik van glyfosaat nog altijd in andere delen van ons land wordt toegestaan, houdt geen steek. Na de beslissing van de Waalse en de Brusselse regering om glyfosaat te verbieden, deelde de federale minister van Landbouw, Denis Ducarme, in augustus mee dat een ministerieel besluit werd aangenomen dat de verkoop van glyfosaat aan particulieren verbiedt. Dat is een belangrijke beslissing, want glyfosaat is de meest verkochte onkruidverdelger in België en wordt vaak zonder voorzorgsmaatregelen en in te hoge dosissen gebruikt.

Welke gevolgen heeft die beslissing van de Europese Commissie? Zal het verbod op glyfosaat worden opgeheven? Over welke beroepsmiddelen beschikt het gewest?

Het argument dat het gebruik van glyfosaat in andere delen van het land wel nog wordt toegestaan, lijkt niet langer pertinent, aangezien er binnenkort een koninklijk besluit in het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt. Hebt u contacten met uw collega's over die beslissing gehad? Zult u samen met de andere beleidsniveaus een gemeenschappelijk standpunt uitwerken?

Cette réaction de la Commission européenne nous laisse de marbre. Alors que plus d'un million de citoyens européens ont signé une pétition visant à obtenir l'interdiction du glyphosate, la Commission européenne ne semble pas prendre la mesure de ces initiatives citoyennes. En outre, alors que le glyphosate est un produit classé comme cancérigène probable par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la Commission européenne et l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) continuent de marteler que cette substance ne représente aucun risque pour l'environnement et la santé humaine. C'est consternant.

Dans le même temps, l'argument de la Commission européenne, selon lequel cette interdiction semble interférer avec l'existence d'autorisations valables octroyées par les autorités belges, pose question. En effet, à la suite des décisions bruxelloise et wallonne d'interdire ces substances, le ministre fédéral de l'Agriculture, Denis Ducarme, a annoncé fin août qu'un arrêté ministériel avait été adopté en vue d'interdire la vente du glyphosate aux particuliers. Alors que, selon Bruxelles Environnement, le glyphosate est la molécule herbicide la plus vendue en Belgique et la deuxième toutes catégories confondues, l'adoption de cet arrêté ministériel paraît fondamentale.

Ces chiffres sont d'autant plus préoccupants que l'utilisation de ce produit par les professionnels et les particuliers s'opère souvent sans précautions et en surdose.

Pouvez-vous nous indiquer quelles sont les conséquences de cette décision de la Commission européenne ? L'interdiction du glyphosate est-elle rendue invalide ? Quels sont les recours envisagés par la Région ?

L'argument de la Commission relatif aux autorisations valables octroyées par les autorités belges ne semble pas tenable, dans la mesure où un arrêté royal devrait être publié incessamment au Moniteur belge. Avez-vous eu des contacts avec vos homologues au sujet de cette décision ?

Une concertation entre les différentes entités fédérées en vue d'adopter une position commune sur cette question fondamentale de santé publique est-elle à l'ordre du jour ?

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Op 10 november 2016 nam de regering inderdaad een besluit aan dat het gebruik van glyfosaat in het Brussels Gewest verbiedt.*

Phytofar vocht dat besluit aan bij de Raad van State op basis van het argument dat het niet aan de Europese Commissie werd meegedeeld, zoals vereist door richtlijn (EU) 2015/1535.

Voor het geval dat de Raad van State het besluit zou vernietigen, diende ik een nieuw besluit bij de Brusselse regering in, dat voor advies aan de Europese Commissie werd voorgelegd. Het is in het kader van die adviesprocedure dat de Europese Commissie opmerkingen heeft geformuleerd.

Doel van de reportageplicht is om de Europese bedrijven en andere partijen te informeren over de toekomstige normen. De Europese Commissie heeft enkel opmerkingen geformuleerd, maar zich niet direct tegen het besluit verzet. Dat had ze kunnen doen door een uitvoerig gemotiveerde mening in te dienen die de status-quoperiode verlengt, maar dat heeft ze niet gedaan. De Europese Commissie bevestigt dus de bevoegdheid van de regering.

De opmerkingen zijn opgesteld door Europese juristen en onderstrepen het standpunt van de Europese Commissie, dat niet van een phasing-out wil weten en ondertussen de vergunning voor glyfosaat heeft verlengd.

