



**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 12 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 12 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

Vraag om uitleg van mevrouw Françoise Schepmans	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid	
en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve democratie,	
betreffende “de reglementering van de LEZ”.	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	7
betreffende “de begeleidende maatregelen in het kader van de lage emissiezones”.	
Bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mevrouw Marie Nagy (DéFI)	
Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH)	
De heer Martin Casier (PS)	
De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Lotte Stoops (Groen)	
De heer Alain Maron, minister	
Vraag om uitleg van mevrouw Céline Fremault	28

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Françoise Schepmans	7
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
et 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 réglementation de la LEZ".	
Demande d'explications jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	7
concernant "les mesures d'accompagnement liées à la zone de basses émissions".	
Discussion – Orateurs :	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mme Marie Nagy (DéFI)	
Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH)	
M. Martin Casier (PS)	
M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Lotte Stoops (Groen)	
M. Alain Maron, ministre	
Demande d'explications de Mme Céline Fremault	28

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		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 vliegtuigen boven Brussel".		concernant "le survol de Bruxelles".	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Alexia Bertrand,	28	Demande d'explications jointe de Mme Alexia Bertrand,	28
betreffende "de vliegtuigen boven Brussel".		concernant "le survol de Bruxelles".	
Mevrouw Céline Fremault (cdH)		Mme Céline Fremault (cdH)	
Mevrouw Alexia Bertrand (MR)		Mme Alexia Bertrand (MR)	
De heer Tristan Roberti (Ecolo)		M. Tristan Roberti (Ecolo)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)		M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)		M. Jonathan de Patoul (DéFI)	
De heer Alain Maron, minister		M. Alain Maron, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Kalvin Soiresse	48	Question orale de M. Kalvin Soiresse	48
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		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 "het project Plage voor scholen in het kader van het beleid voor de renovatie van de schoolgebouwen".		concernant "le projet Plage écoles dans le cadre de la politique de rénovation des bâtiments scolaires".	
Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	52	Question orale de Mme Leila Agic	52
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		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 "het elektriciteitsverbruik van reclameborden in de openbare ruimte".		concernant "la consommation électrique des panneaux d'affichage publicitaire dans l'espace public".	
Vraag om uitleg van mevrouw Barbara de Radigués	57	Demande d'explications de Mme Barbara de Radigués	57
aan de heer Alain Maron, minister van de		à M. Alain Maron, ministre du	

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de ontwikkeling van stadslandbouw in het Brussels Gewest".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Jonathan de Patoul, 57

betreffende "de doelstelling van een duurzame professionele landbouwproductie zoals vooropgesteld in de strategie Good Food".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Barbara de Radigués (Ecolo)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Lotte Stoops (Groen)

De heer Martin Casier (PS)

De heer Alain Maron, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin 74

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

betreffende "de stroomlijning van het aantal vuilnisbakken in de openbare ruimte".

Vraag om uitleg van de heer Emmanuel De Bock 80

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

betreffende "de waterarmoede".

Bespreking – Sprekers:

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 déploiement de l'agriculture urbaine en Région bruxelloise".

Demande d'explications jointe de M. Jonathan de Patoul, 57

concernant "l'objectif de développement d'une production agricole professionnelle durable, tel que préconisé dans la stratégie Good Food".

Discussion – Orateurs :

Mme Barbara de Radigués (Ecolo)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Lotte Stoops (Groen)

M. Martin Casier (PS)

M. Alain Maron, ministre

Question orale de Mme Clémentine Barzin 74

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 rationalisation du nombre de poubelles dans l'espace public".

Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock 80

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 précarité hydrique".

Discussion – Orateurs :

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS)

Mevrouw Magali Plovie (Ecolo)

De heer Alain Maron, minister

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Viviane Teitelbaum (MR)

Mme Véronique Jamoulle (PS)

Mme Magali Plovie (Ecolo)

M. Alain Maron, ministre

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

**VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW
FRANÇOISE SCHEPMANS**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN
EN VERKEERSVEILIGHEID**

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

betreffende “de reglementering van de
LEZ”.

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
MEVROUW ANNE-CHARLOTTE
D'URSEL,**

betreffende “de begeleidende maatregelen
in het kader van de lage emissiezones”.

De voorzitter.- Aangezien mevrouw Françoise Schepmans afwezig is, wordt haar vraag om uitleg beschouwd als ingetrokken en wordt de toegevoegde vraag om uitleg de hoofdvraag om uitleg.

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) (in het Frans).- *Gezien de afwezigheid van mevrouw Schepmans ben ik zo vrij om twee van haar vragen toe te voegen aan mijn vraag om uitleg.*

Omdat een verbetering van de luchtkwaliteit een van mijn stokpaardjes is, ben ik verheugd dat de lage-emissiezone (LEZ) in voege getreden is en ook gecontroleerd wordt. De LEZ heeft een lange voorgeschiedenis en Brussel is zeker geen voorloper in deze materie. Bij het ontwerp tot

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME
FRANÇOISE SCHEPMANS**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**ET 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 réglementation de la LEZ".

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE
MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

concernant "les mesures
d'accompagnement liées à la zone de basses
émissions".

M. le président.- En l'absence de Mme Françoise Schepmans, sa demande d'explications est considérée comme retirée et la demande d'explications jointe devient la demande d'explications principale.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Étant donné que Mme Schepmans est excusée, je me permettrai d'ajouter deux de ses questions à ma demande d'explications.

Cela va donc faire deux ans que la zone de basse émission (LEZ) est devenue effective et que les premiers véhicules, les plus polluants, ont été interdits de circulation à Bruxelles. L’amélioration de la qualité de l’air étant l’un de mes chevaux de bataille depuis que je suis parlementaire, je me

ordonnantie uit 2017 heeft de fractie Ecolo-Groen een amendement toegevoegd met de vraag om te voorzien in een regelmatige analyse van de impact van de LEZ op het vlak van milieu en mobiliteit en op sociaal gebied. In functie van de resultaten van die analyse zouden er dan begeleidende maatregelen moeten komen.

Welke zijn die begeleidende maatregelen? Voor wie zijn ze bedoeld? Is dat beperkte aantal maatregelen ook effectief?

Hoe kan de socio-economische impact beperkt worden voor de mensen die het meest lijden onder de invoering van de LEZ? Denk bijvoorbeeld aan de personen die maar weinig autorijden, zoals ouderen, mensen die de middelen niet hebben om hun voertuig te vervangen of mensen met een beperking die niet voldoen aan de vrijstellingsvoorwaarden.

We willen de luchtkwaliteit wel verbeteren maar niemand in de kou laten staan.

We zitten nu in de tweede fase van de invoering van de LEZ, en die heeft een weerslag op 47.000 voertuigen. Als je weet dat Brussel het oudste wagenpark heeft van het land, dan ware het beter geweest om een langere overgangperiode in te lassen. Men had er dus eerder moeten aan beginnen.

In het evaluatierapport (mei 2019) worden de drie soorten begeleidende onder de loep genomen: de Brussel'Air-premie, de park-and-ride-voorzieningen (P+R) en de premie voor professionelen.

Wat is de balans?

- de Brussel'Air-premie vertoont veel zwakheden en is niet meer aangepast aan de realiteit van vandaag. Ze is bestemd voor alle autobestuurders, ongeacht het aantal voertuigen binnen het gezin. Het systeem is complex en duur en het creëert een hele reeks neveneffecten.

- sinds 2018 zijn er slechts 49 premieaanvragen ingediend door een zeer kleine of kleine onderneming; er werden er maar 3 uitbetaald.

réjouis évidemment de constater que le dispositif est en place, que le parc automobile bruxellois se rajeunit et que les caméras destinées au contrôle de la LEZ,

Bruxelles n'est évidemment pas pionnière en la matière. On répertorie environ 250 LEZ rien qu'en Europe, parfois mises en place depuis plus de vingt ans, comme à Stockholm.

En 2011, déjà convaincue de l'intérêt d'un tel projet, je déposais une proposition de résolution relative à l'instauration d'une LEZ en Région de Bruxelles-Capitale. La ministre de l'époque, Evelyne Huytebroeck, avait enterré l'idée, arguant du fait qu'installer une telle zone impliquerait des coûts socio-économiques trop élevés. Redéposée en 2015, cette proposition avait malheureusement été rejetée, mais avait eu au moins le mérite d'inspirer la majorité en place, qui a déposé son projet d'ordonnance en octobre 2017, soit six ans après ma première proposition. Soutenant le texte, cette fois, le groupe Ecolo-Groen avait d'ailleurs déposé un amendement que j'avais cosigné. Celui-ci demandait au gouvernement de "prévoir une procédure d'analyse cyclique des impacts environnementaux, sociaux et en termes de mobilité de cette mesure, et, le cas échéant, élaborer les mesures d'accompagnement requises sur cette base". C'est le sujet de nos demandes d'explications du jour.

Quelles sont ces mesures d'accompagnement ? À qui s'adressent-elles ? Ce peu de mesures d'accompagnement est-il efficace ?

Comment réduire l'impact socio-économique sur les personnes les plus fragilisées dans le cadre de l'instauration d'une telle zone ? Je pense notamment aux conducteurs qui roulent très peu, comme les personnes âgées, les personnes démunies qui n'ont pas forcément les moyens de remplacer leur véhicule actuel ou encore certaines personnes invalides qui ne rentreraient pas dans le cadre strict des conditions de dérogation à la LEZ.

Notre objectif est de rendre l'air bruxellois plus respirable, mais en ne laissant personne sur le carreau.

Nous sommes entrés dans la seconde phase qui interdit les véhicules essence correspondant à la

- niet alle P+R's zijn toegankelijk.

Deze maatregelen lijken dus niet aangepast aan de noden van veel Brusselaars. Waarom volgen we niet het voorbeeld van andere steden?

Op welke manier krijgen gezinnen in een preciaire situatie op dit vlak bijstand? Welke informatie krijgen ze wanneer hun voertuig niet meer toegelaten blijkt? Zouden ze niet automatisch informatie moeten krijgen over alternatieve vervoersmogelijkheden? Worden deze personen doorgestuurd naar een Mobility Store?

Hoe zult u de Brussel'Air-premie aanpassen? Hoe zult u het premiesysteem voor bedrijfsvoertuigen verbeteren? Gaat u alle P+R's toegankelijk maken voor voertuigen van buiten de stad?

Wat hebt u beslist voor de bestuurders die maximaal 2.000 kilometer rijden per jaar, met name oudere personen? Ze zouden bijvoorbeeld tijdelijk vrijgesteld kunnen worden voor de LEZ. Volgens de diensten van de autokeuring zou dat perfect mogelijk zijn.

Is er sprake van een herziening van de vrijstelling voor mensen met een beperking? Volgens de pers zou onlangs aan verschillende personen met een beperking een vrijstelling geweigerd zijn. Omdat de vereiste aanpassingen aan hun auto erg duur en tijdrovend zijn, zouden personen met een beperkte mobiliteit (PBM) een vrijstelling moeten krijgen.

norme Euro 1 et les véhicules diesel qui correspondent à la norme Euro 3. La mesure concerne 47.000 véhicules immatriculés en Région bruxelloise. Or, quand on sait que les Belges gardent en moyenne leur voiture un peu moins de neuf ans, et que c'est, par ailleurs, à Bruxelles que l'on trouve le parc automobile le plus ancien du pays, avec près d'une dizaine d'années de moyenne, il eût été préférable de laisser plus de temps aux citoyens pour s'adapter aux nouvelles restrictions. Il aurait, pour cela, fallu commencer plus tôt.

Interrogeons-nous sur la pertinence des mesures d'accompagnement fixées au moment de la LEZ et reprises dans son rapport d'évaluation de mai 2019. Hormis les politiques de mobilité en général, il existe trois types de mesures : la prime Bruxell'air, les Park and Ride (P+R) et la prime pour les professionnels.

Voici le bilan de ces mesures :

- en ce qui concerne la prime Bruxell'air, il y a eu 1.760 demandes en 2007, qui était la première année pleine. Il faut rappeler que Bruxell'air n'a pas été créée pour la zone de basse émission et qu'elle existait bien avant. Le nombre de demandes tombe à 457 en 2017 et remonte à 860 en 2018. La prime Bruxell'air présente de nombreuses faiblesses et imperfections et ne correspond plus à la réalité d'aujourd'hui. Elle s'adresse indistinctement à tous les automobilistes, indépendamment du nombre de véhicules disponibles dans leur ménage. Par ailleurs, son mécanisme est extrêmement lourd, complexe et coûteux et elle génère un important effet d'aubaine. Voilà ce que le ministre Groen de l'époque, M. De Lille, disait de la prime Bruxell'air. En 2013, il annonçait déjà qu'il allait la réformer ;

- en ce qui concerne la prime pour les micro- et petites entreprises, depuis 2018, 49 demandes ont été introduites et seules trois primes ont été versées ;

- en ce qui concerne les P+R, il faut savoir que tous les parkings ne sont pas accessibles.

Ces mesures ne semblent donc pas adaptées aux défis auxquels sont confrontés de nombreux

Bruxellois. Pourquoi ne pas prendre exemple sur d'autres villes pour régler ces questions ?

Qu'avez-vous mis en place pour accompagner les ménages en difficulté ? Quelles informations peuvent-ils obtenir lorsque l'administration leur communique que leur véhicule ne pourra plus rouler ? Une information sur une mobilité alternative ne devrait-elle pas être dispensée automatiquement ? Les personnes concernées sont-elles dirigées vers un Mobility Store ?

De quelle façon comptez-vous faire évoluer le mécanisme des primes Bruxell'air ? Comment allez-vous améliorer le système des primes pour les véhicules utilitaires ? Allez-vous permettre à tous les parkings de dissuasion d'accueillir les voitures qui viennent de l'extérieur ?

Qu'avez-vous décidé pour les conducteurs ne roulant que 2.000 kilomètres par an ou moins, notamment les personnes âgées ? Ils pourraient par exemple être exemptés temporairement. J'en ai discuté avec les services du contrôle technique automobile et ces derniers m'ont assuré qu'une telle exemption pourrait parfaitement être mise en œuvre.

Une refonte de la dérogation accordée aux personnes handicapées est-elle à l'ordre du jour ? La presse a rapporté dernièrement que plusieurs personnes handicapées s'étaient vu refuser leur dérogation. Or, les véhicules adaptés sont très coûteux et de nombreuses démarches doivent être entreprises pour les obtenir ou les faire modifier. Les personnes à mobilité réduite (PMR) devraient pouvoir introduire une demande de dérogation pour la zone de basse émission (LEZ).

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *Ik breng even de twee doelstellingen van de LEZ in herinnering. Ten eerste dient die om een goede luchtkwaliteit te kunnen garanderen voor alle Brusselaars, kwetsbare personen, kinderen en mensen die de stad bezoeken. Die luchtkwaliteit is momenteel middelmatig. Dat is het prioritaire aandachtspunt, ook bij de ontwikkeling van beleidsmaatregelen voor mensen die hun auto niet langer kunnen gebruiken.*

Ten tweede is er de dwingende kwestie van de

Mme Marie Nagy (DéFI).- Je remercie Mme d'Ursel d'aborder à nouveau la question de la LEZ car cette dernière constitue un instrument particulièrement intéressant. Je rappelle les deux objectifs visés par la mise en place de la LEZ. Le premier relève de la santé publique et vise à garantir un air de qualité pour tous les Bruxellois, les personnes fragiles, les enfants et les visiteurs. Il faut bien le reconnaître : la qualité de l'air que nous respirons à Bruxelles est médiocre. Il s'agit d'un souci majeur de santé publique. Ce point d'attention doit rester prioritaire afin que nous

klimateopwarming, die tot maatregelen noopt om de transitie in te zetten. Individueel autogebruik wordt daarbij terecht in vraag gesteld, zeker als het gaat om voertuigen die zeer weinig gebruikt worden.

Autodelen is bijvoorbeeld een van de mogelijke alternatieve systemen. Het komt tegelijk tegemoet aan het opzet van de LEZ en aan sociale noden als mobiliteit en toegankelijkheid.

Welke mogelijkheden werden bestudeerd om de Brussel'Air-premie aan te passen, zoals in de regeringsverklaring aangekondigd werd? Tegen wanneer is die aanpassing gepland?

Voor de personen met een beperkte mobiliteit (PBM) is er wel een probleem. De overgang van een model waarin de auto op de eerste plaats komt, naar een model waarin verschillende vervoers-middelen gebruikt worden, houdt immers enkele moeilijkheden in: wat met de toegankelijkheid van de voetgangerszones? Ik zou graag de voorstellen van de regering hieromtrent vernemen.

Ik heb nooit gedacht dat het P+R-systeem een geschikte oplossing was. Welke voorstellen liggen er hiervoor op tafel?

puissions réfléchir à la manière d'élaborer des politiques qui répondent aux problématiques des personnes confrontées à l'interdiction d'utiliser leur voiture.

Le deuxième facteur à prendre en considération est celui de l'urgence climatique et du réchauffement. L'utilisation de la voiture individuelle et toutes les problématiques qui en découlent posent, à juste titre, question : nous sommes dans un état d'urgence climatique et confrontés à la nécessité de prévoir la transition.

Ces deux éléments permettent d'évaluer les propositions présentées par le groupe MR et d'aborder, par exemple, la question des propriétaires d'un véhicule qui en ont peu l'usage. Il s'agit d'un modèle appelé à disparaître, celui consistant à posséder une voiture même lorsqu'on en a un usage peu fréquent. Il existe aujourd'hui une offre multimodale avec des voitures partagées, et toute une série de propositions alternatives qui permettent de répondre à la fois à l'enjeu de la zone de basse émission et à l'enjeu social de la mobilité et de l'accessibilité pour les personnes qui utilisent peu leur voiture et ne pourront plus l'utiliser dans la LEZ.

Par ailleurs, il serait judicieux de revenir sur la question de la prime Bruxell'air. L'intention de modifier celle-ci figure dans la déclaration de majorité. Qu'en est-il exactement ? Quelles options sont-elles étudiées et quand serez-vous à même d'annoncer un aboutissement ?

Concernant les personnes à mobilité réduite (PMR), nous sommes effectivement confrontés à un réel problème : la transition du "tout à la voiture" vers un modèle multimodal - au sujet duquel les PMR expriment certaines difficultés, notamment par rapport aux zones piétonnes et à leur accessibilité - mérite des réponses particulières et je souhaiterais entendre les propositions du gouvernement à cet égard.

S'agissant du fonctionnement effectif du Park and Ride (P+R), j'ai plus de doutes, n'ayant jamais été d'avis que ce système serait apte à offrir une réelle solution alternative dans les conditions actuelles. Quelles propositions sont-elles formulées à cet égard, en maintenant le contexte de zone de basse émission (LEZ) en tant qu'outil pour la santé

Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) (in het Frans).- *Op 1 januari 2018 trad een permanente gewestelijke lage-emissiezone (LEZ) in werking, waardoor oudere automodellen geleidelijk aan uit Brussel geweerd worden. In mei 2019 publiceerde Leefmilieu Brussel een eerste rapport over de uitvoering van de LEZ. Daaruit blijkt dat het inderdaad gelukt is om de meest vervuilende wagens buiten te houden en de uitstoot van fijne deeltjes en stikstofdioxide te verminderen.*

In haar algemene beleidsverklaring meldt de huidige regering dat ze de LEZ verder wil ontwikkelen en een permanent strategisch comité voor de LEZ zal inrichten, bestaand uit onafhankelijke experts. Die moet aanbevelingen doen over verdere beperkingen. Bovendien zal de regering de gezinnen beter begeleiden door de Brussel'air-premie grondig te hervormen.

Werkt u aan concrete aanpassingen van de LEZ, met name op het vlak van vrijstellingen?

Hoever staat de oprichting van het strategisch comité?

Hoever staat de hervorming van de Brussel'air-premie? Sinds 1 januari komen daar heel wat meer wagens voor in aanmerking. Kunnen de opbrengsten uit de nationale lastenverdeling (burden sharing) voor die premie gebruikt worden?

publique et dans la lutte contre les émissions de dioxyde de carbone ?

Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH).- Pour rappel, sous la précédente législature, et sous l'impulsion de la ministre de l'environnement, une zone de basse émission (LEZ) régionale permanente a été mise en place le 1^{er} janvier 2018. Il s'agit d'interdire progressivement les véhicules les plus anciens à la circulation à Bruxelles, afin d'offrir aux Bruxellois une qualité de l'air conforme aux normes européennes et acceptable sur le plan de la santé.

Conformément à l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une LEZ, un premier rapport sur la mise en œuvre de la LEZ a été rédigé et publié par Bruxelles Environnement (BE) en mai 2019. Il a mis en évidence l'efficacité de la LEZ pour sortir les véhicules les plus polluants de la Région et réduire les émissions de particules fines et de dioxyde d'azote. On ne peut que se féliciter de ces premières conclusions.

Pour rebondir sur les questions de mes collègues, dans la déclaration de politique générale (DPG) de la législature 2019-2024, il est mentionné que le gouvernement poursuivra le développement de la LEZ et qu'un comité stratégique relatif à la LEZ, composé d'experts indépendants, sera institué de façon pérenne. Celui-ci devra produire des recommandations quant à l'évolution et la pertinence des restrictions prévues. Il est ajouté que, dans l'optique de soutenir les ménages dans leur transition, le gouvernement opérera une refonte profonde de la prime Bruxell'air.

Sur la base du premier rapport de 2018 concernant la LEZ et dans l'optique du développement de la mesure, mentionné par le gouvernement, travaillez-vous à certaines modifications de la LEZ, notamment en matière de dérogations ?

Où en est la mise en place du comité stratégique relatif à la LEZ, qui, au même titre que les rapports sur celle-ci, devrait contribuer à son développement ?

Où en est la ministre de la mobilité dans son travail de refonte de la prime Bruxell'air, sachant

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *Onze fractie vindt de lage-emissiezone (LEZ) een goede zaak, want de luchtkwaliteit gaat erop vooruit. Toch zijn er ook concrete gevolgen voor een aantal gezinnen. Dat is op zich geen probleem, ware het niet dat er een risico op discriminatie ontstaat naargelang van de financiële capaciteiten of de beperkte mobiliteit van sommige mensen.*

Onze fractie betreurt dat de hervorming van de Brussel'Air-premie nog niet echt van de grond is gekomen. De hervorming is absoluut noodzakelijk als we willen dat de modal shift voor alle Brusselaars haalbaar is en niet wordt gezien als een verplichting die niet voor iedereen geldt.

In 2016 keurde het Brussels parlement een resolutie goed ter bevordering van een fuel shift. Die ging over alternatieve brandstoffen die veel minder vervuilend zijn. De resolutie drong er bij de regering op aan om een duidelijk plan voor compressed natural gas (CNG) goed te keuren, naar het voorbeeld van beide andere gewesten. Tot nu toe lijkt die ambitie nog op een laag pitje te staan.

De LEZ an sich is geen tool om het aantal voertuigen in het gewest terug te dringen, maar wel om de luchtkwaliteit te verbeteren. De impact van voertuigen verminderen, is een van de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move, dat we natuurlijk onderschrijven.

Hoe zit het met het CNG-plan? Hebt u kennis genomen van de Brugel-verslagen en van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG)?

Hoe wordt er bij de diesel- en benzine-uitstap rekening gehouden met de economische haalbaarheid voor gezinnen en ondernemingen?

Zijn de aanbestedingsvoorwaarden voor eventuele aanvullende studies of analyses al opgesteld?

que le nombre de véhicules concernés a fortement augmenté depuis le 1^{er} janvier ? Budgétairement, des retours de la répartition des charges nationales (burden sharing) peuvent-ils être affectés à cette prime ?

M. Martin Casier (PS).- Notre groupe se réjouit de la mise en place de cette zone de basse émission (LEZ), car nous en voyons déjà les effets aujourd'hui au niveau de la qualité de l'air. Toutefois, elle a des conséquences concrètes pour un certain nombre de ménages. Ce n'est pas un problème en soi, sauf lorsque cela induit une discrimination potentielle, en fonction des capacités financières ou en raison de situations de handicap ou de mobilité réduite, comme dans le cas des personnes âgées.

Une partie de l'enjeu se situe autour de la réforme de la prime Bruxell'air. M. le ministre, il est certain que nous devons nous réjouir de constater l'amélioration de la qualité de l'air. Par contre, notre groupe regrette que le travail sur cette réforme n'ait pas encore vraiment commencé. Cette réforme est absolument essentielle si nous voulons que la transition vers le transfert modal que nous allons vivre à Bruxelles soit portée et comprise par tous les habitants et ne soit pas perçue par certains comme une contrainte que d'autres ne subissent pas.

Ce parlement a adopté une résolution en 2016 visant à favoriser un "fuel shift", notamment avec le soutien des groupes Ecolo et Groen. Cette résolution abordait une autre thématique, à savoir que, dans le cadre de la transition vers un transfert modal, il faut mener une réflexion sur les carburants alternatifs qui ont un impact beaucoup plus léger sur le plan de la pollution et de la qualité de l'air. Le gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG), par exemple, doit faire l'objet d'une réflexion essentielle. Cette résolution indiquait que le gouvernement devait adopter un plan clair en matière de CNG, comme c'est le cas dans les deux autres Régions. À ce stade, il me semble que ces ambitions et ce plan ne sont pas encore assez prégnants.

Rappelons que la LEZ n'est pas, en soi, un outil permettant de diminuer le nombre de véhicules dans la Région, mais bien un outil visant l'amélioration de la qualité de l'air. La diminution

Wordt er weldra opdracht toe gegeven?

Wanneer wil de regering haar strategie voor een haalbare diesel- en benzine-uitstap formaliseren?

de l'impact des véhicules est l'un des objectifs du plan Good Move, auquel nous souscrivons bien entendu pleinement, mais il s'agit d'un autre plan, et c'est ce plan-là qui doit introduire le transfert modal.

Où en est le plan en matière de CNG ? Avez-vous pris connaissance des rapports de Bruxelles Gaz électricité (Brugel) et de la Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG) en la matière ?

Dans le cadre de la sortie du diesel et de l'essence, comment les questions d'opportunité et de soutenabilité économiques seront-elles prises en considération pour les ménages et les entreprises ?

Dans la mesure où des études ou analyses complémentaires sont jugées nécessaires, les cahiers des charges y afférents sont-ils déjà établis ? Ces études et analyses ont-elles été commandées ou le seront-elles rapidement ?

Comment et dans quels délais le gouvernement formalisera-t-il sa stratégie en vue de garantir une sortie soutenable du diesel et de l'essence ?

Je me joins bien évidemment aux questions posées par les commissaires sur les questions du Park and Ride (P+R), des personnes à mobilité réduite (PMR), des personnes âgées ainsi que de la réforme de la prime Bruxell'air.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Het Vlaams Belang stemde tegen de invoering van de lage-emissiezone (LEZ), niet omdat wij geen schone lucht willen in Brussel, maar omdat er geen of onvoldoende begeleidende sociale maatregelen waren.

Ik geef twee frappante voorbeelden. Een man uit West-Vlaanderen levert zeep bij de koning in het paleis van Laken. Hij krijgt een boete van 350 euro. Het gaat om een man die vorig jaar een been verloor, maar besliste om te blijven werken. Hij krijgt echter geen vrijstelling voor zijn wagen.

Een tweede voorbeeld betreft een man uit Limburg die nogal wat familie heeft in Brussel. Hij heeft een handicap en moest een nieuwe wagen kopen om zijn rolstoel te kunnen

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Le Vlaams Belang a voté contre l'instauration de la zone de basse émission (LEZ), non pas parce que nous ne voulons pas d'un air pur à Bruxelles, mais parce que les mesures sociales d'accompagnement étaient insuffisantes, voire inexistantes.*

En Flandre, des dérogations sont prévues pour les personnes en possession d'une carte pour personne moins valide.

Les responsables politiques ont déjà du mal à démêler l'écheveau institutionnel belge. Nous ne pouvons donc pas attendre des simples citoyens qu'ils connaissent toutes les règles de mobilité qui s'appliquent dans les différentes Régions.

vervoeren. Hij krijgt voor zijn nieuwe wagen echter geen vrijstelling omdat die niet is aangepast.

Die twee voorbeelden tonen aan dat het Brussels Gewest een probleem heeft. In Vlaanderen volstaat het bezit van een mindervalidenkaart.

Het is voor ons, politici, al niet eenvoudig om het institutionele Belgische kluwen te ontwarren. We mogen dan ook niet verwachten dat eenvoudige burgers alle regels inzake mobiliteit kennen die in de verschillende gewesten van toepassing zijn.

Daarom roep ik op tot een versoepeling van de regels.

Nog een voorbeeld: het al dan niet vrijstellen van parkings aan ziekenhuizen vlak bij de gewestgrenzen. We lazen het al in de media. Wie vandaag vanuit de Vlaamse Rand naar de spoeddienst van het UZ Brussel moet, ontvangt prompt een boete van 35 euro, die kan oplopen tot 350 euro indien hij of zij niet oplet. Nochtans heeft iemand die wordt geconfronteerd met een medische urgentie andere zorgen aan het hoofd dan het naleven van een LEZ-verplichting.

Ook occasionele bezoekers zijn niet altijd op de hoogte van de LEZ-regels. U verwacht toch niet dat mensen een nieuwe wagen kopen om een ziek familielid in een Brussels ziekenhuis te bezoeken? Ook zij hebben andere bekommernissen. Ze krijgen de indruk dat de politici in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering onmenselijk zijn die geen rekening houden met hun situatie.

Ik stel een eenvoudige beleidsmaatregel voor, meer bepaald een vrijstelling van de parkings aan ziekenhuizen aan de rand van de stad. Ik vraag u het gezond verstand te laten zegevieren en uw beleid een menselijk gelaat te geven.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Om dit project tot een goed einde te brengen is het belangrijk om ernstig na te denken over de begeleidende maatregelen, vooral als het gaat over mensen met een beperking die hun wagen niet aangepast hebben. Zij kruipen nu door de mazen van het net, maar krijgen het zeker moeilijk als ze zich zonder auto moeten*

C'est pourquoi je plaide en faveur d'un assouplissement des règles.

Les médias ont aussi évoqué l'exemption éventuelle des parkings des hôpitaux proches des frontières régionales. Cela permettrait d'éviter qu'un habitant de la périphérie flamande devant se rendre aux urgences à l'UZ Brussel, ou celui qui rend visite à un parent malade, n'encoure une amende qui peut atteindre 350 euros.

Je propose de laisser le bon sens prévaloir et de donner un visage humain à votre politique, en instaurant cette exemption.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je rejoins Mme Nagy sur les différents aspects de la LEZ : santé publique, nouveaux modèles de mobilité et environnement. Pour mener ce projet à bien, une réflexion sur les mesures d'accompagnement s'avère nécessaire, particulièrement pour les personnes handicapées n'ayant pas fait adapter leur véhicule. Pour le moment, celles-ci passent

verplaatsen.

Kleine zelfstandigen als loodgieters, schilders of schrijnwerkers hebben een auto nodig om hun materiaal te verplaatsen. Een investering in een bedrijfsvoertuig loopt meestal over tien jaar; een vervanging is dus niet evident. De begeleidende maatregelen blijken niet gebruikt te worden. Deze mensen moeten uiteraard hun job kunnen blijven doen.

Ik sluit me dus aan bij de vragen van mijn collega's.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik vroeg u vorige week al hoe personen worden verwittigd die slechts sporadisch naar Brussel komen, bijvoorbeeld voor een jaarlijkse controle in het ziekenhuis. Zij zijn immers niet allemaal op de hoogte van de in Brussel geldende regels en riskeren een boete van 350 euro. Alle Brusselaars die een wagen bezitten waarmee ze niet meer in de lage-emissiezone (LEZ) mogen rijden, krijgen een brief om hen te waarschuwen. Wie buiten het Brussels Gewest woont, ontvangt die brief uiteraard niet.

