



**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 Dierenwelzijn, de Netheid,
het Waterbeleid en de Haven van Brussel**

—————
**VERGADERING VAN
WOENSDAG 5 FEBRUARI 2020**

**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,
du bien-être animal, de la propreté, de la
politique de l'eau et du Port de Bruxelles**

—————
**RÉUNION DU
MERCREDI 5 FÉVRIER 2020**

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 directie Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd 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 de la direction 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
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 6

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de beperking van sommige werken in de Haven van Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 8

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de klantendienst van Vivaqua".

Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter 12

tot de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de Koninklijke Schenking en de bijdragen die door Leefmilieu Brussel betaald worden".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Martin Casier (PS)

Mevrouw Marie Nagy (DéFI)

De heer Alain Maron, minister

SOMMAIRE

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 6

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la limitation de certains travaux au Port de Bruxelles".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 8

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le service clientèle de Vivaqua".

Interpellation de Mme Cieltje Van Achter 12

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la Donation royale et les contributions payées par Bruxelles Environnement".

Discussion – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Martin Casier (PS)

Mme Marie Nagy (DéFI)

M. Alain Maron, ministre

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 23	Question orale de Mme Aurélie Czekalski 23
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende "de 'neutrale' vrachtwagens voor de ophaling van afval".	à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative, concernant "les camions "neutres" pour la collecte des déchets".
Interpellatie van de heer Emmanuel De Bock 28	Interpellation de M. Emmanuel De Bock 28
tot de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende "de naleving van de lage-emissiezone door de maatschappijen voor openbaar vervoer (MIVB, De Lijn, TEC)".	à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative, concernant "le respect par les compagnies de transports publics (STIB, De Lijn, TEC) de la zone de basse émission".
Bespreking – Sprekers:	Discussion – Orateurs :
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	M. Emmanuel De Bock (DéFI)
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	Mme Cieltje Van Achter (N-VA)
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)
De heer Alain Maron, minister	M. Alain Maron, ministre
Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène 36	Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène 36
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende "de op straat gegooidesigarettenpeuken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative, concernant "le jet de mégots par terre en Région de Bruxelles-Capitale".
Vraag om uitleg van mevrouw Leila Agic 41	Demande d'explications de Mme Leila Agic 41
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende "de kwaliteit van de binnenlucht".	à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative, concernant "la qualité de l'air intérieur".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Leila Agic (PS)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Alain Maron, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 48

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de alternatieven voor de bouw van stormbekkens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul 54

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de vossen in de stad".

Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal 58

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "het efficiënt inhalen van de afvalophalingen bij acties van het personeel van het GAN".

Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti 63

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "het verdrag inzake het Energiehandvest".

Discussion – Orateurs :

Mme Leila Agic (PS)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Alain Maron, ministre

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 48

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "les alternatives à la construction de bassins d'orage en Région de Bruxelles-Capitale".

Question orale de M. Jonathan de Patoul 54

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le renard en ville".

Question orale de M. Sadik Köksal 58

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le rattrapage efficace des collectes de déchets lors d'actions du personnel de l'ABP".

Question orale de M. Tristan Roberti 63

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le traité sur la charte de l'énergie".

*Voorzitterschap: de heer Tristan Roberti, voorzitter.
Présidence : M. Tristan Roberti, président.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
AURÉLIE CZEKALSKI**

**AAN DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "de beperking van sommige
werken in de Haven van Brussel".**

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Bij de voorstelling van de begroting 2020 hebt u verwezen naar de rol die de Haven van Brussel moet spelen in de uitbouw van alternatieve vervoersmodi. Er zijn bijkomende middelen uitgetrokken voor de bouw van extra kaaimuren met het oog op de komst van een bedrijf dat zijn transporten via het kanaal wil doen. Dat is goed nieuws voor de Brusselse economie.

Om een of andere reden moet de kaaimuur nu korter dan gepland en wordt het investeringsbedrag verminderd van 1,75 miljoen euro tot 1 miljoen euro.

Zal een kortere kaaimuur het laden en lossen niet bemoeilijken? Heeft de inkorting van de muur te maken met besparingen die de haven worden opgelegd?

**QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE
CZEKALSKI**

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**concernant "la limitation de certains
travaux au Port de Bruxelles".**

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Lors de la présentation du budget 2020, vous avez fait allusion au rôle que le Port de Bruxelles doit assurer dans l'amélioration des moyens alternatifs de déplacement, et plus particulièrement par le recours à la voie d'eau. Dans l'exposé des motifs concernant le Port de Bruxelles, il est précisé que des crédits additionnels sont prévus pour la construction de murs de quai supplémentaires, destinés à la connexion à la voie d'eau d'une nouvelle concession.

Un groupe compte donc s'établir le long du canal et faire usage de la voie d'eau, ce qui représente une nouvelle positive pour l'économie bruxelloise. Afin de permettre à cette organisation de charger et de décharger les marchandises, le port compte construire un mur de quai, comme annoncé dans les documents budgétaires.

Toutefois, pour une raison qui n'apparaît pas de façon évidente, le port aurait été contraint de réduire la longueur du mur de quai prévue initialement, et donc de revenir à un investissement moins important que prévu au départ. Si nos informations sont correctes, il est en effet question de ramener la dotation spécifique de 1,75 million à 1 million d'euros.

La question qui se pose ici est de savoir si cette réduction de longueur du mur de quai sera sans incidence pénalisante pour les opérations de

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De gewestelijke begroting voor de haven varieert naar gelang van de behoefte aan vereffeningskredieten voor de activiteiten van de betrokken administratie.*

De Haven van Brussel was van plan een kaaimuur van 220 m aan te leggen, zodat de toekomstige concessionaris van het voormalige Exxonterrein er op de rechteroever in de voorhaven langs de waterweg kan laden en lossen. Dat plan sluit aan bij de verdere ontwikkeling van de haven, met de aanleg van nieuwe kaaien om het transport over water te stimuleren. Momenteel is er slechts 6 km kaai bruikbaar.

Volgens het bestek op basis van de studie van maart 2019 bestaan de werken in de versterking van de bestaande kaai op paalplanken en Deense staken, de versterking van de bestaande structuur met een rij paalplanken en extra staken en de bouw van een betonnen platform van 15 m achter de kaaimuur.

De opdracht werd op 3 miljoen euro exclusief btw begroot. In de begroting 2020 worden de nodige vereffeningskredieten ingeschreven ten belope van 1 miljoen euro en uitbetaald in 2020 en 2021. De kaaimuur wordt gefinancierd met eigen middelen en die gewestelijke dotatie, die over twee jaar wordt gespreid.

Het uitstel van de werken heeft geen invloed op de activiteit van de nieuwe concessiehouder of de eigenschappen van de kaaimuur. De haven was niet verplicht om de muur korter te maken en heeft gewoon beslist om een deel van de werken tot begin

chargement et de déchargement envisagées par le nouveau concessionnaire.

La construction d'un nouveau mur de quai en vue d'augmenter les possibilités d'accostage le long du canal est limitée dans le budget prévu et passe de 1,75 million à 1 million d'euros. Cela ne risque-t-il pas de diminuer les possibilités de transbordement pour le nouveau concessionnaire ?

Cette restriction tient-elle à une limitation de budget imposée au port ? Est-elle sans incidence pour le nouveau concessionnaire ?

M. Alain Maron, ministre.- Vous m'interrogez sur la diminution de la dotation d'investissement spéciale allouée au Port de Bruxelles, qui passe de 1,75 million à 1 million d'euros, et vous vous inquiétez du fait que cette diminution puisse constituer un frein à la mise en œuvre de la construction du nouveau mur de quai, objet de ce budget.

Il faut rappeler, avant toute chose, la différence, dans le budget du port, entre les recettes propres et les recettes provenant de dotations régionales. Notre budget régional s'équilibre en effet en fonction des crédits de liquidation nécessaires à l'activité de l'administration concernée. Le million d'euros dont vous vous inquiétez correspond donc aux besoins de liquidation (soit des décaissements réels) du port en 2020.

Pour remettre cette question dans son contexte, je rappelle que le Port de Bruxelles a programmé la construction d'un mur de quai d'une longueur de 220 m, dans le but de permettre au futur concessionnaire du site ex-Exxon dans l'avant-port, rive droite, d'effectuer des manœuvres de chargement et de déchargement le long de la voie d'eau. Le tirant d'eau est fixé à 6,5 m afin d'avoir le plus de flexibilité possible pour la navigation dans la partie maritime du port.

Cette proposition s'inscrit dans le cadre de la politique de développement du domaine portuaire, qui vise à créer de nouveaux quais afin de stimuler le trafic par voie d'eau. Pour rappel, le port ne dispose actuellement que de 6 km de quais utiles.

2021 uit te stellen in verband met de latere uitkering van een deel van de dotatie.

De klant zal in de loop van het eerste trimester van 2020 een vergunning aanvragen om eind 2021 zijn activiteiten te starten. Het is dan ook logisch dat de vereffening over 2020 en 2021 wordt gespreid.

Le port a donc réalisé en mars 2019 une étude afin d'établir le cahier des charges pour ce nouveau mur de quai. La nature des travaux consiste en :

- un renforcement d'une défense de quai existante sur palplanches et pieux de type danois ;
- un renforcement de la structure existante par une rangée de palplanches et de pieux supplémentaires ;
- la construction d'une plate-forme en béton de 15 m derrière le mur de quai.

Le marché a été estimé à 3 millions d'euros, hors TVA. Ainsi, le budget sera engagé en 2020 à hauteur des crédits de liquidation nécessaires (estimés à 1 million d'euros) et liquidé en 2020 et 2021. Ce mur de quai sera financé par une dotation régionale et par des fonds propres. La dotation régionale en question sera étalée sur deux ans.

Ce report de travaux n'aura d'incidence ni sur l'activité du nouveau concessionnaire, ni sur les caractéristiques du mur de quai. Le port n'a pas été contraint de diminuer la longueur du mur et a uniquement décidé de reporter une partie des travaux au début de l'année 2021, afin de faire face au report d'une partie de la dotation en 2021.

Le client introduira une demande de permis dans le courant du premier trimestre de 2020, ainsi que le prévoit son planning, en vue d'obtenir le permis au premier trimestre 2021 et d'entamer ses activités à la fin de l'année 2021. Il est dès lors logique que les dépenses effectives liquidées s'étalent sur 2020 et 2021, ce qui correspond au calendrier prévu.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Ik onthoud dat het gewoon om een uitstel gaat en niet om een verkorting van de kaaimuur.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

**AAN DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,**

Mme Aurélie Czekalski (MR).- *J'ai bien noté qu'il s'agissait d'un report de travaux et non d'une diminution de longueur.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE**

**BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "de klantendienst van
Vivaqua".**

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het gewest wil het openbaar ambt moderniseren, onder meer door de klantgerichtheid te bevorderen. Daarbij spelen klantendiensten natuurlijk een belangrijke rol.*

Tijdens de vorige regeerperiode ondervroeg de fractieleidster van Open Vld, Els Ampe, minister Fremault over de klantendienst van Vivaqua, die ze als "ondermaats" omschreef. De wachttijd aan de telefoon was te lang en de dienst was niet bereikbaar via mail of Facebook. Dat straalt natuurlijk negatief af op het imago van het Brussels Gewest.

Volgens het activiteitenverslag van Vivaqua van 2018 is het aantal telefonische oproepen tussen 2012 en 2016 met 82% toegenomen. In 2016 werd minder dan 28% ervan beantwoord.

Sinds mei 2018 beschikt de dienst over een oproepcentrale. Die moet de oproepen beter kunnen doorverwijzen, gemakkelijke vragen sneller oplossen, andere contactmogelijkheden voorstellen, dag en nacht bereikbaar zijn via een antwoordapparaat, de activiteitenverslagen optimaliseren en de stress bij de medewerkers verminderen.

Tegen december 2018 was het doel bereikt om minstens de helft van de oproepen te beantwoorden.

Bent u op de hoogte van de evolutie van de problemen bij de klantendienst van Vivaqua?

Welke strategie volgt Vivaqua om de dienstverlening te verbeteren?

Hoeveel klachten heeft de dienst ontvangen in het Frans en in het Nederlands? Hoeveel daarvan werden opgelost?

**LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**concernant "le service clientèle de
Vivaqua".**

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le service à la clientèle constitue un lien important entre les Bruxelloises et les Bruxellois, le service public, l'administration ou tout autre organisme. Un des enjeux au sein de notre Région concerne notamment la modernisation de la fonction publique en mettant l'accent sur la culture client, en donnant une information de qualité aux Bruxelloises et Bruxellois et aux entreprises, en instaurant un principe de confiance, en entamant une réelle transition numérique et en adaptant régulièrement les services aux besoins des citoyens et des entrepreneurs.

Lors de la législature précédente, il y a un peu plus d'un an, la députée et cheffe de groupe Open Vld Els Ampe avait interrogé la ministre Fremault sur la problématique du service client de Vivaqua décrit comme "médiocre". Le temps d'attente au téléphone était considéré comme très long et le service n'était, par ailleurs, pas accessible par courriel ni Facebook. Il était donc malheureusement de nature à nuire à l'image de l'institution et à celle de la Région bruxelloise.

Dans le rapport d'activités de Vivaqua de 2018, il est indiqué que les appels téléphoniques entrants ont augmenté de 82 % entre 2012 et 2016 et que moins de 28 % des appels étaient pris en charge en 2016.

Un projet prioritaire de centrale d'appels a été mis en place et l'outil est opérationnel depuis mai 2018. Il vise à mieux aiguiller les demandes, à instaurer une voie express pour les demandes faciles à traiter, à proposer d'autres possibilités de contact, à instaurer une boîte vocale permettant un contact 24 heures sur 24, à améliorer les rapports d'activités et à diminuer le stress des agents. L'ambition de passer de 28 % d'appels entrants traités à 50 % a été atteinte à la fin du mois de décembre 2018.

Hoelang duren de wachttijden bij een telefonische oproep? Zijn die korter geworden?

Beschikt Vivaqua over een interactive voice response systeem, dat de oproeper terugbelt en enkele vragen stelt? Op die manier kunnen de juiste doelstellingen worden vastgelegd.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans). - Ondanks een stijging van het aantal oproepen met 20%, is Vivaqua er in 2019 toch in geslaagd een groter percentage oproepen te beantwoorden: 60% tegen 50% in 2018 (en 28% in 2016). De gemiddelde wachttijd is gedaald van zestien minuten in 2018 tot twaalf minuten in 2019.

Dat is een eerste stap, maar het kan natuurlijk nog beter. Een betere dienstverlening is een van de zes strategische doelstellingen in VIVAnext, het strategisch plan van Vivaqua voor 2019-2024. Daarin staat bijvoorbeeld dat de wachttijd ten laatste tegen 2024 moet dalen tot vijf minuten.

Vivaqua heeft daar heel wat middelen voor vrijgemaakt. Zo zijn er vijftien medewerkers bijgekomen op de klantendienst tussen april en juni 2019. De resultaten daarvan zullen overigens pas in 2020 merkbaar zijn.

Een volgende stap om de klanttevredenheid te verbeteren, is de modernisering van het informaticasysteem, die in januari 2021 rond moet zijn. Die moet het dagelijkse werk van de medewerkers vereenvoudigen, zodat ze efficiënter en sneller kunnen werken.

M. le ministre, avez-vous connaissance d'évolutions par rapport aux problèmes rencontrés au sein du service à la clientèle de Vivaqua ?

Une stratégie et des actions ont-elles été entreprises afin d'améliorer les services aux clients ? Si oui, lesquelles ?

Connaissez-vous le nombre de plaintes enregistrées par le service, en français et en néerlandais ? Combien de plaintes ont-elles été résolues ?

Quels sont les temps d'attente au téléphone ? Ont-ils été réduits ?

Est-ce que Vivaqua dispose d'un serveur vocal interactif, un système dans lequel un ordinateur rappelle automatiquement le client et lui pose quelques brèves questions afin de recevoir un retour d'information ? Cela lui permettrait de dresser un état des lieux et de se fixer des objectifs adéquats.

M. Alain Maron, ministre. - Comme vous l'avez fait remarquer, le service client de Vivaqua se trouve confronté à un problème de qualité. Malgré une hausse de 20 % du nombre d'appels téléphoniques entrants en un an, Vivaqua a augmenté son taux de réponse en 2019. La moyenne des appels répondus en 2019 était de 60 %, contre 50 % à la fin de l'année 2018. Comme vous l'avez mentionné dans votre question, le taux de réponse était de 28 % à la fin de l'année 2016. Quant au temps d'attente, il est passé de seize minutes - moyenne à la fin de l'année 2018 - à douze minutes en moyenne à la fin de l'année 2019.

Si ces améliorations constituent une première étape importante dans le processus d'amélioration du service, nous mesurons évidemment qu'elles ne sont pas suffisantes par rapport à la qualité de service légitimement attendue par les citoyens. L'amélioration de cette dernière est une priorité pour Vivaqua. Elle constitue d'ailleurs un des six objectifs stratégiques de VIVAnext, le plan stratégique 2019-2024 décidé par le conseil d'administration de Vivaqua en avril 2019.

Dans le cadre de VIVAnext, des engagements précis et concrets ont été pris, notamment la diminution du temps moyen d'attente au téléphone

De klantendienst behandelt alle vragen van gebruikers zonder een onderscheid te maken tussen klachten en vragen om inlichtingen. Vivaqua bespreekt nu met de energieregulator Brugel (die ook voor de watersector verantwoordelijk is) wanneer een oproep precies beschouwd wordt als klacht. In VIVAnext staat dat er een systeem komt waarin klachten systematisch behandeld en gevolgd worden.

Tot nu toe heeft Vivaqua zich geconcentreerd op de verbetering van de dienst als dusdanig en beschikt de watermaatschappij nog niet over een methode die de klantentevredenheid meet. Die zal er geleidelijk wel komen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Ik constateer dat er nog een lange weg te gaan is, maar dat er wel hard gewerkt wordt aan*

à cinq minutes en 2024 au plus tard. Afin de pouvoir réaliser ces objectifs, Vivaqua a dégagé des moyens budgétaires significatifs. Ainsi, par exemple, quinze collaborateurs supplémentaires ont été engagés au service client. Il est important de souligner que les résultats présentés pour 2019 ont été engrangés alors que ces quinze nouveaux collaborateurs au service client ont été engagés entre avril et juin 2019 et qu'ils ont dû être formés avant d'être pleinement opérationnels. Le résultat de ces engagements sera donc pleinement effectif en 2020.

La prochaine étape importante concernant l'amélioration de la qualité du service client de Vivaqua résultera de la modernisation du système informatique actuellement en cours, dont le lancement est prévu en janvier 2021. Cette modernisation simplifiera le travail quotidien des collaborateurs du service client de Vivaqua et leur permettra donc de se montrer plus efficaces, notamment en traitant plus de dossiers qu'aujourd'hui dans un même laps de temps.

Concernant les plaintes, le service client de Vivaqua traite actuellement toutes les requêtes des usagers sans distinction quant à leur caractère de plainte ou non. À ce sujet, une discussion est en cours avec Bruxelles Gaz électricité (Brugel), le régulateur désigné également pour le secteur de l'eau, afin de définir ce qui doit être considéré comme une plainte. Ensuite, le plan stratégique VIVAnext prévoit la mise en place d'un système de suivi et de traitement systématique de ce qui aura été considéré comme une plainte.

Enfin, jusqu'à présent, Vivaqua a concentré ses efforts sur l'amélioration du service en tant que tel et ne dispose donc pas encore d'un système de sondage de satisfaction des clients ayant contacté son centre d'appels.

Par contre, VIVAnext prévoit en effet la mise en place d'un système d'évaluation de la satisfaction des clients, notamment en ce qui concerne le service à la clientèle. Ce système sera mis en œuvre progressivement.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Lors de notre visite à Vivaqua il y a deux semaines, nous avons appris qu'il y restait en effet de gros efforts à

een verbetering. De vijftien nieuwe medewerkers hebben natuurlijk tijd nodig om zich in te werken. Ik zal het dossier van nabij blijven volgen.

- Het incident is gesloten.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
CIELTJE VAN ACHTER**

**TOT DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "de Koninklijke Schenking en
de bijdragen die door Leefmilieu Brussel
betaald worden".**

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het journalistieke onderzoeksproject Immo Royal publiceerde op 27 november 2019 een lijvig rapport over de Koninklijke Schenking, de openbare instelling die ruim 7.500 hectare aan koninklijke eigendommen bezit en beheert. Uit dit onderzoek van de VRT, De Tijd, Apache en Knack blijkt dat er bij de Koninklijke Schenking, die eigenlijk financieel onafhankelijk zou moeten zijn, heel wat belastinggeld binnenstroomt. De belastingbetaler draait dus mee op voor het onderhoud van de tuin, de ruim 7.500 hectare bossen en gronden en de 77 gebouwen die in het bezit zijn van de Koninklijke Schenking. Het totaalbedrag loopt op tot in de miljoenen.

Uit de documenten blijkt dat onder andere het gebrek aan transparantie bij de Koninklijke Schenking een groot probleem vormt. Zo worden jaarverslagen en jaarrekeningen blijkbaar niet gepubliceerd en telt de jaarrekening van 2018, waaruit blijkt dat de kosten van de Koninklijke Schenking in 2018 6,45 miljoen euro bedroegen,

accomplir, notamment concernant la gestion du service client. J'ai bien noté l'engagement des quinze collaborateurs, qu'il faut bien entendu former. Cette formation ne se fait pas d'un claquement de doigts, je comprends bien l'enjeu, mais je constate l'amélioration. Nous suivrons ce dossier de près. Comme cela a été mentionné, ces objectifs sont compris dans le plan stratégique.

- L'incident est clos.

**INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN
ACHTER**

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**concernant "la Donation royale et les
contributions payées par Bruxelles
Environnement".**

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *L'enquête journalistique Immo Royal, menée par la VRT, De Tijd, Apache et Knack, a publié le 27 novembre 2019 un rapport édifiant sur la Donation royale, qui gère et possède un peu plus de 7.500 hectares de propriétés royales. Cette institution publique, qui devrait être autonome financièrement, bénéficie des largesses du contribuable à hauteur de plusieurs millions.*

Le manque de transparence pratiqué par la Donation royale est très problématique. Des rapports et comptes annuels ne sont manifestement pas publiés ; les comptes 2018, dont il ressort que les frais de la Donation royale s'élevaient en 2018 à 6,45 millions d'euros, se bornent à six pages. Cette année-là, près de la moitié des dépenses (2,91 millions d'euros) ont été affectées au domaine royal de Laeken, en particulier à l'entretien du parc et des serres qui ne sont pourtant ouverts au public que trois semaines par an.

slechts zes pagina's. De meeste uitgaven zijn bestemd voor de eigendommen waar de koninklijke familie woont of waarvan ze actief gebruikmaakt. Zo blijkt dat in 2018 bijna de helft van de uitgaven (2,91 miljoen euro) werd gebruikt voor het koninklijk domein van Laken, in het bijzonder voor het onderhoud van het park en de serres, die maar drie weken per jaar publiek toegankelijk zijn.

Het koninklijk domein in Laken is voor 51% eigendom van de Koninklijke Schenking en voor 49% van de Belgische staat, waarbij het beheer in handen is van de Regie der Gebouwen. Ze zijn geen mede-eigenaars van het volledige terrein, maar ze zijn elk volledig eigenaar van een stuk van het terrein. De Koninklijke Schenking is verantwoordelijk voor het groenonderhoud, maar er werd afgesproken dat de Regie der Gebouwen de kosten terugbetaalt voor het deel van het park dat de staat toebehoort. Uit de documenten die bovengemelde media publiceerden, blijkt dat de Regie der Gebouwen, met andere woorden de belastingbetaler, in 2018 daarvoor ruim 1 miljoen euro betaalde aan de Koninklijke Schenking. Dat is een buitensporig bedrag voor een park dat tot op heden niet toegankelijk is voor de Brusselaars.