Het gewest heeft die Europese verordening aangevochten voor het Europees Hof van Justitie. Wat telt, is niet het standpunt van de Europese Commissie, die onze tegenpartij in dit geschil is, maar de beslissing van die onpartijdige rechtbank.

De visie van de Europese Commissie in dit dossier is schizofreen: langs de ene kant verplicht ze de lidstaten om het gebruik van pesticiden te verminderen in naam van het voorzorgsbeginsel, maar langs de andere kant vindt ze dat een verbod in ons gewest op basis van datzelfde beginsel overdreven is.

De Europese Commissie voert als argument aan dat de normen moeten worden geharmoniseerd om te voorkomen dat ze het vrije verkeer van goederen en diensten verhinderen. De Europese Commissie lijkt dus andermaal de economie boven de

Mme Céline Fremault, ministre.- Le 10 novembre 2016, un arrêté régional interdisant aux particuliers et aux professionnels d'utiliser du glyphosate a été adopté.

Cet arrêté a été attaqué au Conseil d'État par Phytofar, qui réunit les sociétés productrices de produits phytosanitaires. Le principal argument de Phytofar est que l'arrêté aurait dû faire l'objet d'une notification à la Commission européenne dans le cadre de la directive (UE) 2015/1535, qui prévoit une procédure de notification.

Souhaitant anticiper l'éventuelle annulation de cet arrêté par le Conseil d'État, j'ai introduit au gouvernement bruxellois un nouvel arrêté, qui a été soumis à la Commission européenne pour avis préalable.

Phytofar reproche donc au gouvernement de ne pas avoir consulté la Commission européenne dans le cadre de la directive (UE) 1535/2015, obligation que Bruxelles Environnement n'avait pas précisée au gouvernement. Bien que l'arrêté n'ait pas été annulé, nous reprenons donc la procédure correctement afin de nous assurer que tout est fait dans les règles.

Dans le cadre de la procédure précitée, la Commission a formulé des observations. Il ne s'agit donc pas d'un recalage. Le but de la notification européenne des projets de textes juridiques est d'informer les entreprises européennes et autres parties prenantes des futures normes qui pourraient s'appliquer. Ce sont donc bien des observations que la Commission a remises, sans s'opposer directement à l'arrêté. Elle aurait pu le faire en émettant un avis circonstancié auquel nous aurions été tenus de répondre, et en allongeant la période de statu quo. Ce n'est pas le cas.

D'une certaine manière, la Commission légitime ainsi la compétence du gouvernement. Elle ne s'oppose pas directement à l'arrêté, mais elle laisse entendre qu'elle en conteste les orientations.

Les observations ont été formulées par les juristes européens pour conforter la Commission dans sa propre position, qui est de ne pas sortir directement

volksgezondheid en het milieu te plaatsen. Dat is een klassieke tweestrijd in de Europese geschiedenis, zoals blijkt uit artikel 130bis van het Verdrag van Rome.

De Europese Commissie oordeelt tot slot dat de Europese verordening inzake pesticiden al rekening houdt met het voorzorgsbeginsel en dat er dus geen reden is om een stof te verbieden die in die verordening wordt toegestaan.

Ik ben het daar totaal niet mee eens. De Europese Commissie springt volgens mij veel te laks met het voorzorgsbeginsel om. Dat is een van de argumenten waarop ons beroep bij het Europees Hof van Justitie is gebaseerd. We zijn overigens niet de enigen die ons vragen stellen bij het standpunt van de Europese Commissie. Zo heeft een Franse jurist hierover een prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie gesteld. Bovendien hebben meerdere verenigingen zich bij onze actie aangesloten.

De Europese Commissie werpt op dat er een wetenschappelijke consensus is. Het gaat eerder om een consensus van de ricisobeoordelingsbureaus, die sterk worden bekritiseerd omdat ze zich vooral baseren op studies die door de pesticideproducenten zelf worden uitgevoerd.

(Mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Die methode wordt regelmatig op de korrel genomen, zelfs door het Europees Parlement. Na de verschijning van het artikel werd er onmiddellijk een actualiteitsvraag in het Europees Parlement ingediend, waarin de Europese Commissie ervan werd beschuldigd dat ze Brussel verhindert om als gewest vooruit te gaan.