Ik vroeg u eveneens of personen die voor de eerste keer tegen de lamp lopen, geen waarschuwing kunnen krijgen dat hun wagen niet voldoet. Een volgende keer kunnen ze dan niet meer beweren dat ze niet op de hoogte waren. U antwoordde daar toen niet op. Ik vind echter dat u op zijn minst moet laten onderzoeken of het mogelijk is om eerst een waarschuwing te sturen en dan pas een boete aan iedereen die het Brussels Gewest voor het eerst binnenrijdt met een wagen die niet aan de normen voldoet.

Minister van Mobiliteit Van den Brandt verklaarde in de Vlaamse media dat ze het bestaande premiesysteem zal uitbreiden om ervoor te zorgen dat ook kwetsbare bevolkingsgroepen zich kunnen blijven verplaatsen.

Kunt u meer informatie geven over die uitbreiding van het premiesysteem? Wat houdt ze precies in?

encore à travers les mailles du filet, mais elles rencontreraient de réelles difficultés à se déplacer sans véhicule. Ce sont des cas à reconsidérer.

D'autres personnes ont besoin de leur véhicule pour des raisons professionnelles : par exemple, les petits indépendants effectuant des travaux de plomberie, de peinture ou encore de menuiserie, et qui doivent déplacer un matériel lourd. Leur investissement dans un véhicule de transport se fait sur dix ans, voire plus. Le remplacement de ce véhicule n'est dès lors pas évident. Or, les mesures d'accompagnement actuelles ne semblent guère utilisées. L'idée n'est évidemment pas d'empêcher ces personnes de poursuivre leur activité.

Je me joins donc aux questions de mes collègues.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je vous ai déjà interrogé la semaine dernière sur la manière dont les personnes qui ne viennent qu'épisodiquement à Bruxelles seront informées. Tous les habitants de Bruxelles qui possèdent une voiture avec laquelle ils ne sont plus autorisés à circuler dans la zone de basse émission (LEZ) reçoivent un courrier pour les avertir, mais pas les habitants des autres Régions.*

Je vous avais également demandé, sans obtenir de réponse, si un avertissement pourrait être envoyé avant la mise à l'amende.

La ministre de la mobilité, Mme Van den Brandt, a déclaré dans les médias flamands qu'elle allait étendre l'actuel système de primes pour faire en sorte que les catégories de population vulnérables puissent continuer à se déplacer.

Pouvez-vous donner plus d'informations sur cette extension du système de primes ? Quel budget allez-vous y consacrer ?

Welk budget trekt u ervoor uit?

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Mocht er een aanpassing komen van de Brussel'Air-premie, zou het nuttig zijn om die meteen ook administratief wat eenvoudiger te maken. Momenteel is het immers zeer ingewikkeld, arbeids- en tijdsintensief om dat hele document in te vullen. Dat kan beter.

Uit een recent persartikel blijkt dat 50% van de Brusselaars geen auto heeft, terwijl dat percentage in de andere gewesten rond de 15 schommelt. Het is een sociale opdracht om alles te doen wat kan bijdragen aan een verbeterde luchtkwaliteit voor de Brusselaars.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De belangrijkste doelstelling van de LEZ is de verbetering van de Brusselse luchtkwaliteit, want die is nog altijd onvoldoende. Het latere verbod op verbrandingsmotoren vormt trouwens een integraal onderdeel van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP).*

Een neveneffect van de LEZ zou kunnen zijn dat er op termijn minder auto's rondrijden. Misschien is dat wat de MR dwarszit, want de partij wil gewestelijke financiering beschikbaar stellen voor de aankoop van nieuwe voertuigen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Hebt u onze voorstellen gelezen? Waarom pikt u er maar een van de zeven uit?*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Natuurlijk heb ik ze gelezen. De belangrijkste maatregelen die u voorstelt, is gewestelijke financiering voor de aankoop van auto's voor*

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- *Si la prime Bruxell'air est modifiée, il faudrait en profiter pour en simplifier le traitement administratif.*

Selon un récent article de presse, 50 % des Bruxellois ne possèdent pas de voiture, alors que ce pourcentage avoisine les 15 % dans les autres régions. C'est une mission sociale que de mettre en œuvre tout ce qui peut améliorer la qualité de l'air pour les Bruxellois.

M. Alain Maron, ministre.- Rappelons d'abord les objectifs poursuivis par la mise en place de ces zones de basse émission (LEZ). L'objectif prioritaire est d'améliorer la qualité de l'air bruxellois, qui reste insatisfaisante et non conforme aux normes contraignantes de l'Union européenne. Les étapes ultérieures de la LEZ avec la sortie du moteur thermique font d'ailleurs partie intégrante du plan national énergie-climat (PNEC), dans le cadre de la diminution de nos émissions directes de gaz à effet de serre. Les évolutions ultérieures doivent donc être lues dans ce contexte.

Par ailleurs, et c'est un effet collatéral de la LEZ et non son objectif prioritaire, il se peut qu'à terme, la LEZ entraîne une diminution du stock et, potentiellement, des flux de véhicules. C'est d'ailleurs peut-être ce qui pose problème au MR, au regard des propositions qu'il met sur la table et qui visent à ce que le budget régional contribue à financer l'achat de nouveaux véhicules.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Avez-vous lu toutes nos propositions ? Pourquoi vous attaquez-vous à l'une d'entre elles alors qu'il y en a sept ?

M. Alain Maron, ministre.- Bien sûr, j'ai lu vos propositions ! La mesure principale que vous proposez, c'est le financement, sur le budget régional, de l'achat de nouveaux véhicules par des

particulieren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Dat slaat nergens op!*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Waarom bent u dan met dat voorstel gekomen? Ik heb uw tekst van journalisten gekregen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De tekst is nog beschikbaar voor eventuele medeondertekenaars.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *In 2020 is er 800.000 euro beschikbaar voor communicatie over de LEZ. De belangrijkste boodschap is sinds de start van de LEZ dat er duizend-en-een manieren zijn om je in het gewest te verplaatsen, maar dat een te vervuilende auto daar niet bij hoort. De communicatie wijst ook op de talloze alternatieven.*

De communicatie over de LEZ gebeurt via diverse kanalen:

- mediacampagnes, ook in Wallonië en Vlaanderen;

- een callcenter van Leefmilieu Brussel;

- informatiebrieven en waarschuwingen aan het adres van de betrokken doelgroepen, in dit geval alleen in Brussel.

We hebben bovendien enkele weken geleden een LEZ-begeleidingsdienst geopend. Daarmee kunnen we het callcenter versterken om nog gericht in te spelen op situaties waarmee burgers te maken krijgen.

Tegelijkertijd worden er concrete acties ondernomen om alternatieve formules uit te testen, zoals geleide wandelingen om uit te leggen hoe je een kaartje voor het openbaar vervoer koopt, hoe je een deelauto of deelfiets gebruikt, ... Onwetendheid of angst belet sommige mensen immers om alternatieve oplossingen te gebruiken.

particuliers à des fins privées.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est totalement inexact !

M. Alain Maron, ministre.- Vous expliquerez alors pourquoi vous avez lancé cette proposition. J'ai eu l'occasion d'obtenir votre texte, non pas par le parlement puisque vous n'avez pas encore déposé de texte, mais par des journalistes qui m'interrogeaient à son propos.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le texte est encore ouvert à signatures.

M. Alain Maron, ministre.- Pas par les ministres en tout cas !

Des efforts significatifs de communication ont été fournis. En 2020, 800.000 euros ont été alloués à l'information et à l'accompagnement de la LEZ, à destination des différents publics concernés par cette mesure. Depuis le lancement de la LEZ et des opérations de communication afférentes, le message principal est : "Il y a 1.001 façons de circuler dans la Région, sauf avec un véhicule trop polluant." La communication rappelle d'ailleurs toujours qu'il existe de nombreuses autres manières de se déplacer à Bruxelles.

Les informations concernant le fonctionnement de la LEZ et les options possibles sont délivrées par plusieurs canaux :

- des campagnes d'information sont lancées dans les médias, y compris en Wallonie et en Flandre, et un site internet y est dédié ;

- un centre d'appel est organisé par Bruxelles Environnement. Joignable tous les jours de la semaine par courriel et par téléphone, il apporte des réponses personnalisées aux citoyens et propose des solutions alternatives ;

- de nombreux courriers d'information et/ou d'avertissement ont été envoyés aux publics concernés, mais uniquement en Région bruxelloise, cette fois. En effet, il aurait été trop onéreux d'envoyer partout en Belgique un courrier

Een analyse van de opmerkingen en klachten over de LEZ zal duidelijk maken wat in de toekomst beter moet.

Vzw Maestromobile heeft een subsidie gekregen voor een nieuwe editie van het Mobility Passport in maart 2020. Daarmee kunnen tweehonderd mensen alternatieven voor de individuele auto testen.

Leefmilieu Brussel is medefinancier van de Ecoscoredatabase en -website, die mensen helpen bij de keuze van een nieuwe auto.

Alle nodige informatie over de laadpalen langs de openbare weg en de CNG-stations staat op charge.brussels en de website van Brussel Mobiliteit. De laadpaalstrategie hebben we eerder besproken.

Ik wil ook onderstrepen dat er werk wordt gemaakt van betere LEZ-signalisatie op de Brusselse Ring.

Volgens de gewestelijke beleidsverklaring is de Brussel'Air-premie aan een diepgaande hervorming toe. Een eind aan het gebruik van de verbrandingsmotor in Brussel is dan wel een prioriteit van de Brusselse regering, maar we moeten aan die ambitieuze transitie maatregelen koppelen ten behoeve van wie er de grootste nood aan heeft.

De huidige maatregelen volstaan niet. De Brussel'Air-premie is onvoldoende geëvolueerd sinds ze tijdens de vorige regeerperiode van kracht werd. Ze moet beter worden afgestemd op de doelgroep, meer rekening houden met de sociaal-economische situatie van de aanvragers en meer inspelen op de bestaande vervoersmogelijkheden.

We zijn bijna klaar met de hervorming van de premie. De belangrijkste doelstelling van de maatregel blijft behouden. Het is dus niet de bedoeling om de vervanging van de ene individuele auto door de andere in de hand te werken. De Brussel'Air-premie is er om alternatieven te stimuleren. De regering heeft in geen geval geld om de aankoop van individuele voertuigen te financieren, in tegenstelling tot wat

aux personnes potentiellement concernées.

De plus, nous avons ouvert, il y a quelques semaines, un service d'accompagnement des personnes affectées par la LEZ. Concrètement, il permet de renforcer le centre d'appel pour apporter des réponses encore plus individualisées à la situation à laquelle le citoyen est confronté, l'objectif étant qu'il dispose de l'information la plus pertinente possible.

En parallèle, des actions concrètes permettant de tester les formules alternatives seront organisées, comme des promenades guidées pour expliquer comment acheter un titre de transport, comment utiliser une voiture partagée, comment disposer d'un vélo en partage, etc. En effet, par méconnaissance ou par peur, certaines personnes n'accèdent pas aux solutions alternatives.

Enfin, une analyse de l'offre et des besoins en accompagnement des personnes concernées par la LEZ sera réalisée et nous permettra d'identifier les éventuels services manquants et à renforcer à l'avenir. Il s'agira d'analyser les plaintes et les remarques des citoyens. Quels sont les problèmes collectifs effectivement rencontrés et comment y remédier ?

En outre, nous avons accordé un subside à l'asbl Maestromobile pour l'organisation d'une nouvelle édition du Mobility Passport en mars 2020. Ce projet permettra à 200 personnes de tester des alternatives à la voiture individuelle. Il a donc une valeur exemplative : il ne touche pas tous les publics concernés.

Vous me demandez vers qui rediriger les personnes souhaitant acheter une voiture moins polluante. Bruxelles Environnement cofinance la base de données et le site web de l'Ecoscore, qui permet de comparer les prestations environnementales de véhicules. Les citoyens sont donc orientés vers cet outil pour leur choix concernant l'achat d'un nouveau véhicule.

Concernant les bornes de recharge disponibles en voirie ainsi que les stations de gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG), le site charge.brussels ainsi que celui de Bruxelles Mobilité délivrent les informations nécessaires. Nous avons déjà débattu de la stratégie concernant

sommigen vragen.

De regering zal het voorstel tot hervorming binnenkort bespreken. De financiering is iets voor de begrotingsbesprekingen.

Voor mensen die weinig autorijden is er maximaal acht dagen per jaar een dagpas. We proberen die specifieke doelgroep ook zo goed mogelijk naar alternatieven te begeleiden. Hoe minder ze hun auto gebruiken, hoe meer ze in aanmerking komen voor alternatieve en vaak goedkopere vervoerswijzen. Begeleiding is echter aangewezen, want de doelgroep is niet altijd vertrouwd met internettoepassingen.

Er zijn twee soorten vrijstellingen voor mensen met een handicap: de eerste betreft voertuigen voor het vervoer van mensen met een handicap waar een parkeerkaart bij hoort en de tweede is voor voertuigen met een geïntegreerd systeem om rolstoelgebruikers aan en van boord te helpen. Mijn kabinet bekijkt of een aanpassing van de vrijstellingen nodig is, want blijkbaar bieden ze niet voor elk probleem een oplossing.

Professionele chauffeurs genieten een premie van 3.000 euro maar het systeem werkt niet en moet worden bijgestuurd. Ook die analyse loopt. We hebben daarover al contacten gehad met de Union des classes moyennes (UCM) en het kabinet-Trachte.

We moeten mensen begeleiding bieden. Een stad met minder auto's en zonder auto's met verbrandingsmotor is een stad waar de kleinhandel en de kringlooeconomie tot bloei komen. Die economische activiteit heeft ook nood aan voertuigen. Het is niet de bedoeling dat Brussel een economische woestijn wordt.

Het komt erop aan om de impact van de LEZ permanent te evalueren en voor de nodige bijsturing te zorgen.

De LEZ moet zorgen voor de verbetering van de luchtkwaliteit, in het bijzonder in de wijken in het centrum van de stad waar de grootste kansarmoede heerst. Het klopt dus niet dat het beleid intrinsiek antisociaal is.

les bornes de recharge. Je tiens toutefois à rappeler l'engagement ferme du gouvernement pour la sortie du diesel au plus tard en 2030 et de l'essence en 2035.

Je voudrais également souligner qu'un travail est en cours afin d'améliorer la signalétique relative à la LEZ sur l'ensemble du ring, quelle que soit la Région traversée. Ce travail, mené avec Bruxelles Mobilité et la Région flamande, est en bonne voie.

Concernant l'évolution du mécanisme des primes Bruxell'air, la déclaration de politique régionale (DPR) prévoit effectivement de refondre profondément celui-ci. En effet, si la sortie des véhicules thermiques est une des priorités du gouvernement actuel, il est important d'accompagner les acteurs bruxellois dans cette ambitieuse transition, en leur offrant des mesures d'accompagnement bien conçues et dirigées vers celles et ceux qui en ont le plus besoin.

Force est de constater que les mesures actuelles sont insuffisantes : la prime Bruxell'air, telle qu'elle a été conçue précédemment, est insuffisante et doit être mieux ciblée. Son évolution, depuis sa mise en œuvre sous la législation précédente, est également insuffisante.

Sur la base des enseignements tirés des consultations et des expertises, nous sommes en train de finaliser une refonte de cette prime. Celle-ci aura pour objectif de mieux intégrer les différentes offres de mobilité existantes en Région de Bruxelles-Capitale mais aussi de mieux prendre en considération la situation socio-économique des demandeurs.

L'objectif principal de cette mesure, qui consiste à accompagner les personnes souhaitant abandonner leur propre véhicule pour utiliser des solutions alternatives, sera conservé. Il n'est donc pas question de promouvoir le remplacement d'un véhicule individuel par un autre véhicule individuel. La prime Bruxell'air sera utilisée pour promouvoir des alternatives à la voiture individuelle. A priori, le gouvernement ne financera en aucun cas l'achat de véhicules individuels, et ce contrairement à ce qui est demandé par certains.

Cette proposition de réforme sera d'ici peu

discutée au sein du gouvernement. Son financement est un des points faisant l'objet des discussions budgétaires.

Vous m'interrogez sur l'existence de personnes qui circulent peu et qui font peu de kilomètres en voiture. Il existe plusieurs possibilités pour elles, notamment des pass d'une journée, pour maximum huit jours par an.

Nous essayons également d'orienter au mieux ce profil très spécifique de conducteurs vers les solutions alternatives. A priori, en effet, les personnes qui utilisent le moins leur voiture sont les plus susceptibles d'adopter d'autres solutions de déplacement plus pertinentes, voire moins coûteuses que l'utilisation de leur véhicule. Un travail d'accompagnement de ce public cible est toutefois nécessaire, surtout dans le cadre de la future réforme de la prime Bruxell'air, car, parfois, ce public n'est pas à l'aise avec les plates-formes et les outils numériques.

Concernant la refonte de la dérogation accordée aux personnes handicapées, aujourd'hui, deux types de dérogations existent : la première concerne les véhicules adaptés au transport de personnes handicapées et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation, ou une personne domiciliée à la même adresse que ce dernier, est titulaire de la carte de parking spéciale pour personne handicapée ; la seconde bénéficie aux véhicules équipés d'un système intégré destiné à l'embarquement d'une personne en fauteuil roulant.

Mon cabinet réfléchit à une évolution de ces dérogations. Sont-elles suffisamment adaptées ? Il semblerait que le dispositif ne couvre pas certaines problématiques spécifiques.

Il est probable que, dans les semaines et les mois à venir, le système de dérogations évolue pour prendre en compte un public plus large, qui serait injustement touché par la mise en œuvre de la LEZ sans pouvoir disposer de solution alternative crédible. Les dispositifs dérogatoires prévus nous semblent insuffisants. Le travail d'analyse est en cours.

En ce qui concerne les professionnels, ils bénéficient d'une prime de 3.000 euros mais le

système ne fonctionne pas. Il est mal calibré et doit évoluer. Ce point est également en cours d'analyse. Nous avons déjà eu des contacts à ce propos avec l'Union des classes moyennes (UCM) et avec le cabinet de Mme Trachte.

Il faut pouvoir, en effet, accompagner les personnels. Une ville avec beaucoup moins de voitures et sans moteurs à explosion est une ville où l'on a recentré et relocalisé l'économie, où l'on a développé le petit commerce et l'économie circulaire. Dans ce cadre, il doit évidemment y avoir des véhicules en état de circuler pour alimenter cette activité. Il n'est pas question de faire de Bruxelles une sorte de désert économique, au niveau local et dans les quartiers ! Cette prime devra donc évoluer bientôt et continuer d'évoluer à l'avenir.

L'important, comme pour l'ensemble du système de la LEZ, est d'évaluer en permanence l'impact de la mesure, sachant qu'à la marge, il y a toujours des effets pervers et des problèmes. Il faut ensuite essayer, autant que possible, de mettre en place les outils qui permettent d'éviter ces effets pervers et, en tout cas, tous les biais sociaux.

En effet, cette mesure vise à améliorer la qualité de l'air, particulièrement dans les quartiers les plus précarisés que sont les quartiers centraux. Les premières victimes sont les publics les plus précaires. Il n'est donc pas question que cette politique soit intrinsèquement antisociale. C'est la raison pour laquelle nous voulons évaluer les dispositifs d'accompagnement et les faire évoluer.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik begrijp uw irritatie wanneer de MR verbeteringen voorstelt aan de lage-emissiezone (LEZ).*

Om te beginnen was de LEZ al niet uw eigen initiatief. Ecolo had ze kunnen invoeren, maar uiteindelijk bleek er toch een cdH-minister voor nodig.

Bovendien doet u veel beloften over begeleidingsmaatregelen en verbeteringen. Het eerste jaar werd aan 2.000 mensen de toegang tot Brussel ontzegd, het jaar daarna waren dat er al 19.000 en dit jaar 47.000. Wanneer gaan die

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- M. le ministre, je comprends vraiment que vous soyez ennuyé lorsque le groupe MR propose une amélioration des mesures d'accompagnement de la zone de basse émission (LEZ).

Premièrement, ce n'est en effet pas vous qui avez mis en place cette zone de basse émission mais une ministre cdH. Ce ne sont certainement pas les écologistes qui ont pris cette mesure, alors qu'ils en avaient la possibilité.

Deuxièmement, en ce qui concerne les mesures d'accompagnement, vous ne cessez de lancer des promesses en l'air et d'évoquer des probabilités

begeleidingsmaatregelen en verbeteringen er eindelijk komen?

In plaats daarvan steekt u het geld in informatiepanelen om de autobestuurders te gidsen!

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *We hebben een budget van 800.000 euro uitgetrokken voor de begeleidingsmaatregelen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U weet best dat de Brussel'Air-premie 750.000 euro per jaar bedraagt.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Die 800.000 euro komen daar bovenop.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Dan moet u efficiënte maatregelen nemen die voldoen aan de verwachtingen van de Brusselaars! Wat zult u doen voor de Brusselaars die erg weinig rijden en dus niet bijdragen tot de vervuiling?*

Er zijn heel veel mogelijkheden, van taxicheques tot toegangspassen tot de LEZ voor mensen met een beperkte mobiliteit. U moet ons voorstel maar een grondig lezen en bovendien kunt u zich baseren op de ervaring van de 250 Europese steden die al een LEZ toepassen en die wel efficiënte begeleidingsmaatregelen ingevoerd hebben.

(Samenspraak)

d'évolution du système ou une hausse potentielle des primes. La première année, 2.000 personnes se sont vu interdire l'accès à Bruxelles. L'année suivante, on en dénombrait 19.000 et, cette année, nous en recensons 47.000. Quand comptez-vous prendre des mesures concrètes afin d'offrir aux Bruxellois un accompagnement décent en vue d'une mobilité adaptée, en faveur d'une meilleure qualité de vie et de l'air ?

Ce n'est absolument pas ce que vous faites ! Je suis consternée de vous entendre nous expliquer que vous avez réalisé des progrès sur le plan de l'information, que l'année prochaine, 200 personnes auront accès à l'information dans un Brussels Mobility Store ou que vous projetez d'installer des panneaux d'information afin de guider les automobilistes !

M. Alain Maron, ministre.- Nous avons dégagé un budget de 800.000 euros pour ces mesures d'accompagnement.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous savez très bien que la prime Brussel'air représente 750.000 euros par an.

M. Alain Maron, ministre.- Ces 800.000 euros n'incluent pas la prime Brussel'air.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Faites donc des choses qui soient efficaces et qui répondent aux besoins des Bruxellois ! Qu'allez-vous proposer aux Bruxellois qui sont en difficulté, qui roulent extrêmement peu et qui ne participent pas à la pollution ? Que voulez-vous proposer à la dame âgée qui visite sa fille à Namur une fois par semaine en voiture ?

J'ai une foule de propositions à vous faire. Vous pourriez mettre en place des chèques-taxis gratuits ou moins chers, ou encore des pass gratuits d'accès à la LEZ pour des personnes à mobilité réduite (PMR) qui viennent de l'extérieur ou qui, pour raisons médicales, ont besoin de se rendre dans un hôpital bruxellois. Je vous invite à lire plus soigneusement qu'hier toutes ces mesures qui sont dans notre proposition !

Je vous invite également à observer l'expérience des 250 villes européennes qui ont appliqué la

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *Mevrouw d'Ursel, de LEZ zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit. Voor kinderen, ouderen en mensen met ademhalingsproblemen is dat een grote vooruitgang.*

Ik hoop dat de hervorming van de Brussel'Air er binnen een redelijke tijdsspanne komt. Er zijn nog heel wat open vragen daarover. Voor DéFI is het niet de bedoeling dat de premie de aankoop van elektrische wagen stimuleert. We moeten net streven naar een multimodale mobiliteit, waarin iedereen zich kan verplaatsen zonder een eigen wagen.

Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) (in het Frans).- *De evaluatie van de LEZ is bedoeld om het mechanisme aan te passen waar nodig. Teveel afwijkingen toestaan zou een risico inhouden. Europa zou Brussel opnieuw kunnen veroordelen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Die afwijkingen kunnen ook tijdelijk zijn.*

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *De LEZ heeft, zoals mevrouw Nagy aangaf, al positieve effecten, zoals een betere luchtkwaliteit.*

LEZ, parfois depuis vingt ans, et qui ont mis en place des mesures d'accompagnement efficaces qui répondraient aux réels besoins des Bruxellois. Pensez aux personnes âgées, aux PMR et aux personnes défavorisées !

(Colloques)

Mme Marie Nagy (DéFI).- Je souhaiterais d'abord rappeler à Mme d'Ursel que la qualité de l'air, problème de santé publique reconnu de tous, est en train de s'améliorer grâce à l'instauration de la LEZ. Pour les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de troubles respiratoires, c'est une réelle avancée.

Ensuite, j'entends, M. le ministre, que vous allez réformer la prime Bruxell'air. J'espère que cette réforme sera mise en œuvre dans un délai raisonnable car plusieurs questions sont en attente de réponses. Je tiens toutefois à préciser que, pour le groupe DéFI, la prime qui accompagne l'instauration de la LEZ ne doit absolument pas servir à favoriser, par des effets d'aubaine, l'achat de véhicules électriques. Ce serait se tromper d'enjeu et de débat, ce serait faire montre d'une méconnaissance des questions climatiques. Il faut prendre conscience du fait que nous passons à une mobilité multimodale qui tente de répondre au mieux aux besoins de chacun sans favoriser la voiture individuelle.

Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH).- Je précise que le rapport d'évaluation de la LEZ avait pour but de corriger le dispositif à la marge, en fonction des évaluations. Accorder trop de dérogations pourrait nous faire courir un risque. En effet, la LEZ répond aussi à une condamnation par l'Union européenne, et l'abus de dérogations nous exposerait à être à nouveau condamnés. Il serait dommage que nous devions revenir sur les progrès réalisés dans ce domaine.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ces dérogations peuvent être temporaires.

M. Martin Casier (PS).- Je me joins à ce qu'a dit Mme Nagy : j'aimerais qu'il soit bien entendu que les effets sont déjà présents et que nous sommes

Ook dat is in het belang van de armste Brusselaars, die vaak de eerste slachtoffers zijn van de slechte lucht.

Mijnheer de minister, ik moedig u aan om de Brussel'Air-premie zo snel mogelijk te hervormen.

U praat over een uitstap uit verbrandingsmotoren en dan bedoelt u benzine- en dieselmotoren. Motoren op compressed natural gas (CNG) zijn echter ook verbrandingsmotoren. Daar wordt onvoldoende rekening mee gehouden.

Mevrouw d'Ursel klaagt dat mensen niet meer zullen kunnen rijden, alsof dat een inbreuk vormt op hun individuele vrijheid. We moeten streven naar een systeem waarin mensen geen eigen wagen meer bezitten, maar zich toch in alle vrijheid kunnen verplaatsen. De premie mag dan ook niet ongewild dienen om de aankoop van een ander type van eigen wagens te stimuleren.

Anderzijds is het ook niet de bedoeling om een sociale breuklijn te creëren tussen wie zich wel of niet een voldoende schone wagen kan permitteren.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Het verheugt me dat u openstaat voor een verhoging van het aantal vrijstellingen, zeker voor de personen met een handicap. Ik hoop dat u dat op een eenvoudige wijze aanpakt en u uw beleid afstemt op het ons omringende grondgebied van het Vlaams Gewest. De mensen vragen duidelijkheid. Administratieve vereenvoudiging dringt zich op. Wie nu al beschikt over een parkeerkaart voor personen met een handicap, zou ook in Brussel vrijgesteld moeten zijn. Dat lijkt

en train d'améliorer la qualité de l'air pour tous les Bruxellois. Comme l'a dit M. le ministre, ce sont les Bruxellois les plus précarisés ou les plus malades qui sont les premiers à en ressentir les conséquences. Ces efforts ne sont pas vains. Il est essentiel de le rappeler.

M. le ministre, vos réponses concernant l'information et vos efforts par rapport aux dérogations me rassurent. Je me joins évidemment à la remarque de Mme Nagy pour vous encourager à travailler au plus vite à la refonte de la prime Bruxell'air.

Par ailleurs, vous avez parlé à plusieurs reprises de la sortie du moteur thermique, désignant par-là les moteurs au diesel et à l'essence. Mais les moteurs au gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG) sont également des moteurs thermiques, et ils pourraient continuer à répondre à ces enjeux. Cet élément est insuffisamment pris en considération.

Enfin, Mme d'Ursel a dit que les gens "ne pouvaient plus rouler", comme si on attendait à leur liberté individuelle. Or, pour moi, aujourd'hui, la liberté de se déplacer ne réside plus dans la possession d'un véhicule individuel. Nous devons encourager cette révolution. Je suis donc rassuré d'entendre que la prime Bruxell'air ne devra pas servir à créer des effets d'aubaine en poussant à l'achat de véhicules individuels.

Néanmoins, il est essentiel d'éviter que les différences de capacité financière qui font que seuls certains pourront acheter des véhicules répondant à la norme Euro 6 soient un élément structurant de cette mesure, au risque de créer une frustration sociale sur notre territoire.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Je me réjouis que vous soyez ouvert à l'idée d'augmenter le nombre de dérogations, en particulier pour les personnes handicapées. J'espère que votre politique sera adaptée au contexte du territoire de la Région flamande qui nous entoure et qu'elle fera l'objet d'une simplification administrative.*

L'hôpital Érasme est accessible, mais pas l'UZ Brussel qui ne possède pas de parking de transit

me vanzelfsprekend.

Wat de ziekenhuizen aan de rand van het gewest betreft, is het Erasmusziekenhuis bereikbaar, maar het UZ Brussel niet. U antwoordt daarop dat de parking aan het Erasmusziekenhuis een overstapparking is. Aan het UZ Brussel ligt geen overstapparking, dat klopt, maar dat is louter het gevolg van een niet nagekomen politieke belofte van 35 jaar geleden. Toen werd er immers beloofd om de metro tot daar door te trekken, maar dat is helaas nooit gebeurd. Het ziekenhuis, de patiënten en hun bezoekers mogen daar niet het slachtoffer van zijn. Ik hoop dat u uw menselijke gelaat zult laten zien en voor hen een vrijstelling zult overwegen.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (*in het Frans*).- *De Brussel'Air-premie en andere begeleidingsmaatregelen mogen geen stimulans zijn om een nieuwe wagen te kopen. Het doel van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move is minder voertuigen in het verkeer, niet de vervanging van de bestaande voertuigen door andere.*

Natuurlijk zijn er mensen die niet zonder kunnen, zoals gehandicapten of kleine zelfstandigen. Het is goed dat u onbedoelde neveneffecten wilt vermijden door de maatregelen precies op die mensen te richten.

Ik vertrouw erop dat u de komende weken oplossingen kunt uitwerken die efficiënter zijn dan de huidige.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een informatiecampagne voeren is wel het minste wat een overheid moet doen wanneer ze een lage-emissiezone (LEZ) invoert.

Voorts werkt u blijkbaar nog aan maatregelen. De N-VA moedigt u aan om voort te werken en naar het parlement te komen met concrete antwoorden,

en raison d'une promesse non tenue, il y a 35 ans, de prolonger le métro jusque-là. L'hôpital, les patients et leurs visiteurs ne doivent pas en payer les conséquences. J'espère que vous ferez preuve d'humanité en envisageant une dérogation pour ceux-ci.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Le but de la prime Bruxell'air et des autres mesures d'accompagnement ne doit absolument pas être de permettre d'acheter de nouveaux véhicules. Il s'agit d'un modèle complètement dépassé. L'objectif de Good Move n'est pas d'avoir d'autres véhicules en circulation, mais bien moins de véhicules.