Voorts wordt Leefmilieu Brussel meermaals genoemd als financierder, onder meer voor de geplande renovatie en de gedeeltelijke heropbouw van de serres van Stuyvenberg in Laken, waar Leefmilieu Brussel over een opstalrecht beschikt ter waarde van 3,5 miljoen euro.

Voor de renovatie van het dak van de conciërgewoning in de koloniale tuin van Laken betaalde Leefmilieu Brussel volgens de media ruim 329.000 euro. Dat bedrag zou echter nog worden verhaald op de Regie der Gebouwen.

In de media is ook sprake van een akkoord uit 1992 waarin wordt bepaald dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot 2022 het onderhoud op zich neemt van achttien parken op zijn grondgebied. De Regie der Gebouwen betaalt 2 miljoen euro per jaar aan het Brussels Gewest in ruil voor het beheer van die publieke parken. Enkele parken zijn eigendom van de Schenking, zoals de Koloniale Tuin, het Sobieskipark en de Tuinen van de Bloemist. De Koninklijke Schenking betaalt evenwel geen bijdrage voor het onderhoud van deze parken. Opvallend is dan weer dat de Koninklijke Schenking voor het Dudenpark

Le domaine royal de Laeken appartient à 51 % à la Donation royale et à 49 % à l'État belge, la gestion étant confiée à la Régie des bâtiments. La Donation royale est responsable de l'entretien des espaces verts, mais la Régie des bâtiments lui restitue les coûts inhérents à la partie du parc appartenant à l'État. Selon les documents publiés par les médias susmentionnés, la Régie des bâtiments a ainsi versé le montant exorbitant d'un peu plus de 1 million d'euros à la Donation royale.

Par ailleurs, Bruxelles Environnement est citée à plusieurs reprises comme financier, notamment pour la rénovation et le réaménagement partiel des serres du Stuyvenberg, sur lesquelles Bruxelles Environnement dispose d'un droit de superficie d'une valeur de 3,5 millions d'euros.

Pour la rénovation du toit de la conciergerie dans le Jardin colonial de Laeken, Bruxelles Environnement aurait versé un peu plus de 329.000 euros, montant qui serait à récupérer auprès de la Régie des bâtiments.

Les médias évoquent également un accord de 1992 attribuant, jusqu'en 2022, l'entretien de dix-huit parcs à la Région de Bruxelles-Capitale, contre le versement de 2 millions d'euros par an de la Régie des bâtiments à la Région. Quelques parcs sont la propriété de la Donation royale, sans que celle-ci ne contribue cependant à leur entretien. Par contre, pour le parc Duden à Forest, qui est un parc public, elle verse à Bruxelles Environnement une contribution annuelle de 160.000 euros.

Il est inacceptable que les citoyens paient pour l'entretien du domaine royal de Laeken, alors que celui-ci leur est inaccessible la majeure partie de l'année. C'est pourquoi je vous invite à réclamer d'urgence son ouverture. J'ai appris que le gouvernement bruxellois a rédigé une note sur la question, dont je vous ai demandé copie.

(Remarques)

Très bien, nous la recevrons donc prochainement.

Confirmez-vous que Bruxelles Environnement assumera le coût de la rénovation et du réaménagement partiel des serres du Stuyvenberg,

in Vorst, een openbaar park, wel een bijdrage levert in de onderhoudskosten: Leefmilieu Brussel krijgt daarvoor jaarlijks 160.000 euro.

Al die cijfers haal ik uit de media. Daarom stel ik u er vragen over, mijnheer de minister. Tot nu toe was het bijna onmogelijk om te achterhalen wie eigenaar is van wat. De Koninklijke Schenking is een hoogst ontransparante instelling. Het is daarom belangrijk om duidelijkheid te scheppen.

Ten slotte is het onaanvaardbaar dat de burgers wel voor het onderhoud van het Koninklijk Domein opdraaien, maar dat het domein het grootste deel van het jaar niet eens toegankelijk is voor hen. Daarom moet het koninklijk domein van Laken dringend worden opengesteld. Ik heb vernomen dat de Brusselse regering een nota heeft opgesteld over die kwestie. Per brief heb ik u gevraagd om daar een kopie van te krijgen.

(Opmerkingen)

Prima, dan zullen we binnenkort die nota ontvangen. Er staan waarschijnlijk geen al te grote geheimen in, dus ze kan wellicht ook aan de commissie worden bezorgd.

Ik roep u op om, in het belang van alle Brusselaars, aan te dringen op de openstelling van het domein. Uiteindelijk betalen zij mee voor het onderhoud. Het zou goed zijn als ze er ook van zouden kunnen genieten.

Kunt u bevestigen dat Leefmilieu Brussel de kosten voor de geplande renovatie en gedeeltelijke heropbouw van de serres van Stuivenberg van Laken, ter waarde van 3,5 miljoen euro, op zich zal nemen? Kunt u ons ook het contract met betrekking tot het opstalrecht bezorgen?

Kunt u bevestigen dat Leefmilieu Brussel de kosten voor de renovatie van het dak van de conciërgewoning in de Koloniale Tuin van Laken, ter waarde van ruim 329.000 euro, heeft betaald?

Zal dat bedrag daadwerkelijk verhaald worden op de Regie der Gebouwen? Wat werd er precies afgesproken?

Voor welk ander onroerend goed van de Koninklijke Schenking, of het nu gaat om gronden

estimé à 3,5 millions d'euros ? Pouvez-vous nous fournir le contrat relatif au droit de superficie ?

Confirmez-vous que Bruxelles Environnement a pris en charge le coût de la rénovation du toit de la conciergerie dans le Jardin colonial de Laeken, d'une valeur d'un peu plus de 329.000 euros ?

Ce montant sera-t-il effectivement récupéré auprès de la Régie des bâtiments ? En quoi consiste exactement cet arrangement ?

Pour quel autre bien immobilier de la Donation royale Bruxelles Environnement a-t-elle déjà fourni une contribution, ou a-t-elle prévu de le faire, depuis l'accord de 1992 ? Pouvons-nous consulter cet accord ?

Confirmez-vous que Bruxelles Environnement reçoit des moyens de la Régie des bâtiments et de la Donation royale pour l'entretien des dix-huit parcs, ainsi que pour le parc Duden à Forest ? Si oui, quelle proportion représentaient ces moyens sur l'ensemble des coûts d'entretien ? Votre administration peut-elle publier toutes les conventions conclues entre la Donation royale et Bruxelles Environnement ?

Avez-vous déjà consulté, ou envisagez-vous de le faire, la Donation royale au sujet de l'ouverture définitive du parc de Laeken ? La N-VA a déposé une résolution en ce sens, mais nous n'avons pas encore pu en discuter en commission. Quelles démarches avez-vous entreprises dans ce dossier ?

of gebouwen, heeft Leefmilieu Brussel sinds het akkoord van 1992 al een bijdrage geleverd of is er nog een bijdrage gepland? Kunnen we inzage krijgen in dat akkoord?

Bevestigt u dat Leefmilieu Brussel middelen ontvangt van de Regie der Gebouwen en van de Koninklijke Schenking voor het onderhoud van de achttien parken, evenals het Dudenpark in Vorst? Zo ja, wat was het aandeel daarvan in de totale onderhoudskosten? Kan uw administratie alle overeenkomsten tussen de Koninklijke Schenking en Leefmilieu Brussel bekendmaken?

Hebt u reeds overleg gehad of gepland met de Koninklijke Schenking betreffende de definitieve openstelling van het park van Laken? De N-VA diende daarover een resolutie in, maar die hebben we jammer genoeg nog niet kunnen bespreken in deze commissie.

Welke stappen hebt u in dat dossier ondernomen? De Kamer van Volksvertegenwoordigers buigt zich er ook over, maar als Brusselaars mogen we het dossier niet uitsluitend aan de Kamer overlaten en zouden we ook inspraak moeten hebben.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Als er overheidsgeld gespendeerd wordt aan het onderhoud van de groene ruimten van de Koninklijke Schenking, moet dat inderdaad op een transparante manier gebeuren.*

Ik ben ook geïnteresseerd in de nota van de regering. Blijkbaar gaat het om een antwoord op een vraag van de Kamer. Kunt u de context verduidelijken?

Ecolo en Groen zijn er uiteraard voorstander van om minstens een deel van het koninklijke domein open te stellen voor het publiek. Het is het efficiëntst als dat in overleg met de koninklijke familie gebeurt. Er moet immers ook rekening gehouden worden met aspecten als privacy en veiligheid.

Bovendien moet eerst grondig nagegaan worden hoe een volledige of gedeeltelijke openstelling kan worden verzoend met het behoud van de

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous vous rejoignons sur le fait que la dépense d'argent public pour l'entretien des espaces verts de la Donation royale doit être transparente. Nous devons savoir ce qui est dépensé et pourquoi.

Nous sommes également intéressés par cette note du gouvernement. J'ai compris qu'il ne s'agissait pas d'une initiative du gouvernement bruxellois, mais d'une réponse à une demande de la Chambre. Pourriez-vous nous expliquer le contexte de ladite note ?

Quant à une possible ouverture du domaine royal, j'ai posé la question en début de législature. C'est évidemment un objectif, pour nous, d'ouvrir au moins une partie de ce domaine au public. Je parle au nom d'Ecolo et de Groen, car nous partageons la même vision sur ce point. Sur la manière, il nous semble plus efficace d'agir en concertation avec la famille royale. En effet, certains aspects touchent au respect de la vie privée et à la sécurité. Donc, plutôt qu'imposer, nous souhaitons la concertation.

biodiversiteit op het domein. Bent u op de hoogte van studies daarover?

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *De opening van een deel van het park van Laken is belangrijk voor de Brusselaars, zeker gezien de hoeveelheid middelen die de overheid erin investeert. Ik ben het wel met mevrouw Parmentier eens dat we de manier waarop dat het best gebeurt, grondig moeten onderzoeken.*

In welke context past de nota waarover de media spreken? Wat is precies het standpunt van de regering?

Het behoud van de biodiversiteit is essentieel. Ik neem aan dat u daarover niet van mening veranderd bent.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) *(in het Frans).*- *DéFI steunt de opening van een deel van het domein van Laken. De bevolking moet kunnen meegenieten van een kwaliteitsvolle, groene omgeving.*

Ik sluit mij aan bij de vragen over het statuut van de fameuze nota. Ik maak mij ook zorgen over de kostprijs, met name voor het onderhoud en de beveiliging. Wie zal dat betalen?

Plusieurs éléments concernent la biodiversité. Cet endroit ayant été protégé de la fréquentation du public durant de longues années et étant assez bien préservé, on y trouve, paraît-il, la plus grande héronnière du pays et une série d'espèces protégées. Donc, l'ouverture au public nécessite des études préalables pour la rendre conciliable avec cette biodiversité.

Avez-vous des informations sur d'éventuelles études relatives à la biodiversité du parc ? Je songe aux abeilles, notamment.

L'ouverture du domaine royal doit donc être bien cadrée. Une série de mesures doivent être prises à l'égard de la famille royale et pour la biodiversité.

M. Martin Casier (PS).- L'ouverture d'une partie du parc Royal de Laeken constitue un enjeu majeur pour les Bruxellois, singulièrement au vu des investissements publics dont ce site fait l'objet. Je rejoins Mme Parmentier sur l'attention qu'il faut accorder à la manière et à la méthodologie d'une telle ouverture. La réussite du projet en dépend.

Pour le PS, nous ne devons pas mettre la charrue avant les bœufs, mais bien maintenir une certaine dynamique. Dans ce cadre, quel est le contexte de la note évoquée dernièrement dans les médias ? Quelle est la position précise du gouvernement ?

La préservation de la biodiversité sur ce site, dans un contexte d'ouverture, est essentielle. Vous vous êtes déjà prononcé sur ce dossier et je suppose que votre position n'a pas évolué depuis.

Mme Marie Nagy (DéFI).- Je rappelle l'attachement du groupe DéFI à l'ouverture du domaine royal de Laeken. Il est important que la population puisse aussi bénéficier d'un cadre vert et de qualité, sur une partie de ce domaine. Je rappelle que la proposition que nous faisons depuis des années ne porte que sur l'ouverture d'une partie du domaine.

Je me joins à la question posée par mes collègues concernant le statut de la note dont il est question. Bien qu'une proposition de loi soit à la Chambre et que toutes les précautions aient a priori été prises, en matière de concertation avec la famille royale et

De heer Alain Maron, minister.- Ik kan bevestigen dat mijn administratie momenteel tien groene ruimtes beheert die eigendom zijn van de Koninklijke Schenking. Het beheer wordt enerzijds geregeld door een overeenkomst die in 1992 werd gesloten met de Regie der Gebouwen en anderzijds door twee specifieke overeenkomsten voor respectievelijk het beheer van de Molenvijver in Bosvoorde en het beheer van het Dudenpark in Vorst. Ook het Brussels Gewest heeft in dit erfgoed geïnvesteerd. Die investeringen zal ik nog toelichten.

De overeenkomst van 5 maart 1992 tussen de Regie der Gebouwen en het Brussels Gewest regelt het beheer door Leefmilieu Brussel van achttien groene ruimten, waaronder acht domeinen die eigendom zijn van de Koninklijke Schenking. Het gaat meer bepaald om de Koloniale Tuin in Laken, het Chinees Paviljoen in Laken, de Japanse Toren in Laken, het Sobieskipark in Laken, de Jean de Bolognesquare in Laken, de 21 juli-square in Laken, de Stuyvenbergserres in Laken en het Lainéplein in Vorst.

Deze overeenkomst, die werd gesloten voor een hernieuwbare periode van dertig jaar, belast het Brussels Gewest met het beheer van en het toezicht op deze parken, tegen betaling door de Regie der Gebouwen van een initiële jaarlijkse toelage van ongeveer 1,9 miljoen euro, die nu, na indexatie, meer dan 3 miljoen euro bedraagt.

Het betreft een totaalbedrag dat in de overeenkomst niet wordt uitgesplitst tussen de achttien groene ruimten waarop het betrekking heeft. Het is dus onmogelijk om een bedrag vast te stellen dat alleen betrekking heeft op de eigendommen van de Koninklijke Schenking. De onderhouds- en toezichtkosten zijn immers afhankelijk van een groot aantal factoren, zoals de bevolkingsdichtheid, de afsluiting van de domeinen, het type inrichting en beplanting, de eventuele organisatie van evenementen en de nabijheid van andere gewestelijke groene ruimten.

de préservation de la biodiversité, entre autres, je reste inquiète sur la question des coûts. Qui prendra en charge les coûts, d'entretien et de sécurité notamment, liés à l'éventuelle ouverture ?

M. Alain Maron, ministre (en néerlandais).- *Mon administration gère actuellement dix espaces verts qui appartiennent à la Donation royale. Cette gestion est régie, d'une part, par une convention conclue en 1992 avec la Régie des bâtiments et, d'autre part, par deux conventions spécifiques pour la gestion respective de l'étang du Moulin à Boitsfort et du parc Duden à Forest.*

La convention du 5 mars 1992 conclue entre la Régie des bâtiments et la Région bruxelloise régit la gestion par Bruxelles Environnement de dix-huit espaces verts, dont huit domaines sont la propriété de la Donation royale : le Jardin colonial, le Pavillon chinois, la Tour japonaise, le parc Sobieski, le square Jean de Bologne, le square du 21 juillet, les serres du Stuyvenberg, tous situés à Laeken, et le square Lainé à Forest.

Cette convention, conclue pour une période renouvelable de 30 ans, attribue à la Région bruxelloise la gestion et la surveillance de ces parcs, moyennant le paiement par la Régie des bâtiments d'une allocation annuelle initiale d'environ 1,9 million d'euros, s'élevant aujourd'hui, après indexation, à plus de 3 millions d'euros.

Ce montant n'étant pas ventilé dans la convention entre les dix-huit espaces verts concernés, il est impossible d'établir un montant qui ne se rapporte qu'aux propriétés de la Donation royale.

Quoi qu'il en soit, le montant calculé en 1992 s'avère trop faible pour couvrir les frais de gestion et d'entretien réels, qui ont fortement augmenté depuis lors. C'est pourquoi Bruxelles Environnement a recalculé le coût réel de la gestion des domaines relevant de la convention de 1992, en vue d'en renégocier le montant à son échéance le 5 mars 2022.

Pour ce qui est des conventions spécifiques, l'étang du Moulin et ses alentours sont gérés par Bruxelles Environnement dans le cadre d'une convention conclue directement avec la Donation royale le

Het in 1992 berekende bedrag van de toelage blijkt echter te laag om de werkelijke beheers- en onderhoudskosten van de groene ruimten te dekken. Die kosten zijn in de loop van de tijd immers aanzienlijk gestegen, onder meer doordat de Brusselse bevolking tussen 1992 en nu met meer dan 230.000 inwoners is toegenomen. Bovendien komen er ook vaker plantenziekten voor en zijn veel bomen oud geworden, waardoor ze vaker moeten worden omgehakt en er nieuwe exemplaren moeten worden aangeplant.

Daarom heeft Leefmilieu Brussel de werkelijke kosten herberekend voor het beheer van de domeinen die onder de overeenkomst van 1992 vallen. Het is de bedoeling om daarover opnieuw te onderhandelen wanneer de huidige overeenkomst op 5 maart 2022 verstrijkt.

Het beheer van en het toezicht op twee andere groene ruimten van de Koninklijke Schenking, namelijk de Molenvijver in Bosvoorde en het Dudenpark, worden geregeld met specifieke overeenkomsten.

Zo werden de Molenvijver en zijn omgeving in beheer genomen door Leefmilieu Brussel in het kader van een overeenkomst die op 21 maart 2003 rechtstreeks met de Koninklijke Schenking werd gesloten voor een hernieuwbare periode van tien jaar. Daarin werd Leefmilieu Brussel belast met het beheer van, het toezicht op en het onderhoud van deze vijver met een hoge biologische waarde. De Koninklijke Schenking betaalt daarvoor een vergoeding van 250 euro per jaar.

Het beheer van, het toezicht op en het onderhoud van het Dudenpark werd overgedragen aan Leefmilieu Brussel via een overeenkomst van onbepaalde duur. Deze overeenkomst geldt niet voor grote herstellingswerken en werd op 22 juni 2006 gesloten met de Koninklijke Schenking tegen betaling van een jaarlijks bedrag van 125.000 euro, dat nu na indexatie 161.000 euro bedraagt.

Het klopt dat Leefmilieu Brussel bepaalde investeringen in het vastgoedpatrimonium van de Koninklijke Schenking heeft gedaan die verder gaan dan de eenvoudige beheers- en bewakingsopdrachten die in de overeenkomst van 1992 werden vastgelegd.

21 mars 2003, pour une période renouvelable de dix ans et moyennant une contribution annuelle de 250 euros.

La gestion, la surveillance et l'entretien du parc Duden ont été transférés à Bruxelles Environnement par le biais d'une convention de durée indéterminée conclue le 22 juin 2006 avec la Donation royale, contre le paiement d'un montant annuel de 125.000 euros, s'élevant aujourd'hui, après indexation, à 161.000 euros.

Il est exact que Bruxelles Environnement a effectué certains investissements dans le patrimoine immobilier de la Donation royale, qui dépassent le cadre de ses missions de gestion et de surveillance visées dans la convention de 1992.

(poursuivant en français)

Il s'agit de :

- la rénovation des serres du Stuyvenberg et du bâtiment Médori, pour plus de 4 millions d'euros ;
- la restauration des façades et toitures de la conciergerie du Jardin colonial, pour 197.000 euros ;
- la restauration du pavillon des gardiens situé dans le parc Sobieski, pour 132.000 euros ;
- et la restauration des grilles du Jardin colonial et du parc Sobieski, pour 2.400.000 euros.

Ces travaux étaient, suivant la convention, explicitement à charge de la Donation royale. La facture de ces interventions sera dès lors adressée à qui de droit une fois que les travaux seront terminés.

Concernant Laeken, Bruxelles Environnement a effectué un travail, qui a abouti à une note discutée en gouvernement, à la suite d'une interpellation par une commission de la Chambre. Il s'agit d'une procédure un peu particulière, car ce type d'échange d'informations ou de demande entre entités passe d'habitude par les exécutifs et par les premier ministre et ministres-présidents. En l'occurrence, le président de la commission à la Chambre a court-circuité la procédure habituelle et a interpellé

(verder in het Frans)

Het gaat om:

- de renovatie van de serres van Stuivenberg en het Médorigebouw voor meer dan 4 miljoen euro;

- de restauratie van de gevels en daken van de conciërgewoning van de Koloniale Tuin voor 197.000 euro;

- de restauratie van het paviljoen van de parkwachters in het Sobieskipark voor 132.000 euro;

- de restauratie van de hekken van het Koloniale Tuin en het Sobieskipark voor 2.400.000 euro.

Volgens de conventie gebeuren de werken ten laste van de Koninklijke Schenking.

Op basis van een regeringsnota heeft Leefmilieu Brussel een beknopte voorstudie uitgevoerd naar een aantal hypotheses volgens de mate waarin het park wordt opengesteld en de ingrepen en kosten die daarmee gepaard gaan.

De regering heeft nog geen nota goedgekeurd, maar dat gebeurt binnenkort. We mogen echter niet vergeten dat het Brussels Gewest niet bevoegd is voor de openstelling van het park. De Koninklijke Schenking en/of de Regie der Gebouwen moeten daarover beslissen.

Er blijken weinig voorstanders van de volledige of gedeeltelijke opening van het park de klok rond.

Net zoals in andere parken en groenvoorzieningen waarvoor de Koninklijke Schenking of de regering verantwoordelijk is, spreekt het voor zich dat, als Leefmilieu Brussel in zekere mate zou instaan voor het beheer, er een overeenkomst moet worden gesloten en een financiële bijdrage moet worden betaald.

Momenteel wordt er noch in de gewestbegroting, noch in de meerjarenplannen rekening gehouden met de opening van het park.

We zullen de Kamer laten weten dat het Brussels Gewest graag vooruit wil, maar dat de beslissing

directement le ministre régional compétent et même son administration.

Néanmoins, sur cette base, Bruxelles Environnement a réalisé une pré-étude, qui peut être qualifiée de sommaire, puisqu'elle compte trois pages. Elle formule différentes hypothèses selon le degré d'ouverture du parc, en précisant dans chaque cas ce que Bruxelles Environnement devrait mettre en place pour en assurer la gestion et le coût potentiel.

Le gouvernement n'a pas adopté de note à ce stade, il le fera prochainement. Il faut toutefois garder à l'esprit que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas compétente pour décider de l'ouverture du parc. Ce parc ne nous appartient pas et ne relève pas de nos compétences. Son ouverture doit être décidée par la Donation royale et/ou la Régie des bâtiments, qui en sont propriétaires. Il est évident que si une décision en ce sens devait être prise par les autorités compétentes, la Région sera disposée à participer aux groupes de travail mis en place.

A priori, peu d'acteurs semblent plaider pour une ouverture complète, ou même partielle du site, à toute heure du jour et de la nuit. Des impératifs de sécurité nous ont été rappelés et des objectifs de préservation de l'environnement, y compris de la biodiversité, devront être pris en considération.

Par ailleurs, comme pour tous les parcs ou espaces verts dépendant de la Donation royale ou du gouvernement, il est évident que si une telle ouverture devait être décidée et si Bruxelles Environnement devait avoir la charge d'une quelconque gestion, cela devrait se faire dans le cadre d'une convention et moyennant une rétribution financière. Cette ouverture n'est normalement pas à charge du budget régional.

Pour le moment, rien n'est prévu par rapport au parc de Laeken, ni dans le budget régional, ni dans les planifications pluriannuelles en cours de réflexion. Si le gouvernement fédéral décidait d'ouvrir le parc et d'en confier la gestion à Bruxelles Environnement, les financements devront suivre.