Het schandaal van de Monsanto Papers en de recente veroordeling van Monsanto in de Verenigde Staten moeten ons ertoe aanzetten om de evaluatieprocedure voor chemische producten en pesticiden te herzien. Vandaag is die in handen van multinationals en enkel gebaseerd op een kortetermijnvisie, terwijl de schade voor het milieu en de gezondheid vaak pas op langere termijn zichtbaar wordt.

du glyphosate, puisqu'elle en avait refusé le "phasing-out".

Et c'est d'ailleurs ce règlement européen de renouvellement que la Région bruxelloise a décidé de contester devant le Tribunal européen. Sur ce point, c'est donc la décision du Tribunal neutre et indépendant qui compte, et pas celle, orientée, de la Commission, qui est la partie adverse dans un autre litige.

Pour bien que vous compreniez la situation : attaquée par Phytofar, la Région bruxelloise est contrainte de consulter la Commission européenne. Le cas devant le Conseil d'État, nous obtempérons et créons un arrêté bis et, en guise de ceinture de sécurité, nous demandons l'avis de la Commission qui nous livre ses observations. Nous annonçons que nous allons y réagir mais, entre-temps, la Commission refuse le phasing-out du glyphosate et la Région attaque la Commission devant un tribunal. On ne peut donc pas dire que nos relations avec la Commission soient les meilleures dans ce dossier.

La vision de la Commission est totalement schizophrénique : d'un côté, elle oblige les États membres à prendre des mesures de réduction des pesticides pour protéger la santé et l'environnement au nom du principe de précaution - elle le rappelle d'ailleurs dans ses observations -, et de l'autre, elle s'oppose à ce qu'une Région les interdise sur son territoire au nom de ce même principe qu'elle estime excessif.

Et la Commission d'invoquer l'harmonisation des normes pour éviter les obstacles à la libre circulation des biens et services. Ce faisant, elle semble donner la priorité à l'économie et au marché plutôt qu'à la santé publique et à l'environnement, soit deux tensions classiques dans l'histoire européenne, comme le montre l'article 130bis du Traité de Rome.

La Commission estime, par ailleurs, que le règlement relatif aux pesticides, qui codifie l'évaluation des pesticides à l'échelle européenne, intègre le principe de précaution et qu'il n'y a donc pas lieu d'interdire une substance active qui aurait été autorisée suite à la procédure européenne.

Je conteste cette position et considère l'approche par la Commission du principe de précaution

Hoewel de Europese Commissie glyfosaat niet als kankerverwekkend beschouwt, stelt ze in de verordening over de verlenging van de vergunning wel dat producten op basis van glyfosaat schade aan de genen kunnen toebrengen. De Europese Commissie schuift de verantwoordelijkheid van de risicobeoordeling evenwel af op de lidstaten.

Ik heb Leefmilieu Brussel gevraagd om de opmerkingen van de Europese Commissie te analyseren. Ik wacht ook af welke beslissing de Raad van State zal nemen over het beroep van de fytosanitaire bedrijven. Als de Raad van State het eerste besluit vernietigt, zal ik het nieuwe besluit aan de regering voorleggen zodat het definitief kan worden goedgekeurd.

De kans is groot dat de fytosanitaire sector ook het nieuwe besluit onmiddellijk zal aanvechten. Het is niet gemakkelijk om tegen multinationals op te boksen, maar het gewest mag zich niet laten doen. We moeten tot het einde blijven vechten en al onze juridische en politieke middelen inzetten om dit soort product te verbieden.

Ik heb regelmatig contacten met de andere gewesten. Vlaanderen en Wallonië hebben eveneens het gebruik van glyfosaat door particulieren verboden. Die besluiten werden niet aan de Europese Unie betekend en werden al door Phytofar aangevochten.

Van zijn kant heeft de federale regering op 6 oktober jongstleden de verkoop van glyfosaat aan particulieren verboden. Dat besluit werd aan de Europese Commissie betekend. Momenteel is er nog geen beroep aangetekend, maar de beroepstermijn van zestig dagen is nog niet afgelopen.

comme laxiste ; c’est d’ailleurs l’un des points de notre recours au Tribunal européen. Cela fait également l’objet d’une question préjudicielle qui est posée par un juge français à la Cour de justice de l’Union européenne. Nous ne sommes donc pas les seuls à nous interroger sur la position de la Commission. Vous savez, par ailleurs, que de nombreuses associations se sont jointes à notre action.