Il reste que certaines personnes ne pourront pas s'en passer, comme des personnes handicapées ou de petits indépendants pour qui le véhicule est un outil de travail. J'apprécie votre approche qui consiste à éviter les effets d'aubaine et cibler les mesures pour les personnes qui en ont réellement besoin.

Nous voudrions que tout soit résolu d'un coup de baguette magique, mais il faut comprendre que l'analyse prend un peu de temps. Je vous fais confiance pour arriver dans les prochaines semaines ou mois à des solutions qui soient plus efficaces que celles mises en œuvre actuellement.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Une campagne d'information est la moindre des choses que nous sommes en droit d'attendre d'un gouvernement qui instaure une zone de basse émission (LEZ).*

La N-VA vous encourage à poursuivre votre travail et à présenter des réponses concrètes au

want die heb ik vandaag niet gehoord.

Het nut van LEZ's staat overigens ter discussie. Kijk naar Rotterdam, waar het stadsbestuur heeft beslist om de LEZ weer af te bouwen. U moet dan ook meer investeren in onderzoeken naar de effecten van de LEZ en de resultaten duidelijk aan de bevolking communiceren. Er verschijnt af en toe wel een artikelje in de media over een afname van de stikstof, maar alleen wie goed geïnformeerd is, begrijpt dat. Als u een draagvlak bij de Brusselaars wilt creëren, moet u ervoor zorgen dat ze begrijpen welke effecten de LEZ heeft.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Mijnheer Casier, er loopt een sociaal-economische studie over CNG. Dat zullen we alleen toelaten als het niet ingaat tegen de drastische vermindering van de uitstoot van CO₂, zoals die opgenomen is in het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP).*

Mevrouw Kazadi Muananganbu Kaniki, we moeten inderdaad voorzichtig omspringen met eventuele vrijstellingen. Die komen er enkel voor gevallen waarin er geen andere oplossing mogelijk is.

Mevrouw d'Ursel stelt een hervorming van de Brussel'Air-premie voor met als eerste optie een subsidie van 500 euro voor wie een nummerplaat inlevert en 1.500 euro voor wie zijn voertuig laat vernietigen. Er staan nog andere maatregelen in het voorstel, waar ik mij wel kan in vinden, maar u prefereert dus de subsidie.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Nu haalt u er een maatregel uit, terwijl er nog veel andere in ons voorstel staan! Wij willen de Brusselaars de keuze geven.*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik doe dat omdat u aangeeft dat u die optie verkiest. Daarmee zou u eigenlijk de aankoop van elektrische wagens of wagens op CNG*

parlement.

L'utilité des LEZ est d'ailleurs remise en cause, notamment par la ville de Rotterdam, qui a décidé d'y mettre un terme. Vous devez investir davantage dans la recherche sur les effets de la LEZ et communiquer clairement ses résultats à la population.

M. Alain Maron, ministre.- M. Casier, l'étude socio-économique en cours aborde la question du CNG. La condition est sa compatibilité avec les objectifs de réduction drastique des émissions directes prévus dans le plan national énergie-climat (PNEC). Le CNG ne doit donc pas produire d'émissions directes de CO₂, ce qui n'est pas évident. C'est une balise claire : c'est dans le PNEC, donc nous devons nous y tenir.

Vous avez raison, Mme Kazadi Muanangabu Kaniki, nous devons accorder les éventuelles dérogations avec prudence. Nous analysons la situation pour voir dans quels cas collectifs - et non isolés ! - il n'y a pas d'autre solution possible. Ouvrir le robinet à dérogations n'aurait aucun sens.

Mme d'Ursel nous propose de réformer la prime Bruxell'air, avec comme première option une subvention allant jusqu'à 500 euros par ménage pour la remise d'une plaque et 1.500 euros en cas de destruction de véhicule. Il y a aussi le budget mobilité, le choix d'un nouveau type de mobilité... Là-dessus, nous sommes d'accord. Mais vous dites préférer la subvention.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous soulignez un élément, alors qu'il y en a dix ! Il s'agit de donner le choix aux Bruxellois.

M. Alain Maron, ministre.- Je le souligne parce que vous indiquez le préférer aux autres. Nous leur donnons donc le choix d'acheter avec cet argent une nouvelle voiture, et par-dessus le

subsidiëren. Bovendien zou dat voor 40.000 wagens 100 miljoen euro kosten. De MR wil dus het gratis openbaar vervoer schrappen ten voordele van de mobiliteit van de twintigste eeuw!

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U moet onze voorstellen wat grondiger lezen. De stad Rotterdam heeft haar lage-emissiezone afgeschaft omdat ze haar doelstellingen inzake luchtkwaliteit bereikt had en dat in vier jaar tijd. Dat was te danken aan een premie bij de aankoop van een elektrische wagen of een wagen op CNG.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Maar wat is de budgettaire impact daarvan? U beweert sowieso dat het gewest al failliet is.*

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

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

betreffende "de vliegtuigen boven Brussel".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND,

betreffende "de vliegtuigen boven Brussel".

(Mevrouw Cielkje Van Achter, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

marché, vous demandez au gouvernement, en plus de la réforme de Bruxell'air avec cette option de cash, de prévoir une subvention pour l'achat d'un véhicule électrique ou roulant au CNG. On parle de 1.500 à 2.500 euros pour 40.000 véhicules à remplacer, soit un montant total de 100 millions d'euros. Clairement, le MR est prêt à raser gratis pour défendre la mobilité du siècle passé !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'invite le ministre à relire attentivement la proposition pour ne plus donner des informations incorrectes concernant nos propositions. Je vais vous donner un exemple pour vous éclairer. La ville de Rotterdam vient d'annoncer qu'elle mettait fin à sa zone de basse émission car elle a atteint ses objectifs de qualité de l'air. Ces objectifs ont été réalisés en quatre ans grâce à l'octroi d'une prime à l'achat de voitures électriques et de voitures au gaz naturel comprimé. Je vous invite à mieux compiler votre dossier et à aller voir ailleurs ce qui fonctionne mieux qu'à Bruxelles !

M. Alain Maron, ministre.- Quel est l'impact budgétaire de cette proposition ? En effet, à vous lire, la Région est en faillite.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CÉLINE FREMAULT

**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 survol de Bruxelles".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ALEXIA BERTRAND,

concernant "le survol de Bruxelles".

(Mme Cielkje Van Achter, deuxième vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *Volgens Le Soir van 19 december 2019 hebt u inzake het vliegverkeer boven Brussel beslist om een rechtszaak aan te spannen om de federale regering te dwingen om structurele maatregelen te nemen die concrete resultaten opleveren voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

In de periode 2014-2019 werden er met succes een aantal rechtszaken gevoerd, waardoor de federale overheid gedwongen werd een aantal verplichtingen na te leven. Ik ben het dus niet eens met mevrouw Bertrand als ze zegt dat de federale overheid zich van haar verplichtingen heeft gekweten en daadkrachtig is opgetreden.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *Mevrouw Fremault, u weet toch nog niet wat ik ga zeggen?*

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *Maar ik heb uw tekst gelezen, mevrouw Bertrand.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *Ik heb mijn tekst aangepast.*

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *Wat u zegt zal dus wijzer zijn dat wat u hebt neergeschreven. Dat is goed nieuws.*

De acties lopen in samenwerking met de gemeenten en de organisaties die zich om de overlast door vliegtuigen bekommeren. Het verheugt me dat u van plan bent om hun te vragen

Mme Céline Fremault (cdH).- J'ai déjà eu, M. Maron, l'occasion de vous interpeller sur le survol de Bruxelles, en vous annonçant que j'y reviendrais régulièrement.

L'édition du 19 décembre 2019 du journal Le Soir nous apprenait que vous aviez pris la décision de vous tourner vers la justice afin que "le fédéral prenne des décisions structurelles qui procurent des résultats concrets pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale". J'ai, par ailleurs, pris connaissance d'une série de déclarations que vous avez faites récemment, notamment sur la chaîne d'informations LN24, à ce sujet.

Comme nous le savons tous, le survol de Bruxelles est un dossier majeur qui a largement été traité sous la législature précédente. Cette question est essentielle tant pour le bien-être des Bruxellois que pour l'environnement et la santé.

Diverses actions en justice se sont succédé entre 2014 et 2019, avec un succès à la clé. Elles ont permis d'avancer pas à pas dans cet épineux dossier et de contraindre l'État fédéral à un certain nombre d'obligations auxquelles il s'était soustrait jusqu'à présent. Je ne partage donc pas la satisfaction de Mme Bertrand quand elle dit que le pouvoir fédéral "s'est acquitté de ses obligations" et "a fait preuve de volontarisme" dans ce dossier.

Mme Alexia Bertrand (MR).- Mme Fremault, ce qui compte dans une demande d'explications, c'est ce qu'on dit, je vous le rappelle. Or, vous ne savez pas encore ce que je vais dire.

Mme Céline Fremault (cdH).- Mais j'ai lu votre texte, Mme Bertrand.

Mme Alexia Bertrand (MR).- J'ai adapté mon texte, comme il est permis de le faire, vous le savez mieux que moi.

Mme Céline Fremault (cdH).- Vous serez donc plus sage dans votre expression orale que dans votre texte écrit. Je m'en réjouis.

Ces actions ont été menées en bonne collaboration avec les communes et les différentes associations actives sur la question du survol. Je me félicite donc d'apprendre, M. Maron, que vous comptez

om de nieuwe procedure te onderschrijven.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan de besluiteloosheid van de federale minister van Mobiliteit niet alleen aanpakken. Uw brief aan de heer Bellot heeft volgens het artikel in Le Soir niets uitgehaald.

De studie die de federale minister van Mobiliteit heeft besteld, geeft volgens u geen voldoening omdat er geen precieze doelstellingen in staan. Bent u van plan om een gewestelijk onderzoek te laten uitvoeren?

Hoe zit het met uw contacten met de negentien gemeenten en de organisaties? Treden ze uw gerechtelijke stappen bij?

Hebt u de betrokken partijen recent nog gesproken? Wat heb u van die gesprekken onthouden?

Kunt u details geven over de overtredingen per geluidsmeter? Dankzij de sterke uitbreiding van het geluidsmeternetwerk sinds 2014 was het mogelijk om de rechtszaken te winnen.

Wilt u in 2020 nog meer geluidsmeters laten installeren? Momenteel is de dekking perfect, maar een aantal gemeenten wil nog gedetailleerder gegevens. Zijn er sites waar u extra geluidsmeters wilt plaatsen? Zo ja, hoe werkt u daarvoor samen met Leefmilieu Brussel? Geeft u de vragen van de gemeenten aan het agentschap door?

U wilt de inkomsten uit de boetes investeren in oplossingen zoals geluidsisolatie. Boog de regering zich al over die kwestie? Zijn er al concrete voorstellen? Is het mogelijk om de inkomsten uit boetes over de zwaarst getroffen zones te spreiden? Hoe wilt u te werk gaan?

Hoever staan de overlegcomités? Kunt u het punt op de agenda van de overlegcomités zetten? Van de federale regering moeten we geen mirakeloplossingen verwachten, maar als de vraag op de agenda staat, wordt ze tenminste aan het dossier herinnerd.

Ik zou graag een algemeen overzicht krijgen van de situatie met betrekking tot de vluchten boven

demander à ces mêmes acteurs de vous suivre dans cette nouvelle procédure. Il faut en effet poursuivre sur la lancée qui a porté ses fruits.

La Région de Bruxelles-Capitale ne peut avancer seule dans ce combat face à l'inaction du ministre fédéral de la mobilité. L'article du journal Le Soir que j'évoquais au début de mon intervention nous apprend que votre courrier à M. Bellot est resté lettre morte. Je ne peux que regretter cette attitude, constante ces dernières années.

Toujours concernant le gouvernement fédéral, vous annoncez que l'étude commandée par le ministre fédéral de la mobilité est, je cite, "insatisfaisante", notamment parce qu'elle manque d'objectifs précis. Comptez-vous faire réaliser une étude au niveau régional ? On sait que l'étude d'incidences n'émane pas d'une décision spontanée du niveau fédéral, mais découle plutôt d'une saisine par la justice qui a contraint ce dernier à lancer cette étude qu'il refusait d'entamer depuis des années.

Pour le reste, où en sont vos contacts avec les dix-neuf communes et les différentes associations actives sur la question du survol ? Lors de notre dernier échange sur le survol, vous m'aviez dit avoir l'intention de poursuivre la concertation porteuse que j'avais mise en place avec les différentes communes, qui permet de faire parler toutes les entités d'une seule voix. En dépit des configurations qui opposent parfois la majorité à l'opposition, nous sommes plus forts ensemble. Les communes et les associations comptent-elles vous suivre dans cette nouvelle démarche judiciaire ? Je l'espère sincèrement.

Avez-vous récemment réuni les acteurs concernés ? Quels échos avez-vous retenus de ces échanges ? Outre les dix-neuf communes, je m'intéresse aux acteurs associatifs très actifs sur la question du survol, qu'il s'agisse d'associations très anciennes ou récentes.

Pouvez-vous détailler les infractions relevées sonomètre par sonomètre ? À partir de 2014, nous avons largement étendu le réseau de sonomètres. D'ailleurs, vous aviez reconnu que c'est notamment grâce à cette extension que nous avons pu gagner collectivement ces jugements.

Brussel.

Comptez-vous mettre en place d'autres sonomètres en 2020 ? On sait que la couverture est "parfaite" aujourd'hui. Cet aspect a d'ailleurs été soulevé sur le plan judiciaire au cours des différents échanges avec les partis. Il y a encore une série de communes qui souhaitent avoir des données plus précises. Je pense aux communes du nord : Ganshoren avait fait la demande d'un sonomètre et des sonomètres temporaires ont été placés à Woluwe-Saint-Pierre. M. De Beukelaer n'hésitera certainement pas à intervenir dans le cadre de cette demande d'explications.

Des sites sont-ils envisagés ? Si oui, comment travaillez-vous avec Bruxelles Environnement ? Je sais que les communes vous soumettent des demandes. Les transmettez-vous à Bruxelles Environnement ?

Vous indiquez vouloir réinvestir le montant des astreintes dans des solutions concrètes telles que l'isolation sonore de certains bâtiments. Le gouvernement a-t-il pu se pencher sur la question ? L'administration a-t-elle pu identifier des pistes en particulier ? Il s'agit d'une question compliquée. Une ventilation des astreintes perçues est-elle possible sur les zones les plus touchées ? Comment comptez-vous procéder ?

Enfin, où en sont les comités de concertation ? En tout état de cause, pourriez-vous inscrire ce point à l'ordre du jour des comités de concertation ? Nous n'attendons nullement du pouvoir fédéral qu'il propose une solution miracle à ce dossier, vu le travail considérable déjà effectué à ce niveau-là sous la législature précédente.

Toutefois, le simple fait de mettre la question à l'ordre du jour permettrait de se rappeler au bon souvenir du pouvoir fédéral à propos d'un dossier qui est certes compliqué, mais qui stagne à son niveau depuis plusieurs années. J'aimerais dès lors obtenir une vue d'ensemble de la situation relative au dossier du survol de Bruxelles.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *Mevrouw Fremault, toen ik schreef over goede wil, bedoelde ik de goede wil van de federale regering om dwangsommen te betalen.*

Mijnheer de minister, welke ruimte is er nog voor

Mme Alexia Bertrand (MR).- Je remercie ma collègue Céline Fremault d'avoir pris l'initiative de cette demande d'explications. C'est un dossier extrêmement important, non seulement pour Woluwe-Saint-Pierre mais aussi pour l'ensemble

dialogo? Hebt u nog contacten gehad met de federale regering? U bent van plan dwangsommen te blijven eisen en zelfs verdere stappen te ondernemen, maar de juridische aanpak mag de dialoog tussen de verschillende overheden niet dwarsbomen.

U bevestigt dat de impactstudie onvoldoende is. Kunt u daar meer over vertellen? Op welke objectieve criteria is uw analyse gebaseerd? Wat had u nog meer willen zien in de studie, die uitgevoerd werd door onafhankelijke experts van buitenlandse studiebureaus?

Zult u zelf een nieuwe studie bestellen om over andere conclusies te beschikken?

Zult u het netwerk van geluidsmeters in het gewest verder ontwikkelen? Hebt u daarvoor voldoende middelen? Welke gebieden zijn volgens u onvoldoende gedekt?

Welke politieke lijn zult u verdedigen, tussen het streven naar een constructieve dialoog en de juridische weg?

des Bruxellois à des niveaux divers.

Je me permets de rappeler tout simplement que ce qui compte - et je pense que Céline Fremault le sait -, c'est la prise de parole en commission et non pas la demande d'explications qui avait été déposée rapidement au Bureau.

Quand j'écris, Mme Fremault, qu'il y a eu de la bonne volonté, je visais la bonne volonté du gouvernement fédéral à payer les astreintes auxquelles il était condamné.

Je serai plus brève dans mes questions car vous en avez déjà couvert une grande partie. J'aurais aimé savoir quelle est la place laissée aujourd'hui au dialogue dans ce dossier. À cet égard, avez-vous pu avoir encore des contacts avec le gouvernement fédéral ?

J'ai vu que votre objectif restera de continuer à réclamer des astreintes et à user de toutes voies de droit, quitte à recourir, si nécessaire, à des mesures d'exécution forcée. Effectivement, comme je le soulignais, le gouvernement fédéral a réagi en payant les astreintes. Je pense que les voies judiciaires, si elles sont utiles à certains égards, ne doivent pas empêcher le dialogue entre les différents niveaux de pouvoir, que ce soit au comité de concertation ou de manière plus directe.

Aujourd'hui une nouvelle action en justice se profile, car vous estimez que le paiement des astreintes ne suffit plus et doit s'accompagner d'un plan de mesures structurelles.

Vous affirmez que l'étude d'incidences n'est pas suffisante. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet ? Sur quels critères objectifs fondez-vous votre analyse ? Qu'auriez-vous souhaité trouver dans cette étude, qui avait été réalisée, je pense, par des experts indépendants venant de bureaux d'études étrangers ?

Quels sont les éléments manquants ? Allez-vous commander vous-même une nouvelle étude pour bénéficier de conclusions différentes ?

Mme Fremault ayant évoqué la question des sonomètres, leur réseau sera-t-il développé dans notre capitale ? Le cas échéant, disposez-vous de moyens appropriés dans cette optique ? Quelles

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mevrouw Bertrand vindt dat het van goede wil getuigt dat de federale overheid dwangsommen betaalt, maar het bewijst natuurlijk net het tegendeel, namelijk dat de federale overheid haar verplichtingen niet nakomt!*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *Mijnheer Roberti, de geschreven tekst van de vraag om uitleg heeft ter zitting geen waarde. Laten we debatteren over wat ik gezegd heb en legt u mij daarbij geen woorden in de mond.*

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *U hebt die geschreven tekst toch ondertekend! Dat u die nu verloochent, is uw zaak.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb die handgeschreven ingediend tijdens een zitting van het Bureau. Wilt u mensen met de vinger wijzen of wilt u het debat ten gronde voeren?*

zones estimez-vous insuffisamment couvertes par ces appareils à l'heure actuelle ?

Enfin, de façon plus générale et plus globale, quelle ligne politique entendez-vous défendre dans ce dossier, entre la recherche d'un dialogue constructif, d'une part, et la multiplication des actions en justice, quitte à recourir à des mesures d'exécution forcée, d'autre part ?

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Même si Mme Bertrand a fait entre-temps une courbe rentrante, je suis littéralement tombé de ma chaise en lisant sa demande d'explications où elle écrivait que le gouvernement fédéral faisait montre de volontarisme dans ce dossier ! Payer des astreintes, ce n'est pas se montrer volontaire, bien au contraire ! Les astreintes sont un moyen de contraindre qui consiste à condamner une personne à payer une certaine somme pour une période de retard déterminée dans l'exécution d'un contrat.

Mme Alexia Bertrand (MR).- Étant citée personnellement, je souhaiterais intervenir, Mme la présidente. L'honnêteté intellectuelle requiert de répondre à mon intervention orale et non de faire penser que j'ai dit quelque chose que je n'ai pas dit. Je vous prie de bien vouloir, M. Roberti, vous détacher du texte écrit de la demande d'explications car vous savez pertinemment qu'il n'a pas de valeur en séance. Ainsi nous pourrions avoir un débat sur le prononcé et sur ce que nous pensons véritablement et non sur ce qui n'est pas pertinent pour le compte rendu.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Un texte a été déposé et signé ! Désormais, vous le reniez complètement, ce qui est votre droit.

Mme Alexia Bertrand (MR).- Je vous ai expliqué le contexte : ce texte a été déposé de manière manuscrite durant la séance de Bureau. Il s'agit d'un privilège qui appartient aux chefs de groupe. L'objet de votre intervention est-il de participer au débat de fond ou bien de pointer telle ou telle personne du doigt ? Quel est votre objectif ? Avoir un débat serein ou bien un débat qui ne vole pas haut entre majorité et opposition ?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Ik wil er vooral op wijzen dat de federale overheid in deze kwestie helemaal niet van goede wil is!*

U stelt de studie voor als een referentie, maar iedereen weet dat ze van slechte kwaliteit is. De voornaamste conclusie is dat de Belgische institutionele versnippering het moeilijk maakt om een duurzame oplossing te vinden. Daar hadden we geen studie voor nodig.

Het betalen van dwangsommen lijkt mij trouwens ook niet echt een gezond beheer van overheidsgeld door de federale overheid.

Ecolo vindt dat de huidige gewestregering de kwestie uitstekend aanpakt. De heer Maron kondigde meteen aan dat hij de ingezette juridische aanpak zou voortzetten. Niemand spant graag rechtszaken aan, maar het Brussels Gewest heeft geen andere drukkingsmiddelen.

Ik hoop dat er nog een dialoog komt tussen alle partijen, maar met een federale regering in lopende zaken is dat niet evident.

Voorts sluit ik mij aan bij de gestelde vragen.

Mevrouw de voorzitter.- Ik herinner eraan dat het gesproken woord telt, niet wat op papier staat. We moeten dus naar elkaar luisteren.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Het gesproken woord is belangrijk, maar alleen*

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Mon objectif est de dénoncer l'idée selon laquelle le gouvernement fédéral fait preuve de volontarisme dans ce dossier. Je crois au contraire que le gouvernement fédéral ne fait pas preuve de volontarisme !

Dans votre texte, vous présentez cette étude comme étant une référence. Chacun sait que cette étude est de faible qualité. Sa principale conclusion est que la gouvernance éclatée du dossier liée à la complexité institutionnelle de la Belgique rend compliqué l'aboutissement à une solution durable. Nous n'avions pas besoin d'une étude pour arriver à cette conclusion.

Par ailleurs, faire payer des astreintes ne me paraît pas une bonne solution pour le gouvernement fédéral. Cette mesure pose même question pour ce qui est de la gestion des deniers publics.

Le groupe Ecolo se félicite de la manière dont ce dossier est traité depuis le début de la législature. M. Maron avait en effet annoncé d'entrée de jeu qu'il allait poursuivre les actions en justice entamées sous la législature précédente et, si nécessaire, en entamer de nouvelles. Certes, entamer des actions en justice n'amuse personne, mais c'est la seule arme dont dispose la Région bruxelloise pour se défendre dans ce dossier.

J'espère encore une initiative qui permettrait de réunir tous les acteurs autour de la table, même si c'est compliqué. La situation du gouvernement fédéral, en affaires courantes, n'arrange pas les choses. Je suis convaincu que la Région bruxelloise reste demandeuse d'une concertation avec toutes les parties pour chercher des solutions durables. Je me joins aux questions posées par mes collègues pour connaître l'état du dossier et obtenir des explications sur les évolutions récentes, notamment sur l'action en justice que vous avez introduite.

Mme la présidente.- Je vous rappelle que c'est la parole qui compte et non ce qui figure sur le papier. Nous devons donc nous écouter les uns les autres.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- La parole compte, mais les écrits restent.

het geschreven woord beklijft.

Mevrouw de voorzitter (in het Frans).- *Daarom krijgen we na de discussie een schriftelijk verslag.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Hoe zijn de inbreuken die de geluidsmeters registreren, verdeeld in de tijd? Op welke tijdstippen en in welke periodes van het jaar komen ze het vaakst voor?*

Kunt u de inbreuken opsplitsen per maatschappij, type van vliegtuig enzovoort?

Kunt u een lijst bezorgen van de processen-verbaal in de periode 2017-2019? Kunt u per proces-verbaal aangeven welke boete u gevorderd hebt en hoeveel u geïnd hebt?

Kunt u ook een opsplitsing geven per route of per geografisch gebied?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Ik heb dezelfde informatie opgevraagd als de heer De Beukelaer, maar dan schriftelijk. Het antwoord dat ik kreeg, was dat alleen de cijfers van het lopende jaar beschikbaar zijn.*

In 2017-2019 deed de rechtbank van eerste aanleg van Brussel verschillende uitspraken. De rechtbank erkende dat er te veel vliegtuigen boven Brussel vliegen. Dat is slecht voor het milieu en de volksgezondheid in een erg dichtbevolkt gebied.

Alle Brusselaars en de bewoners van de Rand zijn solidair in deze strijd voor een betere luchtkwaliteit. Een globale visie op de nationale luchthaven is noodzakelijk en die moet rekening houden met de overlast die het gevolg is van de overvliegende vliegtuigen.

Ik ben verbaasd te horen dat er wel degelijk oplossingen zijn, maar dat die om allerlei kwalijke redenen worden tegengehouden.

Mme la présidente.- *C'est pour cela que nous recevons un rapport écrit après la discussion*

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- *Au-delà du nombre d'infractions enregistrées par chaque sonomètre, quelle est la répartition de ces dernières dans le temps ? Dans quels créneaux horaires et à quelle période de l'année ces infractions ont-elles été constatées ces trois dernières années ?*

Est-il possible, à ce stade, de déterminer les causes des infractions selon la compagnie aérienne, le type d'avion, etc. ?

Serait-il également possible de disposer de la liste des procès-verbaux dressés de 2017 à 2019 ? Pour chaque procès-verbal, quel est le montant de l'amende réclamée mais aussi de l'amende perçue ?

Concernant l'affectation des montants, une répartition géographique ou par route selon le nombre d'infractions est-elle envisagée ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- *En début de législature, j'avais expliqué que j'étais né avec les problèmes de survol et que j'espérais ne pas mourir avec ces mêmes problèmes. Je souhaite revenir sur la question de M. De Beukelaer en ce qui concerne les statistiques, les astreintes, etc. Lorsque j'avais posé la question par écrit, j'avais été informé que seules les statistiques de l'année en cours étaient accessibles. Je ne sais pas si cette information est exacte.*

Entre 2017 et 2019, plusieurs jugements du tribunal de première instance de Bruxelles ont été rendus. La justice reconnaît le caractère intensif et excessif du survol de la capitale. Cette question doit donc nous préoccuper dans l'intérêt de tous les Bruxellois. Il s'agit d'une question de santé et d'environnement. Au vu des discussions que nous venons de mener sur la zone de basse émission (LEZ), il est absurde de prévoir de faire voler de plus en plus d'avions au-dessus de notre capitale, qui constitue une zone densément peuplée de notre

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Wat betreft de geluidsnormen is het geweest dankzij de technische kennis van Leefmilieu Brussel en de vroeger gewonnen rechtszaken volgens mij goed bezig.*

Desondanks wordt er geen vooruitgang geboekt. Wel integendeel, want het aantal zware overtredingen is in vergelijking met 2017 gestaag toegenomen. Het volledige overzicht zal ik overmaken aan de secretaris van de commissie.

Daarom heb ik op 27 januari samen met een aantal gemeenten en de Brusselse verenigingen een stand van zaken opgemaakt en werd in december beslist om opnieuw naar de rechtbank te stappen zodat de toestand niet nog meer uit de hand zou lopen.

De geluidsnormen voor de drie landingsroutes werden in een klein jaar tijd zo'n zeventhonderd keer zwaar overtreden. Het mag dus duidelijk zijn dat boetes niets uithalen om de federale regering ertoe te bewegen de normen te doen respecteren.

Vooraleer aan een uitbreiding te denken, is het eerst zaak om het bestaande netwerk van geluidsmeters te stabiliseren zodat een vergelijking met de resultaten uit 2017 gemaakt kan worden. Op die manier zullen onze argumenten voor de rechtbank ook zwaarder doorwegen.

pays.

Je souhaite rappeler que pour DéFI, il est nécessaire de réaffirmer la solidarité de tous les Bruxellois et habitants de la périphérie dans ce combat pour une meilleure qualité de l'air. Il ne faut pas diviser les personnes sur cette question. Une vision aéroportuaire nationale globale est également primordiale, sans quoi nous n'arriverons à rien. La possible diminution des nuisances liées au survol doit être prise en considération.

Nous avons tous déjà visité l'aéroport de Bruxelles-National. J'ai été surpris d'entendre que des solutions sont possibles mais qu'il existe des blocages dus à de tristes considérations.

M. Alain Maron, ministre.- Mon appréciation est que, jusqu'à présent, le dossier a été correctement géré par la Région. J'ai hérité d'un dossier doté d'une législation qui tient la route, bénéficiant d'une maîtrise technique assurée par Bruxelles Environnement en ce qui concerne les mesures sonores, et caractérisé par des victoires judiciaires.

Malheureusement, en dépit de ces éléments, la situation ne s'améliore pas puisque les nuisances liées au survol demeurent, voire s'empirent.

Le 27 janvier dernier, j'ai donc réuni à mon cabinet les communes et les associations bruxelloises afin de refaire le point sur ce dossier et sur le retour en justice annoncé en décembre. La réunion s'est tenue en présence de l'administration et de Bruxelles Environnement et a suscité beaucoup d'intérêt, au vu du nombre important de personnes présentes.

Les communes sont en train de valider leur participation à l'action de la Région par le biais des collèges communaux. À ce stade, nous avons reçu une dizaine de réponses positives. Par ailleurs, nous avons relancé les autres communes afin de savoir si elles se joignent à la cause.

Quant au nombre d'infractions relevées par sonomètre, je vous confirme l'absence de diminution du nombre de violations des normes sonores dans le ciel bruxellois. Depuis février 2019, on constate même des infractions graves

Eventueel kunnen hier en daar voorlopige geluidsmeters worden geïnstalleerd, maar met het huidige systeem krijgen wij een duidelijk beeld van waar en hoeveel de geluidsnormen op het hele grondgebied van het Brusselse gewest worden overtreden. Het verzamelen van deze informatie per gemeente afzonderlijk brengt niet veel aarde aan de dijk.

Leefmilieu Brussel is een relevantie-analyse aan het afwerken waarmee het zijn advies kan objectiveren. Ik zal ze bestuderen zodra we opnieuw naar de rechtbank trekken.

Aan de effectenstudie van de federale overheid schort heel wat, zoals ook al bleek uit mijn antwoord op de interpellatie van mevrouw Frémault in september 2019.

Deze studie geldt voor niemand behalve voor de federale minister van Mobiliteit als een leidraad voor een gezamenlijk en samenhangend beleid. Toch is het wel degelijk zijn taak, en niet die van het Brussels Gewest, om een studie te bestellen en te financieren die wel bruikbaar is.