Nous répondrons au Parlement, et à la Chambre en particulier, en rappelant surtout que si la Région bruxelloise est bien disposée à avancer avec les parties impliquées sur ce dossier, ce n'est pas à elle

om het park van Laken open te stellen van elders moet komen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik waardeer dat u duidelijkheid brengt over de verschillende groene ruimten die beheerd worden door de administratie Leefmilieu Brussel en de kosten die daaraan verbonden zijn. Er worden ook berekeningen gemaakt met het oog op de nieuwe onderhandelingen in 2022. Het lijkt mij een logische zaak dat die in kaart worden gebracht.

Ik ben het er uiteraard mee eens dat het Brussels Parlement niet bevoegd is om over deze kwestie te beslissen. Dat is de bevoegdheid van de federale regering. Dat neemt niet weg dat dat voor Brussel zelf en voor de Brusselaars wel een heel belangrijk gegeven is. Ik vind het dus wel logisch dat we mee aan tafel schuiven en onze mening uiten hierover.

Ik begrijp de collega's die aanhalen dat dit in overleg met de koninklijke familie moet gebeuren, dat we onze wil niet zomaar kunnen opleggen en dat we voorzichtig te werk moeten gaan. De resolutie roept ook enkel maar op om onderhandelingen aan te knopen en met Leefmilieu Brussel de mogelijkheden te bekijken. Dat zijn we vandaag ook aan het doen. Het Brussels Parlement moet het signaal geven dat deze kwestie belangrijk is.

Tijdens de vorige regeerperiode hield de heer Picqué zich bezig met het dossier, maar is er uiteindelijk weinig over gezegd. Uiteindelijk is dat ook een stille dood gestorven. Dat is niet voor herhaling vatbaar. Uiteraard moeten we de veiligheid van de koninklijke familie en de biodiversiteit respecteren. Sommigen zeggen echter dat het om gewone grasvelden gaat, hoewel er ook wel reigers zullen zitten. Ik weet het niet.

Het Brussels Gewest moet zijn rol opnemen. We moeten blij zijn dat de Kamer naar het Brussels Parlement verwijst. Ook in dit parlement moet de nota gepresenteerd worden en uitgelegd worden hoe Leefmilieu Brussel de zaken ziet en wat de mogelijkheden zijn. Het is een ruim dossier waar veel over zal moeten worden nagedacht, met betrekking tot verschillende aspecten. Dat neemt

qu'il incombe de prendre une décision d'ouverture du parc Royal de Laeken, fût-elle partielle.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je suis bien d'accord que le Parlement bruxellois n'est pas compétent pour décider de la question. Toutefois, vu l'importance qu'elle revêt pour Bruxelles et les Bruxellois, il est logique que nous exprimions notre avis.*

Sous la précédente législature, M. Picqué s'est attelé au dossier, mais dans un tel secret qu'il a fini par disparaître. Ce scénario ne doit pas se reproduire. Certes, nous devons respecter la sécurité de la famille royale et la biodiversité, mais la Région bruxelloise doit aussi jouer son rôle. Cette note doit nous être présentée et nous devons être informés des possibilités envisagées par Bruxelles Environnement.

Je souhaiterais bien sûr que la résolution déposée par la N-VA soit traitée, mais je pourrais me satisfaire d'une version amendée, afin que tous les partis puissent la signer. Nous donnerions ainsi le signal que cette question est importante pour le Parlement bruxellois. Mon intention n'est nullement d'offenser la famille royale, mais ce dossier mérite un traitement sérieux.

echter niet weg dat ik denk dat we gedegen werk moeten leveren.

Uiteraard wil ik graag dat de resolutie van de N-VA over dit onderwerp behandeld wordt, maar ik kan ook vrede nemen met een aangepaste versie, zodat alle partijen die mee kunnen ondertekenen. Zo geven we een signaal dat deze kwestie belangrijk is voor het Brussels Parlement en dat er inhoudelijke discussies gevoerd kunnen worden, eventueel met hoorzittingen. Het is geenszins mijn bedoeling om de koninklijke familie te schofferen, maar dit is een belangrijk dossier dat ernstig moet worden behandeld.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Een objectieve kijk op de biodiversiteit in het domein is belangrijk. Die onderzoeken is niet evident, maar het moet toch mogelijk zijn om toestemming te krijgen voor wetenschappers om bijvoorbeeld de bijenpopulatie of de vogels te bestuderen? Dergelijke onderzoeken moeten tijdens alle seizoenen gebeuren en bij voorkeur op voorhand, zodat alle resultaten beschikbaar zijn, als er beslissingen moeten worden genomen.*

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans)*.- *De kwestie moet pragmatisch aangepakt worden, niet louter principieel, en dat vergt een objectieve kijk op aspecten als biodiversiteit, kostprijs of veiligheid. Daarom moeten er eerst voorafgaande onderzoeken gebeuren, in overleg met de koninklijke familie.*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je trouve important que l'on ait une vision objective des aspects de la biodiversité de ce parc. Je sais qu'il n'est pas évident d'y pénétrer afin de l'examiner, mais ne serait-il pas possible de demander un accès pour des scientifiques qui voudraient y étudier, par exemple, les abeilles sauvages ou les oiseaux ? Cela permettrait de connaître exactement l'importance de ce parc pour la biodiversité, de savoir quels sont les types d'organismes et d'habitats qui s'y trouvent. Ces données seront de toute façon nécessaires.

De plus, les inventaires de biodiversité ne peuvent se faire à n'importe quelle saison. Ou alors, pour avoir un avis complet, il faudrait les faire à toutes les saisons. Il faudrait anticiper cela pour que, au moment de prendre une décision, toutes ces informations soient disponibles.

M. Martin Casier (PS).- Nous rejoignons les interpellations des uns et des autres. Si nous voulons pouvoir traiter ce dossier de manière efficace et efficiente, et non pas simplement de manière principielle, la vision la plus objective possible sera nécessaire, à la fois sur les questions de la biodiversité, des coûts et de la sécurité. Si un jour nous voulons réellement avancer, il s'agira de mettre concrètement les pieds dans ce dossier.

Je pense donc que, en tout état de cause, il faut essayer de se mettre d'accord avec la famille royale et la Donation royale pour pouvoir mener ces premières études très préliminaires en ne brusquant personne. À ce stade, cela me paraît essentiel pour

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) *(in het Frans)*.- *De Kamer wil blijkbaar werk maken van de kwestie. Het is niet de bedoeling dat het gewest met zich laat sollen of dat er beslissingen boven zijn hoofd genomen worden.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans)*.- *Ik wil gerust de rapporten van de heer Picqué en van Leefmilieu Brussel aan de commissie bezorgen. U moet die ook niet belangrijker maken dan ze zijn.*

Leefmilieu Brussel heeft het domein niet bezocht en dus zijn de conclusies zeer algemeen. Bij de berekening van het noodzakelijke aantal voltijdse equivalenten en van de kostprijs, is hij bijvoorbeeld uitgegaan van een maximaal scenario.

Het Brussels Gewest zal zich niet opzij laten schuiven. Als er beslist wordt om het domein open te stellen, zal het gewest aan heel wat aspecten daarvan meewerken.

Het is daarom belangrijk dat Leefmilieu Brussel het domein ter plaatse kan bestuderen. Daarover moet een kaderconventie gesloten worden met de Koninklijke Schenking, net zoals dat voor andere groene ruimten het geval is. Voorlopig is dat nog verre toekomstmuziek, maar het gewest is in elk geval bereid om aan alle relevante werkgroepen mee te werken.

que, le cas échéant, nous puissions nous prononcer en ayant le plus d'informations possibles.

Mme Marie Nagy (DéFI).- Vos réponses ont le mérite de la clarté, mais je souhaite tout de même formuler une mise en garde. Nous constatons une volonté de la Chambre d'avancer dans ce dossier. La Région bruxelloise pourrait se retrouver sous la tutelle de cette dernière en arguant qu'elle n'est pas compétente en la matière. Il importe de clarifier la position des uns et des autres pour que la Région bruxelloise soit associée à cette décision, quelle qu'elle soit.

Pratiquer la concertation, ne brusquer personne et préserver la biodiversité sont, bien entendu, des préalables, mais la Région bruxelloise doit également être associée aux décisions. Or je crains que nous ne subissions des décisions qui seraient prises à la Chambre.

M. Alain Maron, ministre.- À mes yeux, les rapports peuvent être mis à la disposition de la commission. Il s'agit du rapport de M. Picqué et du rapport préliminaire succinct de Bruxelles Environnement (BE). Les mettre à la disposition de la commission ne pose pas de difficultés dans la mesure où on ne leur attribue pas une importance excessive en leur donnant un statut dont ils ne disposent pas.

Bruxelles Environnement n'a pas pu se rendre sur place dans le cadre de l'élaboration de ce rapport, si bien que ce dernier a été établi sur des hypothèses très préliminaires et grossières, qui ne sont pas des indications politiques. Dans ce rapport figurent, par exemple, des hypothèses maximalistes sur la base desquelles Bruxelles Environnement a calculé le nombre d'équivalents temps plein (ETP) et les coûts de gestion en personnel.

Dès qu'une note sera approuvée par le gouvernement, il est logique qu'elle puisse être rendue publique. Par ailleurs, nous répondrons à la Chambre. À mon sens, la Région de Bruxelles-Capitale ne sera pas écartée, mais nous devons occuper la bonne place dans ce processus : si une décision d'ouverture est prise, nous sommes disposés à travailler sur les différents aspects.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik kijk alvast uit naar de rapporten. We moeten de ingeslagen weg blijven volgen. U bevestigt in feite wat er in de resolutietekst van de N-VA stond. Het is niet meer dan logisch dat het Brussels Gewest bij dit dossier betrokken wordt en dat we daarbij een beroep doen op de expertise van Leefmilieu Brussel over dit onderwerp.

De voorzitter.- De commissiesecretaris zal het rapport van de heer Picqué bij het kabinet opvragen en het aan de commissieleden bezorgen.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
AURÉLIE CZEKALSKI**

**AAN DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

À cet égard, il est important que Bruxelles Environnement puisse se rendre sur place. Il faudra négocier et établir un cadre de convention comme il est de rigueur pour tous les autres espaces verts qui sont pris en gestion par Bruxelles Environnement et dont certains appartiennent déjà à la Donation royale. Dans cette convention seront précisément définis la nature des actions, le périmètre sur lequel ces actions s'appliqueront, les partenaires, les coûts et les moyens.

Pour l'instant, nous sommes encore très loin de cette étape d'adoption d'une convention. Mais, le cas échéant, nous sommes bien entendu disposés à participer aux groupes de travail avec les différentes parties prenantes dont la Donation royale, la famille royale ou ses représentants, pour tenter de faire avancer ce dossier.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Vous confirmez en fait ce qui figurait dans la résolution de la N-VA. Il est on ne peut plus logique que la Région bruxelloise soit associée au dossier et que nous fassions appel à l'expertise de Bruxelles Environnement.*

M. le président.- Vu la proposition de diffuser le rapport de Bruxelles Environnement, le secrétaire de commission va se charger de récupérer le rapport de M. Picqué auprès du cabinet et le transmettre aux membres de la commission.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE
CZEKALSKI**

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

betreffende "de 'neutrale' vrachtwagens voor de ophaling van afval".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- In haar algemene beleidsverklaring kondigt de regering aan dat ze een investeringsstrategie op lange termijn voor de overstap van Net Brussel op een 100% groen wagenpark wil uitwerken.

Afhankelijk van de doelstellingen kan diesel een betere keuze blijken dan benzine. De alternatieven zoals elektrische of hybride voertuigen worden steeds talrijker en toegankelijker, maar er is nog een lange weg te gaan. Voor vrachtwagens of tractors is de keuze beperkt en er is onvoldoende oplaadinfrastructuur beschikbaar.

Een groene vrachtwagen is ook duur in aankoop. Een vrachtwagen op aardgas kost gemakkelijk 20% meer dan een op diesel en een elektrische vrachtwagen kost ongeveer 30% meer. De brandstoftanks voor alternatieve brandstoffen zijn vaak ook groter en laten dus minder nuttige ruimte over.

In 2019 hadden er volgens de plannen begrotingskredieten moeten zijn voor de aankoop van elektrische vrachtwagens voor Net Brussel, maar die plannen zijn blijkbaar opgegeven.

Op welke termijn ziet u een volledig groen wagenpark bij Net Brussel werkelijkheid worden? Is er al een marktstudie geweest? Wat zijn de behoeften? Hoeveel voertuigen moeten er aangekocht worden?

Hoeveel zou het extra kosten om het wagenpark volledig te vergroenen?

Hoe ver staat het project? Zijn er al elektrische voertuigen gekocht? Om welk type voertuigen gaat het?

Kunt u de actuele lijst van de voertuigen van Net Brussel, opgesplitst per type brandstof, bezorgen?

concernant "les camions "neutres" pour la collecte des déchets".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le gouvernement annonce dans la déclaration de politique générale (DPG) qu'il va développer une stratégie d'investissement à long terme pour permettre le passage progressif de la flotte de Bruxelles Propreté vers un parc 100 % vert. Ce projet recouvre tant le charroi du nettoyage, que celui de la collecte.

Selon les objectifs poursuivis, le diesel peut s'avérer un meilleur choix que l'essence. Les alternatives électriques, hybrides ou autres sont de plus en plus nombreuses et accessibles, mais il reste du chemin avant leur généralisation. Le choix reste limité pour les utilitaires (camions, tracteurs, etc.) et les infrastructures de recharge ne sont pas encore disponibles à grande échelle. Souvent, pour avoir la puissance nécessaire, il faut combiner et utiliser des camions hybrides.

Si le basculement vers un parc automobile 100 % vert est un projet en soi positif, il y a encore certains freins, à commencer par le prix d'achat d'un camion 100 % vert... Un camion au gaz naturel liquéfié (GNL) coûte facilement 20 % de plus qu'un camion diesel. Un camion électrique coûte plus ou moins 30 % plus cher qu'un camion diesel. Un autre frein est la taille des réservoirs pour ces carburants alternatifs. Beaucoup plus volumineux, ils laissent moins de place aux marchandises.

Lors de l'analyse du budget, nous avons pu constater qu'en 2019, les projets d'achat de véhicules pour la mission de collecte de déchets et la mission de nettoyage semblent avoir été abandonnés. Ces crédits devaient être destinés à des achats de véhicules en vue de développer la flotte électrique de Bruxelles Propreté.

Quelles sont les prochaines échéances afin de basculer vers un parc automobile 100 % vert chez Bruxelles Propreté ? Une étude de marché a-t-elle été effectuée pour évaluer l'impact de cette décision ? Quels en sont les résultats ? Quels sont les besoins ? Combien de véhicules doivent-ils être acquis ?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Het regeerakkoord geeft aan dat de regering diesel uit Brussel tegen 2030 en benzine en LPG uiterlijk tegen 2035 wil bannen. Dat is essentieel voor de luchtkwaliteit. De regering wil de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) te halen. Daarnaast moet de uitstap uit fossiele brandstoffen ook helpen om de doelstellingen inzake de uitstoot van CO₂ te verwezenlijken.*

Leefmilieu Brussel heeft diverse studies gestart over aspecten van de uitstap, zoals de budgettaire impact, de reële impact op de luchtkwaliteit en het klimaat. In de loop van 2020 moeten die klaar zijn.

Mogelijk komen er uitzonderingsregels voor instellingen als Net Brussel, zodat die efficiënt kunnen blijven functioneren. Voor de grote vuilniswagens die het gewone huisvuil ophalen, bestaan er momenteel bijvoorbeeld nog geen propere alternatieven, maar over vijf of tien jaar misschien wel.

Daarnaast zullen de uitzonderingen op de lage-emissiezone (LEZ) onder meer voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton die bestemd zijn voor goederenvervoer of gebruikt worden als prioritaire voertuigen of als legervoertuigen herbekeken worden in het licht van de nieuwe doelstellingen die het gewest dit jaar zal bepalen.

Net Brussel vervangt jaarlijks ongeveer 10% van zijn vloot, dat wil zeggen ongeveer 80 voertuigen. Momenteel zijn er dus voor de specifieke voertuigen die het gebruikt, nog geen alternatieven, maar Net Brussel volgt de markt om te zien of er haalbare alternatieven opduiken. Hoeveel het zou kosten om het hele park groen te maken, is nu nog

Quels coûts supplémentaires cela représenterait-il pour Bruxelles Propreté de passer à un parc 100 % vert ?

Quel est l'état d'avancement de ce projet ? Des véhicules électriques ont-ils été acquis ? De quel(s) type(s) de véhicules s'agit-il ?

Peut-on obtenir la liste actualisée du parc de Bruxelles Propreté, ventilée par type de carburant ?

M. Alain Maron, ministre.- Vous me demandez quelles sont les prochaines échéances afin de basculer vers un parc de Bruxelles Propreté 100 % vert.

L'échéance est celle fixée par le gouvernement. L'accord de gouvernement affirme notre volonté d'une sortie du diesel au plus tard pour 2030, et de l'essence et du LPG ("Liquified Petroleum Gas", gaz de pétrole liquéfié) au plus tard pour 2035. Une telle mesure est importante en vue d'améliorer la qualité de l'air en Région bruxelloise. Elle est même indispensable concernant les oxydes d'azote, par exemple. Vous savez que nous ne respectons toujours pas les normes européennes de qualité de l'air, et encore moins celles de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Or c'est notre objectif.

Mais il s'agit aussi de respecter les objectifs climatiques, puisque les sorties des combustibles fossiles font partie intégrante du volet bruxellois du plan national énergie-climat (PNEC) et nous permettent, en dehors de la question de l'amélioration de la qualité de l'air, d'atteindre les objectifs d'émissions directes de CO₂ en 2030 et 2035.

Cela dépasse le cadre de Bruxelles Propreté, mais les discussions sur les modalités pratiques de la sortie du thermique sont aujourd'hui encore en cours. Sur la base d'une consultation approfondie des parties prenantes, mon administration, Bruxelles Environnement, a démarré plusieurs études. Elles visent à analyser différents aspects de cette sortie, allant de son impact budgétaire sur les autorités publiques à son impact réel sur la qualité de l'air, le climat ou divers aspects socio-économiques. Il s'agit d'une étape importante pour réaliser cette sortie de manière ordonnée. L'accord

moelijk in te schatten; een van de lopende studies zal daar dieper op ingaan.

Net Brussel is aangesloten bij het Europese project Interreg North West Europe (InterregNWE). Het neemt in dat kader deel aan het programma HECTOR (Hydrogen Waste Collection Vehicles in North West Europe), dat werkt aan vuilniswagens die op waterstof rijden. Eind 2020 zullen de eerste operatoren, waaronder Net Brussel de eerste dergelijke wagens testen.

Net Brussel werkt ondertussen aan een investeringsstrategie op lange termijn voor de overstap op een volledig groen wagenpark. Die moet in 2021 klaar zijn.

Van de lichtere voertuigen van Net Brussel is al een kwart elektrisch, vooral van het model Renault Zoé. In die categorie streef ik naar 100% in 2025. Net Brussel heeft ook al vijf elektrische en zes hybride vrachtwagens. De vrachtwagenconstructeurs kondigen tegen 2020-2021 ook elektrische voertuigen aan in het gamma van 12 tot 26 ton, maar die zijn nog erg duur. Net Brussel volgt de vele vernieuwingen in elk geval op de voet, om op het juiste moment te kunnen investeren.

Wat het overzicht van het huidige wagenpark betreft, dat bestaat uit 635 dieservoertuigen, 100 benzinevoertuigen, 91 elektrische voertuigen en 8 hybride voertuigen.

de gouvernement prévoit que nous établirons ces futurs jalons dans le courant de 2020.

À cet égard, il est possible que pour certains acteurs tels que Bruxelles Propreté, des dérogations doivent être aménagées afin que certains services puissent toujours être assurés de façon efficiente. Je pense par exemple aux plus gros camions de la collecte des ordures ménagères (les sacs blancs), pour lesquels des alternatives "zéro émission" n'existent pas toujours. Elles existeront peut-être dans cinq ou dix ans.

À ce stade, la zone de basse émission ("low emission zone", LEZ) prévoit déjà certaines dérogations. Celles-ci concernent, entre autres, les poids lourds de plus de 3,5 tonnes conçus pour le transport des marchandises, les véhicules prioritaires, les véhicules utilisés en situation d'urgence ou en opération de sauvetage à la demande des pompiers, de la police, de l'armée, de la protection civile ou des autorités routières, mais aussi les véhicules des forces armées. Tout cela sera donc réévalué à l'aune des nouveaux objectifs que la Région se fixera bientôt, dans le courant de cette année, sur la sortie des énergies fossiles.

Vous me demandez également si une étude de marché pour évaluer l'impact de cette décision a déjà été réalisée, et quel sera l'impact budgétaire d'un passage à un parc 100 % vert pour Bruxelles Propreté. Cet impact budgétaire est évidemment une thématique qui sera étudiée plus en profondeur à l'avenir.

À ce stade, Bruxelles Propreté mène une veille technologique au niveau des alternatives proposées pour les parcs automobiles. Aujourd'hui, il est vrai qu'il n'y a quasi aucune alternative sur le marché pour des véhicules lourds et pour la gamme très spécifique utilisée par Bruxelles Propreté. Cette dernière remplace approximativement 10 % de sa flotte chaque année, soit environ 80 véhicules.

À l'heure actuelle, il est prématuré d'estimer les coûts d'investissements pour le renouvellement de ce charroi en 100 % vert tant les inconnues sont nombreuses. L'étude en cours concernant l'impact de la sortie du thermique sur le budget des pouvoirs publics bruxellois abordera cette question plus en détails.

Notez que Bruxelles Propreté est inscrite dans un projet européen d'innovation Interreg Europe du Nord-Ouest (NWE Interreg). Dans ce cadre, l'agence est membre d'un projet nommé HECTOR (Hydrogen Waste Collection Vehicles in North West Europe), qui a pour objet l'acquisition de camions de collecte d'ordures ménagères à pile à combustible à dihydrogène (H2). Ce type de camion sera testé à partir de la fin de l'année 2020 par différents opérateurs dans le nord-ouest de l'Europe, dont Bruxelles Propreté.

À ma demande, Bruxelles Propreté est en train de travailler sur une stratégie d'investissement à long terme pour permettre le passage progressif de la flotte vers un parc 100% vert. Les résultats de cette initiative devraient être disponibles dans le courant de l'année prochaine.

Concernant l'état d'avancement des projets d'achat et l'investissement par Bruxelles Propreté dans des véhicules électriques, hybrides ou autres, 25 % des véhicules légers de Bruxelles Propreté sont à l'heure actuelle électriques. Il s'agit essentiellement de Renault Zoé.

Dans cette catégorie-là, l'objectif est d'atteindre les 100 % en 2025. Bruxelles Propreté possède déjà cinq camions électriques et six hybrides. Les constructeurs de camions annoncent des châssis électriques dans les gammes de douze à vingt-six tonnes d'ici 2020-2021. En revanche, les prix seront encore élevés. Le marché étant en pleine mutation - toutes les villes d'Europe sont confrontées aux mêmes enjeux - Bruxelles Propreté suit de près toutes les innovations du marché pour investir au moment opportun.

Ventilée par type de carburant, la liste actualisée du parc de Bruxelles Propreté se présente en résumé comme suit : 635 véhicules roulent au diesel, 100 à l'essence, 91 sont électriques et 8 hybrides. Ces informations peuvent être mises à votre disposition au secrétariat de la commission.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Zwitserse onderzoekers patenteerden onlangs een nieuwe methode om de CO₂-uitstoot van vrachtwagens met 90% te verminderen. Het gas wordt daarbij opgevangen ter hoogte van de uitlaat en in vloeibare vorm opgeslagen in het*

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Depuis le dépôt de ma question, j'ai appris que des chercheurs de l'École polytechnique fédérale de Lausanne avaient breveté un nouveau concept qui permettrait de réduire de près de 90 % les émissions de CO₂ des poids lourds. Ce procédé consiste à capturer le CO₂

voertuig zelf. Aan de pomp kan die vloeistof dan opnieuw omgezet worden in brandstof. Die nieuwe methode kan misschien een rol spelen in het verdere proces naar een groen wagenpark van Net Brussel.

Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag leid ik ook af dat Net Brussel geen wagens van minder dan 3,5 ton meer heeft met de Euro 3-norm. U zult dus in regel zijn tegen 1 januari 2021.

- Het incident is gesloten.

à même le pot d'échappement, à le transformer et à le stocker sous forme liquide à bord du véhicule. À la pompe, ce CO₂ liquide pourrait être transformé à nouveau en carburant grâce à l'utilisation d'énergie renouvelable. Cet élément pourrait être pris en compte dans le basculement vers un parc automobile de Bruxelles Propreté qui soit totalement vert.

Ensuite, j'entends que Bruxelles Propreté s'est inscrite dans un projet européen et qu'un véhicule utilisant de nouvelles technologies serait testé.

J'ai bien reçu vos réponses à ma question écrite la semaine passée. S'agissant de la zone de basse émission, je note que Bruxelles Propreté ne possède plus de véhicules de moins de 3,5 t de norme Euro 3. Vous serez donc en règle pour le 1^{er} janvier 2021.

- L'incident est clos.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER
EMMANUEL DE BOCK**

**TOT DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

betreffende "de naleving van de lage-emissiezone door de maatschappijen voor openbaar vervoer (MIVB, De Lijn, TEC)".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Blijkbaar beantwoorden de bussen van De Lijn niet aan de normen van de lage-emissiezone (LEZ). Hoe controleert het Brussels Gewest bussen van openbaarvervoermaatschappijen en privé-bedrijven? Wat leveren de controles op? Hoeveel boetes worden er opgelegd en geïnd?*

Welk aandeel hebben openbaar vervoer en privé-vervoer in de vervuiling? Welke overschrijdingen worden er tijdens de controle vastgesteld en welke invloed hebben ze op de luchtkwaliteit?

**INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE
BOCK**

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

concernant "le respect par les compagnies de transports publics (STIB, De Lijn, TEC) de la zone de basse émission".

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Nous avons appris que des bus De Lijn ne respectent pas la zone de basse émission (LEZ). Je souhaiterais vous interroger sur les contrôles effectués par la Région bruxelloise sur l'ensemble des bus publics et privés. En effet, des bus privés sont également loués par des écoles pour organiser leurs transports scolaires. Il serait intéressant de confronter les résultats obtenus.

Soms worden oude bussen aan privébedrijven verhuurd. Wat gebeurt er in dat geval met de boetes? Gaan die naar de verhuurder, de huurder of de gebruiker?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vragen van de heer De Bock. We hebben natuurlijk al veel informatie gekregen over de boetes die tot dusver zijn uitgeschreven. Zowel voor voertuigen die ingeschreven zijn in het Brussels Gewest als voor voertuigen uit de twee andere gewesten, gaat het over talrijke boetes en hoge bedragen.

Zo moet De Lijn voor 35.000 euro boetes betalen. Dat aanzienlijke bedrag komt overeen met 101 boetes voor het overtreden van de LEZ-normen in Brussel. Ik ga ervan uit dat de andere vervoersmaatschappijen met hetzelfde probleem zitten.

Hoe zit het met de bussen van de MIVB? Hoe zal De Lijn reageren? Zal ze haar milieuvriendelijke bussen naar Brussel en Antwerpen sturen en de vervuilende exemplaren naar het platteland? De MIVB kan haar bussen natuurlijk niet wegsturen uit Brussel.

Voorziet de wetgeving in een aantal uitzonderingen, bijvoorbeeld voor voertuigen die uitgerust zijn met een of meerdere blauwe knipperlichten en een speciale geluidsinstallatie? Is er een vrijstelling voor politievoertuigen en voertuigen voor het onderhoud van infrastructuur en installaties van algemeen nut? Andere voertuigen die eigendom zijn van het gewest, zoals die van Net Brussel, worden niet per definitie uitgesloten.

Ik vraag niet om uitzonderingen voor de overheid. Als we de burgers vragen om te investeren in een

Comment ces contrôles s'effectuent-ils ? Quel en est le résultat ? Quelles ont été les amendes infligées, d'une part, et perçues, d'autre part ?

Quelle est la part de la pollution générée par le transport public et par le transport privé ? Quel est le dépassement de pollution constaté lors de ces contrôles et l'impact pour l'environnement ?

Enfin, de vieux bus sont parfois sous-loués à des entreprises privées. Quel est le sort réservé à ces amendes ? Sont-elles adressées au loueur, au sous-loueur ou à l'utilisateur ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je me joins aux questions de M. De Bock. Les amendes sont nombreuses et leur montant important, pour les véhicules inscrits à Bruxelles comme dans les deux autres Régions.*

Par exemple, De Lijn doit payer 35.000 euros d'amendes pour 101 contraventions aux normes de la zone de basse émission (LEZ) à Bruxelles. Je suppose que les autres sociétés de transports rencontrent le même problème.

Comment De Lijn réagira-t-elle ? Enverra-t-elle ses bus écologiques à Bruxelles et à Anvers et les autres en province ? Qu'en est-il des bus de la STIB ?

La législation prévoit-elle des exceptions, par exemple pour les véhicules équipés de gyrophares bleus et de sirènes ? Les véhicules de police et les véhicules d'entretien des infrastructures et des installations d'intérêt public bénéficient-ils d'une exemption ?

Je ne demande pas qu'il y ait des exceptions pour les pouvoirs publics. Au contraire, j'estime que nous devons donner le bon exemple.

Quelle approche a été choisie pour les véhicules des pouvoirs publics ? Quelle est la situation ? Quelles exceptions a-t-on faites ? Quelles infractions ont-elles été commises ? A-t-on élaboré des solutions avec des véhicules écologiques ? L'objectif de la LEZ n'est en effet pas de percevoir des amendes, mais d'améliorer la qualité de l'air.

nieuwe wagen, moeten we als overheid immers het goede voorbeeld geven.

Welke aanpak wordt er voor de overheidsvoertuigen gehanteerd? Wat is de stand van zaken? Welke uitzonderingen worden er gehanteerd? Welke overtredingen worden er begaan? Wordt er gewerkt aan oplossingen met milieuvriendelijke voertuigen? De doelstelling van de LEZ is immers niet om boetes te innen, maar om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Openbaarvervoermaatschappijen en openbare diensten in het algemeen moeten inderdaad het goede voorbeeld geven in de naleving van de LEZ. Uitzonderingen zijn uit den boze.*

Gisteren kregen we tijdens een bezoek aan de MIVB te horen dat er elektrische bussen worden getest en dat er wordt nagedacht over de inzet van minder vervuilende voertuigen.

De uitbouw van het tramnet kan ook een antwoord bieden op de LEZ-normen, want trams rijden uitsluitend op elektriciteit. We hopen dat alles in het werk wordt gesteld om buslijnen snel tot tramlijnen om te vormen.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Al 125 jaar!*

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Als we erin slagen om lijn 49 en 95 om te vormen, nieuwe lijnen naar Neder-Over-Heembeek en Thurn & Taxis aan te leggen en tramlijn 8 en 9 te verlengen, betekent dat een grote vooruitgang, want een tram vervoert meer reizigers dan een bus.*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je souscris pleinement à ce qui a été dit précédemment sur le fait que les sociétés de transport public et de service public en général doivent montrer l'exemple en matière de respect des exigences de la zone de basse émission (LEZ). Je suis donc tout à fait d'accord pour dire qu'aucune exception ne doit être tolérée pour le transport public, quelle que soit l'entreprise en question : la société de transport intercommunal bruxellois (STIB), l'opérateur de transport de Wallonie (TEC) ou De Lijn. Il est important que ces sociétés s'adaptent également aux exigences de la LEZ.

Hier, lors de notre visite du dépôt de la STIB, nous avons pu constater que des bus électriques étaient en phase de test et qu'une réflexion était menée afin d'utiliser des véhicules moins polluants, les bus diesel les plus polluants ayant été retirés.

Développer le réseau de trams de la STIB constitue aussi une forme de réponse aux normes de la LEZ puisque les trams roulent exclusivement à l'électricité. Nous espérons que tout sera mis en œuvre pour assurer rapidement la tramification.

M. Alain Maron, ministre.- Depuis 125 ans !

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- S'il est possible de tramifier rapidement les lignes 49 et 95, construire de nouvelles lignes en direction de Neder-Over-Heembeek et Tour & Taxis, et prolonger les lignes des trams 8 et 9, ce sera une grande avancée en matière de qualité de l'air et d'efficacité, car le tram permet de transporter plus d'usagers que le bus. En outre, la circulation sur site

Hoelang zal de MIVB de normen van de LEZ nog naleven? De normen worden immers voortdurend strenger.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans). - Volgens recente schattingen van het Europees Milieuagentschap (EMA) vallen er in België jaarlijks 9.380 voortijdige overlijdens toe te schrijven aan de luchtvervuiling.

De Europese Commissie heeft trouwens een inbreukprocedure tegen Brussel aangespannen, omdat we de normen voor de uitstoot van stikstofdioxide niet naleven. We moeten dus snel en ambitieus handelen, want de volksgezondheid staat op het spel.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, worden de sterkst vervuilende voertuigen uit de stad geweerd. De LEZ bestaat sinds 1 januari 2018 en was oorspronkelijk van toepassing op auto's, bestelwagens, bussen en autocars met een Euro 0-, 1- of 2-dieselmotor of een Euro 0- en 1-benzinemotor. Sinds 1 januari van dit jaar zijn ook diesels met Euro 3-norm niet meer welkom in de LEZ.

Bij de voorbereiding van de LEZ heeft Leefmilieu Brussel de betrokken bedrijven geïnformeerd over de mogelijke impact op hun vloot. De MIVB heeft daarop haar Euro 2-dieselbussen uit het verkeer genomen.

De MIVB-vloot beantwoordt momenteel aan de LEZ-normen en dat blijft zeker tot in 2024 zo. De Lijn en de TEC moeten hun bussen geleidelijk vervangen of de inzet ervan anders organiseren.

Volgens De Lijn, zone west, zullen de 30 bussen met Euro 2-norm eindelijk kunnen worden vervangen - in 2019 waren de nieuwe voertuigen nog niet ter beschikking - en wordt en ook een reorganisatie voorbereid om de strengere criteria die vanaf

propre permet d'atteindre une bonne vitesse commerciale.

Je m'associe aux questions posées précédemment. La STIB respecte certes à l'heure actuelle les exigences de la LEZ, mais jusqu'à quand ? En effet, ces exigences vont croissant. Quel est l'horizon pour cette entreprise en matière de respect des normes ?

M. Alain Maron, ministre. - La pollution de l'air est un véritable problème en Belgique et à Bruxelles. Selon de récentes estimations de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), la pollution de l'air est la cause de 9.380 décès prématurés par an en Belgique uniquement.

Notre capitale fait d'ailleurs l'objet d'une procédure d'infraction de la Commission européenne qui nous reproche de ne pas respecter ces normes contraignantes en matière d'émissions de dioxyde d'azote, qui sont issues principalement du secteur du transport. Nous devons donc agir rapidement et avec ambition car c'est une question de santé publique, nonobstant les obligations européennes.

Afin d'améliorer la qualité de l'air, la LEZ interdit progressivement aux véhicules les plus polluants de circuler dans la capitale. Instaurée depuis le 1^{er} janvier 2018 sur l'ensemble du territoire, elle s'applique aux voitures, camionnettes, bus - y compris ceux des opérateurs publics - et autocars qui roulent au diesel et répondent à la norme Euro 0, 1 et 2, ainsi que pour les mêmes véhicules qui roulent à l'essence et répondent à la norme Euro 0 et 1.

Par l'adoption d'une législation sous la précédente législature, les critères ont été renforcés, interdisant ainsi depuis le 1^{er} janvier de cette année les véhicules roulant au diesel de norme Euro 3.

Dans la préparation de la mise en place de la LEZ, Bruxelles Environnement a évidemment pris soin d'informer les acteurs concernés. Ainsi, les sociétés de transport public (De Lijn, les TEC et la STIB) et la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars (FBAA) ont été informées de l'impact potentiel de cette mesure sur leur parc. La STIB a

1 januari 2020 gelden, na te leven. Het gaat er dus op vooruit.

De controles gebeuren aan de hand van 272 camera's over het hele gewestelijke grondgebied. De cameragegevens gaan naar Brussel Fiscaliteit. De verificatie gebeurt op het LEZ-platform dat verbonden is met de database van de dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV).

Eigenaars van voertuigen die niet aan de criteria van de LEZ beantwoorden, krijgen een boete van 350 euro.

Er zitten telkens drie maanden tussen twee boetes. Er is ook een overgangperiode van drie maanden na de inwerkingtreding van de strengere normen op 1 januari 2020.

De LEZ blijkt te werken. Uit cameragegevens blijkt dat het aantal voertuigen dat niet in de LEZ mag komen, sterk terugloopt. Tijdens de overgangperiode van juli tot september 2018 waren er gemiddeld 149 inbreuken per dag. Na het einde van de gedoogperiode en de start van de boetes daalde het aantal inbreuken tot een gemiddelde van 45 per dag op het einde van 2018, wat neerkomt op een daling met 70%.

Hetzelfde zien we in 2019. Toen de criteria op 1 januari 2019 strenger werden, waren er tijdens de eerste maand gemiddeld 693 inbreuken per dag. Half oktober waren het er nog 260, goed voor een daling met 63%.

In 2018 werden er hooguit vijf bussen of autocars per dag op de bon gezet. Het hele verslag over het eerste jaar van de LEZ staat op lez.brussels.

In 2018 werden er tussen 19 juli en 30 september 1.417 waarschuwingen uitgestuurd en tussen 1 oktober en 31 december schreef Brussel Fiscaliteit 572 boetes uit.

Tot eind september 2019 gaf Brussel Fiscaliteit 5.981 waarschuwingen en 7.592 boetes. Informatie over de inning van die boetes zal te vinden zijn in het evaluatierapport over de LEZ, dat in mei 2020 verschijnt.

In 2017 waren bussen goed voor 1,3% van de in het Brussels Gewest afgelegde kilometers. De sector is

dès lors pu prendre des mesures et a fait sortir de la circulation ses bus diesel de norme Euro 2.

Au niveau des impératifs de la LEZ, la STIB est en ordre et le sera encore au moins jusqu'en 2024. Concernant De Lijn et les TEC, il s'agit soit de remplacer progressivement ces bus, soit de réorganiser leur exploitation.

En ce qui concerne De Lijn, la zone ouest avait signalé à Bruxelles Environnement que le remplacement de 30 bus de norme Euro 2 était prévu durant l'année 2019, mais que les nouveaux véhicules ne pourraient être livrés à temps pour éviter des contraventions.

Selon les informations de De Lijn zone ouest reçues par Bruxelles Environnement, ces bus ont maintenant bel et bien été remplacés et des réorganisations et autres remplacements sont en cours en vue de se préparer au renforcement des critères de la zone de basse émission, mais aussi afin de se conformer aux critères en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020. La situation s'améliore donc globalement.

Les contrôles sont effectués grâce aux 272 caméras du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR) installées sur l'ensemble du territoire régional. Les véhicules sont contrôlés via ce système et les données des caméras sont transmises à Bruxelles Fiscalité. Ensuite, la vérification est effectuée au sein de la plate-forme LEZ reliée à la base de données de la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV).

Les propriétaires des véhicules, y compris des bus, qui ne répondent pas aux critères de la zone de basse émission reçoivent une amende d'un montant de 350 euros envoyée par Bruxelles Fiscalité. C'est bien le propriétaire de l'immatriculation qui reçoit l'amende.

Une période de latence de trois mois est définie entre deux contraventions. Une période de trois mois est également prévue pour la mise en place des nouvelles normes entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2020, avant d'appliquer des contraventions aux propriétaires des véhicules concernés.

echter verantwoordelijk voor bijna 10% van de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂), 5% van het fijnstof en 6% van de zwarte koolstof. De dieselmotoren van bussen zijn dus vervuilerder dan die van personenwagens. Ik zal u het gedetailleerde overzicht van de uitstoot per vervuilende stof van 2017 bezorgen. Wellicht zijn de cijfers ondertussen geëvolueerd, aangezien de invoering van de LEZ tot een vernieuwing van het wagenpark heeft geleid, ook bij het openbaar vervoer.

Bij verhuur aan privébedrijven krijgt de persoon op wiens naam het voertuig bij de dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV) ingeschreven staat, de boete.

De openbaarvervoermaatschappijen werden ruim vooraf op de hoogte gebracht van de invoering van de LEZ en Leefmilieu Brussel overlegde bovendien met De Lijn en TEC. Het is niet de bedoeling om zo veel mogelijk boetes uit te schrijven, wel om schonere voertuigen te krijgen in Brussel.

Ook ik ben een voorstander van meer tramlijnen. De tram en de metro werken op basis van een technologie van 125 jaar oud die het mogelijk maakt om zonder luchtvervuiling grote groepen personen te verplaatsen.

Les premiers bilans de la LEZ tendent à démontrer une efficacité. Les caméras installées permettent de constater une forte diminution du nombre de véhicules en infraction, notamment grâce à l'effet encourageant des courriers d'avertissement et à l'effet dissuasif des amendes envoyées. Ainsi, en 2018, durant la période de transition de juillet à septembre, mon administration constatait une moyenne de 149 infractions par jour. Dès la fin de la période de tolérance, les premières amendes ont été envoyées et le nombre d'infractions a diminué jusqu'à un niveau moyen de 45 amendes par jour en fin d'année 2018, soit une diminution de 70 %.

Le constat est le même en 2019. À la suite du renforcement des critères au 1^{er} janvier, l'administration avait constaté en moyenne 693 infractions par jour en janvier 2019. Le chiffre est descendu à 260 à la mi-octobre. Nous constatons donc une diminution de 63 % des infractions dans le courant de l'année 2019, sans compter que les données s'arrêtent à la mi-octobre, car nous n'avons pas les chiffres de la fin de l'année.

Nous ne disposons pas de données définitives pour 2019, mais en 2018, sur la base des flashes des caméras ANPR, le nombre de bus et d'autocars en infraction était de cinq par jour, au maximum. Si ces données vous intéressent, je vous invite à consulter le rapport sur le bilan de la première année de la LEZ, qui se trouve sur le site lez.brussels.

Donc, en 2018, 1.417 avertissements ont été envoyés entre le 19 juillet et le 30 septembre, date de la fin de la période de tolérance, et 572 amendes ont été infligées par Bruxelles Fiscalité entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre.

En 2019, selon les chiffres qui sont disponibles jusque fin septembre, 5.981 avertissements et 7.592 amendes ont été envoyés par Bruxelles Fiscalité. Les informations relatives à la perception de ces amendes seront détaillées dans le rapport d'évaluation de la LEZ, dont la publication est prévue pour mai 2020.

Pour ce qui est de la part de pollution générée par les transports publics, en 2017, les bus et autocars ont parcouru 1,3 % des kilomètres parcourus dans la Région : 0,8 % pour la STIB et 0,5 % pour les autres bus et autocars. Le secteur est toutefois

responsable de près de 10 % des émissions de dioxyde d'azote, de 5 % des particules fines et de 6 % des émissions de carbone noir. En effet, ces moteurs diesel sont plus gros et polluent plus que ceux des véhicules particuliers.

Je dispose également du détail des différents polluants (dioxyde d'azote, particules fines PM2,5, PM10, carbone noir et CO₂), que je transmettrai au secrétaire de commission. Par exemple, la STIB émet 3 % de CO₂. Il est donc important d'agir sur ces types de véhicules, étant donné leur contribution substantielle à la pollution.

Il est à noter que tous ces derniers chiffres cités concernent l'année 2017. Il faut donc tenir compte d'une évolution dans le temps, puisque la LEZ modifie la composition générale du parc, y compris de celui des transporteurs publics.

En cas de sous-location à des entreprises privées, c'est bien la personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit à la DIV qui reçoit l'amende.

Mme Van Achter, les opérateurs publics ont été prévenus suffisamment longtemps à l'avance et un dialogue est établi entre De Lijn, les TEC et Bruxelles Environnement. Notre but n'est pas de prendre les gens par surprise et de nous amuser à percevoir des amendes, mais bien d'avoir les véhicules les moins polluants possibles.

Enfin, je rejoins le plaidoyer en faveur du tram. Comme l'a rappelé la STIB avec humour, cela fait 125 ans que nous disposons d'une technologie qui permet de ne pas polluer l'air bruxellois tout en déplaçant massivement des personnes, à savoir les véhicules électriques sur rail. Les trams et les métros produisent zéro émission et zéro polluant, malgré certes quelques problèmes de pollution dans les stations et les lieux confinés.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *U hebt niet echt geantwoord op mijn vraag over de privébusen. De privémaatschappijen schrijven hun voertuigen wellicht vlugger af en zijn dus minder onderhevig aan de impact van milieu-maatregelen, maar dat moet verder uitgezocht worden.*

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vous remercie pour votre réponse assez complète même si nous n'avons pas entendu de détails sur les bus privés. Je suppose que cette question devra être approfondie et que les bus privés sont moins sujets au remplacement de leurs anciens charrois par rapport aux sociétés de transports publics, qui amortissent leurs véhicules sur une plus longue période. Ces

De periode van drie maanden tussen twee boetes, betekent dat iemand die geen nieuwe wagen wil kopen, hooguit drie tot vier boetes per jaar kan krijgen. Dat kost dus in het slechtste geval 1.350 euro per jaar. Voor mensen die hun wagen zelden gebruiken, zullen eventuele boetes sowieso goedkoper zijn dan een nieuwe wagen kopen.

Die redenering geldt ook voor bussen, die nochtans veel meer vervuilen. Ik vind dan ook dat u meegaander zou moeten zijn in het geval van mensen met weinig middelen en een verouderde wagen, maar net strenger moet optreden in het geval van vervuilende bussen. Let wel, de eigenaars van verouderde wagens moeten nog steeds aangespoord worden om een nieuwe te kopen, maar een sociale begeleidingsmaatregel zou welkom zijn.

Iemand die een of twee keer per jaar uitzonderlijk een vervuilende wagen gebruikt, lijkt mij milieuvriendelijker dan iemand die een iets minder vervuilend voertuig intensief gebruikt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Krijgen overtreders een eerste waarschuwing? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan Vlamingen die met een oudere wagen naar het UZ Brussel in Jette gaan en niet op de hoogte zijn van de Brusselse regels. Brusselse autobezitters krijgen een brief, maar ik hoor vaak dat mensen van buiten het gewest die

sociétés de bus privées sont donc peut-être moins sensibles aux mesures environnementales.

Le temps de latence de trois mois entre deux amendes signifie que, théoriquement, une personne ne souhaitant pas changer de véhicule s'expose au risque de recevoir trois à quatre amendes par an. J'ignore s'il y a un degré de proportionnalité en la matière. En tout état de cause, cela correspondrait à environ 1.350 euros par an. J'ignore si nos concitoyens font ce type de calcul. Cependant, la presse s'est fait l'écho de personnes qui souhaitent conserver leur véhicule datant parfois de 25 ans, car elles l'utilisent très rarement et ne voient pas l'utilité d'en acheter un nouveau ! Dans ces cas-là, recevoir des amendes est moins onéreux qu'acheter un nouveau véhicule.

Le même enjeu s'applique aux bus. Vous avez rappelé que 10 % des émissions d'azote et 5 % des particules fines proviennent de ces derniers. Pourrait-on réfléchir à une mesure d'accompagnement plus sociale à l'égard des utilisateurs de voitures confrontés à ce problème ? En effet, ces voitures polluent moins que les bus. À l'inverse, nous pourrions nous montrer plus exigeants en ce qui concerne les bus, puisqu'ils constituent de loin la source de nuisance la plus importante.