La Commission estime que le consensus scientifique est réel. Mais il s’agit davantage d'un consensus des agences d’évaluation du risque dont les procédures ont été critiquées pour être fondamentalement basées sur les études réalisées par des fabricants de pesticides.

(Mme Viviane Teitelbaum, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Le parti pris de cette évaluation européenne est régulièrement questionné, y compris par le Parlement européen. Si vous suivez un peu les débats, vous constaterez que la vision du Parlement européen se situe aux antipodes de ce que pense la Commission européenne.

Lorsque l'article est sorti, sachez qu'une question d'actualité a été déposée aussitôt au Parlement européen par rapport à la Commission, qui accusait cette dernière "d'interdire à Bruxelles de progresser, en tant que Région". Notre petit arrêté a donc fait l'objet d'une question au Parlement européen.

De manière générale, toute l’affaire des Monsanto Papers et la condamnation historique récente de Monsanto aux États-Unis doivent nous inviter à repenser l’ensemble de l’évaluation des produits chimiques et des pesticides. Celle-ci est laissée aux mains des multinationales et est basée sur le court terme alors que les dommages pour la santé et à l’environnement n’apparaissent le plus souvent qu'à plus long terme.

Si la Commission estime que le glyphosate n’est pas cancérigène, elle considère toutefois, sans insister sur ce fait, dans le règlement de ré-autorisation, que les produits à base de glyphosate (le glyphosate additionné de coformulants), présentent un risque au niveau de la génotoxicité c'est-à-dire le potentiel de causer des dégâts au

niveau génétique. Mais la Commission se dédouane en rejetant la responsabilité d'évaluation de ce risque sur les États membres, soit en Belgique, sur l'autorité fédérale.

J'ai demandé à Bruxelles Environnement avec l'appui du bureau d'avocats avec lequel nous travaillons sur ce dossier, d'analyser plus en profondeur les observations de la Commission sur notre projet d'arrêté. J'en tiendrai compte pour consolider notre arrêté.

À l'heure actuelle, j'attends que le Conseil d'État prenne une décision sur la première vague de notre arrêté glyphosate, dans le cadre de la procédure de recours introduit par les sociétés de produits phytosanitaires. Si cet arrêté est cassé, j'introduirai notre nouvel arrêté au gouvernement pour qu'il soit adopté définitivement.

Mais ne nous leurrons pas : le nouvel arrêté va aussi être attaqué par les sociétés productrices de produits phytosanitaires !

Personnellement, chaque fois que je dis "Attachez vos ceintures !", de nouvelles ceintures de sécurité apparaissent systématiquement. C'est un combat de David contre Goliath, mais j'estime que la Région ne doit pas se laisser faire, qu'il faut se battre jusqu'au bout, avec les moyens dont nous disposons sur le plan judiciaire, sur le plan de notre capacité politique pour interdire ce type de produits. Mais nous verrons ce que diront les tribunaux et le Conseil d'État à ce sujet.

En ce qui concerne les contacts avec les autres Régions, avec lesquelles je m'entretiens régulièrement, les Régions wallonne et flamande ont adopté un arrêté qui régit l'utilisation du glyphosate pour les particuliers. Ces arrêtés n'ont pas été notifiés à l'Union européenne, mais ils sont déjà attaqués par Phytofar.

De son côté, le niveau fédéral a adopté un arrêté, le 6 octobre dernier, qui interdit la commercialisation du glyphosate à destination des particuliers. Celui-ci a été notifié à l'Europe qui n'a pas encore introduit de recours, mais le délai de recours est de 60 jours après publication de l'arrêté. Il n'est donc pas improbable que l'arrêté fédéral soit aussi attaqué.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Het verheugt mij dat het Brussels Gewest het voortouw neemt in deze strijd. U kunt daarbij op onze steun rekenen, ook ten opzichte van de federale regering, die eerst niet volledig overtuigd was door onze argumenten, maar nu schuchter mee de schouders onder dit dossier zet.*