In dit dossier blijven wij bereid om in dialoog te gaan maar staan wij wel op onze strepen. Het regeerakkoord bepaalt immers dat alle juridische middelen moeten worden uitgeput om het besluit-geluidshinder te doen naleven. Rechtbanken hebben het Brussels Gewest overigens altijd gelijk gegeven, maar de federale overheid heeft nooit voldoende gevolg gegeven aan de verschillende vonnissen.

De federale overheid schijnt de opgelegde boetes trouwens te beschouwen als een soort belasting op de veroorzaakte vervuiling, waardoor het veroorloofd is om het besluit of de vonnissen van de rechtbank naast zich neer te leggen. Dat is onaanvaardbaar.

Maand na maand krijgt de federale overheid boetes opgelegd. Alle actoren moeten dus vastberaden te werk gaan, want zonder een omvattend akkoord over hoe de luchthaven beheerd moet worden, kunnen de gewesten en de federale overheid niet tot een overeenkomst komen. Wij zijn bereid om hierover het gesprek aan te gaan.

supplémentaires à celles de 2017, ce qui conduit aux astreintes. Le jugement avait établi qu'il fallait au moins stabiliser la situation en 2017 et non l'aggraver. Or, en 2019, la situation s'est empirée de mois en mois par rapport aux mois équivalents de 2017. Je transmettrai au secrétaire de commission le document détaillant, pour chacune des trois routes concernées, le nombre d'infractions supplémentaires graves, à savoir un dépassement de 5 dB par rapport à la norme. Celle-ci comportant déjà une marge, il s'agit donc d'infractions graves.

C'est bien ce qui nous amène à retourner en justice, car il faut bien constater que le système d'astreintes n'a pas poussé le niveau fédéral à modifier ce fonctionnement et que la situation s'est empirée.

Depuis février, il y a eu 389 violations graves supplémentaires sur la route du ring, 37 sur la route du canal et 275 sous les atterrissages en piste 01, soit 700 infractions graves supplémentaires en moins d'un an, rien que pour ces trois routes. Pour connaître les chiffres sonomètre par sonomètre, je vous propose de me poser une question écrite.

Concernant l'extension du réseau de sonomètres, je reste sur la ligne déjà expliquée lors de votre précédente interpellation sur le sujet, Mme Fremault, à savoir qu'il faut stabiliser le réseau pour pouvoir comparer les résultats par rapport à 2017 dans le cadre des actions en justice et conforter notre position.

Des adaptations pourraient cependant avoir lieu à la marge grâce à l'installation de sonomètres provisoires, mais ce n'est pas vraiment utile. Nous avons une vision très claire des nuisances sonores, de leur lieu, leur quantité, etc., et ce sur l'ensemble du territoire régional. Je peux comprendre que certains bourgmestres aimeraient avoir "leur" sonomètre sur "leur" territoire mais, pour mesurer globalement la nuisance sonore due à l'aéroport, cette mesure n'est pas utile.

Le réseau actuel est suffisant pour identifier l'ensemble des avions qui ne respecteraient pas l'arrêté bruit. Il n'y a pas de trou dans le filet. Je vous informe par ailleurs que Bruxelles Environnement finalise une analyse de pertinence

Zodra een structurele oplossing voorhanden is, zijn wij bereid om de middelen die wij uit de komende rechtszaken zullen halen, te gebruiken om hinder weg te werken. Maar daar willen we ons niet bij voorbaat op vastpinnen. Het is immers de federale overheid die de hinder veroorzaakt en dus moet zij eerst de oorzaak ervan wegnemen.

De kwestie van de vluchtroutes staat niet op de agenda van het Overlegcomité omdat de federale regering nog altijd in lopende zaken is. Dat kan pas als er weer een volwaardige regering is.

afin d'objectiver son avis. Je me pencherai sur cette analyse dès que le retour en justice sera mis en œuvre.

À propos de l'étude d'incidences, je ne vais pas revenir en détail sur ses manquements car je l'ai déjà fait lors de l'interpellation de septembre 2019 de Mme Fremault. Et outre, vous comprendrez que je réserve cette analyse en primeur à la procédure en justice. En effet, nous demandons une véritable étude d'incidences.

Je ne vais pas m'étendre sur le sujet, mais il est certain que, lors de la rencontre du 27 janvier 2020 avec les différents acteurs et bourgmestres, pas un seul acteur autour de la table n'a estimé que cette étude était satisfaisante et répondait aux exigences auxquelles une étude d'incidences doit satisfaire. Par ailleurs, l'étude en question ne constitue en aucun cas un outil de pilotage en faveur d'une politique aéroportuaire concertée et cohérente.

Je constate dès lors que le ministre fédéral de la Mobilité, M. Bellot, est le seul acteur du dossier à estimer que cette étude d'incidences est de qualité. Tous les autres considèrent qu'elle ne l'est pas et qu'une véritable étude d'incidences s'impose.

Il n'appartient pas à la Région de commander et de financer cette étude, car il s'agit d'une compétence fédérale. Le pouvoir fédéral a d'ailleurs été condamné à le faire, car c'est son rôle ! La Région de Bruxelles-Capitale ne peut être contrainte à réaliser une étude d'incidences sur un aéroport qui n'est pas sur son territoire, et donc pas sous sa tutelle.

Notre attitude dans ce dossier est dès lors placée sous le signe de la fermeté et du dialogue. L'accord de gouvernement régional prévoit que toutes les voies juridiques pourront être utilisées pour faire respecter l'arrêté bruit. Tel est d'ailleurs l'objectif du présent recours. La Région a, pour ainsi dire, toujours gagné dans ce dossier, et le pouvoir fédéral n'a jamais daigné respecter les décisions de justice ou donner une suite satisfaisante aux décisions de justice.

Les astreintes que le pouvoir fédéral est condamné à payer ne doivent en aucun cas être considérées comme une sorte de taxe de pollution qui

autoriserait le non-respect de l'arrêté et, surtout, de la décision de justice. Si le pouvoir fédéral est amené à payer des astreintes, c'est tout simplement parce qu'il ne respecte pas la décision de justice ! Par ailleurs, le pouvoir fédéral semble considérer qu'en payant les astreintes, il est en droit de polluer et de ne rien faire. Cette attitude n'est pas acceptable.

Les astreintes actuelles ne suffisent pas, sachant que pas un mois ne s'est écoulé sans qu'une astreinte soit imposée au pouvoir fédéral.

Parallèlement à cette attitude ferme sur le plan judiciaire, ma volonté est de travailler avec l'ensemble des acteurs. Je tiens des réunions informelles avec les acteurs du dossier pour créer un tel dialogue. Dans ce dossier, il ne peut y avoir de solution qu'avec un accord global entre les Régions concernées et le niveau fédéral. Il faut que nous nous mettions d'accord sur l'évolution de la gestion de l'aéroport. Nous sommes ouverts au dialogue.

Comme le relèvent Mme Fremault et M. De Beukelaer, nous envisageons la possibilité de réinjecter dans le dossier l'argent résultant des prochaines actions judiciaires, si une solution structurelle est trouvée, mais nous ne le ferons pas a priori. La Région pourrait difficilement, par exemple, décider dès aujourd'hui de financer l'isolation sonore de bâtiments sans avancées de la part du pouvoir fédéral. C'est ce dernier qui génère les nuisances. Or pour réduire celles-ci, il existe des moyens moins coûteux que l'isolation sonore des bâtiments.

Il n'est pas prévu d'inscrire la question du survol à l'agenda du Comité de concertation, étant donné que le gouvernement fédéral est toujours en affaires courantes. Ce sera le cas dès que nous aurons un gouvernement fédéral de plein exercice.

Mevrouw Céline Fremault (cdH) *(in het Frans).*- *U vraagt mij om schriftelijke vragen in te dienen, maar in mijn vraag om uitleg vraag ik u naar de situatie per geluidsmeter. Kunt u mij gedetailleerde informatie voor alle geluidsmeters bezorgen? Het heeft geen zin om na deze vraag om uitleg een schriftelijke vraag in te dienen. Ik verwacht een antwoord van u. Leefmilieu Brussel*

Mme Céline Fremault (cdH).- Je connais bien le dossier des sonomètres et en mesure donc toute l'ampleur. Vous m'invitez à déposer des questions écrites, M. le ministre, mais dans ma demande d'explications, je vous interroge effectivement sur leur situation au cas par cas. Outre les trois routes et les infractions les plus graves, pourriez-vous nous informer, en détails, sur l'ensemble des

heeft overzichten die het voortdurend bijwerkt.

U zegt dat een tiental gemeenten zich bij de vordering tot staking wil aansluiten. Ik zou graag zien dat alle gemeenten dat doen. Bij vorige acties beslisten alle negentien gemeenten aanvankelijk om zich aan te sluiten, maar achteraf trokken sommige zich in het kader van de naderende gemeenteraadsverkiezingen terug.

Welke gemeenten waren onmiddellijk bereid om zich bij u aan te sluiten? Het is belangrijk dat we dat weten, zodat we het in de gemeenteraden ter sprake kunnen brengen.

Wat de effectenstudie betreft, ben ik het niet met u eens als u zich achter de federale regering verschuilt. Tussen 2014 en 2019 moest de Brusselse regering ettelijke studies financieren omdat de federale regering dat weigerde te doen.

Ze liet evenmin studies uitvoeren. Het gewest startte zelf een studie naar mogelijke oplossingen over een afstand die gelijk is aan die tussen Zaventem en Brussel. Die studie leverde bruikbare informatie op voor de vorderingen tot staking. Het is dus best mogelijk dat de problematiek onder de bevoegdheid van de federale regering valt en dat het gewest zelf niet veel kan beginnen, maar toch is het belangrijk om die studies te laten uitvoeren.

Wat de geluidsisolatie betreft, ben ik het met u eens dat een structurele oplossing te verkiezen is. In de pers zei u echter dat u de inkomsten uit de boetes rechtstreeks naar concrete maatregelen wilt laten gaan. U moet ervoor opletten dat u de betrokken Brusselaars geen foute boodschappen geeft!

sonomètres ? Il serait inutile de réintroduire une question écrite après cette demande d'explications. J'attends que vous la fassiez suivre. Bruxelles Environnement dispose de tableaux constamment mis à jour.

Deuxièmement, j'aimerais en savoir plus sur les communes. Vous déclarez qu'une dizaine d'entre elles sont prêtes et ont donné leur feu vert pour rejoindre l'action en cessation. Mon vœu est que l'ensemble des communes en fassent de même. Lors des actions précédentes, dans un premier temps, les dix-neuf communes avaient décidé de s'y joindre. Certaines se sont pourtant rétractées par la suite, probablement en voyant se rapprocher les élections communales.

Pouvez-vous spécifier quelles communes se sont engagées à vos côtés sans hésitation ? Si vous ne disposez pas de cette information précise en ce moment même, je vous invite à me la faire parvenir. C'est important pour nous, qui agissons parfois en tant que relais au sein des municipalités, de savoir exactement ce qu'il en est, ne fût-ce que pour poser ces questions dans les conseils municipaux en connaissant le positionnement des uns et des autres.

Je suis moins encline à vous suivre sur la question de l'étude d'incidences, non quant au fond - lamentable, j'en suis parfaitement consciente ! - mais quant à l'opportunité de se retrancher derrière le niveau fédéral. Entre 2014 et 2019, nombre d'études ont en effet dû être financées par nos soins face au refus du gouvernement fédéral.

D'un autre côté - même si le cas qui nous occupe est différent parce que vous allez sans doute introduire un recours sur la non-pertinence de l'étude d'incidences en tant que telle, et sur le plan judiciaire, c'est un angle d'attaque que j'estime absolument valable -, entre 2014 et 2019, aucune des études réclamées par les associations, notamment, n'a jamais été produite par l'échelon fédéral. Sur la problématique des solutions à envisager dans une distance égale à celle qui sépare Zaventem de Bruxelles, nous avons lancé notre propre étude, ce qui a permis de nourrir nos échanges dans le cadre des actions en cessation. Sans prétendre qu'il faut balayer d'emblée l'ensemble des études sous prétexte que cette question relève du niveau fédéral et que nous-

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *Ik woon in een gemeente die sterk overvlogen wordt. Elke gemeentelijke motie om de federale regering tot actie aan te zetten heb ik ondertekend. Ik wil hier niet aan politiek om de politiek doen, ik wil oplossingen voor de Brusselaars.*

Eenzijds zegt u dat u openstaat voor dialoog, maar anderzijds wil u uw argumenten opsparen voor de gerechtelijke procedure. Ik had die argumenten graag nu vernomen. Ik had graag gezien dat u de federale minister van Mobiliteit zou aanspreken. Alleen via zo een dialoog kan men tot oplossingen komen.

Blijkbaar doen de meeste inbreuken zich voor op baan 01. Het cijfer 700 is gevallen, klopt dat?

mêmes n'y pouvons rien, il importe néanmoins de le faire.

Enfin, concernant l'isolation sonore, j'admets votre argument sur l'opportunité d'une solution structurelle, mais votre interview dans le journal Le Soir laisse entendre que cela n'en dépend pas. Vous y parlez de réinjecter directement les astreintes dans des mesures concrètes. J'estime qu'il convient de nous montrer prudents, car cela risque de donner un mauvais message aux habitants concernés !

Mme Alexia Bertrand (MR).- Je vais d'abord préciser que je suis ici pour trouver des solutions pour les Bruxellois. Je viens d'une commune qui connaît le survol et qui en est particulièrement affectée. Si certains veulent manifestement faire de la politique politicienne dans ce dossier, je suis, quant à moi, parfaitement à l'aise avec ce dernier. En effet, j'ai cosigné, validé et soutenu toutes les motions communales qui demandaient au gouvernement fédéral d'agir. Ce qui m'importe dès lors, c'est de trouver des solutions.

Vous pouvez ainsi essayer de me faire dire ou penser quoi que ce soit mais, dans ce dossier, je défends le point de vue des Bruxellois. Or, le survol est un réel problème que je vis, que je connais et que je côtoie.

Je me réjouis d'entendre que vous êtes ouvert au dialogue, qui est pour moi fondamental. Cependant, en même temps, vous nous dites que vous réservez vos arguments à la procédure judiciaire. Cela m'inquiète car ce n'est pas une façon d'être ouvert au dialogue. Je comprends que vous fassiez une procédure judiciaire et que vous défendiez vos arguments. Cependant, je regrette vivement votre souhait de ne pas partager vos arguments, de ne pas consulter le ministre fédéral de la mobilité et de ne pas chercher à trouver des solutions en expliquant ce que vous percevez comme des défaillances éventuelles de l'étude d'incidences.

Ce n'est pas la bonne approche. Un dialogue requiert de se parler entre niveaux de pouvoir. Cela implique également de pouvoir dire clairement nos attentes, nos souhaits et nos

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ja, maar op de Ring doen zich nog meer zware overtredingen voor dan op baan 01, wat ook logisch is, want de Ring wordt meer overvlogen dan baan 01.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *Zowel de route boven de Ring als route 01 zijn problematisch. Wat stelt u voor die twee routes voor?*

Het is een complex dossier. Vliegtuigen landen tegen de wind in, wat meer oplossingen mogelijk maakt dan voor opstijgende vliegtuigen.

Als de vonnissen correct zouden worden uitgevoerd, zou er geen enkel vliegtuig meer boven Zaventem vliegen. U zou dat misschien een goede oplossing vinden. De realiteit is echter dat de rechterlijke uitspraken elkaar tegenspreken en niet zonder meer toepasbaar zijn.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Over welke vonnissen hebt u het? We kunnen onmogelijk terug naar het niveau van 2017, want de dwangsommen betreffen overschrijdingen tegenover dat jaar. Het gaat dus niet om een beperking van het aantal vliegtuigen.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *Ik heb het over alle recente uitspraken. Het gerecht doet al tien jaar tegenstrijdige uitspraken in dit dossier. Ik kan ze voor u opzoeken, zodat we erover kunnen debatteren als u dat wenst. Uit een studie blijkt dat die uitspraken onmogelijk als dusdanig toepasbaar zijn.*

solutions.

Vous indiquez - et je consulterai les chiffres des infractions que vous nous avez communiqués dans le compte rendu - que la grande majorité des infractions concernent la piste 01. Cela ne m'étonne pas, c'est un quartier que je connais particulièrement bien. Vous avez parlé de 700 infractions, ai-je bien compris ?

M. Alain Maron, ministre.- Oui, mais on arrive sur le ring à un nombre d'infractions graves supplémentaires plus important que sur la 01. Ce qui est logique, car il y a moins de survols sur la 01 que sur le ring.

Mme Alexia Bertrand (MR).- Tant la route du ring que la route 01 constituent une préoccupation. Quelles sont vos propositions à cet égard ? Que prônez-vous dans les deux cas ?

C'est un dossier complexe. Vous n'avez pas la même marge de manœuvre sur les atterrissages que sur les décollages pour des raisons inhérentes au vent. Vous disposez d'une plus grande liberté pour créer des solutions à l'atterrissage puisqu'il se fait face au vent.

Sans faire de la politique partisane, je rappelle que si nous appliquions les décisions de justice, aucun avion ne volerait plus au-dessus de Zaventem. Vous trouveriez peut-être que c'est une bonne solution, mais la réalité c'est que les décisions de justice sont contradictoires et ne sont pas applicables en tant que telles.

M. Alain Maron, ministre.- À quelles décisions de justice faites-vous référence ? Il n'est pas possible de retourner au niveau de 2017 parce que les astreintes sont des dépassements supplémentaires par rapport à 2017. Il ne s'agit donc pas de limiter les avions.

Mme Alexia Bertrand (MR).- Je parle de toutes les dernières décisions qui sont tombées. Depuis dix ans dans ce dossier, les décisions de justice dans leur ensemble sont contradictoires. Je peux les retrouver et nous pourrions avoir ce débat en commission, si vous le souhaitez. Une étude montre qu'il n'est pas possible d'appliquer l'ensemble de ces décisions de justice en tant que

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).-
Wat stelt u dan voor?

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).-
U bent de minister! Ik kreeg van u geen antwoord op mijn vraag naar uw oplossingen. Welke oplossingen stelt u voor voor de landende vliegtuigen op route 01 en de route boven de Ring en voor de opstijgende vliegtuigen op route 25R die naar links afbuigen?

Ik zal de gegevens van de geluidsmeters grondig bestuderen, maar u moet met de andere beleidsniveaus blijven overleggen. Overleg met de Vlaamse regering zou een en ander in beweging kunnen brengen, want het zijn de Vlaamse partijen die de boel op federaal niveau blokkeren. De Vlaamse partijen in het Brussels Parlement kunnen mogelijk helpen om tot een oplossing te komen.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).-
Het verheugt mij dat u aan een structurele oplossing wilt werken. Dwangsommen zijn immers geen einddoel op zich.

Het lijkt mij niet zo'n goed idee dat Brussel zelf een studie uitvoert. Dat komt neer op een omkering van de verantwoordelijkheid. De vliegroutes hangen af van de federale overheid. Het gewest kan die niet zelf vastleggen. Dit dossier belangt bovendien alle gewesten aan. Om een oplossing te vinden, moeten de federale overheid en de drie gewesten rond de tafel gaan zitten.

Een Brusselse studie over een luchthaven in Vlaanderen zal het probleem niet oplossen. Als die studie bovendien enkel op Brussel betrekking heeft, zal ze door de andere partijen als subjectief worden afgedaan. De beste oplossing blijft een dialoog.

telles.

M. Alain Maron, ministre.- Que proposez-vous alors ?

Mme Alexia Bertrand (MR).- C'est vous le ministre, M. Maron ! Je n'ai pas entendu de réponse à ma question sur vos solutions. Que proposez-vous pour les atterrissages sur la route 01, sur la route du ring et sur les décollages sur la route 25R, virage gauche ?

Je suis convaincue qu'un dialogue est nécessaire. J'examinerai bien sûr les chiffres des sonomètres, comme l'a dit Mme Fremault mais sachez que dans ce dossier, il faudra continuer à discuter avec les différents niveaux de pouvoir. Une discussion en commission avec nos collègues néerlandophones pourrait nous aider à avancer.

En effet, c'est aussi avec eux que nous devons discuter in fine. Ne soyons pas hypocrites, nous savons très bien ce qui a bloqué ce dossier au niveau fédéral. Les partis flamands présents au Parlement bruxellois peuvent peut-être aider à dégager des solutions.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Un nouvel élément du dossier retient mon attention : votre ouverture à l'idée d'utiliser les astreintes, ou du moins une partie, dans le cadre d'une solution structurelle. Je pense que c'est une bonne idée car les astreintes ne sont pas une fin en soi. C'est la démonstration d'une ouverture pour trouver des solutions structurelles et durables avec les autres acteurs du dossier.

Concernant la question d'une étude spécifique à la Région bruxelloise, celle-ci peut prendre certaines initiatives mais cela m'inquiète un peu. Tout d'abord, il s'agit d'un renversement de la charge de la responsabilité du dossier, car les routes aériennes dépendent de l'autorité fédérale, ce n'est pas notre Région qui peut les définir. Nous serions beaucoup plus efficaces dans une solution avec, autour de la table, le gouvernement fédéral et les trois Régions puisque les incidences de l'aéroport les concernent toutes les trois. Faire une étude en Région de Bruxelles-Capitale pour un aéroport situé en Flandre n'est pas très efficace.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Ik overweeg om een schriftelijke vraag in te dienen over de informatie die ik u vroeg. Hebt u al een kalender in verband met de gerechtelijke procedure?*

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Ik vroeg naar de evolutie van de inbreuken in de loop van 2017, 2018 en 2019, maar er werd mij gezegd dat ik niet naar de eerste twee jaar mocht vragen. Het verheugt mij dat ik hier meer informatie krijg.*

Iedereen is het erover eens dat overleg zeer belangrijk is, maar tegelijkertijd is het goed dat in dit dossier het besluit-Gosuin kan worden toegepast om de federale regering onder druk te zetten. Met overleg alleen zullen we er immers niet komen.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik bezorg u de beschikbare gegevens. Een deel ervan kunt u op de website van Leefmilieu Brussel raadplegen.*

Mevrouw Bertrand, ik begrijp niet waar u naartoe wilt. U zegt dat dit dossier voor meer problemen en blokkeringen zorgt aan Nederlandstalige dan aan Franstalige kant. Dat kan, maar er zijn wel degelijk een federale minister en regering die voor de materie bevoegd zijn. U vraagt mij echter naar mijn plannen. Dat begrijp ik niet.

Momenteel doet de federale regering niets. De Brusselse regering vraagt haar om een effectenstudie te laten uitvoeren. Dat is nodig om een overzicht van concrete maatregelen op te stellen en om de impact op het milieu en de sociale en economische gevolgen ervan te bepalen. Hoewel de rechter haar daartoe

Par ailleurs, si elle est menée uniquement à Bruxelles, cette étude risque d'être jugée partielle par les autres acteurs du dossier, qui diront que les solutions favorisent Bruxelles au détriment des autres. Je reste donc convaincu que le dialogue avec tout le monde autour de la table constitue la meilleure solution. Mais qui dit dialogue, dit interlocuteurs.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je pense transmettre une question écrite sur les informations que je vous avais demandées. Par ailleurs, avez-vous une idée du calendrier relatif à la procédure judiciaire ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je vous avais demandé l'évolution du nombre d'infractions recensées au cours des années 2017, 2018 et 2019. Or, j'ai été censuré : on m'a répondu que je ne pouvais pas demander les deux premières années. Je suis content d'obtenir plus d'informations ici.

Nous sommes tous d'accord en ce qui concerne l'importance du dialogue. Je me réjouis de la possibilité d'appliquer l'arrêté Gosuin dans ce dossier. Cela permet de mettre la pression sur les autorités fédérales. Le dialogue est louable mais nous ne réussissons pas sans moyens de pression.

M. Alain Maron, ministre.- Nous tenterons de vous transmettre le maximum de données dont nous disposons. Un certain nombre d'éléments sont également disponibles sur le site de Bruxelles Environnement.

J'avoue ne pas bien comprendre le positionnement et l'intention de Mme Bertrand. Vous dites que ce dossier pose plus de difficultés et crée plus de blocages du côté des partis néerlandophones que francophones. C'est une hypothèse recevable. Mais il existe bel et bien un ministre et un gouvernement fédéral qui sont chargés de la matière. Or, vous m'interrogez sur mes hypothèses de travail et mes intentions. Je ne comprends pas votre démarche.

À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral reste les bras croisés. Nous lui demandons, comme cela a été fait précédemment par le tribunal, de réaliser

verplichtte, liet de federale regering geen effectenstudie uitvoeren. Ik vind het onaanvaardbaar dat u mij nu vraagt welke oplossingen ik als gewestminister voorstel.

Voorts overleg ik op informele wijze met de luchthavenautoriteiten en met de federale regering over oplossingen. Het is niet mijn bedoeling om records te breken op het gebied van dwangsommen! Wat ik wil, is minder geluidshinder van de luchthaven voor alle omwonenden. Daarvoor is een globale oplossing nodig.

Ik hoop op een gerechtelijke uitspraak ten laatste na de zomer.

De lijst van gemeenten die zich bij de vordering tot staking aansluiten, ligt bij de advocaat. Ik beschik niet over die gegevens, maar ze worden in elk geval bekendgemaakt zodra de zaak wordt aangespannen. Dit dossier mag niet tot verdeeldheid onder de Brusselaars leiden. Daarom moeten we streven naar een verbetering van de situatie voor alle Brusselaars, ongeacht de wijk waar ze wonen.

une étude d'incidences. Cette étude aurait dû intervenir précisément pour dresser la liste des options concrètes possibles : rallongement de piste, allongement de la nuit, tonnage, gestion de l'aéroport et des routes. J'insiste sur le fait que le gouvernement fédéral est compétent sur ces questions ! L'étude était également censée mesurer l'impact environnemental, social et économique des mesures en question. Or, bien qu'il y ait été condamné, le gouvernement fédéral n'a pas réalisé cette étude d'incidences. Venir me demander aujourd'hui quelles solutions je promeus en tant que ministre régional me semble inacceptable. C'est une démarche indigne qui, au surplus, n'est pas tenable intellectuellement !

Nous entretenons pour le reste un dialogue informel avec les autorités de l'aéroport et le gouvernement fédéral afin de trouver des solutions. Mon objectif n'est pas de battre des records en matière d'astreintes ! L'objectif que je poursuis en tant que ministre régional est de diminuer les nuisances sonores de l'aéroport, tant pour les Bruxellois que pour tous les riverains.

La solution doit être globale et doit contribuer à une diminution de la pression sonore pour l'ensemble des riverains de l'aéroport, pour tous les habitants de la Région de Bruxelles mais en ciblant dans un premier temps les zones les plus densément peuplées.

Nous espérons obtenir une décision judiciaire au plus tard après l'été. Nos conseils travaillent en tout cas dans ce sens.

La liste des communes s'étant déjà jointes à la cause se trouve chez notre avocat. Je ne dispose pas de cette information, mais elle sera de toute façon publique dès que les actions seront lancées. L'objectif est bien de rassembler toutes les communes. Il est hors de question de diviser les Bruxellois sur ce dossier, sinon les différentes pistes de solution joueront les unes contre les autres et ce n'est pas ainsi que nous gagnerons. D'aucuns peuvent être tentés de faire cavalier seul, en vivant la réalité très localement, mais ce n'est évidemment pas la bonne manière de faire. Il faut une vision globale, avec pour objectif d'améliorer la situation pour tous les habitants, quel que soit le quartier dans lequel ils habitent.

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *Het is belangrijk dat de Brusselaars verenigd zijn in dit dossier. Ik betreur dan ook dat sommige gemeenten ons niet zijn bijgetreden.*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Dat is wellicht een kwestie van tijd.*

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *Er worden soms politieke spelletjes gespeeld. Zo hebben de MR-gemeenten zich indertijd niet bij de stakingsvorderingen aangesloten, terwijl het belangrijk is dat we onze krachten bundelen.*

De heer Roberti pleit voor een dialoog. We hebben al heel wat dagen en nachten met de federale overheid onderhandeld binnen het Overlegcomité.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Ik tracht positief te blijven.*

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *We hebben nachtenlang nota's geanalyseerd en naar oplossingen gezocht.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *Mijnheer de minister, ik lach u niet uit wanneer ik u vraag welke oplossingen u voorstelt. Overleg is noodzakelijk, maar u kunt daarop niet met lege handen aankomen. Als bevoegd minister moet u zelf al over mogelijke oplossingen nadenken, zodat u Brussel correct kunt verdedigen.*

We moeten daarbij ook vermijden om de gemeenten en de Brusselaars tegen elkaar op te zetten. We moeten oplossingen vinden voor alle Brusselaars. Een dialoog houdt in dat u naar de

Mme Céline Fremault (cdH).- Je reviendrai sur le dossier au cours des prochaines semaines. Je pense que l'objectif a toujours été de faire en sorte que l'ensemble des Bruxellois soient unis dans ce dossier, ce qui fait d'ailleurs en grande partie la force des jugements prononcés pendant des années. Je regrette que certaines communes ne nous aient pas rejoints sur ce point.

M. Alain Maron, ministre.- Il s'agit d'une question de temps, je ne dis pas qu'elles ne le feront pas.

Mme Céline Fremault (cdH).- Je sais très bien comment fonctionnent les réunions que vous avez présidées, mais je sais aussi qu'il y a de petits jeux politiques. Ainsi, à l'époque, les communes MR n'ont pas participé aux dernières actions en cessation alors que, dans ce dossier, nous avons l'obligation d'unir nos forces, à défaut de quoi nous n'atteindrons jamais nos objectifs.

J'entends par exemple M. Roberti parler de dialogue, de recherche de solutions... Si vous saviez combien d'heures, de jours et de nuits nous avons passés avec le pouvoir fédéral dans le cadre de la saisine du Comité de concertation !

M. Tristan Roberti (Ecolo).- J'essaie de tenir des propos positifs pour éviter d'être accusé de faire de la politique politicienne.

Mme Céline Fremault (cdH).- Nous avons passé d'innombrables nuits à envisager des solutions, à étudier des notes déposées par le cabinet du Premier ministre, par la Région... La situation était totalement surréaliste.

Mme Alexia Bertrand (MR).- M. le ministre, je pense que vous abîmez votre fonction de ministre quand vous utilisez des expressions qui n'ont pas leur place ici. Je ne me moque pas de vous quand je vous demande quelles sont vos solutions. Et d'ailleurs, la première chose que vous faites, c'est me renvoyer la question, et je ne vous demande pas si vous vous moquez de moi.

Je pense sincèrement que, s'il faut du dialogue - auquel j'entends que vous êtes ouvert ainsi que votre groupe -, il faut bien entendu avoir une idée des pistes de solutions. Il n'est pas possible qu'en

voorstellen luistert en een standpunt inneemt.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Dat is precies wat wij van de effectenstudie vragen en wat de federale overheid niet heeft gedaan. De mogelijke oplossingen staan voor een deel in het Brusselse meerderheidsakkoord. Wij willen gewoon dat de impact van die voorstellen wordt onderzocht, zodat we een werkbasis voor de dialoog hebben en sneller kunnen vooruitgaan. De federale overheid moet echter eerst haar werk doen.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *U hebt kritiek op de effectenstudie, maar die werd uitgevoerd door gerenommeerde buitenlandse experts. We zullen uw argumenten analyseren, maar we moeten ophouden met altijd alles in twijfel te trekken.*

Mevrouw Céline Fremault (cdH) *(in het Frans).*- *Die experts kenden het Brusselse*

tant que ministre chargé de cette question, vous n'avez pas mené une réflexion à ce sujet. Le jour où aura lieu le dialogue avec le niveau fédéral, il faudra que vous défendiez la Région bruxelloise.