Il ne s'agit pas d'excuser les propriétaires de véhicules anciens. Il faut les encourager à changer de véhicule, mais l'accompagnement pourrait être encore plus assidu et mis en relation avec le taux d'émission produit par les véhicules en question.

Pour rappel, sur le plan environnemental, il est peut-être plus intéressant qu'une personne utilise à titre exceptionnel, une ou deux fois par an, un véhicule polluant plutôt que cette personne possède un véhicule non polluant utilisé intensivement tous les jours de l'année. Je livre ces réflexions à votre sagacité !

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Les contrevenants reçoivent-ils un premier avertissement ? Les automobilistes bruxellois reçoivent une lettre, mais les habitants d'autres Régions qui se rendent rarement à Bruxelles ne sont pas au courant des règles*

maar een of twee keer per jaar naar Brussel komen, vaak niet op de hoogte zijn en dan meteen een hoge boete van 350 euro krijgen.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Een bus vervuult misschien meer per voertuig, maar niet per vervoerde persoon. Dat neemt echter niet weg dat er ook in het openbaar vervoer en in het bijzonder wat de bussen betreft, inspanningen nodig zijn.*

De begeleidingsmaatregelen voor de lage-emissiezone (LEZ) zijn aan herziening toe. De Brussel'Air-premie moet bijvoorbeeld socialer worden en de mensen die er aanspraak op kunnen maken, moeten beter worden begeleid. Dat staat allemaal op de agenda van de regering en de komende maanden zal ik u zeker een aantal voorstellen kunnen voorleggen.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

**AAN DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

bruxelloises. Pourtant, il semblerait qu'ils se voient d'emblée infliger une amende de 350 euros.

M. Alain Maron, ministre.- *Même si un bus pollue plus par véhicule qu'un autre engin motorisé, ce n'est pas le cas par personne transportée. Un bus qui transporte 100 personnes polluera évidemment moins par passager que n'importe quel autre véhicule automobile, a fortiori si la voiture a 15 voire 20 ans. Toutefois, un effort doit bel et bien être fourni en matière de transport public, en particulier pour les bus.*

Concernant la zone de basse émission (LEZ), nous devons revoir les mesures d'accompagnement. Selon nous, celles qui ont été prévues jusqu'à présent sont insuffisantes et devront être renforcées. C'est le cas de la prime Bruxell'air qui, comme prévu dans l'accord de majorité, devra évoluer avec une attention sociale particulière. Un accompagnement plus général des personnes concernées par la mesure devra également être prévu. Ces points font bien partie du plan de travail du gouvernement. Le travail accompli a, sans doute, été insuffisamment accompli jusqu'à présent.

Nous devons faire évoluer la mécanique de la LEZ, renforcer un certain nombre d'ambitions et travailler sur des mesures plus fortes en matière d'accompagnement et de ciblage. Dans les prochains mois, nous émettrons certainement plusieurs propositions à cet égard.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY
COOMANS DE BRACHÈNE**

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**betreffende "de op straat gegooid
sigarettenpeuken in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest".**

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *De schepen van Openbare Netheid van de stad Brussel wil de boete voor het op de grond gooien van peuken optrekken van 50 naar 200 euro.*

De Brusselse regering stelt in haar algemene beleidsverklaring dat ze voor haar milieu-gezondheidsbeleid maatregelen zal nemen die zowel op volksgezondheid als op milieu betrekking hebben. Sigarettenpeuken bevatten meer dan vierduizend chemische stoffen. Sommige daarvan zijn zeer schadelijk voor planten en het leven in het water. Eén peuk vervuult 500 liter water. Uit de recentste studie van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) blijkt dat sigaretten wereldwijd 30 tot 40% van het op straat ingezamelde afval uitmaken. In België worden dagelijks 10 miljoen peuken weggegooid.

De initiatieven in Brussel, waaronder het collectief Leo Not Happy en de preventiemaatregelen van Net Brussel, lijken niet te volstaan.

De Brusselse gemeenten hebben elk hun eigen beleid, gaande van een nultolerantie tot bewustmakings- en preventiecampagnes. Elke gemeente kan bovendien iedereen die een sigarettenpeuk op straat gooit een boete opleggen.

In het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid is een boete van 50 euro vastgelegd.

Welke maatregelen nam u om ervoor te zorgen dat peuken niet langer op straat belanden? Besprak u de kwestie met de schepenen van de Brusselse gemeenten?

Bestaat er een actieplan om meer asbakken te plaatsen? Werden er tijdens de vorige regeerperiode campagnes gepland over de milieu-impact van sigarettenpeuken?

**concernant "le jet de mégots par terre en
Région de Bruxelles-Capitale".**

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Dans un article du 15 novembre dernier, l'échevine de la propreté de la Ville de Bruxelles annonçait une augmentation drastique de la taxe sur les jets de mégots. Vu leur incidence sur la propreté et l'environnement, elle propose de la faire passer de 50 à 200 euros.

Dans sa déclaration de politique générale, le gouvernement bruxellois indique que la santé environnementale sera développée à travers des politiques concertées entre les compétences liées à la santé et les compétences liées à l'environnement. Les mégots de cigarette contiennent plus de 4.000 agents chimiques, dont certains très toxiques pour les végétaux et l'eau. Un mégot polluerait 500 litres d'eau. C'est affolant ! Selon la dernière étude de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les cigarettes pèsent pour 30 % à 40 % dans les détritiques collectés en rue au niveau mondial. Chaque jour, dix millions de mégots seraient jetés en Belgique.

Il existe plusieurs initiatives en Région bruxelloise, telles celles de Leo Not Happy, un collectif qui lutte contre l'insalubrité des rues au travers de collectes de mégots, ou de Bruxelles Propreté, qui mène une politique de prévention, insuffisante semble-t-il.

La commune d'Ixelles applique la tolérance zéro. En 2018, les agents constatateurs et les forces de police ont verbalisé plus de 1.100 fumeurs pour jet de mégots sur la voie publique. La commune a ainsi récolté plus de 70.000 euros, uniquement en sanctionnant cette infraction. La commune d'Etterbeek, quant à elle, a récolté plus de 35.000 euros. Il y a peu, Ganshoren a joué la carte de la sensibilisation et de la prévention, avec des "cendriers à vote" placés sur son territoire. De manière générale, chaque commune dispose de sa propre grille d'amendes pour le jet de mégots.

L'amende est fixée à 50 euros selon le Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière

Hoe staat u tegenover de hogere boetes? Zouden de Brusselse gemeenten niet beter allemaal dezelfde boetes geven?

d'environnement et de la responsabilité environnementale.

En vertu de vos compétences, quelles mesures avez-vous prises pour lutter contre ce fléau que sont les mégots ? Avez-vous pu discuter du sujet avec les échevins ou échevines des communes de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Existe-t-il un plan d'action visant à étendre la présence de cendriers en Région bruxelloise ? Des campagnes sont-elles prévues sous la présente législature pour sensibiliser le citoyen à l'impact environnemental de ces mégots ?

Que pensez-vous de la hausse de la taxe de 50 à 200 euros pour sanctionner les jets de mégots par terre ? Ne serait-il pas préférable de prévoir une uniformisation des tarifs dans notre Région afin de renforcer le message de prévention, mais aussi de cohérence ?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Sigarettenpeuken zijn bijzonder schadelijk voor het milieu. Ze worden trouwens nauwelijks ingezameld en gerecycleerd.*

M. Alain Maron, ministre.- Je ne peux que partager votre constat. Les mégots sont en effet un véritable fléau pour l'environnement, car peu de mesures concrètes ont été prises pour leur collecte, leur gestion et leur recyclage.

Uit een studie van de universiteit van Cambridge blijkt dat weggegooide sigarettenpeuken wereldwijd de meest voorkomende vorm van vervuiling vormen. Ze zijn geen gewoon afval, want ze zijn brandbaar.

Une récente étude scientifique publiée et réalisée par l'Université de Cambridge en octobre 2019 a relevé que le mégot de cigarette était le déchet polluant le plus répandu et jeté dans le monde. Le mégot de cigarette n'est pas un déchet comme les autres : il est inflammable et contient des milliers de composants chimiques et toxiques.

Weinig mensen weten dat een peuk celluloseacetaat bevat, wat een plastic is. Een sigarettenfilter bevat tot vierduizend chemische en giftige stoffen en kan tot 500 liter water vervuilen.

Peu de gens savent qu'un mégot contient notamment de l'acétate de cellulose, qui est une matière plastique. Un seul filtre peut renfermer jusqu'à 4.000 substances chimiques et toxiques (benzène, nicotine, plomb, mercure, ammoniac, nickel...) et polluer jusqu'à 500 litres d'eau.

Sommige rokers hebben de slechte gewoonte om hun peuk op straat te gooien, omdat ze denken dat die niet schadelijk is voor het milieu. Dat wijst erop dat er op het gebied van bewustmaking en informatie nog veel werk is.

Certains fumeurs et certaines fumeuses ont le mauvais réflexe de jeter à terre leur mégot de cigarette, qu'ils considèrent comme biodégradable ou pas vraiment nocif pour l'environnement. Ce phénomène est dû à un manque cruel de sensibilisation et d'information sur la nature même

Ik werk aan oplossingen om ervoor te zorgen dat er minder sigarettenpeuken op straat belanden. Ik wil in de eerste plaats aan een mentaliteitswijziging en een gedragsverandering werken, zowel voor het milieu en het klimaat als voor de openbare netheid.

Het is mijn bedoeling om, in overleg met de gemeenten en de Brusselaars, een strategisch actieplan op te stellen met betrekking tot netheid en afval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het probleem van de sigarettenpeuken moet daarin zeker aan bod komen.

Dat plan kan maatregelen bevatten in verband met bewustmaking, sancties en de inventarisering van het aantal op de grond gevonden peuken. Voorts moeten er concrete oplossingen komen, zodat rokers hun peuken op een correcte manier kunnen weggooien.

In de gemeente Elsene bestaan er alternatieve straffen, bijvoorbeeld peuken oprapen of een opleiding volgen over het belang van het sorteren van afval.

Tijdens de vorige regeerperiode werd er een bedrag uitgetrokken om asbakken te bevestigen aan openbare vuilnisbakken. Er zijn er ondertussen 1.000 aangebracht.

Ik blijf erbij dat bewustmaking voor bestraffing moet komen. Als er toch een straf wordt opgelegd, dan moet die opbouwend zijn. Ze mag zeker geen onrechtvaardigheidsgevoel opwekken.

De boete voor het op de weg gooien van peuken verhogen, kan zinvol zijn, als dat gepaard gaat met een bewustmakingscampagne en de verdeling van kleine draagbare asbakken.

Er moet bekeken worden of de bedragen van de boetes overall even hoog moeten zijn. Idealiter passen alle gemeenten en het gewest dezelfde bedragen toe. Ik zal Net Brussel en de gemeenten naar hun standpunten daarover vragen.

Burgers zetten zich steeds vaker in om de openbare ruimte net te houden. Burgerinitiatieven zijn erg belangrijk, omdat ze tot een wijziging van de sociale norm leiden. Onder sociale druk kunnen ook personen die zich weinig om de regels bekommeren, hun gedrag wijzigen.

Uit die burgerinitiatieven blijkt in elk geval dat de bevolking verandering wil. Als beleidsmakers moeten we hen daarin steunen.

de ce déchet, cela en dépit du travail considérable de sensibilisation réalisé par certaines associations.

L'élaboration de solutions visant à réduire considérablement la présence des mégots de cigarette dans les rues de notre capitale fait partie de mes projets. Notre vision, depuis le début de la législature, consiste à bouleverser les consciences dans un premier temps, les actes ensuite. Cela vaut pour les questions climatiques et environnementales, mais aussi pour la propreté publique. La résolution du problème des mégots de cigarette s'inscrit parfaitement dans cette dynamique.

Notre volonté est d'élaborer un plan d'action stratégique en matière de propreté et de déchets en Région de Bruxelles-Capitale, dans la mesure du possible en collaboration avec les autres opérateurs que sont les communes bruxelloises et les citoyens, le tout dans un cadre participatif et démocratique. Le problème des mégots de cigarette devra figurer dans ce plan d'action, car cette question est loin d'être anecdotique.

Concrètement, ce plan pourra inclure diverses actions telles que l'état des lieux de la situation en matière de sensibilisation, de solutions et de verbalisation, le recensement du nombre de mégots de cigarette retrouvés au sol ou la conscientisation, la sensibilisation et l'information de la population. Citons également l'élaboration de solutions concrètes et réfléchies pour que les fumeurs et les fumeuses puissent se débarrasser correctement de leurs mégots de cigarette dans l'espace public - y compris des solutions novatrices telles que les cendriers portables - ou encore la verbalisation des jets de mégots sur la voie publique, avec la possibilité pour les contrevenants d'opter pour une peine alternative.

À ce sujet, vous avez mentionné la commune d'Ixelles. La peine alternative y est d'application et consiste à participer à des ramassages de mégots citoyens et bénévoles, ou à suivre une formation sur l'importance du tri.

Pour augmenter le nombre de cendriers en Région bruxelloise, un budget résultant de la convention sur la propreté publique et le cadre de vie, signée sous la législature précédente, a été alloué pour la pose de 500 éteignoirs sur les corbeilles Vigipirate autour de certains poteaux. Cette mesure n'est pas

Alles staat nog niet op punt, maar de bewustmaking zal deel uitmaken van mijn beleid, rond afval in het algemeen en peuken in het bijzonder.

un modèle d'intégration urbanistique, j'en conviens. Par ailleurs, 500 cendriers ont été incorporés aux corbeilles régionales de type A1. Il s'agit des poubelles majoritairement présentes dans nos rues et aux arrêts de tram et de bus de la STIB. À ce jour donc, 500 éteignoirs et 500 cendriers ont été installés.

S'agissant de la verbalisation, particulièrement pour les mégots de cigarette, nous estimons que l'objectif premier doit rester la sensibilisation du contrevenant. La verbalisation doit être constructive et éviter d'induire un sentiment de dégoût ou d'injustice, même si elle peut avoir un effet dissuasif réel.

L'augmentation de la taxe sur les salissures pour jet de mégot présente un intérêt si son annonce est accompagnée d'une campagne de sensibilisation et d'une distribution de cendriers de poche dans les rues, comme cela a été le cas à la Ville de Bruxelles, par exemple.

La nécessité d'harmoniser les montants des amendes doit être évaluée. Dans un monde idéal, en effet, ce type de politique s'applique de manière uniformisée entre communes et à l'échelon régional. Les points de vue de Bruxelles Propreté et des communes doivent être entendus.

Les citoyens s'engagent de plus en plus en faveur de la propreté publique. Les initiatives citoyennes de ramassage de déchets ont une grande importance, car elles permettent de changer la norme sociale et de ne plus rendre acceptable le fait de jeter son mégot à terre. Une influence et une pression sociales positives peuvent ainsi s'exercer sur les personnes qui ne se souciaient pas de respecter les règles de propreté. À partir du moment où d'autres se mobilisent pour ramasser les mégots, on se sent mal à l'aise de jeter le sien à terre. Je remercie les citoyens et citoyennes qui s'engagent dans cette direction.

L'avènement des mouvements citoyens dans les questions d'environnement et de propreté publique démontre une volonté de changement dans la population. Nous devons, en tant que responsables politiques, nous inscrire dans ces prises de conscience et les accompagner.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)
(in het Frans).- ...

(Onverstaanbaar)

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Ik ben geen voorstander van die absolute gemeentelijke autonomie. De gemeenten hebben het recht om te bepalen welke boetes ze opleggen, maar dat neemt niet weg dat een dergelijke versnippering absurd is. Ze tast ook het ontradende effect aan.*

Ik probeer overleg te organiseren, maar dat vergt wat tijd. Mijn medewerkers nemen wel al contact op met de negentien gemeenten in verband met de openbare netheid. Daarbij kan het probleem van de peuken aan bod komen.

(Opmerkingen van de heer Coomans de Brachène)

De voorzitter.- Er loopt een procedure om de algemene politiereglementen te harmoniseren. De gemeentebesturen zouden de tekst in de loop van de volgende weken moeten ontvangen. Niet alles is daarmee geharmoniseerd, maar het is een begin.

- Het incident is gesloten.

**VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW
LEILA AGIC**

**AAN DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,**

Vous l'aurez compris, même si ses modalités doivent encore être définies et mises en œuvre, je compte bien mener une politique volontariste de sensibilisation et de gestion des déchets en général, et des jets de mégots en particulier.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- ...

(Inaudible)

M. Alain Maron, ministre.- Ce n'est pas moi qui défendrai le principe absolu de l'autonomie communale, mais il m'est régulièrement opposé. Si les communes sont en droit de fixer des taxes, cette disparité est néanmoins absurde. Personne ne s'y retrouve et cette confusion nuit à l'effet dissuasif.

J'essaie de rencontrer des collègues mais, pour des raisons d'agenda, cela prend du temps. D'autre part, la cellule propreté, déchets-ressources, économie circulaire de mon cabinet entame dès à présent une tournée des dix-neuf communes sur la question de la propreté publique : déchets, indispensable meilleure articulation du travail des services communaux et de Bruxelles Propreté... La question des mégots pourra être abordée à cette occasion.

(Remarques de M. Coomans de Brachène)

M. le président.- Un processus est justement en cours pour harmoniser les règlements généraux de police. Il est assez avancé et devrait parvenir aux conseils communaux dans les prochaines semaines. Cela ne signifie pas que tout sera harmonisé mais c'est déjà une première étape.

- L'incident est clos.

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME
LEILA AGIC**

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE**

**LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "de kwaliteit van de
binnenlucht".**

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Steeds meer Brusselaars vragen om een betere kwaliteit van de buitenlucht. De meeste personen brengen echter bijna 80% van hun tijd binnen door.*

Binnen kan er chemische luchtvervuiling optreden, veroorzaakt door bouwmaterialen, muur- en vloerbekleding, verf, gebrekkige verluchttingsinstallaties, meubilair of onderhoudsproducten. Ook een verkeerd gebruik van bepaalde producten kan tot luchtvervuiling leiden.

Doordat onze gebouwen beter geïsoleerd zijn, kan een gebrekkige verluchting leiden tot langdurige blootstelling aan heel wat chemische of biologische stoffen die allergieën uitlokken, of andere, minder bekende effecten hebben.

De gevolgen van schimmel, mijten en tabak zijn ondertussen genoegzaam bekend, maar welke effecten vluchtige organische componenten (VOC) van materialen als vinyl, verf, pleister, lijm, oliën en bepaalde schuimen of textiel hebben, is veel minder duidelijk. Ook over het gecumuleerde effect van de aanwezigheid van meerdere van die stoffen weten we weinig.

Voor vervuiling op de arbeidsplaats bestaan er normen wanneer het gaat om een activiteit waar bepaalde producten of omstandigheden aan te pas komen. Daarnaast is er echter geen enkele gezondheidsnorm voor afgesloten ruimten of maximale toegelaten doses voor alle chemische bestanddelen samen en voor langdurige blootstelling gedurende een mensenleven.

Omdat het bijzonder moeilijk is om controle te krijgen over de verschillende chemische stoffen en rekening houdend met de overweging dat voldoende verluchten de eerste en belangrijkste stap is om afgesloten ruimten gezond te houden, besliste het Waals Gewest om drie maanden lang de luchtkwaliteit in de scholen te meten, in het bijzonder de CO₂-concentraties in de klaslokalen.

**ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

concernant "la qualité de l'air intérieur".

Mme Leila Agic (PS).- Si les questions relatives à la qualité de l'air extérieur font de plus en plus souvent débat et mobilisent de plus en plus nos concitoyens, il nous semble cohérent de rappeler que nous passons près de 80 % de notre temps à l'intérieur, dans des espaces clos tels que logements, crèches, écoles ou bureaux.

La pollution chimique des espaces intérieurs peut être causée par divers facteurs tels que les matériaux de construction, les revêtements des sols et des murs, les peintures, la qualité des installations techniques de ventilation, l'ameublement et les accessoires, les produits d'entretien, pour ne citer que les principaux.

Les causes de cette présence marquée de divers polluants dans nos espaces intérieurs sont notamment le faible renouvellement de l'air, la présence de sources multiples de pollution telles que citées ci-dessus et les comportements inadéquats face à celles-ci.

Effectivement, l'isolation accrue des bâtiments, l'effet cocktail découlant d'une exposition à des agents chimiques ou biologiques multiples et l'exposition quasi permanente ou de longue durée peuvent s'avérer allergènes ou causer des effets beaucoup plus diffus et encore mal connus.

Si les effets de certaines moisissures, des acariens ou du tabac sont bien connus, ceux qui découlent des composés organiques volatils (COV) émis par des matériaux tels que les vinyles, les peintures, les enduits, les colles, les huiles et certaines mousses ou textiles le sont nettement moins. C'est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit d'appréhender l'effet cocktail de ces expositions multiples.

Notons que si la pollution des lieux de travail est réglementée lorsqu'il s'agit d'activités impliquant l'usage de produits ou des conditions de travail spécifiques, aucune norme ne s'impose pour définir la norme sanitaire optimale pour toute autre forme de lieux clos et les doses d'exposition maximales

De aanwezigheid van CO₂ is op zich geen probleem, maar geeft een indicatie van de kwaliteit van de ventilatie. In klaslokalen kan een hoog CO₂-gehalte leiden tot ongemakken zoals slaperigheid, concentratieverlies en zelfs migraine en duizeligheid.

De regionale cel voor Interventie bij Binnenhuisvervuiling (RCIB) van Leefmilieu Brussel heeft een uitstekende reputatie. Ze vult de medische diagnose aan met de bron en de aard van de vervuilende stoffen. Het doel is bewoners advies te geven om de hoeveelheid vervuilende stoffen in hun woonst terug te dringen of zelfs helemaal te verwijderen.

De dienst heeft onder andere de Groene Ambulance in het leven geroepen. Wanneer een arts vermoedt dat een gezondheidsprobleem te wijten is aan binnenhuisvervuiling, kan hij vragen dat die ter plaatse gaat.

Tussen 2000 en 2012 werden er 1.754 onderzoeken gevoerd en 2.168 mensen naar de dokter gestuurd. Een jaar na het RCIB-onderzoek meende 48% van de artsen dat de gezondheidstoestand van hun patiënten er daadwerkelijk op vooruit was gegaan.

Momenteel is er weinig regelgeving over de kwaliteit van de binnenlucht. Die blijft beperkt tot de bepalingen in het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) en de opsomming van de taken van de RCIB.

De resultaten van het Waalse initiatief zijn vast interessant en uitvoerbaar in Brussel. Betekent dat dat er een aanvullende evaluatie van giftige substanties in andere ruimten zoals kantoren en woningen komt?

Begin 2000 zette de European Consumer Organisation (BEUC) een ludieke website online waarmee surfers een virtueel bezoek kunnen brengen aan gebouwen en op objecten en apparaten klikken om de risico's van bepaalde materialen te leren kennen. Overweegt u om zo'n tool opnieuw beschikbaar te maken?

Hoe zit het met de redactie van adviezen over keuze van materialen of het gebruik van schoonmaakproducten voor particulieren, bedrijven en openbare diensten? Zou een overzicht van goede praktijken de openbare diensten kunnen helpen om

admises pour l'ensemble de ces composés chimiques conjugués et pour des expositions prolongées tout au long de la vie.

Au-delà de la maîtrise particulièrement compliquée des agents chimiques, et considérant que la première mesure de bon sens est de ventiler régulièrement et suffisamment les espaces clos, la Région wallonne a lancé une initiative visant à mesurer pendant trois mois la qualité de l'air au sein des écoles, et plus particulièrement les concentrations de CO₂ dans les classes.