Zo is het verbod enkel geldig voor particulieren.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Op het federale niveau. Niet bij ons!*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- In Brussel geldt inderdaad een algemeen verbod.*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Er zijn een aantal uitzonderingen, bijvoorbeeld voor Infrabel.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Het is hypocriet dat de federale overheid het gebruik van glyfosaat op industriële schaal toestaat, maar niet voor privégebruik. We moeten die achterhaalde houding blijven aanvechten.*

Hoe zal het verbod voor particulieren worden gecontroleerd? Vandaag vind je nog steeds glyfosaat in de winkel.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Normaal gezien niet meer.*

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Votre réponse était longue et complexe sur le plan juridique. Dans ce combat de David contre Goliath, je me réjouis que Bruxelles soit exemplaire. Il faut mener ce combat jusqu'au bout, pour l'honneur, pour le symbole, mais surtout en vertu du principe de précaution.

Je suis donc ravi que vous soyez combative dans la cadre de ce dossier. Nous sommes derrière vous pour le mener, y compris au niveau fédéral, puisque l'on sait que le pouvoir fédéral a joué un double jeu à un moment donné, en n'étant pas à cent pour cent convaincu par nos arguments, avant d'entrer finalement à reculons dans ce dossier.

L'interdiction ne vaut que pour les particuliers, vous l'avez rappelé, ce qui est aussi problématique.

Mme Céline Fremault, ministre.- Au niveau fédéral. Pas chez nous!

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Oui, chez nous c'est une interdiction totale.

Mme Céline Fremault, ministre.- Il y a de petites exceptions, comme pour Infrabel le long des voies et des choses comme ça.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Cela pose quand même la question de l'hypocrisie : on peut continuer à utiliser du glyphosate industriellement, alors que c'est interdit chez soi pour son propre usage. La consommation personnelle de glyphosate est interdite, selon le pouvoir fédéral, mais si vous le consommez en groupe, c'est autorisé !

Il faut continuer à mener ce combat contre une position un peu rétrograde du pouvoir fédéral, afin de convaincre qui de droit au-delà de notre frontière bruxelloise.

Comment l'interdiction va-t-elle être contrôlée? Aujourd'hui, on trouve encore du glyphosate en magasin.

Mme Céline Fremault, ministre.- Normalement, on n'en trouve plus !

De verkoop van glyfosaat aan particulieren is sinds 6 oktober verboden, maar Leefmilieu Brussel kan enkel het gebruik controleren. De verkoop valt niet onder onze bevoegdheid.

L'interdiction de commercialisation pour les particuliers est entrée en vigueur le 6 octobre, date de publication au Moniteur belge. Mais c'est l'utilisation qui est de notre compétence, et non la commercialisation. Et à notre niveau, la vérification est menée par les services d'inspection de Bruxelles Environnement. Nous ne pouvons pas contrôler les vendeurs.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Het lijkt mij niettemin nuttig om de winkels die glyfosaat blijven verkopen, in de gaten te houden en maatregelen te nemen. Ondanks het verbod op de verkoop aan particulieren kunnen de Brusselaars nog altijd glyfosaat kopen. Het gebruik controleren is wellicht nog moeilijker.*

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Bien que ce soit à la frontière entre les compétences fédérale et régionale, cela vaudrait la peine de surveiller les magasins qui continuent à vendre du glyphosate, et prendre des actions. C'est comme le débat sur les fausses universités : la matière relève de la Communauté française, mais aussi d'autres niveaux de pouvoir. Donc, face à l'interdiction de vente aux particuliers, n'importe quel Bruxellois peut encore, dans les faits, se procurer du glyphosate. Et en contrôler l'usage est sans doute encore plus compliqué.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Behalve dat de verkoop ondertussen sinds 6 oktober verboden is.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Si ce n'est que la commercialisation en est interdite depuis le 6 octobre.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Enkel de verkoop aan particulieren. Vakmensen, of personen die zich voordoen als vakmensen, kunnen nog altijd glyfosaat kopen.*

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Oui, pour les particuliers, ce qui veut dire que si l'on est un professionnel ou se fait passer pour tel, il reste concrètement possible d'en acheter !

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).- Ze zullen het product niet in kleine hoeveelheden aankopen in doe-het-zelfzaken.*

Mme Céline Fremault, ministre.- Sans doute, mais les professionnels ne vont pas l'acheter en petite quantité dans une surface de bricolage.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.