Là où je vous rejoins, c'est qu'il ne s'agit pas d'opposer les communes entre elles, ni les Bruxellois entre eux. J'en suis particulièrement consciente puisque, dans ma commune de Woluwe-Saint-Pierre, certains quartiers vivent des situations différentes. Nous avons toujours veillé, en accord avec mes collègues ici présents, à ne pas opposer les quartiers entre eux et à trouver des solutions pour tous les Bruxellois. Je suis moi-même particulièrement sensible à la situation de la route du canal ou de certaines autres qui ne survolent pas ma commune.

Si vous voulez un dialogue, il vous faudra entendre les solutions qui sont proposées et vous positionner.

M. Alain Maron, ministre.- C'est précisément ce que nous demandons dans le cadre de l'étude d'incidences et que le niveau fédéral n'a pas fait. C'est pour cette raison que je trouve relativement choquant que vous me renvoyiez cette question. Les solutions possibles se trouvent pour partie dans l'accord de majorité bruxellois, que vous connaissez bien. Certaines existent depuis des décennies. Nous voulons que leurs différents impacts soient étudiés. Au moins aurons-nous une base de travail pour le dialogue entre les entités, ce qui permettra d'avancer. Mais, pour cela, il faudrait d'abord que le niveau fédéral fasse son travail !

Mme Alexia Bertrand (MR).- L'étude d'incidences que vous critiquez a été produite à la suite d'un appel d'offres et d'un marché public où les répondants étaient des bureaux de consultance et des experts reconnus à l'étranger. Nous examinerons vos arguments quant à cette étude. Il va également de mon intérêt que cette étude soit complète et bien réalisée, mais on ne peut pas tout le temps tout remettre en cause, en ce compris l'expertise de bureaux indépendants qui ont fait leurs preuves à l'étranger.

Mme Céline Fremault (cdH).- Et qui ne connaissaient absolument pas le dossier

dossier totaal niet.

- De incidenten zijn gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
KALVIN SOIRESSE**

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

**betreffende "het project Plage voor scholen
in het kader van het beleid voor de
renovatie van de schoolgebouwen".**

*(De heer Tristan Roberti, voorzitter, treedt
opnieuw als voorzitter op)*

De heer Kalvin Soiresse (Ecolo) (in het Frans).-
*In 2006 werd door Leefmilieu Brussel het plan
voor lokale actie voor het gebruik van energie
(Plage) gelanceerd, bedoeld om lokaal aan
zuiniger energiebeheer te doen. Snel werd
duidelijk dat men zonder grote investeringen het
energieverbruik in gebouwen gevoelig kan
terugdringen.*

*Daarom startte Leefmilieu Brussel, in
samenwerking met de onderwijskoepels, het
project Plage Scholen. Daarmee wil men het gas-
en elektriciteitsverbruik in schoolgebouwen
beperken, die immers traditioneel grote
verbruikers zijn. Dit plan leverde de scholen niet
alleen een besparing van tienduizenden euro's op,
maar het zorgde ook voor een vermindering van
de CO₂-emissie tussen 2009 en 2014 met 14.000
ton.*

*De schoolgebouwen van het officiële net verkeren
dikwijls in een erbarmelijke toestand. Die
verouderde gebouwen zijn net de grote verslinders
van energie. Bij een bezoek aan het Koninklijk
Atheneum van Ganshoren kregen we van het
bestuur te horen dat de school eigenlijk aan
openluchtverwarming doet als de aftakeling van
het gebouw niet snel wordt aangepakt.*

bruxellois, je peux vous le garantir.

- Les incidents sont clos.

**QUESTION ORALE DE M. KALVIN
SOIRESSE**

**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 projet Plage écoles dans le
cadre de la politique de rénovation des
bâtiments scolaires".**

*(M. Tristan Roberti, président, reprend place au
fauteuil présidentiel)*

M. Kalvin Soiresse (Ecolo).- Lancé dès 2006 par
Bruxelles Environnement, le plan local d'action
pour la gestion de l'énergie (Plage), décliné dans
différents domaines, a montré qu'on pouvait
réduire de manière significative la consommation
d'énergie des bâtiments sans nécessairement faire
de gros investissements.

En 2009, en partenariat avec plusieurs pouvoirs
organisateur de l'enseignement, Bruxelles
Environnement a lancé le projet Plage écoles,
destiné à réduire la consommation d'électricité et
de gaz dans les bâtiments scolaires. On le sait, ces
bâtiments font partie des plus énergivores de la
Région. Les résultats - probants - ont permis aux
pouvoirs organisateurs de réaliser des économies
appréciables, mais aussi de diminuer les émissions
de CO₂ de 14.000 tonnes entre 2009 et 2014. En
2012 par exemple, ces économies se sont montées
à 15.481 euros pour l'Athénée royal d'Auderghem,
à 31.160 euros pour l'Athénée royal d'Evere, à
12.621 euros pour l'Athénée royal de Ganshoren
ou encore à 82.811 euros pour l'Athénée royal
Leonardo Da Vinci. Ces chiffres montrent toute
l'efficacité du projet.

Les écoles officielles du réseau de la Fédération
Wallonie-Bruxelles et les écoles dépendant des
réseaux officiels en général font face à de gros

De Federatie Wallonië-Brussel heeft dringende renovatieprojecten opgestart in een aantal scholen, onder andere in Ganshoren, maar ook in Ukkel 2.

Die inspanningen voor een zuiniger energiebeheer in schoolgebouwen moeten worden voortgezet.

Hoe staat het met het plan Plage Scholen? In 2016 kreeg het een dwingend karakter, maar blijkbaar ging die verplichting pas in op 1 juli 2019. Geldt dat ook voor de Brusselse schoolgebouwen? Hoe wordt de maatregel op het terrein toegepast?

Hoe koppelt men het plan aan de renovatie van een aantal scholen van de Federatie Wallonië-Brussel? Loopt hierover een gesprek met de bevoegde minister Daerden?

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *De verbetering van het energieverbruik in openbare gebouwen is een prioriteit van deze regering. Die vervullen immers een voorbeeldrol. Daarom werken we momenteel aan een versterking van de begeleidende programma's en van de financieringsmechanismen.*

problèmes liés aux bâtiments. L'actualité nous l'a montré. L'état de délabrement de certains bâtiments scolaires est assez avancé. La consommation d'énergie liée à l'état des bâtiments est très préoccupante. Lors d'une visite à l'Athénée royal de Ganshoren, qui a récemment fait l'actualité sur le sujet et qui a bénéficié de ce plan, les dirigeants et les représentants de l'établissement nous ont affirmé qu'avec les dégradations qui continuaient, l'école devenait un chauffage à ciel ouvert. La Fédération Wallonie-Bruxelles a lancé des projets de rénovations urgentes dans certaines écoles, notamment à Ganshoren et à Uccle 2.

Devant de tels résultats et vu les projets en cours, il importe de continuer à améliorer la performance énergétique des bâtiments scolaires en rénovation. Pouvez-vous nous faire le point sur ce dossier et sur les éventuels liens avec les projets de rénovation portés par le ministre Frédéric Daerden ?

Où en est le plan Plage pour les écoles bruxelloises ? Selon les informations recueillies auprès du facilitateur de Bruxelles Environnement, le caractère obligatoire du projet décidé en 2016 n'est entré en vigueur que le 1^{er} juillet 2019. Cette entrée en vigueur concerne-t-elle également les écoles bruxelloises ? Comment est-elle appliquée sur le terrain ?

Existe-t-il une articulation entre ce plan et les projets de rénovation des bâtiments scolaires portés par la Fédération Wallonie-Bruxelles ? Dans l'affirmative, comment est-elle mise en œuvre dans les écoles concernées ? Dans la négative, comptez-vous la mettre en place ?

Avez-vous amorcé un dialogue sur le sujet avec le ministre Daerden chargé des bâtiments scolaires à la Fédération Wallonie-Bruxelles ?

M. Alain Maron, ministre.- L'amélioration de l'état énergétique des bâtiments publics est une des priorités du gouvernement. Nous travaillons actuellement à renforcer les programmes d'accompagnement et à mettre en place des mécanismes de financement afin d'accélérer l'exemplarité des pouvoirs publics.

De Brusselse schoolgebouwen dienen inderdaad het plan Plage toe te passen, als ze hier tenminste voor in aanmerking komen. Gemeentescholen moeten over een gezamenlijk gebouwenpark van minstens 50.000 m² beschikken, voor de gemeenschapsscholen is dat 250 m². Voor de scholen die van andere overheden afhangen geldt een minimum van 50.000 m², voor de scholen in de private sector geldt 100.000 m².

In de praktijk legt het plan deze scholengemeenschappen de volgende verplichtingen op:

- fase 1: de aanduiding van een coördinator tegen 30 juni van dit jaar;

- fase 2: de opstelling, tegen het einde van 2021, van een energiekadaster en van een actieplan dat het verbruik moet terugdringen.

Het plan staat nog in zijn kinderschoenen. Het is dus moeilijk om nu al iets over de resultaten te zeggen, maar die zullen zeker worden geëvalueerd in de loop van deze regeerperiode.

De Federatie Wallonië-Brussel is verantwoordelijk voor haar schoolgebouwen. Zij ondersteunt de scholen, onder andere via het prioritaire programma voor werken aan schoolgebouwen. Elk onderwijsnet staat in voor de technische en economische ondersteuning van zijn scholen.

Momenteel loopt er hierover overleg tussen Leefmilieu Brussel en de dienst infrastructuur van de Federatie Wallonië-Brussel. Een stand van zaken zal worden opgemaakt, waarna audits zullen volgen. Het is de bedoeling om via allerlei maatregelen snel resultaat te boeken op het vlak van efficiënt elektriciteitsverbruik. Ook de gebruikers zullen hierbij betrokken worden, onder meer via een bevraging van de leerlingen van het technisch en beroepsonderwijs.

Leefmilieu Brussel werkt samen met de verschillende inrichtende machten om trajecten vast te leggen naar meer energie-efficiëntie, met inachtnaam van de verplichtingen uit het plan Plage en de EPB-normen. Er wordt ook gekeken naar mogelijke steunmaatregelen bij verbeteringswerken, zoals de energiepemie en begeleidings-

Concernant votre demande sur l'intégration du programme Plage pour les écoles bruxelloises, celles-ci sont en effet soumises au Plage obligatoire pour autant qu'elles entrent dans les conditions d'éligibilité de celui-ci. Pour les écoles communales, l'ensemble du parc de bâtiments communaux doit présenter une superficie supérieure à 50.000 m². Dans le cas des écoles communautaires dont la personne morale est la Communauté, le parc de la Communauté doit présenter une superficie supérieure à 250 m². Les écoles assimilées aux autres pouvoirs publics doivent disposer d'un parc supérieur à 50.000 m². Enfin, pour les écoles assimilées au secteur privé, le parc doit être supérieur à 100.000 m².

Dans la pratique, les organismes soumis au Plage doivent suivre le programme suivant :

- phase 1 : une désignation du coordinateur Plage pour le 30 juin 2020 ;

- phase 2 : une programmation avec la mise en place d'un cadastre énergétique et un programme d'action pour réduire les consommations. Cette deuxième phase doit se dérouler dans les dix-huit mois suivant la finalisation de la phase 1, ce qui correspond à la fin de l'année 2021.

Nous sommes actuellement au tout début de ce programme Plage. Il est difficile, à ce stade, de donner un retour sur expérience. Il est par ailleurs prévu d'évaluer la démarche du Plage obligatoire dans le courant de la législation.

En ce qui concerne l'articulation du Plage avec les projets de rénovation des bâtiments scolaires, la Fédération Wallonie-Bruxelles est compétente en matière de bâtiments scolaires. Elle met en place des aides aux écoles, dont le programme prioritaire de travaux (PPT). Les fédérations de pouvoirs organisateurs apportent aux écoles de leur réseau de l'aide technique et du conseil économique.

Actuellement, Bruxelles Environnement est en relation avec le service des infrastructures du réseau de la Fédération Wallonie-Bruxelles afin de travailler ensemble à l'amélioration des bâtiments. Après état des lieux, des audits sont lancés, en particulier en matière d'électricité. En effet, une des stratégies est de déterminer et de mettre en

programma's.

Voor het overige streven we naar een verbetering van de infrastructuur, een ecologisch verantwoord beheer en een gedragsverandering bij leerlingen en leerkrachten. Mijn bezoeken aan scholen leren me dat er veel werk aan de winkel is.

De dialoog tussen de gewesten en de Federatie Wallonië-Brussel loopt. Alle partijen schrijven zich in in het samenwerkingsakkoord inzake ecologisch verantwoord en duurzaam onderwijs. Er is overleg aan de gang over een werkprogramma voor de periode 2021-2024; energie-efficiëntie moet daar een vooraanstaande plaats in krijgen.

Binnenkort nemen we contact op met de minister die bevoegd is voor de schoolgebouwen om de verschillende renovatieprojecten te bespreken.

De heer Calvin Soiresse (Ecolo) *(in het Frans).*- *Energie-efficiëntie is inderdaad prioritair in het onderwijsbeleid van de Federatie Wallonië-Brussel en ik hoop dat het gesprek daarover met het Brussels Gewest wordt voortgezet. Als kinderen betrokken worden bij projecten in hun school, zullen zij ontvankelijker worden voor dit thema.*

place des mesures apportant des gains rapides de consommation énergétique. Une autre stratégie consiste à impliquer les utilisateurs dans les processus d'efficacité énergétique, par exemple à travers la réalisation d'audits par des élèves de l'enseignement technique ou professionnel, ce qui est testé actuellement. Nous impliquons ainsi les élèves eux-mêmes.

Par ailleurs, Bruxelles Environnement lance des collaborations avec les pouvoirs organisateurs pour mettre en place des parcours d'efficacité énergétique adaptés aux situations de terrain. Ces collaborations visent, d'une part, à articuler les obligations du plan local d'action pour la gestion de l'énergie (Plage) et de la performance énergétique des bâtiments (PEB) et les soutiens disponibles pour permettre les travaux, dont les primes énergie et les programmes d'accompagnement.

D'autre part, elles visent à combiner l'amélioration de l'infrastructure, une meilleure écogestion et un changement des comportements des élèves et des enseignants. Ayant fréquenté des écoles de manière régulière, je peux vous assurer qu'il y a du pain sur la planche.

Le dialogue entre les Régions et la Fédération Wallonie-Bruxelles existe, notamment via l'accord de coopération en éducation relative à l'environnement et au développement durable, auquel sont associées toutes les parties prenantes. Un programme de travail 2021-2024 sera discuté. L'efficacité énergétique doit évidemment y figurer en bonne place, c'est du moins notre position.

En outre, des contacts seront pris prochainement avec le ministre des bâtiments scolaires pour faire le point sur l'évolution des programmes de rénovation des bâtiments.

M. Calvin Soiresse (Ecolo).- Je vois que vous prenez vraiment à cœur cette question qui, aujourd'hui, est prioritaire dans le cadre des politiques liées à l'enseignement en Fédération Wallonie-Bruxelles.

Il est très intéressant que des élèves soient impliqués dans ce travail, comme dans le projet Plage. La sensibilisation des élèves peut

En omdat het er hier zo warm aan toegaat, verheug ik mij al om hierop terug te kunnen komen.

(Vrolijkheid)

- Het incident is gesloten.

effectivement passer par des projets relatifs à la performance énergétique, car celle-ci concerne également leurs écoles.

Les deux ministres-présidents se sont récemment rencontrés sur cette question. J'espère que, avec votre concours, le dialogue entre la Région bruxelloise et la Fédération Wallonie-Bruxelles se poursuivra sur cette question, car c'est ainsi que nous gagnerons en efficacité. C'est un dossier que nous suivons de manière prioritaire à la Fédération.

Je ne manquerai pas de revenir vers vous lorsque le dossier évoluera aussi au sein de cette dernière. Vu l'ambiance chaleureuse de la commission, je serai assez ravi de revenir régulièrement.

(Sourires)

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC

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

**betreffende "het elektriciteitsverbruik van
reclameborden in de openbare ruimte".**

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Er staan alsmaar meer lichtgevende reclamepanelen in de openbare ruimte. Die staan trouwens vaak niet-reglementair.*

Die panelen hebben geen individuele meter waarmee hun werkelijke elektriciteitsverbruik kan worden gemeten en gefactureerd. In het ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) zijn verscheidene interessante bepalingen opgenomen die het mogelijk maken om de adverteerders eindelijk op hun maatschappelijke

QUESTION ORALE 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
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**concernant "la consommation électrique
des panneaux d'affichage publicitaire dans
l'espace public".**

Mme Leila Agic (PS).- Les panneaux publicitaires lumineux sur la voie publique, dans les abribus ou le réseau souterrain de la STIB font partie de notre quotidien, et leur déploiement semble s'accélérer considérablement avec l'apparition de nouveaux dispositifs LED à double écran. À ce propos, soulignons que le placement de ces panneaux est fréquemment en infraction avec le Code de la route et le règlement régional d'urbanisme (RRU), mais il s'agit là d'un autre débat.

Sauf erreur de ma part, ces panneaux ne disposent

verantwoordelijkheid te wijzen.

Zij betalen hun energieverbruik momenteel immers op basis van schattingen of forfaits. In de toekomst moet elk bord echter een individuele meter krijgen. Er komen bovendien regels voor de lichtsterkte en voor de tijdsblokken waarbinnen de borden moeten uitstaan. Daarnaast komen er meerdere bepalingen in verband met bewegende beelden en verkeersveiligheid.

Over het gebruik van uitsluitend groene stroom is niets te vinden, ongetwijfeld omdat het niet om een stedenbouwkundige bepaling gaat. Een dergelijke bepaling is echter zeer belangrijk, want de adverteerders maken zich duidelijk niet druk over hun verantwoordelijkheid op het gebied van milieu en klimaat.

In haar algemene beleidsverklaring stelt de regering nochtans dat reclamepanelen op 100% hernieuwbare energie zullen moeten werken.

Een voorbeeld is de overeenkomst in verband met Villo. Daarin staat dat 30% van de 375 reclamepanelen van 2 m² mogen worden vervangen door dubbelzijdige ledpanelen. Dat komt neer op 224 ledschermen die 365 dagen per jaar de klok rond werken.

Hoeveel verbruiken de ledpanelen van Villo per jaar? Wie levert de stroom voor lichtreclameborden die zich in de openbare ruimte van het gewest bevinden? Hoe wordt dat verbruik gefactureerd? Welk kWh-tarief krijgen de beheerders van de panelen aangerekend?

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat dit soort installaties uitsluitend groene stroom verbruikt, zoals vastgelegd is in de beleidsverklaring? Wanneer gaat die bepaling in? Ik hoop dat ze in elk geval zal gelden voor alle nieuwe contracten.

Komt er een overgangperiode voor lopende contracten?

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat het gebruik van uitsluitend groene stroom ook opgelegd wordt bij opdrachten die door gemeenten worden gegund? Hebt u daarover al contact gehad met de gemeenten?

pas d'un compteur individuel permettant une facturation de leur consommation électrique réelle. Le projet de RRU, en cours d'adoption, contient plusieurs dispositions particulièrement intéressantes qui placeront enfin les annonceurs face à leurs responsabilités sociétales.

Les annonceurs paient actuellement leur consommation électrique sur la base d'estimations et de forfaits, mais il est prévu d'équiper chaque dispositif d'un compteur propre, ce qui est une bonne nouvelle. De même, l'intensité lumineuse se verra encadrée, ainsi que les plages horaires pendant lesquelles ces panneaux pourront être allumés et en dehors desquelles ils devront être éteints. Plusieurs dispositions spécifiques relatives à ces panneaux pouvant afficher des images animées sont également prévues au regard des enjeux de sécurité routière.

L'objectif d'une consommation exclusive d'électricité verte ne semble pas inclus dans le cadre de cette réforme, car il ne s'agit sans doute pas d'une disposition de nature urbanistique. Cet objectif est cependant essentiel car, manifestement, les annonceurs ne se sont pas encore émus de leur responsabilité environnementale et climatique.

La déclaration de politique régionale (DPR) énonce cependant de manière très opportune que "le gouvernement veillera à ce que l'électricité fournie à l'ensemble des bâtiments, équipements publics, ainsi qu'à ceux qui se trouvent dans l'espace public (gestionnaires de panneaux publicitaires, trottinettes ou vélos électriques, etc.) soit 100 % renouvelable".

Un exemple parmi tant d'autres relatif au déploiement massif de tels dispositifs publicitaires est le service de vélos partagés Villo. L'avenant à la convention en cours permet en effet le remplacement de 30 % des 375 panneaux publicitaires de 2 m² par des panneaux LED à double face, soit un total de 224 dalles LED fonctionnant 24h/24, 365 jours par an.

Ce dossier a déjà fait l'objet de nombreuses questions et interventions lors de la précédente législature et témoigne du manque d'intérêt manifesté jusqu'ici face à l'impact

environnemental de ce type d'équipements.

À l'image des nouveaux dispositifs publicitaires Villo, quelle est la consommation énergétique annuelle des panneaux LED double face de 2 m² placés en voirie ? Quel est le fournisseur d'électricité des panneaux publicitaires lumineux placés en voirie sur le territoire régional ? S'agit-il du gestionnaire de réseau ou de fournisseurs privés ? Sur quelle base la quantité d'énergie consommée est-elle facturée, et quel est le prix du kilowatt/heure facturé aux gestionnaires de panneaux ?

Quelles dispositions devront-elles être prises afin de garantir, pour ce type d'équipements, une alimentation exclusive en électricité verte, ainsi que le prévoit la DPR ? Quand cette disposition non visée par la réforme du RRU entrera-t-elle en vigueur ? Une phase transitoire s'imposera-t-elle en raison de contrats en cours ? Pouvez-vous garantir que cette exigence sera effective pour tout nouveau contrat relatif aux équipements publicitaires dans l'espace public en 2020 ?

Comment l'exigence d'alimentation exclusive d'électricité verte pourra-t-elle s'imposer dans les marchés attribués par les communes ? Des contacts avec les pouvoirs locaux ont-ils déjà été pris en ce sens ?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Reclameborden, zeker de digitale, verbruiken inderdaad veel energie. Dat druist in tegen de filosofie van een klimaatvriendelijk beleid.*

De overeenkomst met Villo, die wij overigens geërfd hebben, is in dat verband ronduit problematisch.

Daarom wil de regering het reglementaire kader verscherpen via de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Voor de reclameborden komen er bijkomende regels.

Netbeheerder Sibelga laat ons weten dat een tweezijdig ledpaneel van 2 m² jaarlijks tussen de 7.500 en de 12.200 kWh verbruikt. Uitbater JCDecaux zelf spreekt van 7.000 kWh voor een eenzijdig paneel. Dat is zoveel als vier tot zes gezinnen, en dus een niet te verantwoorden

M. Alain Maron, ministre.- Je vous rejoins entièrement sur l'importance cruciale d'avancer fermement sur la responsabilité sociétale et environnementale des annonceurs publicitaires. Outre la pollution lumineuse générée, la consommation de plus en plus excessive de certains panneaux publicitaires numériques représente une symbolique désastreuse qui va totalement à l'encontre des efforts à fournir face à l'urgence climatique.

Le contrat Villo est dramatique et problématique à ce niveau. Il s'agit d'un contrat dont nous avons hérité. Je m'étonne qu'à l'époque, personne n'ait soulevé la question.

Comme vous l'avez justement rapporté, le gouvernement travaille à l'amélioration du cadre réglementaire via le projet de règlement régional d'urbanisme (RRU). Les panneaux publicitaires

energieverspilling.

Het elektriciteitscontract kan op naam staan van de uitbater van het paneel, van de MIVB of van de beheerder van de openbare weg. De stroomleverancier is dezelfde als die van de contractant.

Villo deelt mee dat het voor zijn reclamepanelen uitsluitend groene stroom aanwendt. Maar dan nog blijft het een ongeziene energieverspilling.

Het stroomverbruik van de panelen wordt meestal geraamd, wat niet al te moeilijk is, aangezien men het verbruik van één uur gewoon kan vermenigvuldigen met het aantal uren. Er is immers geen variatie in het verbruik. Ten tweede is het doorgaans niet mogelijk om per paneel een meter te installeren.

De prijs per kWh hangt af van de overheidsopdracht of van de contractuele afspraken tussen de contractant en de leverancier. Voor het bepalen van het distributietarief worden zulke borden als laagspanning beschouwd.

In de algemene beleidsverklaring en in de Brusselse bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) verbindt de Brusselse regering zich ertoe om tegen het einde van de regeerperiode uitsluitend nog met hernieuwbare stroom te werken voor openbare gebouwen en installaties, alsook voor installaties van anderen in de openbare ruimte, dus ook de reclameborden. De komende maanden zullen we de reglementsbepalingen uitwerken die nodig zijn om dat te realiseren. De overheid heeft daarin een voorbeeldrol te spelen.

Reclameborden vallen voornamelijk onder de bevoegdheid stedenbouw en in sommige gevallen mobiliteit. Aangezien mijn bevoegdheid niet verder reikt dan het deel energieregulering, kan ik niet alleen beslissen over het verdere verloop van de lopende contracten, noch over het toekomstige beleid met betrekking tot zulke borden. Ik weet dus ook niet of de wijzigingen aan de GSV zullen voorzien in uitzonderingen voor de lopende contracten. Maar dit is een legitieme vraag, waar de regering zich snel zal moeten over buigen.

feront l'objet de régulations supplémentaires.

Pour répondre plus précisément à vos questions, Sibelga nous indique que la consommation annuelle d'un panneau publicitaire LED double face de 2 m² varie entre 7.500 et 12.200 kWh/an. Du côté de JCDecaux, on indique 7.000 kWh/an pour un panneau simple face. C'est donc considérable, puisqu'un ménage moyen à Bruxelles consomme 2.000 kWh/an. La consommation électrique de chaque panneau équivaut donc à celle de quatre à six ménages. C'est totalement délirant ! Ces panneaux sont hyperénergivores. C'est du gaspillage. Je ne peux que le constater et le déplorer avec vous.

Le titulaire du contrat de fourniture d'électricité est soit le concessionnaire du panneau, soit la STIB, soit le gestionnaire de la voirie selon les termes du contrat avec le concessionnaire. Du côté de Villo, on nous indique que l'électricité utilisée pour les panneaux est une électricité verte. Il n'empêche que cela reste un gaspillage énergétique, que l'électricité produite soit verte ou pas.

Dans l'immense majorité des cas, la consommation des panneaux est estimée et forfaitisée pour deux raisons. D'abord, ces installations ont une consommation assez simple à estimer sur la base de la consommation horaire et du nombre d'heure de fonctionnement. Il n'y a pas de variation de consommation comme pour celle d'un ménage, dont la consommation peut varier lorsqu'il part en vacances ou décide de faire des économies, etc. D'autre part, il n'y a généralement pas la place suffisante pour pouvoir installer des compteurs sur le panneau même.

Le fournisseur est celui du client associé au point d'accès, soit le concessionnaire, soit la STIB, soit le gestionnaire de la voirie. Le prix du kilowatt-heure dépend du marché public ou des négociations contractuelles entre le titulaire du point d'accès et le fournisseur. Quant au tarif de distribution, ces points d'accès sont facturés en basse tension.

Comme stipulé dans la déclaration de politique générale (DPG) et confirmé dans les contributions bruxelloises au plan national énergie-climat (PNEC), le gouvernement s'est engagé à ce que,

d'ici la fin de la législature, l'électricité fournie à l'ensemble des bâtiments, équipements publics, ainsi qu'à ceux qui se trouvent dans l'espace public - dont les gestionnaires de panneaux publicitaires - soit 100 % renouvelable. Cette mesure implique diverses modifications réglementaires qui vont devoir être effectuées dans les prochains mois.

Dans le cadre de l'exemplarité des pouvoirs publics, nous analysons actuellement les balises réglementaires nécessaires pour nous assurer de la fourniture d'électricité verte. Un certain nombre d'administrations sont déjà fournies exclusivement en électricité verte, mais il s'agit évidemment de généraliser cette situation.

Ma compétence est relativement restreinte en ce qui concerne les panneaux publicitaires. Ces panneaux relèvent de la compétence urbanistique voire de celle de la mobilité pour un certain nombre de contrats ainsi que pour la STIB.

Je me limite en la matière au volet "énergie" et "régulation énergétique" et ne suis pas en mesure de me prononcer seul sur les éventuelles évolutions à venir des contrats en cours et de la politique qui sera menée à l'avenir vis-à-vis des panneaux publicitaires en voirie. J'ignore donc si le projet de modification du RRU prévoira des exceptions pour les contrats publics en cours.

Il est cependant évident que cette question est pleinement légitime et que le gouvernement devra y répondre dans les délais les plus brefs.

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans)*.- *De verbruikscijfers van zulke borden zijn inderdaad schokkend. Gezinnen worden verzocht zuinig te zijn met stroom, maar ondertussen slurpen de reclameborden energie.*

Ik steun u dus als u binnen de regering uw pleidooi zult houden en we zullen ook andere regeringsleden hierop aanspreken.

Mme Leila Agic (PS).- Effectivement, vous confirmez des chiffres assez affolants quant à la consommation d'énergie de ces panneaux. Quand on parle de quatre à six ménages, c'est énorme. D'une part, on demande aux ménages de moins chauffer, de moins consommer et de l'autre, on laisse dans notre espace public des panneaux qui consomment énormément.

Je vous soutiens dans les discussions que vous aurez au gouvernement à ce sujet. Des questions seront également déposées à vos collègues pour les sensibiliser à cette problématique afin d'avancer sur ce point dans cette législature.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *En ik hoop dat u zult overleggen met uw collega's in de Stad Brussel, want die heeft zulke panelen geïntroduceerd, soms zelfs met camera's erop.*

(Opmerkingen van mevrouw Agic)

De contracten in kwestie werden goedgekeurd door het vorige Brusselse stadsbestuur. Wij hebben ons daar toen tegen verzet. Daardoor zijn die panelen nu onderhevig aan contracten.

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW BARBARA DE RADIGUÉS

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

betreffende "de ontwikkeling van stadslandbouw in het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL,

betreffende "de doelstelling van een duurzame professionele landbouwproductie zoals vooropgesteld in de strategie Good Food".

Mevrouw Barbara de Radigués (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mijn vraag was ook aan de minister-president gericht. Om de doelstellingen inzake stadslandbouw te halen, moet er immers een transversaal beleid worden gevoerd.*

De regering is ambitieus: tegen 2035 zou 30% van het jaarlijkse fruit- en groentenverbruik van de Brusselaars afkomstig moeten zijn van stadslandbouw.

De Ecolo-fractie is blij met die doelstelling.

M. Alain Maron, ministre.- *De mon côté, je vous encourage à vous concerter avec vos collègues de la Ville de Bruxelles, pionnière dans l'installation de ce type de panneaux. Certains comportaient même des caméras.*

(Remarques de Mme Agic)

Les contrats ont été passés sous la législature communale précédente. Nous nous y sommes opposés à l'époque, sur le plan politique. Le résultat est qu'aujourd'hui, ces panneaux sont déployés avec des contrats.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME BARBARA DE RADIGUÉS

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 déploiement de l'agriculture urbaine en Région bruxelloise".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JONATHAN DE PATOUL,

concernant "l'objectif de développement d'une production agricole professionnelle durable, tel que préconisé dans la stratégie Good Food".