La présence de CO₂ n'est pas un élément alarmant en soi, mais il s'agit d'une manière de mesurer la qualité de la ventilation. Dans le cas particulier des classes d'école, il y a lieu de souligner que la forte concentration de CO₂ peut causer des inconforts tels que somnolence, perte de concentration et même, dans des cas plus graves, migraines ou vertiges, selon l'Institut scientifique de service public (Issep).

Pour en revenir à la Région Bruxelloise, soulignons que Bruxelles Environnement possède une cellule chargée de l'étude de la qualité de l'air intérieur - la cellule régionale d'intervention en pollution intérieure (Cripi) - qui jouit d'une expertise réputée. L'une des missions de ce service est d'apporter un complément au diagnostic médical de problèmes de santé pouvant être liés à une possible exposition du patient à un habitat pollué. Cet outil permet d'identifier et de quantifier ces polluants ainsi que, dans la mesure du possible, d'identifier leur source. En fin de compte, le but est de fournir aux habitants des conseils afin de réduire, voire d'éliminer totalement, ces polluants de leur habitation.

Ce service a permis, entre autres, la mise en œuvre des ambulances vertes. Lorsqu'un médecin suspecte qu'un problème de santé est causé par la présence d'une pollution à l'intérieur de l'habitation de son patient, il peut demander l'intervention de ces ambulances.

Les chiffres sont assez intéressants, étant donné qu'entre 2000 et 2012, 1.754 enquêtes ont été réalisées et 2.168 envois vers des médecins ont été effectués. Un an après l'enquête de la Cripi, 48 % des médecins estiment qu'il y a eu une réelle amélioration de l'état de santé de leurs patients.

het goede voorbeeld te geven? Welke acties onderneemt u ten behoeve van scholen?

Actuellement, la législation ne nous dit pas grand-chose quant à la qualité de l'air intérieur. Elle se borne à donner des définitions dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) et à énoncer les missions de la Cripsi.

Considérant que les résultats de l'initiative lancée en Région wallonne seront sûrement très intéressants et transposables dans leurs conclusions et recommandations, un volet complémentaire sur l'évaluation des composés chimiques toxiques présents dans d'autres espaces clos tels que les bureaux et les logements est-il à l'ordre du jour ?

Au début des années 2000, le Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) mettait en ligne un petit site internet ludique permettant aux internautes de naviguer dans les bâtiments et de cliquer sur tous les objets et les équipements afin de s'informer sur les risques que présentent certains matériaux. Est-il à nouveau envisagé de mettre à disposition un tel d'outil ?

Qu'en est-il de la rédaction de fiches conseils sur le choix de matériaux ou l'usage de produits de nettoyage destinés aux particuliers, aux entreprises et aux services publics ? Un panel de bonnes pratiques permettrait-il d'engager nos services publics sur une voie exemplaire en la matière ? Que pouvez-vous nous dire à propos des actions prévues envers les écoles à cet égard ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *We zijn ons te weinig bewust van binnenhuisvervuiling. We moeten de bevolking daarover informeren, want binnenruimtes zijn per definitie niet toegankelijk voor gemeentelijke en gewestelijke instanties.*

Ecolo is voorstander van de voorstellen die we hebben gehoord. We willen ook dat er maatregelen komen om milieuvriendelijke isolatie betaalbaar te maken en dat er voorrang wordt gegeven aan kinderdagverblijven, scholen, woningen en werkplekken. We moeten inzetten op bewustmaking, want het merendeel van de mensen weten niet dat houtverbranding niet alleen de buiten- maar ook de binnenlucht vervuult. Ook wierookstokjes verspreiden bijvoorbeeld schadelijke stoffen. Tot slot menen we dat er meer middelen moeten gaan

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je remercie Mme Agic pour son intervention car on ne parle pas assez de ce sujet. Nous sommes conscients des pollutions externes, mais fort peu des pollutions internes qui s'avèrent tout aussi importantes. Il faut sensibiliser et informer la population à ce propos car l'espace intérieur, par définition, n'est pas accessible aux autorités communales ou régionales.

Ecolo est tout à fait favorable aux propositions émises. Nous préconisons également de poursuivre les mesures de financement préférentiel de matériaux écologiques isolants, qui permettent d'éviter la production de polluants, et de considérer les crèches, les écoles, les logements et les lieux de travail comme prioritaires. Par ailleurs, la sensibilisation est essentielle. La plupart des gens ignorent que les feux de bois dans les cheminées,

naar de diensten die binnenluchtvervuiling opsporen en verhelpen.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *We zullen de resultaten uit Wallonië nauwlettend bestuderen. Er zijn nog geen plannen om in het Brussels Gewest verder onderzoek in kantoren en woningen te doen.*

Momenteel analyseert de RCIB woningen en kantoren op verzoek van artsen. Er worden luchtstalen genomen om vervuilende chemische stoffen, zoals de hoeveelheid formaldehyde in de lucht of het loodgehalte van verf, alsook de temperatuur, de relatieve vochtigheid en de hoeveelheid koolstofdioxide te meten. Er wordt ook gezocht naar schimmels en nagegaan welke stof er in matrassen zit. Het protocol wil dus zoveel mogelijk vervuilende stoffen in kaart brengen die veelal in woningen voorkomen en gezondheidsproblemen kunnen veroorzaken.

We gaan momenteel na hoe we een website kunnen ontwerpen waarmee je een virtueel huisbezoek kunt afleggen, met informatie over de vervuilende stoffen die in elke kamer van dat huis aanwezig kunnen zijn.

Op de website luchtkwaliteit.brussels, die voorlopig nog hoofdzakelijk over de buitenlucht gaat, staat nu ook wat informatie over binnenlucht, meer bepaald over vervuilende stoffen die de grootste problemen veroorzaken. De informatie betreft een beschrijving van de stof, de gevolgen voor de gezondheid en advies om de hoeveelheid vervuilende stoffen terug te dringen. Er wordt ook advies verstrekt over de keuze van bouwmaterialen op gidsduurzamegebouwen.brussels.

Bouwprofessionals vinden er informatie over het ontwerp en de milieuvriendelijke renovatie van gebouwen. Het biedt particulieren ook inzicht in het gebruik van de onderhoudsproducten.

*Ik kan u aanraden om de themadossiers *Materiaal en Vermijden van pollutanten in het gebouw op de site te lezen. Daaruit blijkt dat schoonmaken soms vervuiling teweegbrengt doordat sommige**

par exemple, polluent à l'extérieur mais aussi à intérieur ! Brûler des bâtons d'encens aussi est nocif... Enfin, il nous paraît indispensable de renforcer les services de diagnostic et de remédiation des pollutions intérieures.

M. Alain Maron, ministre.- C'est une question importante, car on a peu conscience que la qualité de l'air intérieur est souvent inférieure à celle de l'air extérieur.

Nous serons attentifs aux résultats de l'initiative lancée en Région wallonne. Il n'est pas prévu à l'heure actuelle de lancer en Région bruxelloise un volet complémentaire ciblant les bureaux et les logements. Cela mérite une réflexion pour en évaluer l'opportunité et la faisabilité.

Actuellement, c'est à la demande d'un médecin que la cellule régionale d'intervention en pollution intérieure (Crip) intervient. Une série d'analyses sont alors effectuées dans le logement ou dans les bureaux. Celles-ci comprennent des prélèvements d'air pour la recherche de polluants chimiques - principalement les composés organiques volatils - ainsi que la mesure du formaldéhyde dans l'air ambiant, du plomb dans les peintures, de la température ambiante, de l'humidité relative et du dioxyde de carbone. Du côté biologique, on procède à une recherche de moisissures dans l'air et sur les surfaces, ainsi qu'à une identification des poussières dans les matelas. Le protocole vise donc à identifier un maximum de polluants trouvés classiquement dans les habitations et pouvant entraîner des problèmes de santé.

Concernant les outils de sensibilisation et d'information, une réflexion est en cours pour mettre en ligne une maison dynamique qu'il serait possible de visiter virtuellement, en recevant des explications sur les différents polluants qui peuvent être présents dans chaque pièce.

Cette réflexion a également mené à la mise en ligne d'un onglet "Air intérieur" sur le site qualitedelair.brussels qui, pour le moment, traite surtout de l'extérieur. Cette nouvelle section comprend notamment des fiches thématiques sur les polluants les plus problématiques rencontrés au cours des enquêtes de la Crip. Ces fiches reprennent le descriptif du polluant, ses effets sur la

schoonmaakproducten chemische geurmiddelen bevatten.

Leefmilieu Brussel heeft ook een brochure met de titel Lang leven in gezonde binnenlucht: 10 tips uitgegeven. Aan de hand van de brochure namen gemeenten lokale maatregelen.

Sommige aanbevelingen uit de brochure gelden inderdaad voor alle binnenruimtes. Ik ben het met u eens dat we de goede praktijken overal moeten toepassen.

Scholen worden hoofdzakelijk bezocht door kinderen. Hun organismen zijn nog niet helemaal tot ontwikkeling gekomen en hun ontgiftingsstelsel werkt nog niet optimaal. Daarom verdient de luchtkwaliteit in scholen onze bijzondere aandacht.

De RCIB heeft onlangs nog een informatieve gids voor scholen gepubliceerd over vervuilende stoffen die de binnenlucht op school mogelijk bevat en waar ze vandaan komen. In de gids staat ook praktisch advies om zulke vervuilers te weren. Elke school heeft een exemplaar op papier ontvangen en de gids staat ook online.

We voeren niet alleen een bewustmakingscampagne, maar stellen ook CO₂-detectoren ter beschikking van scholen. Waar veel mensen samenkomen in gesloten ruimtes stijgt het CO₂-gehalte immers snel boven de drempelwaarde, een probleem dat met goede verluchting gemakkelijk te verhelpen valt.

Scholen kunnen gedurende een tot twee weken drie apparaten krijgen om leerkrachten en leerlingen bewust te maken van het belang van verluchting. LED-lichtjes met verschillende kleuren geven aan of een lokaal al dan niet moet worden verlucht.

santé, ainsi que des conseils et des recommandations pour réduire sa présence. Elles étaient initialement destinées aux patients de la Cripi chez qui ces polluants avaient été identifiés, mais elles se révèlent aussi très utiles pour les citoyens et les entreprises intéressés.

Des fiches informatives donnent des conseils pour choisir les matériaux constitutifs d'un bâtiment. Elles sont disponibles sur le site guidebatimentdurable.brussels qui est financé par Bruxelles Environnement. Pour chaque famille de composants d'un bâtiment, les différentes solutions techniques sont comparées quant à leur incidence sur la santé, mais aussi quant aux aspects environnementaux, économiques et socioculturels.

Cet outil accompagne les professionnels de la construction dans la conception et la rénovation de bâtiments à haute qualité environnementale. Il informe également les particuliers et les maîtres d'ouvrage sur l'usage du bâtiment et les produits d'entretien à employer.

Je vous invite à consulter les dossiers liés aux thématiques "Matière" et "Éviter les polluants intérieurs" sur ce site internet. Ma lecture de ce guide s'est révélée fort instructive, j'en ai notamment appris davantage sur l'important effet polluant d'un certain nombre de détergents ménagers. Parfois, plus on nettoie, plus on pollue. C'est souvent le cas lorsqu'on utilise des détergents ménagers, car ils contiennent des parfums chimiques, à moins d'acheter une version bio ou sans parfum.

Une brochure intitulée "Vivre dans un environnement intérieur sain : 10 conseils" a également été éditée par Bruxelles Environnement. Sur la base de cette brochure, des actions locales sont entreprises par les communes sensibilisées au problème de la qualité de l'air intérieur.

Certaines recommandations de la brochure concernent effectivement tous les milieux intérieurs et peuvent donc s'appliquer partout. Je suis d'accord avec vous sur le fait qu'il est crucial de généraliser les bonnes pratiques en la matière, afin de garantir une bonne qualité de l'air dans tous les lieux publics fréquentés par des personnes de tout âge.

Les écoles, quant à elles, sont des lieux fréquentés majoritairement par des enfants, dont l'organisme n'est pas encore totalement développé et dont le système de détoxification n'est pas encore optimal. Une attention particulière doit donc être accordée à la qualité de l'air intérieur dans les écoles. Cette dernière a un impact sur les performances scolaires des enfants et sur le bien-être au travail des enseignants.

Très récemment, un guide de bonnes pratiques intitulé Scol'Air a été rédigé par la Cripsi afin de mieux faire connaître, d'une part, les principaux polluants susceptibles d'être présents dans l'air intérieur des écoles et, d'autre part, leur origine. Ce guide comprend également des conseils pratiques visant à limiter la présence de ces polluants dans l'école.

Le guide Scol'Air s'adresse à la direction des établissements, aux enseignants et aux médecins scolaires, afin qu'ils collaborent au maintien d'une qualité de l'air intérieur optimale au sein de leurs établissements. Pour les aider, une liste de contrôle spécifique à chaque intervenant a été jointe à la fin du guide. Il est conseillé de compléter cette liste une fois par an afin de rester vigilant sur certains points et de garantir l'éviction des polluants intérieurs.

Afin d'assurer une dissémination maximale des résultats, le guide Scol'Air a été distribué en version papier dans chaque établissement scolaire et peut également être téléchargé en ligne.

En accompagnement de cette campagne de sensibilisation, nous avons mis à la disposition des établissements scolaires des détecteurs de CO₂. En effet, dans les milieux clos concentrant un grand nombre de personnes et insuffisamment aérés, l'excès de CO₂ nuit aux performances scolaires. À titre d'exemple, lors de ma visite à la Cripsi, nous étions une trentaine dans une pièce fermée, dans laquelle un détecteur avait été placé. Très rapidement, le seuil limite autorisé de CO₂ a été dépassé et il a suffi d'une simple aération pour que le taux revienne à la normale.

Les établissements scolaires peuvent obtenir jusqu'à trois appareils afin de sensibiliser les enseignants et les élèves à l'aération des classes. Ces appareils resteront une à deux semaines dans

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Er zijn een heleboel hulpmiddelen, maar eigenlijk zou er een specifiek hulpmiddel voor ondernemingen en openbare ruimtes moeten zijn.*

De informatieve gids is dus naar alle scholen gestuurd. Hebben de kinderdagverblijven die ook gekregen?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *U hebt gelijk. Ik onthoud uw suggestie in verband met de kinderdagverblijven. Ook daar is de kwaliteit van de binnenlucht immers zeer belangrijk.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
AURÉLIE CZEKALSKI**

**AAN DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "de alternatieven voor de bouw
van stormbekkens in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest".**

chaque établissement qui en fait la demande. Ils sont munis de trois LED de couleurs différentes afin de visualiser rapidement s'il y a lieu d'aérer et si la durée d'aération est suffisante, en fonction de la taille de la classe, du nombre de personnes présentes, des possibilités d'aération, etc.

Mme Leila Agic (PS).- De très nombreux outils sont proposés à différents endroits, mais il serait intéressant de mettre un outil plus agrégé et plus ciblé à la disposition des entreprises ou des espaces publics.

J'entends que le guide Scol'Air a été envoyé à toutes les écoles. Qu'en est-il des crèches ?

Nous suivrons cette question de près car, même au sein de ce parlement, il est indéniable que certains couloirs manquent d'aération. C'est la preuve que nous sommes tous concernés par cette question dont on ne parle pas suffisamment, de sorte qu'il serait intéressant de poursuivre les campagnes de sensibilisation à cet égard.

M. Alain Maron, ministre.- Vous avez tout à fait raison, et je prends note de votre proposition relative aux crèches. Je ne peux pas vous dire si un travail de sensibilisation particulier y est réalisé, mais il est indéniable que la question de la qualité de l'air dans ce type de milieu d'accueil est importante.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE
CZEKALSKI**

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**concernant "les alternatives à la
construction de bassins d'orage en Région
de Bruxelles-Capitale".**

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Tijdens de begrotingsbesprekingen gaf u aan dat de regering zou nadenken over natuurlijke alternatieven voor de stormbekkens.*

Bijna elke zomer zijn er overstromingen in een bepaalde wijk in Laken. Het gebeurt immers regelmatig dat de collector Molenbeek-Pontbeek de wateroverlast niet aankan bij hevige regenval.

Om dat terugkerend probleem op te lossen, stelden de Brusselse Maatschappij voor Waterbeheer (BMWB) en Vivaqua voor om een stormbekken aan te leggen onder de Prins Leopoldsquare. Brussel-Stad gaf evenwel een ongunstig advies over de stedenbouwkundige vergunning.

Er werden ook een aantal andere oplossingen overwogen zoals het schoonmaken van de straatkolken, de herinrichting van het Koning Boudewijnpark en het Moeras van Ganshoren en Jette, de afvoer van het regenwater naar de Molenbeek naar aanleiding van de werken aan tram 9 en het opstellen van een bijzonder bestemmingsplan, maar volgens de specialisten blijft een stormbekken de beste oplossing.

Welke andere maatregelen nemen Leefmilieu Brussel, Vivaqua en de BMWB? Zullen die even doeltreffend zijn als een stormbekken? Welke maatregelen zijn er genomen na de eerste evaluatie in 2018 van de overstromingsrisico's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Welke investeringen zijn er gedaan inzake alternatief regenwaterbeheer?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Lors des discussions budgétaires qui ont suivi mon intervention, vous avez évoqué le fait qu'il faudrait ouvrir la question des solutions alternatives aux bassins d'orage. Dans un tweet, vous indiquez : "On mesure aujourd'hui que face au dérèglement climatique, un environnement totalement artificiel est une utopie non viable, et que face à ces enjeux, la nature nous apporte des solutions précieuses, résilientes et bon marché".

Presque chaque été, les habitants d'un quartier de Laeken subissent de fortes pluies et des inondations. À chaque fois, ils craignent que le collecteur de la vallée du Molenbeek Pontbeek ne déborde.

Pour contrer ces problèmes récurrents, la Société bruxelloise de gestion de l'eau (SBGE) et Vivaqua ont proposé de créer un bassin d'orage au square Prince Léopold. Néanmoins, aucune localisation n'a pu être trouvée, car la Ville de Bruxelles a émis un avis défavorable pour la délivrance du permis d'urbanisme.

D'autres solutions ont également été envisagées pour remédier aux problèmes d'inondation du bassin versant : curage des avaloirs, aménagement des espaces communaux et régionaux dans le parc Roi Baudouin, le marais de Ganshoren et de Jette, reconnexion des eaux de pluie vers le Molenbeek avec les travaux du tram 9, etc. L'élaboration du plan particulier d'affectation du sol (PPAS), près du Heysel, devrait avoir un impact sur la gestion des eaux pluviales dans le bassin versant du Molenbeek.

En dépit de tous ces éléments, la solution la plus adéquate et efficace reste, selon les spécialistes, la construction d'un bassin d'orage. Cette solution a certes un coût et un tel chantier occasionne de nombreuses nuisances.

Quelles sont les autres options mises en œuvre par Bruxelles Environnement, Vivaqua et la SBGE ? Auront-elles la même efficacité qu'un bassin d'orage ? À la suite de l'évaluation préliminaire des risques d'inondation pour la Région de Bruxelles-Capitale, réalisée en 2018, quelles sont les mesures prises ? Quels sont les investissements concernant

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Om de afvoer- en bufferbehoeften te bepalen, zal de hydraulische studie van 2009 worden geactualiseerd.*

Overeenkomstig de methodologische nota over de referentieneerslag moeten de basisdimensies van de afvloeiingsinfrastructuur afgestemd zijn op een neerslag met een terugkeerperiode van tien jaar, wat betekent dat dergelijke neerslag gemiddeld elke tien jaar voorvalt of dat er elk jaar 10% kans is dat die hoeveelheid neerslag wordt overschreden.

Daarnaast moeten alle oplossingen samen het hele gewestelijke grondgebied beschermen tegen regenval met een terugkeerperiode van twintig jaar, aangezien dergelijke hevige regenval in de toekomst alsmear vaker zal voorkomen.

Naast de vijftigtal stormbekkens die door de BMWB en Vivaqua worden beheerd, zijn er nog andere methoden voor regenwaterbeheer, zoals het geïntegreerd beheer of regennetwerk, waarbij het regenwater van het afvalwater wordt gescheiden en de natuurlijke watercyclus wordt hersteld. Die methode is goedkoper, maar het duurt wel langer alvorens ze resultaten oplevert.

Momenteel heeft Brussel nog geen operationeel plan voor de uitvoering van dat regennetwerk, maar dat belet ons niet om al efficiënte maatregelen te nemen. Het is evenwel noodzakelijk om duidelijke regels op te leggen bij elk nieuw bouwproject en elke nieuwe grote renovatie of herinrichting van de openbare ruimte, zodat het regenwater niet naar de riolen afvloeit, maar in de bodem dringt.

Het Waterbeheerplan 2016-2021 omvat daartoe meerdere acties zoals het verminderen of compenseren van ondoorlaatbare oppervlaktes of nog het begeleiden van beheerders van openbare ruimten bij het gedecentraliseerde beheer van regenwater.

Er zijn heel wat alternatieven om onze stad veerkrachtig te maken ten opzichte van de

la gestion alternative des eaux pluviales ? Quelles sont les réalisations dans ce domaine ?

M. Alain Maron, ministre.- La gestion intégrée de l'eau constitue un dossier important. L'actualisation de l'étude hydraulique de 2009 devra permettre de préciser les besoins en matière de stockage et de rétention. Cette étude s'appuie notamment sur la note méthodologique relative aux pluies de référence, qui prévoit que le réseau d'assainissement doit être dimensionné pour faire face à une pluie d'un temps de retour de dix ans (TR10), autrement dit une pluie qui se produit statistiquement une fois tous les dix ans ou qui a 10 % de chances de se produire au cours d'une année.

L'étude prévoit également que toutes les solutions devront permettre de protéger l'ensemble du territoire régional des pluies plus importantes (à savoir celles d'un temps de retour de vingt ans - TR20 -, dont la probabilité de survenance annuelle n'est que de 5 %). Ces pluies plus importantes risquent de se produire plus fréquemment à l'avenir.

Les solutions alternatives en question sont les aménagements de gestion intégrée des eaux pluviales, encouragés par Bruxelles Environnement. À cette fin, la Région doit adapter sa politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour y intégrer explicitement une gestion intégrée des eaux de pluie.

Bruxelles Environnement accompagne déjà, par le biais de ses avis et de sa présence en commission de concertation, les plans et projets visant une meilleure intégration des eaux pluviales.

Outre la cinquantaine de bassins d'orage classiques gérés par la Société bruxelloise de gestion de l'eau (SBGE) et Vivaqua, il existe en effet une autre méthode de gestion des eaux de pluie, qui coûte moins cher et qui offre de nombreux avantages. Cette méthode peut néanmoins requérir un temps de mise en place plus long avant de livrer des résultats sur le plan de la réduction des inondations. Il s'agit de la gestion intégrée des eaux pluviales ou du maillage pluie, défini comme l'ensemble des dispositifs qui participent à la restauration du cycle

overstromingsrisico's die met de klimaatveranderingen gepaard gaan. Een klassiek stormbekken kost 1.000 tot 1.200 euro per opgeslagen kubieke meter, terwijl het geïntegreerde beheer 40 tot 400 euro per kubieke meter kost, naargelang van de techniek. Het geïntegreerde beheer is complexer en vraagt maar tijd, maar het is goedkoper, slimmer en duurzamer.

Als het geïntegreerde beheer bovengronds en door middel van vergroening gebeurt, versterkt het ook de aanwezigheid van water in de stad en de biodiversiteit, gaat het warmte-eilanden tegen en zorgt het voor een aanvulling van de grondwaterreserves.

Doordat er heel wat spelers bij het beleid betrokken zijn en de uitvoering tijd vraagt, kunnen de resultaten pas op langere termijn worden geëvalueerd, maar bij gelijke doeltreffendheid is het geïntegreerde beheer goedkoper en beter voor het milieu.

In 2018 werd conform de Europese richtlijn een voorlopige overstromingsrisicobeoordeling uitgevoerd. Die heeft niet tot doel om maatregelen voor te stellen, maar om de zones met een hoog overstromingsrisico in kaart te brengen.