Mme Barbara de Radigués (Ecolo).- *J'avais également adressé ma demande d'explications au ministre-président Rudi Vervoort. En effet, si nous souhaitons atteindre les objectifs fixés, la politique d'agriculture urbaine doit être transversale. Elle dépend parfois aussi du développement territorial, et donc du ministre-président.*

Le nouveau gouvernement bruxellois s'est fixé un objectif ambitieux et volontariste : parvenir à produire 30 % de la consommation annuelle des Bruxellois en fruits et légumes à l'horizon 2035.

Stadslandbouw kan een grote ecologische, economische en sociale return opleveren. Lokale productie is mogelijk in Brussel en kan verschillende vormen aannemen: een potje basilicum op een terras, een stadsboerderij of een collectieve moestuin.

De organisatie van een Brusselse voedselketen omvat verschillende stappen: productie, distributie, verwerking en verbruik. Bij elk van die stappen moeten we de korte ketens bevorderen.

Momenteel telt Brussel 32 traditionele landbouwers en 29 landbouwers die niet in de landbouwsector actief zijn. Om de regeringsdoelstelling te halen, moet de huidige productie drastisch worden opgedreven.

Conform de Good Food-strategie zal alle landbouwgrond in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) worden behouden. Hoe zult u dat bewerkstelligen? Hoe is de landbouwgrond sinds 2009 geëvolueerd?

Hoe zult u landbouwgrond betaalbaar houden? In 2018 bedroeg de prijs voor landbouwgrond 100.000 tot 200.000 euro per hectare volgens Terre-en-vue. Dat is heel duur.

De pachtovereenkomsten worden momenteel beheerd door Brussel Huisvesting. Zou het niet beter zijn om die onder te brengen bij Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW) of Leefmilieu Brussel, gelet op de economische en ecologische aspecten van stadslandbouw?

Is er in de richtplannen van aanleg aandacht voor stadslandbouw? Zo niet, zult u die functie aan de plannen toevoegen?

Moeten de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), citydev.brussels en de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) stadslandbouw opnemen in hun projecten? Zo ja, welke doelstellingen zijn hun opgelegd? Zo nee, wordt dat dat voorzien?

Bestaat er een register van alle landbouwgronden die eigendom zijn van een overheid (gewest, gemeente, OCMW)? Kunt u ons dat register bezorgen?

Tout ne sera pas produit à Bruxelles. Une partie de la production sera réalisée grâce à une ceinture alimentaire. Produire 30 % de la consommation annuelle à l'intérieur de la Région serait difficile, voire impossible.

Le groupe Ecolo, et moi en particulier, nous réjouissons de cet objectif. En effet, l'agriculture urbaine est porteuse de nombreuses externalités positives tant du point de vue de l'écologie que de l'économie et du social. Il est possible de produire localement à Bruxelles. Du pot de basilic sur le balcon à la ferme urbaine, en passant par le potager collectif, la Région nourrit déjà un grand nombre de Bruxelloises et de Bruxellois. Cependant, elle peut et doit faire beaucoup mieux pour atteindre ses objectifs.

Recréer une chaîne alimentaire bruxelloise implique de nombreuses dimensions : production, distribution, transformation, consommation. Chaque étape est importante et doit être pensée pour favoriser les circuits courts.

Dans cette demande d'explications, je me concentrerai sur la production agricole comme activité économique dans la Région. Actuellement, il existe sur le territoire régional environ 32 agriculteurs traditionnels et 29 projets portés par des néoagriculteurs, c'est-à-dire des agriculteurs non issus du milieu agricole. Pour atteindre l'objectif du gouvernement, il est nécessaire d'augmenter drastiquement la production actuelle. Entre autres, il est nécessaire de tourner celle-ci vers la ville. Il sera évidemment question de créer une ceinture alimentaire mais j'y reviendrai dans d'autres interventions.

En ce qui concerne l'accès à la terre, la stratégie Good Food vise à protéger toutes les terres en zone agricole : "En 2020, 100 % des terres agricoles inscrites au plan régional d'affectation du sol (PRAS) sont toujours préservées." Comment comptez-vous atteindre cet objectif ? Pouvez-vous me communiquer l'évolution des surfaces agricoles depuis 2009 ?

Avez-vous élaboré une stratégie pour maintenir un prix abordable au mètre carré ? En 2018, le prix à l'hectare agricole en Région bruxelloise était de l'ordre de 100.000 à 200.000 euros d'après Terre-

Het Brussels Gewest beschikt over zestig hectare platte daken. Hebt u een strategie uitgewerkt om dat potentieel te benutten? Worden er bij nieuwbouw structurele normen opgelegd zodat gebouwen met een plat dak voor stadslandbouw kunnen worden gebruikt?

De Goodfoodstrategie steunt ook deels op landbouwproductie in de rand rond Brussel. Welke contacten zijn daartoe al gelegd? Wie zijn uw gesprekspartners? Hebt u een strategisch plan uitgewerkt voor de landbouw in de rand?

Hoe zult u de uitvoering van de productiedoelstellingen opvolgen? In juni 2018 publiceerde Brussel Economie en Werkgelegenheid een beoordeling van de professionele primaire landbouwproductie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zult u die studie actualiseren en/of een permanente monitoring invoeren?

Momenteel wordt er in het kader van het gemeenschappelijke landbouwbeleid 250 ha landbouwgrond in Brussel aangegeven door 34 professionele landbouwers, onder wie 32 traditionele landbouwers. De meeste van die landbouwers naderen de pensioenleeftijd. Op welke manier zult u de overdracht van hun activiteiten begeleiden?

en-vue, ce qui est énorme.

D'après mes informations, le bail à ferme est une matière gérée par l'administration du logement. Comptez-vous ramener cette matière à Bruxelles Économie et emploi (BEE) ou Bruxelles Environnement, où elle serait gérée avec plus de cohérence en lien avec les fonctions économique et écologique de ce type de production ?

La dimension de production agricole est-elle prise en compte dans la programmation des plans d'aménagement directeurs (PAD) ? Dans l'affirmative, comment ? Dans la négative, comment comptez-vous l'y intégrer ?

La Société d'aménagement urbain (SAU), citydev.brussels et la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) ont-elles pour mission d'intégrer l'agriculture urbaine dans leurs projets ? Dans l'affirmative, quels objectifs leur sont fixés ? Dans la négative, est-ce en préparation ?

Disposez-vous d'un inventaire de toutes les terres en zone agricole inscrites au PRAS ou des surfaces agricoles déclarées à la politique agricole commune (PAC), détenues par une autorité publique (Région, commune, CPAS, notamment celui de la Ville de Bruxelles) ? Dans l'affirmative, pourriez-vous me transmettre cet inventaire ?

Soixante hectares de toitures plates ont été recensés en Région bruxelloise. Avez-vous élaboré une stratégie pour exploiter ce potentiel ? S'agissant des nouvelles constructions, des contraintes de structure sont-elles imposées aux bâtiments présentant une toiture plate afin qu'ils puissent accueillir une production agricole ? Si cet élément était prévu à la conception, les surcoûts seraient bien moindres.

En ce qui concerne la périphérie, la production en périphérie fait partie de la stratégie visant à nourrir Bruxelles. Quels sont les contacts pris dans ce sens ? Quels sont vos interlocuteurs ? Avez-vous établi un plan stratégique pour que la production agricole de la périphérie nourrisse les Bruxellois ?

En ce qui concerne le suivi de la production, quels mécanismes existent-ils pour assurer le suivi de

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Stadslandbouw is een belangrijke uitdaging, die bij de oppositie maar weinig enthousiasme lijkt op te wekken.*

Deze nieuwe regeerperiode zal groen zijn. De regering wil op alle vlakken een milieutransitie tot stand brengen en heeft daartoe verschillende instrumenten uitgewerkt zoals het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (GLKE), de renovatie-strategie, de Good Food-strategie of nog het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move. We hebben dus heel wat werk voor de boeg!

Een van de acties uit de Good Food-strategie is duurzame en professionele voedselproductie. Voor die actie werden verschillende doelstellingen cijfermatig geraamd. Zo moet tegen 2035 30% van de onbewerkte groenten en fruit die de Brusselaars consumeren, afkomstig zijn van professionele stadslandbouw in de stad en voorstad. Tegen 2020 ligt de doelstelling op 5%.

Daarnaast moet tegen 2020 100% van de nieuwe professionele landbouwprojecten performant zijn op ecologisch, economisch en sociaal vlak.

Tot slot zal in 2020 100% van de landbouwgrond die in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) is

l'objectif ? En juin 2018, BEE a publié une évaluation de la production agricole primaire professionnelle en Région bruxelloise. Envisagez-vous de procéder à une mise à jour de cette étude ou à un contrôle permanent de la production agricole au sein de la Région ?

Enfin, en ce qui concerne l'enjeu primordial de la transmission, 250 hectares de terres agricoles sont aujourd'hui déclarés à la PAC en Région bruxelloise par 34 agriculteurs professionnels, dont 32 dits traditionnels. Ces derniers sont, pour la plupart, proches de la retraite, ce qui présente à la fois une menace et une opportunité. Avez-vous élaboré une stratégie en vue d'accompagner la transmission de ferme ?

Je vous remercie d'avance pour l'énergie que le gouvernement investit et investira dans l'extension de l'agriculture urbaine au sein de notre Région.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je me réjouis d'aborder à nouveau ce sujet avec ma collègue Barbara de Radigués. Il s'agit d'une question importante, bien qu'elle n'ait pas l'air de déchaîner les passions dans l'opposition.

À n'en point douter, cette nouvelle législature sera verte ! Nous pouvons le constater au travers divers objectifs et plans ambitieux visant une transition environnementale à tous les niveaux. Au grand défi que représente la lutte contre le dérèglement climatique se mêle également le grand défi de la justice sociale - accès aux soins, cohésion sociale, lutte contre la précarité, etc. Ces défis sont énormes et doivent être réfléchis conjointement.

En matière de transition écologique, plusieurs instruments seront exploités : le plan air-climat-énergie (PACE), la stratégie de rénovation, la stratégie Good Food, le plan Good Move, etc. Tous ces outils sont déclinés en objectifs, eux-mêmes déclinés en sous-objectifs. Un travail énorme nous attend donc pour tous les réaliser !

Permettez-moi de faire le point sur quelques sous-objectifs de l'un de ces fameux plans. Dans le cadre de la stratégie Good Food, en vue d'aboutir à une alimentation durable et saine, plusieurs actions sont envisagées. La première action de ce plan se trouve être le développement d'une

opgenomen, behouden blijven.

Dit jaar moet de professionele landbouw dus 5% van de Brusselse consumptie van fruit en groenten produceren. Hebben we die doelstelling gehaald? Zo neen, welk percentage halen we? Hoe wordt dat berekend?

Hoeveel professionele landbouwers en niet-professionele landbouwers zijn er in Brussel en in een straal van 10 km rond Brussel?

Wat is de gemiddelde leeftijd van de Brusselse landbouwers?

Hoe zult u mensen aanmoedigen om stadslandbouwer te worden om een gebrek aan landbouwers te voorkomen?

Hoeveel bedraagt het gemiddelde loon van een landbouwer in Brussel?

Hoeveel hectare landbouwgrond is er in Brussel en in een straal van 10 km rond Brussel?

Hoeveel landbouwgrond is er nodig om de productiedoelstelling van 30% te halen?

Voert u gesprekken met het Vlaams Gewest om ervoor te zorgen dat de producenten in de Rand hun producten naar Brussel uitvoeren en niet naar de rest van de wereld?

Hoeveel nieuwe landbouwprojecten werden er sinds 2016 opgestart? Hoe wordt de ecologische, economische en sociale performantie van die projecten gemeten? Zijn die nieuwe projecten 100% performant?

Hebt u voor het behoud van de landbouwgrond al voorkeperimeters vastgesteld zoals aangekondigd in het regeerakkoord? Welk middelen worden er voorzien om het eventuele voorkeperrecht mogelijk te maken?

production agricole professionnelle et durable.

Cette action comprend plusieurs objectifs chiffrés qui sont déclinés afin de répondre à cette ambition :

- en 2035, l'agriculture urbaine professionnelle en zone urbaine et périurbaine produira 30 % des fruits et légumes non transformés consommés par les Bruxellois. Cet objectif est de 5 % en 2020 ;

- en 2020, 100 % des nouveaux projets de production agricole professionnelle sont performants sur les plans environnemental, économique et social ;

- et, en 2020, 100 % des terres agricoles inscrites au PRAS démographique sont toujours préservées (soit 228 ha en 2013).

Selon le premier objectif, la production agricole professionnelle en zone urbaine et périurbaine devrait permettre de couvrir actuellement 5 % de la consommation en fruits et légumes des Bruxellois. Avons-nous atteint cet objectif ? Dans la négative, pourriez-vous m'indiquer le pourcentage de la consommation bruxelloise de fruits et de légumes qui est couvert par la production agricole urbaine ou périurbaine ? Comment est-ce calculé ?

Combien de producteurs agricoles professionnels, de nimaculteurs (agriculteurs non issus d'une lignée d'agriculteurs) et d'agriculteurs exercent-ils en Région bruxelloise et dans sa périphérie, dans un rayon d'environ 10 km ?

Quel est l'âge moyen des nimaculteurs professionnels et celui des agriculteurs en Région bruxelloise ?

Quelles sont les mesures mises en place afin de valoriser la filière de l'agriculture urbaine et de lutter contre la prévisible pénurie d'agriculteurs ?

Disposez-vous d'une moyenne salariale pour les travailleurs de la terre à Bruxelles ?

De combien d'hectares de terres agricoles disposons-nous en Région bruxelloise et dans un rayon de 10 km autour de Bruxelles ?

Combien d'hectares de terres agricoles sont-ils indispensables pour parvenir à l'objectif de production de 30 % en 2035 ?

Un dialogue est-il en cours avec la Région flamande afin d'encourager les producteurs de la périphérie à exporter leur production vers la Région bruxelloise et non vers des marchés mondiaux ? Cette mesure permettrait en effet de couvrir la demande et d'atteindre les objectifs fixés.

Concernant le second objectif relatif à la performance environnementale, économique et sociale maximale des nouveaux projets de production agricole professionnelle, pourriez-vous m'indiquer combien de nouveaux projets ont été lancés depuis 2016 ?

Selon quels critères la performance environnementale, économique et sociale est-elle mesurée ? Les nouveaux projets sont-ils performants à 100 % ?

S'agissant du dernier critère, selon lequel toutes les terres agricoles inscrites au PRAS doivent être préservées, avez-vous déjà commencé à définir des périmètres de préemption, comme le prévoit la déclaration de politique régionale ?

À quelle hauteur s'élèvent les moyens financiers prévus pour rendre effective cette possibilité de préemption ?

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Groen is een groot voorstander van stadslandbouw.

De stadslandbouw is een snelgroeiende sector: volgens de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties doen wereldwijd 800 miljoen mensen aan stadslandbouw.

Stadslandbouw heeft dan ook veel voordelen, ook voor het Brussels Gewest. Zo biedt stadslandbouw de gelegenheid om in te zetten op duurzame voeding dankzij lokale voedselproductie, waarvoor geen transport, pesticiden, verpakking of langdurige opslag nodig zijn. Ze levert gezonde, duurzame groenten en fruit van eigen bodem op.

Daardoor neemt niet alleen de milieu-impact van

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- *Groen est partisan de l'agriculture urbaine.*

Il s'agit d'un secteur qui connaît une croissance rapide. D'après l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), il occupe 800 millions de personnes à travers le monde.

L'agriculture urbaine présente de nombreux avantages. Elle permet de se lancer dans l'alimentation durable grâce à une production alimentaire locale pour laquelle il ne faut ni transport, ni pesticides, ni emballage, ni entreposage de longue durée. Elle permet donc de diminuer l'impact environnemental de notre alimentation. Elle contribue aussi à la biodiversité

ons voedsel af. De stadslandbouw brengt ook meer biodiversiteit, omdat ze insecten aantrekt en voor gezondere lucht zorgt. Bovendien is er een sociaal aspect aan verbonden, want stadslandbouw-projecten brengen mensen samen en zorgen voor contact met de natuur.

We kunnen stadslandbouw bekijken vanuit een economisch perspectief, waarbij Brusselse stadsboeren professioneel aan de slag kunnen. Voor hen is het belangrijk dat ze steun krijgen en dat technische en juridische belemmeringen worden weggewerkt, zodat ze toegang krijgen tot gronden waarop ze voedsel kunnen produceren.

Het mooie aan stadslandbouw is echter dat burgers er zelf actief mee aan de slag kunnen. Een potje in de keuken, een bak op het balkon of een collectieve moestuin met buren: stadslandbouw biedt voor elk wat wils. Ook een 'common' is mogelijk. Voorbeelden zijn de zelfpluktuin La Ferme du Chant des Cailles in Watermaal-Bosvoorde en de nieuwe pluktuin aan het Laarbeekbos. In die laatste zullen twee jonge Brusselse boeren werken volgens de principes van 'community supported agriculture'. Dat houdt in dat de landbouw wordt gedragen door de gemeenschap. Deelnemers betalen vooraf voor het hele gezin een jaarbijdrage. In ruil daarvoor kunnen ze 365 dagen lang groenten komen oogsten. Dankzij die vooraf betaalde bijdrage krijgt de boer bestaanszekerheid en delen de gezinnen in zijn risico.

Een ander voorbeeld is de samenwerking met de VUB, de eigenaar van het terrein van 9.000 m², die bewust koos voor een project in de sociale economie, veeleer dan de grond andermaal te verpachten.

Met de Goodfoodstrategie zet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in op stadslandbouw. De regering wil die strategie versterken op basis van een gemeenschappelijke visie die samen met alle stakeholders wordt uitgestippeld. Zij wil ook een economische en tewerkstellingsstrategie voor stadslandbouw uitwerken.

Hoever staat het met de uitwerking van die visie en strategie? Zijn de stakeholders al geselecteerd en samengebracht? Wat is het tijdspad daarvoor?

parce qu'elle attire des insectes et améliore la qualité de l'air. De plus, les projets d'agriculture urbaine revêtent un aspect social dans la mesure où ils réunissent des gens et permettent des contacts avec la nature.

D'un point de vue économique, il faut considérer que les agriculteurs urbains peuvent être des professionnels. Il est important de les aider et de lever les obstacles techniques et juridiques les empêchant d'accéder à des terres.

L'avantage de l'agriculture urbaine est que les citoyens peuvent aussi s'y mettre, chez eux, dans des potagers collectifs ou encore dans des jardins en autocueillette.

La Région bruxelloise se lance dans l'agriculture urbaine avec la stratégie Good Food. Le gouvernement veut renforcer la stratégie sur la base d'une vision commune définie avec tous les acteurs. Il entend aussi élaborer une stratégie économique et d'emploi pour l'agriculture urbaine. Où en est-ce ? Les acteurs ont-ils déjà été sélectionnés et se sont-ils réunis ? Quel est le calendrier ?

Quels sont les subsides et les soutiens qui existent pour l'agriculture urbaine, aussi bien pour les professionnels que pour les initiatives citoyennes ? S'agit-il d'un soutien par projet, structurel ou pratique ? Se fait-il par le biais d'un centre d'expertise en appui aux initiatives citoyennes et aux biens communs ?

Une évaluation du projet BoerenBruxselPaysans, qui visait un meilleur accès à une nourriture de qualité par le biais de filières courtes, a-t-elle été entamée ? Les résultats de ce projet, commencé en 2015 à Neerpede et dans la vallée du Vogelzang, sont-ils connus ? Des projets similaires sont-ils en préparation ?

L'agriculture urbaine permet d'approvisionner la Région bruxelloise en aliments par des filières courtes, mais il faut des équipements logistiques pour les faire parvenir à leurs acquéreurs, par exemple aux cantines d'entreprises publiques ou d'écoles. L'accord de gouvernement annonçait qu'une offre logistique intégrée pour le nettoyage, l'emballage, le transport et la distribution serait élaborée. Avez-vous déjà des projets concrets en

Welke subsidies en steun bestaan er voor stadslandbouw, zowel voor professionele stadslandbouwers als voor burgerinitiatieven? Gaat het over projectsteun, structurele steun en eventuele praktische steun, al dan niet via een expertisecentrum ter ondersteuning van burgerinitiatieven en 'commons'?

Van 2015 tot dit jaar liep het project BoerenBruxselPaysans in Neerpede en de Vogelzangvallei, een samenwerking tussen vzw's zoals Le Début des Haricots, Terre en Vue, het Groen- en Blauwhuis, Crédal, de gemeente Anderlecht en Leefmilieu Brussel. Het project beoogde een betere toegang tot kwaliteitsvolle voeding via de korte keten. Is er al een evaluatie gestart? Zijn de resultaten bekend? Komen er gelijkaardige projecten?

Met landbouw in de stad kan het Brussels Gewest via de korte keten van voeding worden voorzien, maar dat vergt de juiste logistieke voorzieningen, opdat de landbouwproducten hun weg naar de afnemers kunnen vinden. Daarbij denk ik aan kantines van overheidsbedrijven, scholen en kinderdagverblijven. In het regeerakkoord kondigde de regering aan dat ze werk zou maken van een geïntegreerd logistiek aanbod voor reiniging, verpakking, vervoer en distributie. Hebt u daarvoor al concrete plannen?

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *Met het oog op de verandering van onze productie- en consumptiegewoonten biedt stadslandbouw enorme mogelijkheden in een gewest als Brussel. Het verheugt ons dan ook dat de regering daarop wil inzetten.*

Momenteel zijn de meeste projecten nog niet financieel haalbaar op de lange termijn. Welke globale strategie zal de regering op dat vlak ontwikkelen? Subsidies moeten na een tijd overbodig worden in een dergelijke sector. Zijn daar studies over uitgevoerd? Zo neen, zult u die bestellen?

Stadslandbouw moet vaak de concurrentie aangaan met woon- en andere bouwprojecten. Hoe wil de regering beide doelstellingen met elkaar verzoenen? We moeten vermijden om geval per geval te werk te gaan en een globale strategie

la matière ?

M. Martin Casier (PS).- *Au regard des opportunités et du changement de paradigme, l'agriculture urbaine constitue une extraordinaire opportunité pour une Région telle que Bruxelles et s'inscrit pleinement dans différents enjeux de changement de nos modes de consommation et de vie. Nous devons donc la soutenir assez activement, et je me réjouis de constater que c'est la voie suivie par ce gouvernement et ses prédécesseurs.*

Aujourd'hui, la plupart de ces modèles présentent une soutenabilité financière à long terme encore très précaire. Quelle stratégie globale le gouvernement souhaite-t-il développer en la matière ? En effet, la politique des subsides doit avoir une fin dans un tel secteur. Existe-t-il des études à cet égard ? Si non, doivent-elles être commandées ?

voor de ontwikkeling van het gewest uitwerken.

In de stadslandbouw zien we zowel projecten waarin de landbouwers het land zelf bewerken, zoals de boerderij Chant des cailles, als meer technologische projecten zoals het project Building Integrated Greenhouses (Bigh). Heeft de regering een voorkeur voor een bepaald model?

Hoe zit het met stadslandbouwprojecten op daken? De dakoppervlakte is sterk versnipperd, wat stadslandbouw zonder technologische steun bemoeilijkt. Die technologie verbruikt evenwel energie. Is daarvoor ook een globale strategie uitgewerkt?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Onze doelstellingen inzake voedselproductie zijn inderdaad ambitieus. De Good Food-strategie wordt momenteel geëvalueerd en tegen 2022 zullen we een nieuwe strategie opstellen. Ik kan u dus nog niet alle antwoorden geven.*

Voor de bescherming van de landbouwgrond is een werkgroep Juridische en Stedenbouwkundige Instrumenten opgericht. Die werkgroep heeft de meeste van uw vragen bestudeerd en zal de resultaten van zijn activiteiten morgen op mijn kabinet voorstellen.

In het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) staat 227 ha ingekleurd als landbouwgebied. Er zijn geen wijzigingen geweest sinds 2009. In de

Si l'on sait que l'agriculture urbaine doit être activement soutenue dans notre Région, elle est souvent en contradiction avec d'autres projets de construction, singulièrement dans le secteur du logement. Quelle approche globale le gouvernement veut-il adopter par rapport à cette opposition frontale entre l'utilisation de la terre pour des enjeux agricoles et celle à des fins de construction ? Je parlais de logement, mais il y a d'autres domaines concernés. Il ne faut pas réagir au cas par cas, mais plutôt procéder à une réflexion générale portant sur le développement de notre Région. Le cas échéant, quels sont les éléments de cette stratégie ?

Enfin, quand on parle d'agriculture urbaine, on parle souvent de deux modèles assez différents : celui, comme à la Ferme du Chant des cailles, où les paysans travaillent la terre, d'une part, et une agriculture urbaine beaucoup plus technologique comme celle pratiquée dans le cadre du projet de Building Integrated Greenhouses (BIGH), d'autre part. Le gouvernement a-t-il une vision particulière ou un intérêt pour l'un ou l'autre, ou cette distinction n'a-t-elle pas de sens à ses yeux ? Par exemple, en ce qui concerne l'agriculture en toiture évoquée au début de l'intervention, il existe beaucoup d'hectares de toiture à exploiter, mais ils sont fortement morcelés, ce qui ne facilite pas l'agriculture sans faire appel à la technologie. Or, la technologie soulève d'autres questions de consommation énergétique. À cet égard, existe-t-il également une stratégie d'ensemble ? Le cas échéant, quelle est-elle ?

M. Alain Maron, ministre.- Les objectifs de production alimentaire en Région bruxelloise et en périphérie, présents dans la stratégie Good Food et repris dans la déclaration de politique régionale (DPR), sont effectivement ambitieux. La stratégie Good Food est en cours d'évaluation, et l'élaboration d'une nouvelle stratégie est prévue pour l'année 2022. Considérez dès lors que les réponses à vos questions sont pour la plupart en cours de construction. Je vous donne un état des lieux, alors que l'évaluation est en cours et que la nouvelle stratégie arrive en 2022, ce qui était le calendrier prévu.

Sur la thématique de l'accès à la terre, les moyens à mettre en œuvre pour préserver 100 % des terres agricoles actuellement inscrites au plan régional

praktijk wordt ongeveer 250 ha voor landbouw gebruikt, maar er is geen bijgewerkt register. Dat wordt dus een belangrijk werkpunt.

De werkgroep onderzoekt voorts of het nuttig is om een observatorium voor landbouwgronden op te richten om de prijs van die gronden betaalbaar te houden.

De werkgroep denkt ook na over welke andere strategische of regelgevende instrumenten er naast het GBP kunnen worden gebruikt om stadslandbouw te bevorderen. Leefmilieu Brussel integreert nu al waar mogelijk stadslandbouw in zijn adviezen over de richtplannen van aanleg en andere documenten omtrent ruimtelijke ordening.

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), citydev.brussels, de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM), Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW), Leefmilieu Brussel en de facilitator voor Stadslandbouw komen regelmatig samen. De instellingen worden zich alsmaar meer bewust van de rol die stadslandbouw kan spelen.

We willen die samenwerking versterken, want stadslandbouw is een transversale opdracht.

De heer Casier vraagt hoe we het evenwicht kunnen bewaren tussen de verschillende stedelijke functies. Het is een feit dat de productiefuncties - waartoe ook de landbouw behoort - steeds marginaler worden binnen het beheer van de ruimte. Zij verdienen dus bescherming. Het creëren van woonruimte is nu eenmaal veel rendabeler, zowel voor de openbare als voor de private sector.

Het vinden van een nieuw evenwicht is niet evident. Tegelijk moeten we, binnen een beperkt gebied, waarin de nuttige oppervlakte stilaan opgebruikt raakt, zowel betaalbare woningen bouwen als groene ruimte voorzien voor parken, toegang tot water en stadslandbouw. Er heerst een gezonde spanning, want beide ambities zijn legitiem. Bij het zoeken naar dat evenwicht moet er ook met de economische implicaties rekening worden gehouden. De zwakkere stadsfuncties zullen altijd minder rendabel zijn dan de sterkere.

Op platte daken kan er voedsel worden geteeld,

d'affectation du sol (PRAS) font l'objet d'une étude d'un groupe de travail (GT) appelé "GT outils urbanistiques et juridiques". La plupart de vos questions sont actuellement étudiées par celui-ci. Leurs résultats seront présentés - je ne l'invente pas - à mon cabinet demain, 13 février. Je vais devoir revenir vers vous pour vous expliquer les résultats de ce groupe de travail.

Concernant l'évolution des surfaces agricoles depuis 2009 : à l'heure actuelle, 227 ha de zones agricoles sont inscrites au PRAS. Cette superficie reste inchangée depuis 2009. Dans les faits, l'ensemble des terres actuellement cultivées en Région Bruxelles-Capitale par des producteurs professionnels représente environ 250 ha. Nous ne disposons pas pour l'instant d'un inventaire actualisé des terres en zone agricole au PRAS ou surfaces agricoles inscrites à la politique agricole commune détenues par une autorité publique. C'est évidemment un enjeu.

Afin de maintenir un prix abordable au mètre carré pour les surfaces agricoles, il conviendra d'évaluer la pertinence de la création d'un observatoire du foncier agricole. Ce point est étudié par le GT précité.

Le GT outils urbanistiques et juridiques en cours intègre aussi une réflexion sur l'importance de mobiliser d'autres outils d'orientation stratégique ou à valeur réglementaire que le PRAS, existants ou futurs, pour soutenir l'agriculture urbaine à Bruxelles. L'opportunité des plans d'aménagement directeurs (PAD) fait partie de cette réflexion. Bruxelles Environnement inclut, dès que c'est possible, la question de l'agriculture urbaine dans ses avis relatifs aux PAD et autres instruments d'aménagement du territoire.

Des échanges entre la Société d'aménagement urbain (SAU), citydev.brussels, la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB), Bruxelles Économie et emploi (BEE), Bruxelles Environnement et le facilitateur en agriculture urbaine (FAU) ont lieu régulièrement et les organismes sont de plus en plus sensibilisés à la problématique de l'agriculture urbaine.

L'ambition est, bien entendu, de renforcer cette collaboration et de faire de l'agriculture urbaine

maar daarvoor werd nog geen strategie ontwikkeld. Er wordt ook nog niets opgelegd in dat verband bij nieuwbouw. Dat zal aan bod komen bij de uitwerking van de nieuwe Good Food-strategie, ten vroegste in 2022.

Over de landbouwhuur werd nog geen advies van de administratie ingewonnen. De kwestie werd ook nog niet besproken binnen de regering.

Momenteel bedraagt de eigen Brusselse productie van verse groenten en fruit slechts 0,1 à 0,2% van de behoefte. De doelstellingen van de vorige regering op dit vlak werden dus niet gehaald.

Om tot een productie van 30% groenten en fruit te komen, is er 1.600 ha landbouwgrond nodig. Om aan 5% van de behoeften te voldoen, is 250 ha nodig, wat overeenstemt met het huidige Brusselse aanbod aan landbouwgronden.

De landbouwproductie binnen Brussel wordt op regelmatige tijdstippen geëvalueerd. De recentste evaluatie dateert van 2018. Voor de volgende ligt nog geen datum vast.

De Facilitator voor de Stadslandbouw werkt momenteel aan evaluatiecriteria die het mogelijk maken om de prestaties van de verschillende stadslandbouwprojecten in Brussel te beoordelen.

Er zijn in Brussel twee types professionele landbouwers: de nieuwe landbouwers, die met stadslandbouw bezig zijn, en de traditionele stadslandbouwers, die onder het gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB) van de Europese Unie vallen.