In 2019 actualiseerde Leefmilieu Brussel de kaarten met het oog op het tweede overstromingsrisicobeheerplan, dat in het Waterbeheerplan 2022-2027 zal worden opgenomen.

Bij de uitvoering van die alternatieve oplossingen zijn naast het gewest nog tal van andere gewestelijke, gemeentelijke en privéspelers betrokken. Overeenkomstig de kaderordonnantie Water moeten de investeringen worden gedragen door alle spelers inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening. Het is dus moeilijk om alle realisaties en bijbehorende bedragen op te sommen.

Leefmilieu Brussel heeft een kaart van het regennetwerk opgesteld op basis van de projecten waarvan het weet heeft. Daarnaast bevat de Gids Duurzame Gebouwen een reeks casestudy's over het geïntegreerde beheer van regenwater. Die informatie kan online worden geraadpleegd.

naturel de l'eau en amont du réseau hydrographique naturel.

Ces dispositifs appliquent les principes de la gestion des eaux de pluie à la source, déconnectées du réseau d'égouttage d'eaux usées. Ils visent l'intégration de ce traitement dans le milieu naturel ou le bâti, tant dans l'espace public (voiries, places, plaines de jeux, parcs) que dans l'espace privé (bâtiments, parcelles).

Il n'existe aucun plan opérationnel concret à l'échelle de la Région pour instaurer ce maillage pluie. Un tel plan n'est pas indispensable en l'occurrence pour entamer des actions efficaces. Il est cependant nécessaire d'appliquer, de manière systématique, des règles claires pour chaque nouveau projet. En effet, une nouvelle construction, des travaux de rénovation d'ampleur ou de réaménagement de voiries ou de l'espace public sont autant d'opportunités pour gérer, de manière intégrée, les eaux pluviales à l'échelle du projet. Le but n'est donc pas de laisser partir l'eau de pluie dans l'égout, mais de parvenir à ce qu'elle s'intègre dans le sol, de manière naturelle, à l'endroit où elle est tombée.

Le plan de gestion de l'eau 2016-2021 (PGE) est à la base de l'action de Bruxelles Environnement en la matière. Il prévoit des actions telles que la mise en place des mesures limitatrices et/ou compensatoires à l'imperméabilisation. En effet, plus on imperméabilise, plus la gestion des eaux de pluie est compliquée. C'est pourtant ce qui a été massivement fait ces dernières années un peu partout, entraînant par la même occasion des risques supplémentaires d'inondation. Une autre action de ce plan est l'accompagnement des gestionnaires d'espaces publics et particuliers dans la mise en œuvre des techniques de gestion décentralisée des eaux de pluie.

En définitive, dans l'optique d'une ville résiliente face aux risques d'inondation qu'induisent les changements climatiques, des solutions alternatives existent. Rappelons qu'un bassin d'orage classique représente un coût allant de 1.000 à 1.200 euros par mètre cube stocké, là où des aménagements et dispositifs de gestion intégrée présentent un coût variant de 40 à 400 euros par mètre cube (qui ne doit pas être stocké) en fonction de la technique choisie. Cette solution est plus lente

Bovendien neemt Leefmilieu Brussel zelf verschillende acties om het geïntegreerde regenwaterbeheer aan te moedigen:

- de aanstelling van een facilitator die promotoren, architecten en bouwheren kan begeleiden;

- opleidingen;

- een projectoproep voor de gemeenten (730.000 euro in 2017 en 2018) voor studies of werken in verband met een geïntegreerd beheer van het regenwater;

- een studie over de afkoppeling van de collector van helder water van de Molenbeek om hem rechtstreeks op de Zenne aan te sluiten;

- herinrichting van het Wilderbos (Sint-Agatha-Berchem) om meer regenwater op te slaan en overstromingen tegen te gaan;

- aansluiting van de Geleystsbeek op de Zenne in Vorst, waarvoor nog een haalbaarheidsstudie en een kosten-batenrapport nodig zijn.

Enkele projecten waarin rekening gehouden wordt met een geïntegreerd beheer van het regenwater, zijn:

- de duurzame wijk Tivoli GreenCity;

- de Sint-Jobstrook (Ukkel);

- de heraanleg van de Woluwelaan door Brussel Mobiliteit en van tramlijn 9 door de MIVB;

- het ontwerp voor een groene stroom naar Bockstael van Leefmilieu Brussel.

Een dergelijk geïntegreerd regenwaterbeheer moet de norm worden, maar dat kost tijd. Het is in elk geval de goedkoopste, intelligentste, meest duurzame en meest milieuvriendelijke oplossing.

et plus complexe à mettre en œuvre, mais elle est aussi moins chère, plus intelligente et plus durable.

Lorsqu'elle est réalisée en surface et de manière végétalisée, la gestion intégrée présente également l'avantage de renforcer la présence de l'eau en milieu urbain, ce qui favorise le développement de la biodiversité riche des milieux humides, la lutte contre les îlots de chaleur urbains ou encore la recharge des nappes phréatiques.

La multiplicité des acteurs impliqués dans cette politique et la temporalité de sa mise en œuvre expliquent que les résultats ne peuvent être évalués qu'à plus long terme mais, à même efficacité, la gestion intégrée des eaux pluviales s'avère donc moins onéreuse et source de bénéfices environnementaux.

Rappelons que l'évaluation préliminaire des risques d'inondation réalisée en 2018 a été réalisée conformément aux exigences de la directive relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation.

Cette évaluation n'a néanmoins pas pour but de proposer ni de prendre des mesures, mais vise à identifier les zones pour lesquelles un risque élevé d'inondation existe ou peut être attendu. Il s'agit à la fois des zones sujettes à des débordements du réseau d'égouttage (le cas le plus fréquent à Bruxelles) mais aussi du réseau hydrographique (inondations fluviales).

En 2019, Bruxelles Environnement a mis à jour les cartes des zones inondables et des risques d'inondation en vue de l'élaboration du second plan de gestion des risques d'inondation, qui sera intégré dans le plan de gestion de l'eau 2022-2027.

Comme mentionné plus haut, la mise en place de solutions alternatives n'est pas le seul fait de la Région mais implique une série d'acteurs régionaux, communaux et privés. Les investissements en la matière doivent être pris en charge par l'ensemble des acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, en vertu du nouvel article 18, § 2 de l'ordonnance-cadre eau du 20 octobre 2006. Il est dès lors difficile d'énumérer ce qui a déjà été réalisé en la matière et les montants qui ont été alloués à cet effet.

Bruxelles Environnement a développé une carte du maillage pluie épinglant les projets dont elle a connaissance. De même, le Guide bâtiment durable expose une série d'études de cas de gestion intégrée des eaux pluviales. Ces informations sont disponibles en ligne.

En outre, différentes actions menées par Bruxelles Environnement encouragent directement la gestion intégrée des eaux pluviales :

- entrée en fonction d'un facilitateur eau pour accompagner les promoteurs, architectes et demandeurs privés ou publics ;
- cycles de formation ;
- appel à projets destiné aux communes, à hauteur de 730.000 euros en 2017 et 2018, pour des études ou travaux aboutissant à une gestion intégrée des eaux pluviales ;
- lancement d'une étude sur la déconnexion du collecteur des eaux claires du Molenbeek, et la potentielle reconnexion à la Senne ;
- travaux de réaménagement hydraulique du bois du Wilder, à Berchem-Sainte-Agathe, pour tamponner les eaux pluviales et éviter les inondations en aval ;
- reconnexion du Geleytsbeek à la Senne à Forest, qui doit encore faire l'objet d'une analyse de faisabilité et du rapport coûts-bénéfices.

À titre d'exemples de projets et réalisations intégrant globalement une réflexion sur une gestion intégrée des eaux pluviales, citons :

- le quartier durable Tivoli GreenCity ;
- le mail Saint-Job, par la commune d'Uccle ;
- le réaménagement du boulevard de la Woluwe par Bruxelles Mobilité et de la ligne de tram 9 sur l'avenue de l'Exposition par la STIB ;
- le projet de coulée verte vers Bockstael autour du parc de Tour & Taxis et de la ligne 28, avec déconnexion de toitures d'entrepôts, de Bruxelles Environnement.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans)*.- *U zegt dat er geen operationeel plan is. Waarom is dat? Komt er nog zo'n plan?*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans)*.- *In het nieuwe waterbeheersplan (2022) zal meer rekening worden gehouden met het geïntegreerde beheer.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

AAN DE HEER ALAIN MARON, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET KLIMAATTRANSITIE, LEEFMILIEU, ENERGIE EN PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,

betreffende "de vossen in de stad".

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans)*.- *In het begin van de jaren tachtig maakte de vos zijn opwachting in de randgemeenten van het Brussels Gewest. Hij paste zich snel aan de stedelijke omgeving aan, waar hij voedsel in overvloed vindt. Hij laat zich nu geregeld zien in straten, parken en tuinen.*

In opdracht van Leefmilieu Brussel heeft het voormalige Institut Pasteur van 2001 tot 2003 onderzoek gedaan naar de stadsvossen van Brussel. Daaruit bleek dat het merendeel van de vossen zich in het zuidoosten van het gewest ophoudt.

Nous sommes déterminés à ce que la gestion intégrée des eaux de pluie devienne la norme, mais cela prendra du temps. L'idée doit faire son chemin auprès des différents opérateurs publics ou privés. C'est néanmoins la solution la moins coûteuse, la plus intelligente, la plus durable et la plus respectueuse de l'environnement.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Vous avez également précisé dans votre réponse qu'il n'y avait pas de plan opérationnel. Pour quelle raison ? L'élaboration de ce plan est-elle prévue ?

M. Alain Maron, ministre.- La nouvelle mouture (en 2022) du plan de gestion de l'eau intégrera davantage la question de la gestion intégrée.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE,

concernant "le renard en ville".

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Le renard roux s'est établi au début des années 80 dans les communes périphériques semi-urbaines de la Région bruxelloise. Comme toute autre espèce de mammifère indigène, il est protégé. D'origine rurale, il s'est parfaitement et très vite adapté à l'environnement urbain, où il a trouvé de la nourriture en suffisance. Il apparaît régulièrement dans les rues, les parcs et les jardins. J'ai le plaisir d'en apercevoir assez souvent près de chez moi.

D'après mes informations, entre 2001 et 2003, à la demande de Bruxelles Environnement, l'ancien Institut Pasteur a étudié pour la première fois la répartition, le comportement et la santé des renards

Het samenleven van mensen en vossen brengt een zekere mate van overlast teweeg, zoals lawaai, stukgebeten vuilniszakken en allerlei beschadigingen. Er ontstaan ook conflicten tussen burens die voor of tegen de vossen zijn.

Kortom, de vos is een onbekende die veel mensen vrezen omdat hij ziektes zou verspreiden en kinderen of huisdieren zou aanvallen. Nochtans is hij ook een nuttig dier, want hij zou jaarlijks ongeveer vijfduizend knaagdieren verorberen. Bovendien zou hij de verspreiding van de ziekte van Lyme helpen tegen te gaan.

De vossenpopulatie neemt toe, wellicht omdat er onder andere in vuilniszakken voldoende voedsel beschikbaar is.

Houdt Leefmilieu Brussel de vossenpopulatie in het oog? Zijn er cijfers over de evolutie van het aantal vossen?

Worden er bewustmakingscampagnes gevoerd om te voorkomen dat buurtbewoners de vossen voederen? Worden daarvoor boetes uitgeschreven?

Bespreekt u de problematiek met de gemeenten uit het zuidoosten van het gewest, waar de meeste vossen zich hebben gevestigd?

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).- Uit de recentste Brusselse Zoogdierenatlas van Leefmilieu Brussel blijkt dat er tussen 2001 en 2017 op 82% van het grondgebied van het Brussels*

citadins bruxellois. Il en ressort que même si nous observons des renards un peu partout à Bruxelles, des concentrations plus élevées sont enregistrées dans le sud-est de la Région.

Des nuisances s'invitent dans la cohabitation entre riverains et renards : nuisances sonores dues à la présence de terriers, fouilles et éventrements de poubelles, dégradations multiples. Des conflits surgissent également entre voisins, entre le camp des "pour", qui nourrit les renards, et celui des "contre", qui ne veut pas de renards près des habitations.

En définitive, le renard est mal connu des habitants, qui le craignent par peur d'être agressés ou de contracter des maladies, par peur d'attaques sur les enfants ou sur les animaux domestiques. Pourtant, il devrait être considéré comme un précieux allié contre les nuisibles. Un renard mangerait environ 5.000 petits rongeurs par an. Il contribuerait, en outre, à limiter la propagation de la maladie de Lyme, une maladie sous-estimée selon moi.

Nous faisons face à une augmentation croissante de la population de renards, sans doute principalement due au nourrissage artificiel et à la présence des poubelles.

Bruxelles Environnement assure-t-elle un suivi de la population de renards en Région bruxelloise ? Disposons-nous de chiffres précis sur son évolution ?

Des campagnes de sensibilisation sont-elles menées pour permettre aux habitants de mieux connaître le renard et éviter le nourrissage ? Des amendes sont-elles prévues en cas de nourrissage ? Le renard étant une espèce qui s'adapte très bien et très vite, il ne manquera pas de se multiplier s'il trouve de la nourriture.

Le renard s'est établi majoritairement dans certaines communes du sud-est de la Région. Des contacts sont-ils pris avec ces dernières pour réfléchir à la problématique ?

M. Alain Maron, ministre.- Afin de connaître les populations animales et végétales présentes sur le territoire de la Région, l'administration de Bruxelles Environnement établit des atlas de

Gewest vossen zijn gespot. Enkel in en rond de gemeente Anderlecht zijn er geen vossen gezien. Hoeveel vossen zich in een gebied bevinden, hangt vaak af van de beschikbare hoeveelheid voedsel.

Op de website van Leefmilieu Brussel staat een fiche over de vos, waarin informatie gegeven wordt over de geschiedenis, de levenswijze en de rol van het dier. De fiche geeft ook tips over hoe de bevolking ermee moet omgaan. Een van de dingen die ten stelligste worden afgeraden, is het voederen van vossen.

Brusselaars kunnen Leefmilieu Brussel contacteren en thuis een brochure ontvangen.

Het parkreglement voorziet in boetes voor het voederen van wilde dieren. Na een klacht kan de inspectie van Leefmilieu Brussel een proces-verbaal opstellen.

In 2015 was er een informatienamiddag voor het gemeentepersoneel. Sindsdien is uit het Natuurplan 2016-2020 gebleken dat er nood is aan een communicatiecampagne. Er werden boodschappen geplaatst op de website van Leefmilieu Brussel, affiches opgehangen en opleidingen georganiseerd voor het personeel met buitendienst.

Weinig mensen zijn zich bewust van de aanwezigheid van wilde dieren in het Brussels Gewest. We kunnen zeker nog meer doen om het samenleven tussen wilde dieren en mensen in goede banen te leiden.

répartition des espèces. Les mammifères font bien évidemment partie des espèces animales étudiées et ont fait l'objet d'un premier atlas publié en 2001, puis d'un second publié en 2017. Ces outils permettent d'assurer le suivi des populations et de disposer de chiffres sur l'évolution des renards.

Il ressort du dernier atlas des mammifères qu'entre 2001 et 2017, des renards ont été aperçus sur 82 % du territoire de la Région. Ce pourcentage est le résultat de 3.218 observations. Les zones pour lesquelles aucune observation n'a été rapportée se situent principalement à Anderlecht et dans ses environs. La densité des renards sur un territoire dépend souvent de l'abondance de nourriture : plus la nourriture est abondante à un endroit donné, moins il y a de concurrence alimentaire, ce qui favorise la cohabitation.

En ce qui concerne le travail de sensibilisation des Bruxellois vis-à-vis des renards, Bruxelles Environnement publie sur son site une fiche d'information spécifique sur le renard. La fiche retrace l'histoire de l'animal, son mode de vie et son rôle écologique, et reprend des conseils sur la façon de se comporter en leur présence, en énumérant les choses à faire ou à éviter impérativement. Parmi ces dernières se trouve le fait de nourrir activement les renards. Vous pouvez dire aux personnes que vous connaissez qui nourrissent des renards que c'est mauvais pour les animaux sauvages en général.

La sensibilisation se fait aussi de manière ponctuelle, lorsque les Bruxellois contactent l'administration et que les agents prennent le temps de leur répondre et de les informer. Les citoyens peuvent également recevoir à leur domicile toutes les brochures d'information de Bruxelles Environnement, s'ils en font la demande.

Dans le cadre du règlement de parc, des amendes sont prévues en cas de nourrissage des animaux sauvages. À la suite d'un dépôt de plainte, l'inspection de Bruxelles Environnement peut dresser un procès-verbal.

Concernant la collaboration avec les communes, un après-midi de formation a été organisé, en 2015, à l'intention des agents communaux concernés par la problématique. Depuis, le plan nature 2016-2020 a mis en avant la nécessité d'une campagne de

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans)*.- *Verschilt de wetgeving in Brussel van die in Vlaanderen of Wallonië? Het zou interessant zijn om de regels op elkaar af te stemmen.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans)*.- *Voor zover ik weet gelden er geen andere wetten in Vlaanderen en Wallonië. De gewestelijke administraties hebben een goede verstandhouding en overleggen met elkaar, maar ik moet het antwoord op uw vraag schuldig blijven.*

De voorzitter.- *Tot tien jaar geleden was het verboden om vuilniszakken in vuilnisbakken te doen. Vuilnisbakken zonder deksel zijn op het verzoek van gemeenten die vaak met vossen en kraaien te maken krijgen, nu wel toegestaan.*

- Het incident is gesloten.

communication sur le sujet. Celle-ci a été organisée au moyen de communications sur le site web de Bruxelles Environnement, d'affiches et de formations du personnel de terrain.

Peu de personnes sont conscientes de la présence d'animaux sauvages, parfois de grande taille comme le renard, sur le territoire de la Région bruxelloise. Cette présence est sans doute une très bonne chose et il y a certainement moyen de s'organiser pour optimiser la cohabitation entre les animaux sauvages et les humains, à condition de respecter un certain nombre de règles et de sensibiliser de manière adéquate la population et les services publics, notamment les services communaux.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- *Avez-vous connaissance de la législation relative au renard en Flandre ou en Wallonie? Dans l'affirmative, observez-vous des différences entre celles-ci et la législation bruxelloise sur cette question? Il pourrait effectivement être intéressant de coordonner les différentes législations en la matière.*

M. Alain Maron, ministre.- *À ma connaissance, il n'existe pas de différence spécifique entre les législations. Normalement, les administrations régionales agissent en bonne intelligence et se parlent. Je ne peux pas répondre plus précisément à votre question, mais je n'ai pas eu vent de différences. Nous pouvons en effet nous en inquiéter, vu la capacité de déplacement des renards.*

M. le président.- *Permettez-moi une petite précision en matière de propreté. Jusqu'il y a une dizaine d'années, il était interdit de mettre les sacs dans des poubelles rigides. C'est à la demande des communes du sud-est, confrontées aux renards et corneilles qui éventraient les sacs, que cette interdiction a été levée. Les poubelles rigides sont donc désormais autorisées, mais sans couvercle, afin d'éviter une manipulation supplémentaire pour les agents de Bruxelles Propreté.*

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
SADIK KÖKSAL**

**AAN DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "het efficiënt inhalen van de
afvalophalingen bij acties van het personeel
van het GAN".**

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- *U lijkt vastbesloten om de interne problemen bij Net Brussel aan te pakken. Dat neemt niet weg dat die aanhoudende problemen hebben geleid tot onvrede bij het personeel en tot staking. De stakingen leidden dan weer tot overlast in de vorm van duizenden niet-opgehaalde vuilniszakken en de stank en stukgescheurde zakken die daarmee gepaard gaan. Bovendien trekt vuilnis nog meer vuilnis aan en zo belanden we in een vicieuze cirkel. Helaas voert Net Brussel nog altijd geen efficiënte inhaaloperaties uit, terwijl het volgens mij toch een resultaatsverbintenis heeft op het vlak van afvalophaling.*

Wat wordt er gedaan om de achterstand weg te werken? Is eventuele samenwerking met privé-bedrijven mogelijk voor opdrachten van beperkte duur?

Onlangs werd het afval een keer niet opgehaald, terwijl er geen sprake was van een actie, noch van informatie of samenwerking met de desbetreffende gemeente.

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**concernant "le rattrapage efficace des
collectes de déchets lors d'actions du
personnel de l'ABP".**

M. Sadik Köksal (DéFI).- Comme vous le savez, Bruxelles Propreté est confrontée à quelques problèmes internes auxquels vous semblez fermement résolu à vous attaquer. Nous ne pouvons que vous encourager dans ce sens.

Cependant, ces problèmes suscitent un certain mécontentement auprès du personnel de Bruxelles Propreté et ont d'ailleurs donné lieu à une mobilisation du personnel et à des actions susceptibles d'avoir un impact non négligeable sur la vie de nos citoyens.

En effet, lors d'actions de ce type, ce sont des centaines voire des milliers de sacs poubelles qui ne sont pas ramassés et qui jonchent les trottoirs et les voiries, avec différentes conséquences néfastes : odeurs, qui se trouvent démultipliées lors de périodes de fortes chaleurs, et sacs troués par des animaux en quête de nourriture. La saleté amenant bien trop souvent la saleté, il est impératif de mettre un terme à ce cercle vicieux.

Malheureusement, comme nous avons pu nous en rendre compte, le rattrapage n'est pas toujours effectué de manière efficace par Bruxelles Propreté. Cela me semble d'autant plus dommageable que l'agence est, à mon sens, tenue à une obligation de résultat quant à la collecte des déchets.

Quels sont les dispositifs actuellement prévus pour résorber les retards pris au niveau des collectes ? Différents systèmes ont-ils déjà été envisagés ?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Wie precies welke acties voert bij Net Brussel, hangt van veel factoren af en daarom zijn de acties moeilijk te voorspellen. De opgelopen achterstand wegwerken is ook een complex gegeven. Net Brussel gebruikt daarvoor idealiter interne en externe middelen, bijvoorbeeld door samenwerking met de netheidsdiensten van de gemeenten.*

Intern mobiliseert Net Brussel de werknemers van de schoonmaak- en ophaalploegen die niet betrokken zijn bij de sociale acties. Hoeveel mensen er beschikbaar zijn, kan echter variëren en er is geen overeenkomst over een minimale dienstverlening.

Daarnaast werkt Net Brussel ook samen met de gemeenten. Werknemers van de cel Plaatselijke Besturen van Net Brussel informeren hen zo snel mogelijk en coördineren de ophalingen die de gemeenten en Net Brussel organiseren om de achterstand weg te werken.

De stiptheidsactie liep van 18 november tot 19 december 2019. Op 20 december was de achterstand volledig ingelopen, maar de ophalingen waren dus wel wekenlang verstoord.

Ook recenter waren er acties. Van 28 januari tot 1 februari 2020 werden 134 ophaalrondes geschrapt. Op 4 en 5 februari werden die grotendeels ingehaald en op vrijdag 7 februari zal alles normaal gezien weer op schema liggen.

Het aantal stakers daalde van 23% van de betrokken sectoren aan het begin van de stiptheidsactie tot 4% aan het einde.

In de huidige sociale context zou het de spanningen alleen maar aanwakken als we een beroep zouden doen op privépartners om de achterstand in

Qu'en est-il de la possibilité de collaborer, pour des missions bien délimitées dans le temps, avec des entreprises privées ? Ainsi que le président l'a signalé, nous avons récemment été confrontés à une absence de collecte, alors qu'il n'y avait pas d'action, pas d'informations à cet égard et pas de collaboration avec la commune concernée.

M. Alain Maron, ministre.- De telles actions sont effectivement difficiles à gérer, à prévoir, à anticiper et à rattraper par la suite. Ce problème entraîne, en outre, d'importantes nuisances pour les communes et les citoyens.