In 2018 waren er in het Brussels Gewest 32 traditionele landbouwers en 29 stadslandbouwers, goed voor 60 voltijdse equivalenten (VTE). Voor de omliggende gemeenten verwacht ik de gegevens binnenkort.

De meeste traditionele landbouwers zijn ouder dan 55, terwijl de stadslandbouwers over het algemeen jonger zijn dan 35.

Om de stadslandbouw verder te promoten, is er in het kader van de Good Food-strategie een overzicht van alle Good Food-producenten en

un sujet transversal pour ces administrations.

M. Casier m'interroge sur l'équilibre à trouver entre les différentes fonctions. Il s'agit plutôt d'une question générale d'aménagement du territoire et d'urbanisme, car force est de constater que les fonctions productives dont fait partie l'agriculture urbaine sont des fonctions de plus en plus faibles dans l'aménagement du territoire. Il y a donc lieu de les protéger. Contrairement à ce qui se passait il y a encore vingt ans, la création de logements fait désormais partie des fonctions fortes, poussées par un certain nombre d'acteurs publics mais aussi privés qui souhaitent rentabiliser le foncier.

Il faut rechercher un équilibre peu évident. En effet, nous devons, d'une part, augmenter le nombre de logements disponibles en Région de Bruxelles-Capitale, et en particulier ceux qui sont accessibles financièrement, et, d'autre part, réserver des zones vertes, des parcs fonctionnant comme le poumon vert de la ville, l'accès à l'eau et aux espaces verts ainsi que des espaces d'agriculture urbaine. Or, toutes ces injonctions s'appliquent à un territoire largement fini puisque les dix-neuf communes ne sont pas extensibles et que les réserves foncières s'amenuisent avec le temps.

Il s'agit donc d'une tension saine, normale et légitime car les attentes de tous bords sont également fondées. Il est légitime de vouloir plus de logements et donc de densifier la ville tout comme il est hautement justifié de réclamer la protection des espaces verts, la création de zones protégées, l'accès à l'eau et des espaces pour l'agriculture urbaine.

Bien entendu, trouver un équilibre n'est pas chose aisée. L'impact économique doit être pris en compte. Ce que j'appelle les fonctions faibles, ce sont les fonctions les moins rentables a priori. Ces fonctions productives et d'agriculture urbaine, tout comme celles de protection des espaces verts, ne sont pas rentables, au contraire de la construction de logements ou de bureaux.

À propos du potentiel des toitures plates comme espaces de production alimentaire, il n'existe actuellement pas de stratégie à part entière ni de contrainte de structure imposée aux nouvelles constructions. Mais cette question sera évaluée

-handelaars online geplaatst.

Tegelijkertijd wordt het gebruik van lokale producten door restaurants en kantines van crèches en scholen aangemoedigd. Ik probeer bovendien om de uitbaters van restaurants in contact te brengen met leveranciers uit het gewest of uit de onmiddellijke omgeving. Van een rechtstreekse productie of consumptie is nog geen sprake, maar daar wordt over nagedacht.

Er lopen meerdere initiatieven om het verwachte tekort aan landbouwers op te vangen.

Mijnheer Casier, u vraagt terecht naar het economische evenwicht binnen de stadslandbouw. Momenteel kunnen stadslandbouwers op heel wat steun rekenen, maar het klopt dat die steun niet onbeperkt kan worden verleend.

Over de productie in de gemeenten rond Brussel overlegt het gewest momenteel met de belangrijkste spelers uit die randgemeenten. Die eerste contacten moeten leiden tot een strategie waarmee land- en tuinbouwers worden aangemoedigd om duurzame landbouwproducten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te leveren.

Om een beter zicht te krijgen op de mogelijkheden in de randgemeenten, gaat Steunpunt Korte Keten na welke producenten in Vlaams-Brabant hun producten via het korteketencircuit afzetten. Een zelfde onderzoek moet voor Waals-Brabant gebeuren.

Het operationele plan ter ontwikkeling van een voedselketen tussen de randgemeenten en het Brussels Gewest maakt deel uit van de Goodfoodstrategie.

Momenteel ontvangt de professionele landbouwproductie 305.000 euro aan subsidies. Ik werk nu aan een financieel ondersteuningskader, dat echter niet tegen het GLB mag ingaan.

In verband met de ruimtelijke ordening en huisvesting is voor meerdere projecten samenwerking met de openbare vastgoedmaatschappijen (OVM) mogelijk. Een aantal OVM's beschikt immers over gronden, ook rond sociale woningen, die voor stadslandbouw kunnen worden gebruikt. Zo krijgen hun huurders vlotter

lors de l'élaboration de la nouvelle stratégie Good Food et pourrait y être intégrée mais pas avant 2022.

Je précise enfin que la gestion de la compétence du bail à ferme ne fait pas encore l'objet d'un avis des administrations et n'a pas été discutée au gouvernement.

Je porte également à votre connaissance que la production de légumes et de fruits frais en Région de Bruxelles-Capitale se situe entre 0,1 % et 0,2 % de la demande. Les objectifs fixés par le précédent gouvernement ne sont donc pas atteints.

Pour atteindre l'objectif des 30 % de fruits et légumes, plus de 1.600 ha de terrains agricoles seront nécessaires, sur la base d'une estimation du rendement spécifique à l'agriculture urbaine bruxelloise. La superficie nécessaire pour produire 5 % de la consommation est d'environ 250 ha, ce qui correspond à la superficie des terres agricoles actuellement cultivées à Bruxelles.

L'évaluation de la production agricole primaire intrabrugeoise ne fait pas l'objet d'un suivi constant mais bien d'évaluations ponctuelles, la dernière datant de 2018. La prochaine évaluation de la production agricole n'est pas encore planifiée.

Concernant l'objectif des performances environnementales, sociales et économiques, le facilitateur en agriculture urbaine (FAU) est en train de définir les critères d'évaluation. Ils permettront d'estimer les performances des différents projets d'agriculture urbaine bruxelloise au regard de l'objectif.

Il existe deux types de publics professionnels agricoles à Bruxelles : les nouveaux agriculteurs non issus du monde agricole ou "nimaculteurs", qui portent les projets d'agriculture urbaine, d'une part, et les agriculteurs traditionnels enregistrés au niveau de la politique agricole commune (PAC), de l'autre.

En 2018, la Région bruxelloise comptait 61 acteurs professionnels, dont 32 agriculteurs traditionnels et 29 projets d'agriculture urbaine portés par des nimaculteurs, soit 60 équivalents temps plein (ETP). Nous ne disposons pas encore

toegang tot kwaliteitsvolle voeding.

de ces informations concernant la périphérie, mais une étude menée actuellement à Bruxelles par l'antenne Steunpunt Korte Keten dans le cadre de son projet BruFERMe nous apportera bientôt une partie de la réponse.

Les agriculteurs traditionnels sont, pour la plupart, âgés de plus de 55 ans, tandis que les nimaculteurs ont, en grande majorité, moins de 35 ans.

En ce qui concerne les mesures mises en place pour valoriser la filière de l'agriculture urbaine, la stratégie Good Food a développé un outil de référencement en ligne pour mettre en avant les producteurs bruxellois et de la périphérie. Il s'agit du bottin des producteurs et commerces Good Food.

D'autre part, via l'accompagnement des restaurants et des cantines de crèches ou d'écoles dans le cadre de la labellisation Good Food, l'approvisionnement en produits locaux est stimulé et nous travaillons à mettre en contact ces lieux de restauration et des fournisseurs bruxellois ou périurbains. Nous n'en sommes pas encore à de la production ou consommation directe, mais des projets comme ceux-là peuvent être soutenus par la suite, et des réflexions sont en cours chez différents opérateurs comme l'association Les cuisines bruxelloises, pour tenter de modifier les modes de production et les fournitures alimentaires.

Concernant le besoin de lutter contre la prévisible pénurie d'agriculteurs, plusieurs initiatives sont en cours. Le FAU offre un accompagnement de nouveaux projets d'agriculture urbaine. De plus, le projet BoerenBruxselPaysans (BBP) a mis en place des soutiens méthodologiques et techniques aux futurs producteurs, des formations, la mise à disposition d'infrastructures et de terrains, le développement de circuits courts de transformation et de vente, etc. Au sein du projet BBP, Terre-en-vue fait un travail de sensibilisation sur le terrain des agriculteurs dits traditionnels, avec pour objectif d'assurer une transmission entre ces agriculteurs et les nimaculteurs qui ont besoin de terrains à cultiver. Je rappelle aussi le travail structurel en cours sur le financement de l'agriculture et la réponse à apporter au niveau des freins juridiques et

urbanistiques.

Effectivement, M. Casier, la question de l'équilibre économique de l'agriculture urbaine est posée, sans que toutes les réponses y soient encore apportées. Notons que, parmi tous les projets d'innovation économique, en général, ceux portés par des agriculteurs bénéficient de coups de pouce, y compris dans l'économie traditionnelle. Mais, à terme, vous avez raison, on ne peut pas porter à bout de bras les projets d'agriculture urbaine à durée indéterminée.

Pour répondre à la question de la production en périphérie, je dirai que des interactions sont en cours entre la Région bruxelloise et les acteurs clés de la périphérie que sont l'antenne Steunpunt Korte Keten, la province du Brabant wallon, la province du Brabant flamand, Diversiform, Made in BW, l'Agence flamande terrienne (Vlaamse Landmaatschappij, VLM), Bioforum et Biowallonie. Ces premiers contacts visent à mettre en place une stratégie encourageant les agriculteurs et les horticulteurs de la périphérie à fournir des produits agricoles durables à la Région de Bruxelles-Capitale.

Afin d'avoir une meilleure vision des opportunités qu'offre la périphérie, le projet BruFERMe de Steunpunt Korte Keten inclut un recensement des producteurs écoulant leurs produits en circuit court en Brabant flamand. Un recensement similaire devra être effectué du côté wallon.

Le plan opérationnel visant au développement de la chaîne alimentaire liant la périphérie et la Région bruxelloise fait partie de la stratégie Good Food.

Les subsides actuels à la production agricole professionnelle sont de l'ordre de 305.000 euros. Un cadre de soutien financier est en cours d'élaboration, mais nous devons être attentifs à ne pas contrevenir à la législation sur la politique agricole commune (PAC).

En ce qui concerne les liens avec l'aménagement du territoire et le logement, des pistes d'interaction avec les sociétés immobilières de service public (SISP) se dégagent pour plusieurs projets. En effet, certaines d'entre elles disposent de foncier, de parcs ou d'étendues autour des logements

Mevrouw Barbara de Radigués (Ecolo) *(in het Frans).*- Landbouw wordt beschouwd als een zwakke en niet rendabele branche. We zullen ons altijd moeten voeden en dus zal er altijd voedsel moeten worden geteeld. In tijden van klimaatverandering is stadslandbouw een middel om steden koeler te maken en opnieuw te doen ademen, een stadslong, als het ware.

Het gemeenschappelijke landbouwbeleid laat kleine land- en tuinbouwbedrijven, van minder dan twee hectare, in de kou staan, waardoor die in moeilijkheden geraken. Hoe kunnen zij overleven in een voedingsmarkt waar voor het overige alles gesubsidieerd is?

Het stemt me wel tevreden dat de voltallige meerderheid de ontwikkeling van een stadslandbouw genegen is. Dat soort landbouw heeft nood aan een transversale aanpak. Alle bevoegdheidsdomeinen zullen hun inspanningen moeten bundelen.

De heer Casier vroeg waar onze aandacht in de eerste plaats naartoe moet gaan: naar dakteelt of naar bodemteelt. Mij lijkt dat we ons op betaalbare landbouwgrond moeten richten, zoals de Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer) dat in Frankrijk doen. Laten we niet vergeten dat de mensheid landbouw nodig heeft om te overleven. Misschien zou het Warandepark wel een mooie locatie kunnen bieden?

(Vrolijkheid)

Organisaties als Terre-en-vue dragen bij tot de overgang naar dit soort nieuwe landbouw, al is dat een tijdrovende en delicate opdracht, want traditionele landbouwers staan niet graag grond af. Zonder goede distributie is lokale landbouw gedoemd om te mislukken. Laten we dus prioritair aandacht schenken aan die schakel.

sociaux et il peut être pertinent de les mettre à profit pour l'agriculture urbaine, en particulier pour l'accès des locataires à une nourriture de qualité.

Mme Barbara de Radigués (Ecolo).- Je suis attristée d'entendre la fonction agricole passer pour "faible et peu rentable". Même si c'est une réalité, il s'agit tout de même d'un besoin fondamental ! Nous devons toujours manger, c'est certain ! L'agriculture urbaine est un moyen idéal pour rendre notre ville résiliente. Vu les changements climatiques que nous traversons, des défis majeurs devront être relevés. Travailler à la ville de demain peut notamment servir à refroidir cette dernière, à en faire un véritable poumon.

Vous insistiez sur le risque de contrevenir à la politique agricole commune (PAC). En effet, un grand nombre d'exploitations de superficie inférieure à deux hectares sont en difficulté car elles ne peuvent pas bénéficier de la PAC, en Région bruxelloise et dans les maraîchages qui l'entourent. Ces exploitations vont, dès lors, à l'encontre d'un système dans lequel tout le reste de l'alimentation est subsidié et il est assez ardu d'élaborer un modèle économique viable.

Ensuite, je me réjouis de constater que tous les membres de la majorité sont motivés par le développement de l'agriculture urbaine. Cette dernière exige en effet des politiques et des stratégies transversales. Dans toutes les compétences, il faudra aligner nos efforts.

Quant à la question du point sur lequel nous devons focaliser notre attention - sur les toitures ou sur les terres, demandait M. Casier -, il me semble réellement crucial de sécuriser les terres. La France s'est dotée d'outils très utiles en la matière, dont les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer) qui supervisent la vente des terres en plafonnant les prix. S'agissant d'un bien vital pour la survie de l'humanité, de tels outils présentent un intérêt manifeste.

Le parc Royal offrirait d'ailleurs un bel espace à cet égard !

(Sourires)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *We willen de Brusselse bevolking voeden met 30% lokale producten. Dat is wel een erg steile ambitie, als men weet dat het aandeel van de lokale producten in de voedselvoorziening van Brussel nu amper 0,13% bedraagt.*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Met 'lokaal' bedoelen we Brussel en de Rand.*

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Met de 250 ha landbouwgrond die nu beschikbaar zijn, kunnen we 5% halen. Een doelstelling van 30% lijkt me dan ook weinig realistisch. Bovendien veroudert de landbouwbevolking en liggen de inkomsten in de sector rond de 7 euro per uur. Landbouwers voeden ons, maar hun eigen omstandigheid zijn niet echt menswaardig te noemen. Dat is overal ter wereld zo.*

Steden moeten hun bevolking onderdak bieden en ze voeden. Ondertussen stort men vruchtbare landbouwgrond vol beton, denk maar aan Louvain-La-Neuve.

We moeten ons ook afvragen waarom de voedselproductie uit de Rand vooral voor export in bestemd, liever dan voor het voeden van de Brusselaars.

Stadslandbouw moet een meerwaarde bieden. Courgettes telen, zonder meerwaarde, kan men evengoed elders doen. Stadslandbouw kan voordelig zijn voor de sociale cohesie en de biodiversiteit. Ik stel voor dat onze commissie een

Le facilitateur urbain, dont fait partie Terre-en-vue, contribue effectivement à faciliter l'accès à la transmission. Toutefois, dans le cadre de cette mission-ci, le temps manque pour ce type de travail, car il est très difficile de convaincre les agriculteurs qui craignent de se voir subtiliser des terres.

Il serait peut-être opportun de créer une mission spécifique : si nous voulons déployer la ceinture alimentaire, il faudra concentrer nos efforts sur l'axe de la distribution. Sans distribution efficace, nous n'y arriverons pas !

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Il nous faut garder les pieds sur terre. L'évaluation est une bonne chose, car nourrir la population bruxelloise avec 30 % de produits locaux est une grande ambition quand, actuellement, on n'arrive même pas à 0,13 %.

M. Alain Maron, ministre.- Nous parlons de Bruxelles et de sa périphérie.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Certes, mais, pour le moment, avec les 250 ha existants, nous pourrions arriver à 5 %. L'objectif de 30 % est-il, dès lors, réaliste ? De plus, la population agricole est vieillissante et les revenus dans ce secteur sont de l'ordre de 7 euros de l'heure. Les agriculteurs n'arrivent nulle part à vivre dignement. Pourtant, ce sont eux qui nous nourrissent. C'est un paradoxe de notre société : la plupart des personnes mourant de faim dans le monde sont des agriculteurs.

Quel est le rôle des villes et donc de Bruxelles : nourrir la population, la loger ? Pendant ce temps, on bétonne les terres les plus fertiles au monde, à Louvain-la-Neuve, par exemple.

Nous devons aussi étudier les productions agricoles en périphérie, et nous demander pourquoi elles sont en majorité exportées au lieu de nourrir Bruxelles.

Les multiples fonctions de ces projets doivent aussi être abordées. Si c'est pour produire des courgettes sans autre plus-value, on peut aussi bien le faire à Louvain-la-Neuve ! Ce sera plus rentable et plus intéressant. La plus-value de ces

stadslandbouwer ter plaatse bezoekt.

Nieuwe technologieën dienen zich aan, zoals de landbouw op daken. Dat is allemaal interessant, maar we moeten ons hoeden voor het gevaar van 'greenwashing', waarbij dure groenten worden geteeld maar geen rekening wordt gehouden met het aspect van sociale cohesie.

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Ik heb ook vragen over het niet-renderen. Daarnaast wil ik het sociale aspect nogmaals benadrukken en een lans breken voor het bruto nationaal geluk.

We moeten ook rekening houden met de externe kosten. Ik bedoel daarmee de medische kosten die voortvloeien uit de effecten van eenzaamheid en depressies. Het is immers wetenschappelijk bewezen dat groen gelukkig maakt.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *Ik kijk uit naar de resultaten van de werkgroep. Hoe is die overigens samengesteld?*

Stadslandbouw raakt aan vele bevoegdheden, laten we er dus onze tijd voor nemen. Dat hebben we ook gedaan bij het richtplan van aanleg voor de Kazernes.

Het spanningsveld tussen stadslandbouw en andere doelstellingen is een uitdaging. Ik veronderstel dat dat aan bod zal komen bij de evaluatie van de Goodfoodstrategie.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *In de werkgroep zetelen Leefmilieu Brussel, Brussel Economie en Werkgelegenheid, de vzw's*

projets est d'apporter du lien social, de la biodiversité. J'entends bien que ces critères sont encore en cours d'évaluation.

Il serait intéressant que notre commission visite un site de ce type, afin d'en rencontrer les acteurs.

Nous pouvons réfléchir aux nouvelles technologies en la matière, à l'agriculture sur les toits... Tout cela est intéressant, mais attention au greenwashing, qui consisterait à produire des légumes très coûteux tout en négligeant l'aspect de la cohésion sociale.

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- *J'ai également des questions en ce qui concerne le manque de rentabilité. En outre, je voudrais encore souligner l'aspect social et faire la promotion du bonheur national brut.*

Nous devons aussi tenir compte des coûts externes. J'entends par là les coûts médicaux qui résultent des effets de la solitude et des dépressions. Il est scientifiquement démontré que le vert rend heureux.

M. Martin Casier (PS).- J'attends avec impatience les résultats de votre groupe de travail. Pourriez-vous me fournir de plus amples informations quant à sa composition ?

Pour le reste, je me joins à la demande de M. de Patoul, car j'aimerais pouvoir prendre le temps d'aborder ce point qui touche de nombreuses compétences de la Région. Nous avons d'ailleurs fait cet effort-là dans le cadre du plan d'aménagement directeur (PAD) Casernes.

Je partage votre avis sur la tension, qui est bien évidemment réelle. Cette tension est saine, mais nous devons l'aborder de manière stratégique et globale. Or cet aspect ne transparait pas dans votre réponse. Je suppose que tel sera le cas lors de la suite de l'évaluation de la stratégie Good Food. Mon groupe reste donc attentif à ce point.

M. Alain Maron, ministre.- Le groupe de travail est composé, a priori, de Bruxelles Environnement (BE), de Bruxelles Économie et emploi (BEE), de

Terre-en-vue en Le début des haricots, plus een aantal juristen.

Stadslandbouw is vaak relatief duur, rekening houdend met de opbrengsten. Er zijn wel voordelen, zoals sociale cohesie wanneer de inwoners van een wijk bij het project betrokken worden, vergroening van de stad en bewustmaking rond voedselkwaliteit.

Tegen 2035 willen we 30% van de groenten en het fruit voor Brussel lokaal telen. Omdat we daarvoor over te weinig gronden beschikken, rekenen we de voedselgordel rond Brussel. Dat is ook de reden waarom er contacten lopen met allerlei betrokkenen en besturen buiten Brussel.

- De incidenten zijn gesloten.

Terre-en-vue, de juristes et de l'asbl Le début des haricots.

L'agriculture urbaine est souvent relativement coûteuse au regard de ce qu'elle produit. Néanmoins, il ne faut pas oublier qu'elle présente un certain nombre de vertus autres que celles de la production directe, que vous avez citées vous-mêmes. Parmi ces vertus figurent notamment la cohésion sociale - l'implication des habitants d'un quartier, par exemple -, la verdurisation, l'exemplarité et l'information du public sur la nourriture de qualité. Il n'en reste pas moins que certains projets peuvent avoir comme unique objectif la production alimentaire.

L'objectif en matière de fruits et légumes est de 30 % en 2035. Certes, nous n'avons pas, à Bruxelles, les capacités de production agricole du Brabant wallon ou du Brabant flamand, et nous ne les aurons jamais. Il est donc évident que cet objectif est impossible à atteindre sans la ceinture alimentaire. C'est pour cette raison que des contacts sont pris avec des acteurs et des administrations en dehors de Bruxelles.

- Les incidents sont clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CLÉMENTINE BARZIN**

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

**betreffende "de stroomlijning van het
aantal vuilnisbakken in de openbare
ruimte".**

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- *Om sluikestorten tegen te gaan en het afvalvolume te verminderen, hebben gemeenten als Jette, Brussel-Stad en Ukkel nagedacht over het stroomlijnen van het aantal vuilnisbakken op hun grondgebied. Vuil trekt immers vuil aan.*

**QUESTION ORALE DE MME
CLÉMENTINE BARZIN**

**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 rationalisation du nombre
de poubelles dans l'espace public".**

Mme Clémentine Barzin (MR).- Plusieurs communes bruxelloises telles que Jette, Bruxelles-Ville ou encore Uccle ont entamé une réflexion sur la rationalisation du nombre de poubelles sur leur territoire, pour réduire les dépôts sauvages et le nombre de déchets. En effet, les déchets attireraient les déchets. Les premiers bilans tirés

De eerste balans is positief, maar het is moeilijk uit te maken of dat uitsluitend komt doordat er vuilnisbakken verdwenen zijn. Tegelijkertijd liepen er immers informatiecampagnes en werd er strenger opgetreden tegen overtreders. Op drukke plekken is het trouwens geenszins de bedoeling om vuilnisbakken weg te halen, wel om ze te vervangen door intelligente exemplaren.

Tussen 2012 en 2018 kwamen er langs gewestwegen meer dan 1.300 afvalbakken bij, becijferde Net Brussel. Zal het Brussels Gewest dat cijfer ook eens rationeel tegen het licht houden, nu de resultaten van de experimenterende gemeenten zo positief uitvallen? Zo ja, hoe?

Vuilnisbakken die hun nut bewijzen en effectief gebruikt worden, worden natuurlijk niet verwijderd. Zijn de klassieke vuilnisbakken langs de gewestwegen al vervangen door intelligente afvalbakken? Zo ja, hoeveel zijn er daarvan geplaatst? Zo nee, wanneer gebeurt dat wel?

Gemeentelijke vuilnisbakken worden normaliter door de gemeenten geplaatst, onderhouden en leeggemaakt. Wel kan er een overeenkomst met Net Brussel worden gesloten, waarop die dienst de straten veegt en de vuilnisbakken leeghaalt. Hoeveel van zulke overeenkomsten zijn er al ondertekend? Duidt het bestaan van die overeenkomsten er niet op dat een stroomlijning noodzakelijk is?

Het doel van het vijfde Plan voor het beheer van grond- en afvalstoffen (PBGA) is het afvalvolume drastisch naar omlaag te krijgen: in het ideale scenario wordt er tegen 2050 bijna geen afval meer geproduceerd. Welke informatie- en bewustmakingscampagnes over de gewestwegen worden er opgezet om dat doel te bereiken?

par les communes seraient positifs. Les citoyens ne se seraient pas rendu compte de leur suppression. Dans les zones riveraines, là où il y avait beaucoup de dépôts clandestins au pied des poubelles publiques, leur retrait aurait même amélioré la situation.

Néanmoins, il est difficile de dire si cette réussite dépend exclusivement de la suppression de ces poubelles, étant donné que des actions de sensibilisation et de répression ont été menées simultanément dans les différentes communes. En ce qui concerne les lieux fortement fréquentés, le but n'est point de retirer les poubelles, qui sont souvent utilisées, mais de les remplacer par des poubelles intelligentes.

Entre 2012 et 2018, sur les voiries régionales, les chiffres de Bruxelles Propreté montrent que le nombre de corbeilles régionales a augmenté de plus de 1.300 unités, pour se chiffrer aujourd'hui aux alentours de 5.470 poubelles. La politique de rationalisation va-t-elle être mise en œuvre au sein de la Région, maintenant qu'elle connaît des retours positifs dans certaines communes ? Si oui, quels seront les moyens mobilisés ? Des tests ont-ils été effectués, comme pour les poubelles communales, afin de vérifier leur nécessité ? Si oui, des poubelles régionales ont-elles été supprimées en vue d'une rationalisation ?

Les voiries régionales sont souvent des rues plus fréquentées, notamment par les navetteurs qui produisent des déchets. Le but de la politique de rationalisation n'étant pas de supprimer les poubelles nécessaires et utilisées, les poubelles classiques sur les voiries régionales ont-elles été remplacées par des poubelles intelligentes ? Si oui combien ? Dans la négative, est-il prévu de remplacer ces poubelles ? Quels seront les moyens mobilisés et selon quel calendrier ?

À Bruxelles, les poubelles sont soit régionales, soit communales. Pour ce qui est des poubelles communales, il est du rôle de chaque commune de les installer, de les entretenir et de les vidanger. Néanmoins, des conventions peuvent être signées avec Bruxelles Propreté qui se charge alors du nettoyage des rues et de la vidange des poubelles. Combien de conventions de ce type ont-elles été signées ? Ces conventions ne sont-elles pas la

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Verschillende Brusselse gemeenten hebben aangegeven dat openbare vuilnisbakken niet altijd worden gebruikt waarvoor ze dienen, namelijk het inzamelen van klein afval. Sommige burgers lijken ze te beschouwen als een stortplaats voor huishoudelijk afval en zelfs grofvuil.*

Tijdens de vorige regeerperiode was er geen sprake van het stroomlijnen van de vuilnisbakken. Integendeel, het gewestelijke beleid bestond erin om meer vuilnisbakken te plaatsen, zonder overleg te plegen met de gemeenten. Zo moest er volgens het Netheidsplan 2012-2017 elke 100 m een afvalbak staan, zeker in drukke of dichtbevolkte wijken. Die doelstelling werd blijkbaar behaald.

Jammer genoeg mogen we er niet zomaar van uitgaan dat burgers het afval in een vuilnisbak gooien omdat er meer vuilnisbakken staan. Het probleem van vuile straten is complexer en het gedrag van de gebruikers van de openbare ruimte speelt daarbij een belangrijke rol.

Bovendien staat het gewestelijke beleid, dat erin bestaat het aantal vuilnisbakken te vermeerderen, lijnrecht tegenover het gemeentelijke beleid, dat eveneens de openbare netheid beoogt, maar dan wel door het aantal afvalbakken te beperken.

Daarom hebben we vooreerst een beroep gedaan op het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) om de impact te meten van de verschillende maatregelen die in het kader van het Netheidsplan 2012-2017 genomen zijn.

Die studie zal voornamelijk nagaan in welke mate bewustmaking en beboeting bijdragen tot een

preuve qu'une rationalisation doit être effectuée ?

Le cinquième plan de gestion des ressources et des déchets (PGRD) entend réévaluer toutes les facettes de fonctionnement pour diminuer massivement la production de déchets. Dans l'idéal, en 2050, le plan prévoit que le déchet n'existera pratiquement plus. Quelles seront les campagnes de sensibilisation et d'information menées au niveau des voiries régionales pour atteindre cet objectif ? Quels seront les moyens mobilisés ? Selon quel délai ?

M. Alain Maron, ministre.- La rationalisation des poubelles publiques est un sujet d'actualité au sein de plusieurs communes bruxelloises. Celles-ci ont établi que les poubelles publiques pouvaient être mal utilisées et détournées de leur fonction première, qui est de collecter les petits déchets tels que papiers, canettes, emballages en tout genre, etc. En effet, certains citoyens et citoyennes y jettent leurs déchets ménagers, voire y déposent des encombrants. La poubelle publique ne peut plus être considérée comme une sorte de mini-décharge !

Au cours de la législature précédente, il n'a pas été question, dans la politique régionale, de rationalisation des poubelles. Aucun test n'a été effectué afin d'en vérifier la nécessité. Au contraire, la politique prônée lors la législature précédente a été d'augmenter la présence de poubelles en rue, sans réelle concertation avec les communes, en espérant que les rues seraient de cette façon plus propres.

Voici un passage du plan propreté 2012-2017 sur le sujet : "L'objectif sera de disposer au minimum d'une corbeille tous les 100 m, en priorité dans les quartiers fréquentés et/ou densément peuplés et en tenant compte de la typologie de la voirie". Cet objectif a vraisemblablement été atteint. Pour illustration, cinq poubelles se trouvent à un carrefour sur la rue Royale à hauteur du Botanique. Dans certains lieux, comme des arrêts de bus ou de tram, il est possible de trouver des poubelles à 10 m l'une de l'autre.

Malheureusement, on ne peut pas se limiter à espérer ou à croire que les citoyens et citoyennes de notre ville adopteront forcément le bon geste,

gedragwijziging. We willen ons baseren op objectieve gronden. Dit onderzoek zal in samenspraak met alle verantwoordelijken voor openbare netheid gebeuren en is een onderdeel van een eerste, gezamenlijk ontwikkelde gewestelijke strategie voor openbare netheid. De analyse en observaties van de gemeenten die het aantal vuilnisbakken beperkt hebben, zijn van fundamenteel belang voor het vervolg.

In dit stadium zijn we nog niet van plan om de afvalbakken op de gewestwegen te vervangen door slimme vuilnisbakken. De efficiëntie daarvan moet immers nog onderzocht worden, zeker gezien hun relatief hoge kostprijs. Als we in het kader van de nieuwe gewestelijke strategie zouden beslissen het aantal openbare vuilnisbakken te beperken, dan zal de specificiteit en de drukte van elke wijk in acht genomen worden.

Zes gemeenten hebben een overeenkomst gesloten met Net Brussel voor het vegen en het leegmaken van de gemeentelijke vuilnisbakken. De gemeenten blijven wel verantwoordelijk voor de plaatsing en de herstelling van het straatmeubilair.

Op de gewestwegen is Net Brussel verantwoordelijk voor de doorzichtige vuilniszakken en Brussel Mobiliteit voor de andere vuilnisbakken (plaatsing en herstel), behalve de vuilnisbakken van het type A1. De plaatsing ervan en de herstelling van de sokkel gebeurt door Brussel Mobiliteit, de andere herstellingswerken door Net Brussel.