Vous m'interrogez sur les dispositifs prévus pour résorber les retards pris au niveau des collectes et vous me demandez si différents systèmes ont été envisagés. Comme vous le savez, les problématiques auxquelles Bruxelles Propreté est confrontée engendrent des tensions qui débouchent sur des actions sociales du personnel chargé de la collecte. Elles sont à géométrie variable et sont fonction du secteur, de l'affiliation à tel ou tel syndicat, etc. Les choses ne sont pas toujours claires ni prévisibles.

Afin de résorber les retards que ces actions causent au niveau des collectes, Bruxelles Propreté dispose, d'une part, de ressources internes et collabore, d'autre part, étroitement avec les services communaux chargés de la propreté - en tout cas dans l'idéal.

En interne, Bruxelles Propreté mobilise les membres de ses équipes de nettoyage et de collecte qui ne sont pas impliqués dans les actions sociales. Les ressources de Bruxelles Propreté disponibles pour le rattrapage varient en fonction du nombre d'agents absents les jours concernés. Bruxelles Propreté n'a pas convenu d'un service minimum avec les syndicats, mais l'agence déploie un nombre maximal d'équipes pour collecter les déchets sur les voiries à résorber, pendant et après les actions sociales.

Bruxelles Propreté collabore également avec les communes qui souhaitent contribuer aux rattrapages. En ce sens, la cellule pouvoirs locaux de Bruxelles Propreté communique le plus rapidement possible aux communes concernées les

te halen. Ik streef eerder naar een positiever sociaal klimaat en een vruchtbare dialoog.

Ik ben mij er terdege van bewust dat zulke acties hinder veroorzaken voor de Brusselse burgers, bedrijven en gemeenten.

De heer Sadik Köksal (DéFI) *(in het Frans).*- *In de vorige regeerperiode was u behoorlijk actief inzake openbare netheid.*

voiries touchées par les retards de collecte (si elle dispose de l'information).

Sous la supervision de la direction opérationnelle de Bruxelles Propreté, les agents de proximité de la cellule pouvoirs locaux coordonnent alors les actions de rattrapage des communes et celles de Bruxelles Propreté.

L'action de zèle a débuté le 18 novembre 2019 et s'est terminée le 19 décembre 2019, après une diminution graduelle de la mobilisation. Les derniers rattrapages ont été effectués le 20 décembre 2019. Les perturbations ont duré de nombreuses semaines, à différents endroits du territoire.

Des actions ont également été menées récemment, du 28 janvier au 1^{er} février 2020, lors desquelles 134 tournées ont été supprimées ; 84 ont été rattrapées le mardi 4 février, et des rattrapages complémentaires ont été effectués aujourd'hui, 5 février. L'ensemble des rattrapages des 134 tournées devrait être clôturé ce vendredi.

Le taux de grévistes oscillait entre 23 % au départ et 4 % environ les derniers jours, dans les secteurs concernés.

Vu le contexte social actuel de Bruxelles Propreté, avoir recours à des entreprises privées pour le rattrapage ne contribuerait sans doute pas à l'apaisement des tensions. Nous allons plutôt tenter de restaurer un climat positif et d'instaurer un dialogue fructueux au sein de l'entreprise afin de diminuer les risques d'actions sociales. Même si cela ne relève pas de notre responsabilité directe, nous faisons le maximum pour y arriver.

Nous sommes éminemment conscients que ces actions génèrent une malpropreté qui pèse tant sur les citoyens que sur les entreprises et les pouvoirs locaux.

M. Sadik Köksal (DéFI).- Sous la législature précédente, vous étiez très actif dans les matières de propreté.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Dat klopt niet. Ik zat niet in de bevoegde commissie.*

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- *De problemen binnen Net Brussel zijn in elk geval niet nieuw. De Brusselaars verwachten dringend een duurzame oplossing en die zal nu eenmaal nooit aan alle eisen van alle partijen kunnen voldoen.*

Dat Net Brussel bij stakingen met de gemeenten samenwerkt om achterstanden in te halen, klopt niet. Dat kan ik bevestigen als schepen van Openbare Netheid van Schaarbeek.

De gemeenten hebben ook niet de capaciteit om de niet-gevulde opdrachten van Net Brussel over te nemen. Als ze dat wel moeten doen, gaat dat ten koste van andere diensten. Daarom moet er op lange termijn een vorm van steun komen, eventueel door een beroep te doen op externe instanties om de ophalingen te verzekeren. Dat zou dan wel na en dus niet tijdens de stakingen moeten gebeuren om de stakingen niet te breken.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik sta open voor alle voorstellen, van u of van de gemeenten. Ik begrijp ook heel goed welke problemen de stakingen veroorzaken.*

De gemeente Schaarbeek voert haar eigen beleid tegenover Net Brussel. Als zij het gewest voor het gerecht wil dagen wegens de stakingen, is dat haar keuze. Volgens mij helpt dat de zaken echter op geen enkele manier vooruit. Ik begrijp dat het moeilijk is voor de gemeente en de samenwerking tussen Net Brussel en de gemeenten is zeker voor

M. Alain Maron, ministre.- Non, je ne siégeais pas au sein de la commission en question. D'autres collègues s'en occupaient.

M. Sadik Köksal (DéFI).- Quoi qu'il en soit, la problématique au sein de Bruxelles Propreté n'est pas neuve et a fait l'actualité de manière récurrente. Les citoyens bruxellois méritent une réaction urgente de votre part pour résoudre ces problèmes durablement. Je comprends qu'il y ait des tensions et des discussions pour aplanir les attentes des syndicats, mais il ne sera jamais possible de satisfaire toutes les demandes des uns et des autres.

Vous prétendez que Bruxelles Propreté collabore avec les communes après des mouvements de grève pour rattraper les collectes, mais je vous assure que c'est faux. J'ai été échevin de la propreté ces six dernières années et il n'en a jamais été ainsi.

Enfin, le rattrapage qu'a dû effectuer la commune de Schaarbeek ce dimanche faisait suite à l'absence de réaction à une mise en demeure dans les 24 heures. La commune a donc dû assumer des responsabilités non tenues par Bruxelles Propreté, au détriment d'autres services.

Les communes n'ont pas la capacité de lui venir en appui pour les collectes. D'où ma proposition, sur le long terme, de pouvoir bénéficier d'un soutien après les grèves. Je ne parle pas de casser les grèves, mais de faire en sorte que le rattrapage soit assuré en faisant appel, lorsque les moyens internes manquent, à un système externe pour collecter tous les sacs qui polluent nos rues pendant de nombreux jours.

M. Alain Maron, ministre.- Je suis ouvert à toutes vos propositions de solutions et à celles des communes. Je l'ai dit dans une précédente réponse : la cellule ad hoc de mon cabinet effectue un tour des communes afin de recenser les problèmes. J'entends bien les nuisances et les problèmes qui découlent du fait qu'un service de ramassage des déchets est en grève, ne fût-ce que partiellement. Ces nuisances sont connues, visibles, odorantes, etc. Elles entraînent, en outre, une malpropreté publique.

La commune de Schaarbeek mène sa propre politique par rapport à Bruxelles Propreté et adopte

verbetering vatbaar, maar een rechtszaak lijkt mij toch een vorm van demagogie.

Het is ook een illusie om te denken dat de gevolgen van tien jaar wanbeheer bij Net Brussel zomaar in een handomdraai kunnen worden opgelost. Dat is een kolossale opdracht, maar er wordt hard aan gewerkt.

De heer Sadik Köksal (DéFI) *(in het Frans).*- De gemeente Schaerbeek heeft al een rechtszaak gewonnen. Wat dat betreft is er niets nieuws. Het zou een goede zaak om Net Brussel opnieuw een resultaatsverbintenis op te leggen in plaats van een inspanningsverbintenis. Dat was eerder ook het geval.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- De rechtszaak van de gemeente Schaerbeek verandert daar niets aan.

De heer Sadik Köksal (DéFI) *(in het Frans).*- U, als minister, moet oplossingen aandragen.

la position, constructive ou non, de son choix. Si elle décide de poursuivre la Région en justice à cause des mouvements de grève auxquels Bruxelles Propreté a dû faire face, cette stratégie lui appartient.

Selon moi, une telle stratégie n'aide en aucune manière à résoudre quoi que ce soit et n'améliorera pas le quotidien des Bruxellois. Je l'interprète comme un geste politique proche de la demagogie. Vous êtes confronté à des problèmes, je le conçois. La situation doit être améliorée, notamment les rapports entre Bruxelles Propreté et les communes, c'est entendu. Bruxelles Propreté doit porter une attention particulière à cette articulation et des actions sont nécessaires afin de restaurer un climat social adéquat, j'en suis pleinement conscient. Mais le fait que la commune de Schaerbeek pécore en attaquant en justice la Région sur cette question me laisse pantois.

Elle est toutefois maîtresse et libre de ses décisions et de ses actions en justice. Par contre, imaginer que les dix années de mauvaise gestion de Bruxelles Propreté pourront être résolues en quelques semaines, voire quelques mois, c'est illusoire ! Vous le savez, le travail est colossal. Croyez-moi, nous en sommes bien conscients au sein du cabinet. Les personnes qui sont attachées à ce dossier ne ménagent ni leur énergie ni leurs efforts pour essayer de remettre l'agence debout.

M. Sadik Köksal (DéFI).- Pour information, la commune de Schaerbeek a déjà été impliquée dans une action en justice, qu'elle a d'ailleurs gagnée. La situation n'a donc rien de nouveau. Il faudrait peut-être changer le plan actuel, qui prévoyait à l'époque une obligation de résultat ayant été modifiée en obligation de moyen. Il serait peut-être opportun d'inclure à nouveau l'obligation de résultat dans les missions de Bruxelles Propreté.

M. Alain Maron, ministre.- L'action en justice de la commune de Schaerbeek n'y change rien.

M. Sadik Köksal (DéFI).- Il vous appartient, en tant que ministre, d'apporter des solutions.

De heer Alain Maron, minister (*in het Frans*).- *Ik werk daaraan.*

De voorzitter.- We kunnen hier binnenkort op terugkomen wanneer de minister de resultaten van de hoorzittingen in de commissie komt voorstellen.

- *Het incident is gesloten.*

(*De heer Martin Casier, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI

AAN DE HEER ALAIN MARON, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET KLIMAATTRANSITIE, LEEFMILIEU, ENERGIE EN PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,

betreffende "het verdrag inzake het Energiehandvest".

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (*in het Frans*).- *Het Verdrag over het Energiehandvest, dat werd opgesteld om na de instorting van de Sovjet-Unie de energievoorziening te garanderen, vormt vandaag een obstakel voor die transitie. Door de geschillenregeling kunnen privé-investeerders overheidsmaatregelen in verband met niet-milieuvriendelijke energie of tariefbeperkingen aanvechten. Het verdrag, dat door een vijftigtal landen werd ondertekend, wordt momenteel gemoderniseerd.*

In juli gaf de Raad van de Europese Unie de Europese Commissie een mandaat om het recht op de regulering of bescherming van groene investeringen of investeringen in energie-efficiëntie te behouden. Toch blijven na de modernisering investeringen in fossiele energie beschermd, ook al

M. Alain Maron, ministre.- Je vous assure que je m'y attelle.

M. le président.- Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer Bruxelles Propreté dans cette commission. M. le ministre a précisé que des audits étaient en cours et qu'il présenterait les conclusions de ces audits en commission. Nous aurons donc l'occasion de revenir sur ce point prochainement.

- *L'incident est clos.*

(*M. Martin Casier, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI

À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE,

concernant "le traité sur la charte de l'énergie".

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Le traité sur la charte de l'énergie (TCE) conçu pour sécuriser l'approvisionnement énergétique après l'effondrement du bloc soviétique est aujourd'hui un obstacle à la transition. Par le biais de son mécanisme de règlement des différends, il permet à des investisseurs privés (ou des entreprises "boîtes aux lettres") de s'attaquer aux mesures de dégageant des énergies sales ou de limitation des tarifs énergétiques décidées par des gouvernements. Le traité, qui lie une cinquantaine de pays, est en voie de modernisation.

En juillet, le Conseil de l'Union européenne (dont la Belgique et son gouvernement fédéral d'affaires courantes) a donné mandat à la Commission européenne, notamment pour préserver le droit de réguler ou de prémunir les investissements verts ou en efficacité énergétique. Toutefois, cette modernisation protégerait toujours les

leiden die in de EU tot aanzienlijk meer uitstoot dan wat in het klimaatakkoord van Parijs is toegestaan.

Hoewel weinigen het kennen, is het verdrag niet minder belangrijk dan de verschillende vrijhandelsakkoorden. Doordat er weinig ruchtbaarheid aan werd gegeven, lijkt het onbeduidend, terwijl het als een zwaard van Damocles boven de energietransitie hangt.

Bij de modernisering worden meerdere opties overwogen, uitgaand van het feit dat bij een status quo de uitstoot 150 gigaton (Gt) CO₂ zou bedragen, of vijf keer meer dan wat de EU mag uitstoten.

In een ander scenario wordt rekening gehouden met het recht van de regeringen om de kwestie te reguleren. Het zou inhouden dat ze privé-investeerders die zich benadeeld voelen, niet langer mogen terugbetalen. Daarmee zou de 'beschermd' CO₂-uitstoot tegen 2050 bijna 100 Gt bedragen.

Om koolstofneutraal te worden, moet Europa de bescherming van investeringen in fossiele brandstoffen beëindigen. De Raad van de Europese Unie keurde in juli een aanbeveling van de Europese Commissie goed waarin een mandaat werd vastgelegd om daarover met de andere leden te onderhandelen.

Voor de Europese Commissie en de lidstaten is het uitgesloten om de bescherming van investeringen opnieuw te bespreken. Het mandaat is bedoeld om het recht te erkennen van regeringen om investeringen in energie-efficiëntie en hernieuwbare energie te reguleren en te beschermen. Dat volstaat lang niet, aangezien de dominante positie van fossiele brandstoffen niet ter discussie staat. Bovendien zijn wijzigingen alleen mogelijk als alle ondertekenaars van het verdrag ermee instemmen. Wat gebeurt er met de twintig jaar oude bescherming van na het verdrag?

Hoever staan de onderhandelingen en welke zijn de volgende stappen? Is het Brussels Gewest bij de onderhandelingen en bij het bepalen van het Belgische standpunt betrokken? Zo ja, welk standpunt neemt u dan in?

Werd het Hof van Justitie van de Europese Unie gevraagd om een advies over de verenigbaarheid

investissements dans les énergies fossiles qui donneraient lieu à des émissions significativement plus importantes que ce que l'Union européenne (UE) serait autorisée à émettre si elle voulait respecter l'accord de Paris sur le climat.

Ainsi, en dépit de l'anonymat dont il a joui jusqu'à présent, ce traité n'est pas moins important que l'accord économique et commercial global (Comprehensive Economic and Trade Agreement, CETA), le partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP) ou le Marché commun du Sud (Mercosur). Ce peu de publicité donne l'impression qu'il s'agit d'un sujet marginal alors que le TCE fait peser une épée de Damoclès sur la transition, une épée qui pourrait s'abattre sur l'UE ou les États membres et prendre tout le monde de court.

Il est aujourd'hui question de moderniser le traité. Plusieurs options sont envisagées, considérant que, dans un scénario de statu quo, les émissions "protégées" s'élèveraient à 150 gigatonnes (Gt) de CO₂, soit cinq fois ce que l'UE peut se permettre de relâcher dans l'atmosphère.

Un autre scénario est conçu pour tenir compte du droit pour les gouvernements de réguler (right to regulate) et qui impliquerait qu'ils ne devraient plus dédommager les investisseurs privés qui s'estimeraient lésés. Les émissions de CO₂ "protégées" atteindraient quand même presque 100 Gt de CO₂ d'ici 2050.

Évidemment, la neutralité en carbone nécessite de mettre un terme à la protection des investissements pour les combustibles fossiles. Le Conseil de l'Union européenne a adopté en juillet une recommandation de la Commission européenne définissant le mandat de négociation de celle-ci avec les autres membres.

Il n'est nullement question pour la Commission européenne ou les États membres de rouvrir les discussions sur la protection des investissements. Le mandat vise à faire reconnaître le droit des gouvernements à réguler et à protéger les investissements dans l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables. C'est loin d'être suffisant, car le paradigme fossile triomphant n'est pas remis en cause. De plus, les changements ne pourront

van het verdrag met de engagementen van de EU en de lidstaten in het kader van het klimaatakkoord van Parijs en met de Europese wetten, aangezien het recht op regulering niet in het verdrag is opgenomen?

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Het Verdrag over het Energiehandvest werd in 1991 ondertekend, na de ineensdorting van de Sovjet-Unie. Het had tot doel de westerse ondernemingen die in het vroegere Oostblok investeerden juridische bescherming te bieden. Het heeft hoofdzakelijk betrekking op olie- en gasactiviteiten en dekt alle aspecten van de handel in en doorvoer van energie. Artikel 26 betreft een mechanisme voor de regeling van geschillen met als doel de bescherming van investeerders tegen risico's als onteigening, nationalisering en oorlogsschade.*

De Europese Unie en haar lidstaten, met uitzondering van Italië, sloten bij het verdrag aan. Het verdrag lijkt nu volkomen achterhaald en strookt niet met de engagementen in het kader van het klimaatakkoord van Parijs en de doelstellingen van de Europese Green Deal.

Het verdrag wordt dan ook gemoderniseerd. In het kader van de bijdrage van de Europese Unie aan dat proces, keurde de Europese Raad Buitenlandse Zaken (RBZ) in juli 2019 de start van de onderhandelingen goed. Tegelijkertijd gaven de regeringsvertegenwoordigers van de lidstaten die bij het verdrag aansloten de Europese Commissie

intervenir qu'à l'unanimité des signataires du TCE. Enfin, qu'en sera-t-il de la protection post-traité de vingt ans ?

Les négociations concernant la réforme de ce traité sont aujourd'hui entamées et ont connu une accélération avec la tenue à la mi-décembre, en Albanie, de la conférence ministérielle annuelle. Où en est le processus de négociation et quelles en sont les prochaines étapes ?

La Région bruxelloise intervient-elle dans le processus de négociation et est-elle associée à la définition de la position belge ? Si oui, quels sont les points d'attention que vous défendez ?

A-t-on sollicité un avis de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) sur la compatibilité du TCE avec les engagements pris par l'Union européenne et les États membres dans le cadre de l'accord de Paris, ainsi qu'avec les lois européennes, le droit de réguler n'étant pas inscrit dans le traité ?

M. Alain Maron, ministre.- Le traité sur la charte de l'énergie a été signé en 1991, après l'effondrement de l'Union soviétique. Son objectif était alors d'assurer une protection juridique aux entreprises occidentales investissant dans les pays de l'ancien bloc de l'Est. Le traité concerne principalement les activités pétrolières et gazières et couvre tous les aspects du commerce et du transit de l'énergie. Son article 26 est un mécanisme de règlement des différends visant à protéger les investisseurs contre des risques comme l'expropriation, la nationalisation ou encore les éventuels dommages de guerre.

L'Union européenne est membre du traité ainsi que ses États membres, à l'exception de l'Italie. Comme vous le mentionnez, le traité apparaît complètement désuet et totalement incohérent avec les engagements de l'accord de Paris et les ambitions du nouveau pacte vert pour l'Europe.

Un travail de modernisation est entamé. Dans le cadre de la participation de l'Union européenne à ce processus, le Conseil européen Affaires étrangères a adopté les décisions suivantes, lors de sa réunion du 15 juillet 2019 : d'une part, le Conseil autorise l'ouverture de négociations et, d'autre part, les représentants des gouvernements des États

toelating om in hun naam over de modernisering te onderhandelen.

Duitsland, België en twintig andere lidstaten verklaarden dat ze wensen dat artikel 26 niet wordt uitgevoerd. Ze achten het onverenigbaar met het Europees recht en stellen het mechanisme voor de geschillenregeling en de bescherming van investeerders in vraag.

Tijdens haar recentste vergadering stelde de werkgroep voor de modernisering een planning op voor de onderhandelingen. Er vinden in 2020 vier vergaderingen plaats, die elk drie tot vier dagen zullen duren.

Op die vergadering vroeg de Europese Unie met de steun van België om voorrang te geven aan de bepalingen die een impact hebben op duurzame ontwikkeling, de strijd tegen de klimaatverandering in het kader van het akkoord van Parijs en de transitie naar een koolstofarme economie.

Het Brussels Gewest zal deelnemen aan de voorbereiding van het Belgische standpunt en staat volledig achter de Belgische visie in verband met artikel 26 van het artikel en het feit dat het secretariaat van de internationale organisatie transparanter moet werken.

Over de vraag of het advies van het Hof van Justitie van de Europese Unie moet worden gevraagd, raadpleegde de FOD Buitenlandse Zaken zijn juristen. Bovendien benaderde de FOD de Europese Commissie op een informele manier. Wat die contacten opleverden, wordt tijdens de volgende Belgische overlegvergadering besproken. Ik hou u op de hoogte van de evolutie van het dossier.

membres qui sont parties au traité, réunis au sein du Conseil, autorisent la Commission européenne à négocier en leur nom sa modernisation.

Dans le sillage de l'Allemagne, la Belgique et vingt autres États membres ont rappelé, dans une déclaration, leur volonté de non-application de l'article 26 du traité. Ils invoquent son incompatibilité avec le droit européen et amorcent une remise en question du mécanisme de règlement des différends et de protection des investisseurs.

Lors de la dernière réunion du groupe de modernisation du traité, le calendrier de négociation a été arrêté. Quatre séances de négociation sont prévues en 2020, plus précisément en avril, juillet, octobre et décembre. Chaque séance durera trois ou quatre jours.

Lors de cette réunion, l'Union européenne a, avec le soutien explicite de la Belgique, réclamé que soient traitées en priorité les dispositions ayant un impact sur le développement durable, la lutte contre le changement climatique dans le cadre de l'accord de Paris et la transition vers une économie sobre en carbone.

En ce qui concerne notre implication, la Région participe à la préparation des positions belges sur le sujet au travers des concertations mises en place par le service public fédéral Affaires étrangères (SPF Affaires étrangères), dont la filière "commerce international" pilote les travaux sur ce dossier.

La Région adhère pleinement aux prises de position belges concernant l'article 26 du traité ou à celles en faveur d'un fonctionnement plus transparent du secrétariat de cette organisation internationale.

Enfin, en ce qui concerne la possibilité et l'opportunité d'introduire une demande d'avis auprès de la Cour de justice de l'Union européenne, le SPF Affaires étrangères a sollicité l'avis de ses juristes. La Commission européenne a également été approchée de façon informelle. Les fruits de ces contacts seront rassemblés et exposés lors de prochaines réunions de concertation belges, afin de voir quelles suites il convient de leur réserver. Je vous tiendrai au courant de l'évolution de ce dossier.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Het verheugt mij dat u met dit dossier bezig bent en dat u het verdrag ook voorbijgestreefd vindt. Het is een goede zaak dat meerdere lidstaten vragen om artikel 26 niet toe te passen.*

In 1991 waren strategische beslissingen na het ineensinken van de Sovjetunie nodig. Nu zitten we echter in een heel andere context, want de leefbaarheid van onze planeet staat op het spel. Ik blijf dit dossier volgen.

- Het incident is gesloten.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Je suis heureux d'entendre que vous avez pris ce dossier en main au niveau de la Région et au sein du Comité de concertation. Vous partagez l'analyse selon laquelle ce traité est désuet et les lignes semblent bouger, puisque vous dites que l'Allemagne et plusieurs États membres demandent la non-application de l'article 26.

Depuis 1991, le contexte a changé. Je comprends qu'il y avait alors un enjeu stratégique par rapport au bloc soviétique. Mais aujourd'hui, l'enjeu stratégique est de vivre sur une Terre viable. Nous suivrons le dossier au cours des prochains mois.

- L'incident est clos.