Het Plan voor het beheer van grond- en afvalstoffen (PBGA) stelt een ambitieuze visie voor die erin bestaat dat het gewest alles in het werk moet stellen opdat er tegen 2050 geen afval meer is. Wellicht zullen er dan nog 'allerlaatste afvalstoffen' bestaan die weggewerkt moeten worden, bijvoorbeeld om de gezondheid van de mens te beschermen.

Het gewest is ervan overtuigd dat in de toekomst het grootste deel van de stoffen die in onze economie voorkomen, niet meer als afvalstoffen zullen worden beschouwd maar als grondstoffen voor een circulaire economie.

Het PBGA voorziet in verschillende maatregelen die moeten bijdragen tot de netheid, niet specifiek

celui de jeter leurs déchets dans une poubelle, grâce à la simple multiplication du nombre de poubelles en rue. La problématique de la malpropreté des rues est beaucoup plus complexe que cela. Le facteur comportemental des usagers de l'espace public est à prendre en considération.

Par ailleurs, nous sentons une tension entre une politique régionale qui a consisté à augmenter le nombre de poubelles et des politiques communales qui visent le même objectif d'amélioration de la propreté publique, mais en limitant leur nombre.

L'une de nos premières réactions, face au constat de manque d'évaluation, a été de solliciter l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) pour mesurer l'impact des différentes mesures entreprises dans le cadre du plan propreté 2012-2017 du gouvernement bruxellois, afin d'obtenir une base sur laquelle nous pourrions nous appuyer par la suite, par exemple au sujet du nombre de poubelles dans l'espace public.

Cette étude se focalisera principalement sur l'impact de la sensibilisation et de la verbalisation sur le changement de comportement. Car, en matière de propreté publique, nous manquons de recul, d'objectivation et surtout d'une évaluation des mesures prises précédemment. Nous voulons essayer d'agir le plus intelligemment possible, sur des bases objectives. Cette réflexion se fera avec toutes les parties prenantes chargées de la propreté publique, dans le cadre de l'élaboration d'une première stratégie de propreté publique régionale coconstruite. Nous devons institutionnaliser les échanges d'informations et de bonnes pratiques entre les parties prenantes chargées de cette matière. Aucune stratégie régionale de propreté urbaine n'existe, ce qui est interpellant. Nous allons donc tenter de remédier à cette carence après un travail d'évaluation des plans mis en œuvre antérieurement. L'analyse et les constats des communes ayant entamé le travail de rationalisation sont fondamentaux pour la suite.

Il n'est pas prévu, à ce stade, de remplacer les poubelles classiques par des poubelles intelligentes sur les voiries régionales. L'efficacité des poubelles intelligentes reste à prouver, notamment au regard de leur coût relativement élevé. Ce point sera analysé lors de la mise en œuvre de la stratégie coconstruite avec les parties

langs de gewestwegen, maar in het algemeen. Het gaat onder meer om het verbod op plastic zakken voor eenmalig gebruik, meer bewustmaking inzake sorteren en afvalophaling, alsook het verbeteren van de kwaliteit van de infrastructuur voor het sorteren en ophalen van afval.

prenantes. Dans l'éventualité d'une rationalisation du nombre de poubelles publiques, celle-ci tiendrait compte des typologies des différents quartiers - zone strictement résidentielle, zone d'école, zone touristique, etc. - et de l'intensité de leur fréquentation.

Six communes ont conclu une convention avec Bruxelles Propreté pour le balayage et la vidange des corbeilles sur les voiries communales. La gestion du mobilier (placement et réparation) relève de la compétence de la commune.

Sur les voiries régionales, les compétences pour les corbeilles sont les suivantes :

- poubelles vigipirate : placement et entretien par Bruxelles Propreté ;

- autres corbeilles régionales : placement et réparation par Bruxelles Mobilité, sauf pour le type de corbeille A1, dont le placement est assuré par Bruxelles Mobilité, la réparation au niveau du socle (ancrage), également par Bruxelles Mobilité, et les autres réparations, par Bruxelles Propreté.

Le plan de gestion des ressources et des déchets (PGRD), dont l'événement d'amplification a eu lieu ce mardi 11 février, propose une vision selon laquelle la Région tend, à l'horizon 2050, vers une conception de la société et de l'économie dans laquelle le déchet doit progressivement cesser d'exister. Il s'agit d'un objectif très ambitieux, car il y aura, probablement encore en 2050, des "déchets ultimes", à savoir des matériaux et des substances qu'il faudra éliminer pour protéger la santé humaine, par exemple.

La Région a cependant la conviction qu'à l'avenir, une majeure partie des matières qui transitent dans notre économie ne devront plus être considérées comme des déchets dont il faudrait se débarrasser ou qu'il faudrait brûler, mais bien comme des ressources précieuses qu'il faut préserver au sein d'une économie circulaire.

Un tel objectif peut être atteint en réduisant massivement la quantité de déchets produits et la part de déchets ultimes, et en considérant les matières restantes comme des ressources à restituer à l'environnement ou à réutiliser dans

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- Wanneer verwacht u de resultaten van het BISA-onderzoek?

Tegen wanneer wordt de gewestelijke nethedsstrategie uitgewerkt? Welke middelen worden daarvoor uitgetrokken?

Welke middelen worden voor 2020-2021 uitgetrokken voor het PBGA?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- Aangezien bij de BISA-studie alle stakeholders, inclusief de gemeenten, betrokken worden, zal die ongeveer twee jaar in beslag nemen. Sneller kan helaas niet. Ondertussen belet niets ons om daarnaast alvast een stedelijke nethedsstrategie uit te dokteren. We kunnen ook al aan het PBGA werken.

Ik hoor net dat er tegen november 2021 een nethedsstrategie zal worden voorgesteld.

l'économie circulaire.

Le PGRD ne prévoit pas d'actions spécifiques en matière de propreté publique le long des voiries régionales, mais différentes mesures qui devront contribuer à améliorer la propreté sans équivoque.

Parmi ces mesures figurent l'interdiction des sacs plastiques à usage unique, la diminution des objets à usage unique, la sensibilisation accrue des ménages et des travailleurs au tri et à la collecte des déchets, ainsi que l'augmentation de la qualité de l'infrastructure de tri et de collecte pour les ménages et les entreprises, y compris au niveau communal.

Je ne doute pas que vous m'adresserez une nouvelle interpellation lorsque nous aurons progressé dans la mise en œuvre de la stratégie régionale de propreté urbaine.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Merci pour vos précisions et votre volonté de cohérence. Concernant l'évaluation de l'impact demandée à l'IBSA, j'aimerais savoir si vous avez fixé une date.

De même, j'aimerais connaître le calendrier d'établissement de la stratégie régionale de propreté et les moyens qui y seront affectés.

Enfin, quels seront les moyens alloués au PGRD pour 2020-2021 ?

M. Alain Maron, ministre.- Vu qu'il est coconstruit et fait appel à toutes les parties prenantes, y compris les communes, le processus demandé à l'IBSA devrait durer environ deux ans. C'est long, malheureusement, mais il est difficile de faire plus court. Néanmoins, ce n'est pas une raison pour ne pas avancer en parallèle sur l'élaboration progressive de la stratégie de propreté urbaine. Nous pouvons également avancer sur le PGRD, qui est en route. Cela aura évidemment un impact sur la propreté publique, même si ce n'est pas l'objectif premier.

On me dit que l'on essaiera de présenter une stratégie de propreté urbaine pour novembre 2021.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (*in het Frans*).- *Ik maan de regering tot spoed aan. Eerst en vooral moet de beslissende vraag worden beantwoord: komen er meer of minder openbare vuilnisbakken? Die praktische keuze is immers fundamenteel voor het afvalbeheer.*

De heer Alain Maron, minister (*in het Frans*).- *Ik begrijp uw frustratie, maar de administraties hebben nu eenmaal tijd nodig om te overleggen en de zaken doortastend aan te pakken. Alle partijen, gewestelijke én gemeentelijke, moeten meestappen in een gedeelde visie op netheid in de stad. Alleen dan kan de situatie verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de waterarmoede".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*).- *Bij steeds meer gezinnen wordt de watermeter afgesloten. Waterarmoede is, net als energiearmoede, een grote uitdaging voor het Brussels Gewest.*

In 2017 riep uw voorganger een werkgroep rond waterarmoede in het leven. Daarin zaten onder meer de Koning Boudewijnstichting (KBS), de Fédération des services sociaux (FDSS) van de Cocof, de Brusselse energieregulator Brugel, de Federatie van Brusselse OCMW's, het Koninklijk

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je voudrais demander au gouvernement de se hâter, puisqu'il paraît décisif, avant de développer une vision beaucoup plus cohérente, de répondre à la question du choix entre rationalisation ou augmentation des corbeilles publiques. Ces choix très pratiques sont assez fondamentaux en matière de gestion des déchets.

M. Alain Maron, ministre.- Je suis tout à fait d'accord avec vous et je comprends votre frustration. Néanmoins, c'est le temps nécessaire aux administrations pour se concerter et faire les choses intelligemment. Nous visons une stratégie de propreté urbaine concertée et assumée par tous les acteurs régionaux et communaux. Ce n'est qu'à ce prix que la situation s'améliorera. Si nous agissions trop rapidement sur la base des seules idées du cabinet, les autres acteurs n'endosseraient pas le projet et ce ne serait pas forcément pertinent.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS 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 "la précarité hydrique".

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- La précarité hydrique, comme la précarité énergétique, constituent des défis majeurs pour notre Région. Alors que "l'eau pour tous" est une nécessité reconnue, on constate une augmentation croissante des fermetures de compteurs d'eau.

Votre prédécesseur a lancé, lors de l'édition 2017 de la Journée mondiale de l'eau, le 22 mars, un groupe de travail sur la précarité hydrique qui rassemblait, entre autres, la Fondation Roi Baudouin (FRB), la Fédération des services

Verbond van de Vrede- en Politiechters, het federale Steunpunt tot bestrijding van armoede, bestaansonzekerheid en sociale uitsluiting en Vivaqua. Over het eindrapport, opgesteld door Sia Partners, is herhaaldelijk gedebatteerd in de commissie.

Een resolutie uit 2019 betref de voortzetting van die werkgroep met duidelijke doelstellingen. De parlementsleden wilden dat er rationeel en transparant te werk werd gegaan en dat de impact van alle financiële maatregelen netjes becijferd werd. Het verbaast me dat de werkgroep nog altijd niet opgestart is, terwijl Vivaqua steeds vaker een sociaal tarief toepast en bepaalde organisaties ook kortingen verleent.

Hoe analyseert u het eindrapport en de daarin voorgestelde maatregelen?

Waarom bleef de resolutie over de voortzetting van de werkgroep zonder gevolgen?

Gaf u toestemming voor de sociale tarieven die Vivaqua verleent? Is Brugel, de onafhankelijke instelling die de tarieven bepaalt, het eens met die kortingen? Put de beheerder daarvoor uit eigen middelen, of draait de consument ervoor op?

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *Het inningsbeleid is te streng. Het doet de kosten en het aantal afsluitingen oplopen, met desastreuze gevolgen voor de zwaksten. Wie zijn factuur niet kan betalen, kan om een betalingsplan vragen, maar vaak verbetert de situatie daardoor niet.*

De huidige procedure beschermt de zwakste gezinnen niet. Wij hebben ervoor geijverd de

sociaux (FDSS), Bruxelles Gaz électricité (Brugel), la Fédération des CPAS bruxellois, l'Union royale des juges de paix et juges de police, le service fédéral de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale et Vivaqua. Le rapport final établi par Sia Partners a fait l'objet de débats lors de plusieurs séances de la commission.

Une résolution a été votée en 2019 pour poursuivre ce groupe de travail avec des missions bien définies, telles que l'évaluation financière des différentes mesures, de manière à déterminer celles qui auront le plus grand impact sur la précarité. Le souhait des parlementaires était alors de travailler de manière rationnelle et transparente pour clairement identifier l'impact de tout financement.

Je suis assez étonné de voir que le groupe de travail n'est toujours pas mis sur pied, mais que Vivaqua multiplie les déclarations sur la mise en place d'un tarif social et a également décidé d'accorder des réductions à certaines associations.

Quelle est votre analyse du rapport final et des différentes mesures proposées ?

La résolution du parlement relative à la poursuite du groupe de travail a-t-elle été suivie d'effet ? Si non, pourquoi ? Qui en assurera la présidence ?

Le tarif social évoqué régulièrement par Vivaqua a-t-il reçu un accord de votre part ? A-t-il été étudié par Brugel et accepté par cet organisme indépendant chargé de la fixation des tarifs ?

Les réductions tarifaires octroyées par Vivaqua ont-elles reçu un accord de Brugel ? Sont-elles financées par les fonds propres de l'opérateur ou par les autres consommateurs ?

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Lorsque la politique de recouvrement est trop stricte, elle génère des frais importants et un accroissement du nombre de coupures. Les conséquences sont dramatiques pour les plus démunis. Aujourd'hui, un ménage incapable de payer sa facture peut demander un plan de paiement à un service social ou de médiation de dettes pour l'aider dans cette démarche. Mais souvent, la situation ne s'améliore pas pour autant. Les coupures sont en nette

consument een beter beschermd statuut te geven. De regering wil dat duidelijk ook, want de maatregel is opgenomen in de algemene beleidsverklaring. Toch moeten we vaststellen dat de maatregelen de zwaksten niet beschermen, maar integendeel hun schulden de hoogte in jagen.

De werkgroep vroeg om de inningsprocedure van de achterstallige waterfacturen te verbeteren en om zo snel mogelijk een advies te formuleren over hoe artikel 5 van de ordonnantie aangepast moest worden. Hoe ver staat u met die wijzigingen? Hebt u daarover al kunnen overleggen met alle betrokkenen?

Toen de commissieleden Vivaqua bezochten, hebben we het gehad over de werkgroep. Ik meende toen begrepen te hebben dat die al van start was gegaan. Ze wilde met name werk maken van de bescherming van de consument en vond net als wij dat het geen zin had om mensen voor de vrederechter te dagen.

Wat zijn de doelstellingen en de werkwijze van de werkgroep? Wanneer kunnen we resultaten verwachten?

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- *Het is verontrustend dat almaar meer Brusselaars hun waterfactuur niet kunnen betalen en afgesloten worden.*

In de resolutie was sprake van een kwalitatieve studie over waterarmoede. Loopt die al?

Om het statuut van beschermde klant en sociale

augmentation. La procédure actuelle ne protège donc pas les ménages précarisés.

Pour cette raison, nous avons demandé de renforcer le statut de client protégé. C'est également l'intention du gouvernement puisque cette mesure figure dans la déclaration de politique générale. Toutefois, nous nous rendons compte aujourd'hui que ces procédures ne permettent pas de protéger les plus démunis mais qu'elles font, au contraire, grimper le montant à payer, entraînant un emballement de leur dette.

Le groupe de travail au niveau du parlement et de la résolution demandait d'améliorer la procédure de recouvrement des dettes hydriques par des actions et bonnes pratiques, et de formuler un avis dans les plus brefs délais sur les propositions de modifications à apporter à l'article 5 de l'ordonnance.

Où en êtes-vous dans vos réflexions sur les modifications à apporter à cette ordonnance? Avez-vous entamé un dialogue avec les acteurs concernés pour vous mettre d'accord sur la manière de revoir cet article 5 ?

Lors de la visite de la commission chez Vivaqua, nous avons également discuté du groupe de travail qui devait être mis en place. J'avais cru comprendre que ce groupe avait entamé ses travaux et qu'il soulignait notamment l'importance de renforcer ce statut de client protégé et nous rejoignait sur le fait que la procédure devant le juge de paix ne permettait pas d'aider les personnes concernées.

Quelles sont les missions de ce groupe de travail et la méthode qu'il a mise en place? Quand pouvons-nous espérer prendre connaissance des résultats de ses travaux ?

Mme Véronique Jamoulle (PS).- L'eau est un bien essentiel. Le fait que de plus en plus de Bruxellois ont du mal à payer leur facture et subissent des fermetures de compteurs ne peut que nous inquiéter.

La résolution du parlement prévoyait notamment une étude qualitative en matière de précarité hydrique, pour compléter certains défauts mis en

tarieven te kunnen invoeren, moet de ordonnantie eerst gewijzigd worden. Wanneer zou dat gebeuren?

Mevrouw Magali Plovie (Ecolo) *(in het Frans).*- *Toegang hebben tot voldoende en kwaliteitsvol water is een afdwingbaar basisrecht. Ervan afgesloten worden vormt een aanslag op de menselijke waardigheid. Voor Ecolo is water een gemeenschappelijk goed.*

In het Brussels Gewest hangt waterarmoede voornamelijk samen met een laag inkomen, een te hoge factuur en/of slechte huisvesting. Uit een rapport van de Koning Boudewijnstichting uit 2019 bleek dat meer dan een Brussels gezin op de vijf te maken krijgt met waterarmoede. In oktober 2019 legde u ons in de commissie uit dat de prijsstijging en de wijzigingen aan het wettelijke kader een erfenis waren van de vorige regering. U zei toen dat u die hervormingen wilde evalueren. Dat juich ik toe. Volg bij die evaluatie alstublieft de resolutie die begin 2019 werd aangenomen, en honoreer het werk dat verschillende eerstelijnsorganisaties al verricht hebben. Zij hebben een waardevolle expertise opgebouwd rond de problematiek.

Ik sluit me aan bij de vragen van mijn collega's, met name over de kwalitatieve studie.

Welke vooruitgang hebben uw kabinet en uw administratie geboekt sinds oktober 2019? Zit er schot in de invoering van een maandelijks factuur? Is er vooruitgang met betrekking tot het sociaal tarief?

évidence dans l'étude de Sia Partners. Est-elle en cours ?

Par ailleurs, si l'on veut introduire le statut de client protégé et un tarif social de l'eau, il faut une modification de l'ordonnance. Quand cette dernière est-elle prévue ?

Mme Magali Plovie (Ecolo).- Comme l'ont rappelé certains de mes collègues, disposer d'une eau de qualité en quantité suffisante est un droit fondamental. Toute privation constitue dès lors une atteinte à la dignité humaine. Pour le groupe Ecolo, l'eau est un bien commun. À ce titre, l'accès à l'eau doit être consacré comme un droit contraignant. Dans notre Région, la précarité hydrique résulte principalement d'un revenu trop faible, d'une facture d'eau trop élevée ou d'un logement de mauvaise qualité.

D'après un rapport établi en 2019 par la Fondation Roi Baudouin, la précarité hydrique touche plus d'un ménage bruxellois sur cinq et ce sont généralement les ménages les plus pauvres qui sont le plus lourdement touchés par des difficultés de paiement des factures d'eau.

Comme vous nous l'avez rappelé en commission de l'environnement en octobre 2019, l'augmentation du prix de l'eau à Bruxelles ainsi que la modification du cadre réglementaire constituent un héritage du gouvernement précédent. Par ailleurs, vous nous avez fait part de votre volonté d'évaluer les différentes réformes instaurées par le gouvernement précédent. Je salue cette décision. Dans le cadre d'une évaluation du dispositif, je me permets de vous rappeler qu'il nous paraît important de suivre la résolution adoptée au début de l'année 2019 et de valoriser le travail accompli par de nombreuses asbl qui, étant en première ligne, ont développé une expertise précieuse sur cette problématique.

Je me joins aux questions de mes collègues, notamment à propos de l'étude qualitative.

Depuis nos dernières interpellations sur le sujet en octobre 2019, comment votre cabinet et votre administration ont-ils pu avancer sur le dossier ? Comment la mise en place d'une mensualisation de la facture progresse-t-elle ? L'élaboration d'un

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Het dossier rond waterarmoede gaat mij ter harte. Water is een gemeenschappelijk goed en de toegang tot voldoende en kwaliteitsvol water is een basisrecht.*

In het Brussels Gewest is waterarmoede voornamelijk het gevolg van te lage inkomens, te hoge facturen of slechte behuizing. De regering zal alles in het werk stellen om alle Brusselaars toegang tot water te verlenen.

Het eindrapport van Sia Partners stelt in het algemeen dat de toename van waterarmoede in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vooreerst te maken heeft met de leesbaarheid van de waterfactuur en de trage klantenservice. Het stelt ook maatregelen voor om dat euvel te verhelpen.

De studie kijkt echter te weinig naar het menselijke aspect: wie zijn de mensen die hun rekening niet kunnen betalen en hoe zijn ze in die situatie terechtgekomen? Daarom zal de werkgroep waterarmoede, die zoals voorzien in het regeerakkoord in 2020 weer van start gaat, daarover een studie uitvoeren, zodat we efficiënter kunnen ingrijpen.

Die werkgroep omvat dezelfde leden als tijdens de vorige regeerperiode, maar dit keer onder leiding van Leefmilieu Brussel en mijn kabinet. Ze moet de resolutie van 30 april 2019 uitvoeren en zal dus nagaan welke maatregelen op korte termijn mogelijk zijn om het aantal gezinnen in moeilijkheden en het aantal afsluitingen drastisch te verminderen.

In de praktijk zullen verschillende groepen van experts maandelijks samenzitten rond specifieke thema's. De werkgroep die dat allemaal coördineert, zal om de twee maanden samenkomen.

Een eerste groep van experts zal zich buigen over de preventie. Zo weinig mogelijk gezinnen mogen in de problemen komen. Maatregelen die onderzocht zullen worden, zijn bijvoorbeeld een toegankelijker dienstverlening en maandelijks

tarif social permettant de diminuer les inégalités actuelles progresse-t-elle ?

M. Alain Maron, ministre.- La précarité hydrique est un dossier qui me tient à cœur. Comme plusieurs d'entre vous l'ont dit, disposer d'une eau de qualité et en quantité suffisante est un droit fondamental, et toute privation en la matière constitue dès lors une atteinte à la dignité humaine. L'eau étant un bien commun, l'accès à celle-ci doit être considéré et consacré comme un droit contraignant.

Dans notre Région, la précarité hydrique est principalement le résultat d'un revenu trop faible, d'une facture trop élevée ou d'un logement de mauvaise qualité. Considérant ces éléments, le gouvernement mettra tout en œuvre pendant cette législature pour s'assurer que toutes les Bruxelloises et tous les Bruxellois, sans exception, aient accès à l'eau.

Sans entrer dans une analyse précise de chaque mesure du rapport final établi par Sia Partners, de manière générale, il confirme certaines tendances relatives à l'augmentation de la précarité hydrique en Région de Bruxelles-Capitale, à commencer par la lisibilité des factures d'eau ou la lenteur du service à la clientèle. Le rapport fait également état de mesures pour parer à ce problème.

Néanmoins, cette étude très quantitative est axée sur les chiffres et omet, de notre point de vue, l'aspect humain derrière ceux-ci. Elle ne permet pas d'appréhender qui sont les personnes en précarité hydrique, ceux qui n'arrivent pas à payer leur facture d'eau, ni comment et pourquoi ces personnes en sont arrivées à cette situation souvent dramatique.

C'est pourquoi, dans le cadre du groupe de travail sur la précarité hydrique, que nous relançons en 2020 comme prévu dans l'accord de majorité, il est convenu de réaliser une étude qualitative complémentaire afin de répondre à ces différentes questions et d'apporter une réponse plus précise et efficace à cet enjeu crucial pour le bien-être de nombreux Bruxellois.

Quant à la poursuite de la résolution du parlement et au groupe de travail sur la précarité hydrique, ce

facturen.

Voor dat laatste werken we rechtstreeks samen met Vivaqua. Nu is het al mogelijk op vrijwillige basis via digitale facturen op het platform Doccle. Vivaqua wil die facturen nu ook beschikbaar maken op andere platformen tegen begin 2021. Dat is erg belangrijk.

Een tweede groep van experts zal zich bezighouden met de bescherming van de gezinnen die al in de waterarmoede verkeren, onder meer via een betere procedure voor het innen van de schulden. Het huidige mechanisme is, zoals mevrouw Teitelbaum ook al aangaf, absurd, inefficiënt en duur voor iedereen.

Een derde groep van experts bekijkt de tarieven en dan vooral de creatie van een sociaal tarief. De verhoging van de waterprijs en de wijzigingen aan het wettelijke kader, zijn een erfenis van de vorige regering.

In 2014 werden de tarieven nog bevroren, terwijl de behoefte aan investeringen in de waterinfrastructuur aanzienlijk toenam. Dat komt omdat de gemeenten, die tot enkele jaren geleden verantwoordelijk waren, de leidingen onvoldoende onderhouden hebben. Daarom heeft de regering in de begroting voor 2020 de dotaties al verhoogd. Als er niets verandert, zullen die dotaties de komende jaren nog de hoogte in moeten.

De Brusselse energieregulator Brugel heeft een methode uitgewerkt om de werkelijke kostprijs van het water te berekenen, rekening houdend met de kost van de bevoorrading, de diensten die een continue bevoorrading mogelijk maken en de sanering van het afvalwater. Die reële kostprijs wordt echter niet doorgerekend aan de klant. Vivaqua krijgt dan ook een aanzienlijke gewestelijke subsidie om de waterprijs op het huidige niveau te houden.

De regering zal een grote tariefverhoging niet toestaan, tenzij deze gepaard gaat met de invoering van een sociaal tarief en van maandelijkse afrekeningen. Bovendien moet de dienstverlening beter.

We werken nu aan een kader voor het sociaal tarief. Dat moet zinvol zijn voor de Brusselaars,

dernier a été relancé en ce début d'année 2020. Il réunira l'ensemble des acteurs impliqués durant la précédente législature, mais sera, cette fois, piloté et coordonné par Bruxelles Environnement, sous l'impulsion de mon cabinet.

Le groupe a pour objectif de mettre en œuvre la résolution du 30 avril 2019 concernant l'accès à l'eau pour toutes et tous et la lutte contre la précarité hydrique en Région de Bruxelles-Capitale. Il examinera notamment les actions à mener à court et moyen termes pour diminuer drastiquement le nombre d'usagers ou de ménages rencontrant des difficultés d'accès à l'eau, ainsi que le nombre de coupures, dont l'impact sur la dignité humaine n'est plus à démontrer, et ce à travers l'identification et la mise en œuvre d'alternatives.

Le groupe de travail sur la précarité hydrique se déclinera en différents groupes experts réunis chacun autour d'un thème spécifique. Il est prévu que le groupe de travail chargé de la coordination générale se réunit tous les deux mois et que, parallèlement, trois groupes de travail experts se réunissent tous les mois afin de discuter d'enjeux plus précis.

Le premier de ces trois groupes de travail experts est le groupe de travail chargé de la prévention, qui s'attellera aux mesures à prendre en amont, c'est-à-dire avant qu'un foyer ne se retrouve en situation de précarité hydrique. Le but est de limiter au maximum l'augmentation du nombre de foyers concernés. Parmi les mesures précitées figurent l'analyse du renforcement de l'accessibilité du service à la clientèle et la mensualisation indispensable des factures, afin de limiter l'impact des factures annuelles sur les ménages.

Dans cette optique, la mensualisation des factures constitue un objectif-clé pour lequel nous travaillons en étroite collaboration avec Vivaqua. Le processus, déjà lancé sur une base volontaire pour les clients intéressés, s'accompagne d'une numérisation de la facture sur la plate-forme Doccle. Vivaqua s'efforce actuellement de rendre la mensualisation accessible sur des plates-formes autres que Doccle dès le début de l'année prochaine. Mais il faudra aller plus loin. Nous y

maar ook voor de operatoren en de regulator. Dit is niet zomaar een technische, maar ook een economische, sociale en zelfs grotendeels politieke aangelegenheid.

Op 22 januari 2020 keurde de raad van bestuur van Brugel de methode van tarifiering goed die vanaf 2021 gebruikt zal worden. Die zal nieuwe tarieven opleveren en ik streef er dus naar dat tegelijkertijd ook het sociaal tarief wordt ingevoerd.

De tariefverminderingen waren een eenzijdige maatregel van Vivaqua en Brugel heeft die niet goedgekeurd. Vivaqua zal die dus uit eigen zak moeten bijpassen. Ik herinner er overigens aan dat Vivaqua geen gewestelijke instelling van openbaar nut (ION) is, maar een intercommunale.

attachons une grande importance.

Le deuxième groupe de travail expert est le groupe de travail chargé de la protection. Il a pour objectif de protéger au mieux les foyers qui sont déjà en situation de précarité hydrique, par le biais de l'amélioration de la procédure de recouvrement de dettes, l'amélioration des processus judiciaires par rapport aux coûts et à l'emballement de la dette, etc. C'est le mécanisme que vous avez pointé, Mme Teitelbaum, et qu'il faudra tenter de casser. Il est en effet absurde, inefficace et coûteux pour tout le monde.

Le troisième groupe de travail expert, le groupe de travail chargé de la tarification, se concentrera sur toute la réforme de la tarification de l'eau et en particulier sur la création d'un tarif social de l'eau, prévue dans l'accord de majorité.

Concernant le tarif social, comme je l'ai rappelé au sein de cette même commission en octobre, l'augmentation du prix de l'eau à Bruxelles ainsi que les modifications du cadre régulateur constituent un héritage du gouvernement précédent. Pour rappel, les tarifs ont été gelés en 2014, alors même que les besoins en investissement pour le renouvellement du réseau d'égouttage, entre autres, mais aussi pour les réseaux de ponction et de distribution de l'eau, ont été grandement amplifiés. En cause, notamment, les communes, qui étaient encore compétentes il y a quelques années, et qui n'ont pas assumé leur rôle et rénové leurs égouts.

Il résulte une tension extrêmement importante de l'augmentation des coûts liés à l'ensemble du circuit de l'eau : les coûts sont en forte hausse alors que les tarifs sont restés bloqués. La dotation et le financement par le gouvernement régional ont déjà été amplifiés dans le cadre du budget de l'année 2020. Et si l'on ne change rien, ils devront encore l'être, de manière considérable, dans les années à venir, jusqu'à atteindre des montants astronomiques, tout cela pour investir dans de l'eau de qualité et rattraper un certain retard sur les investissements par rapport à ce qui a été fait, pendant des décennies, sous l'égide des communes.

Vivaqua bénéficie d'un subside régional important afin de maintenir le prix de l'eau au niveau actuel.

La méthodologie tarifaire établie par Bruxelles Gaz électricité (Brugel), en concertation avec les opérateurs, permettra d'établir le coût-vérité de l'eau en tenant compte du coût de l'approvisionnement en eau potable, des services qui permettent cet approvisionnement continu et de l'assainissement des eaux usées.

Toutefois, le coût-vérité n'implique pas de facto l'application d'un prix-vérité à tous les consommateurs. C'est d'ailleurs le cas actuellement, le prix de l'eau étant inférieur à son coût, d'où cette subvention régionale. La méthodologie tarifaire à l'étude sera suivie de propositions des opérateurs de l'eau, qui devront être approuvées par Brugel.

Nous ne permettrons pas d'augmentation significative du prix de l'eau sans qu'en parallèle soit instauré un tarif social à destination des foyers en état de précarité hydrique ou en passe de le devenir. La deuxième condition est de généraliser au maximum les mensualisations. Il faudra, enfin, travailler à l'amélioration du service fourni par les opérateurs de l'eau, actuellement considéré comme "insatisfaisant".

Nous travaillons à la définition du cadre du tarif social - qui, puisqu'il n'existe pas encore, n'a pu être accepté ou refusé par Brugel - ainsi qu'à la consolidation, tant avec Brugel qu'avec Vivaqua, des scénarios possibles. Le groupe de travail expert sur la tarification sera impliqué dans cette réflexion afin de définir un tarif social ayant du sens, tant pour les opérateurs et le régulateur que pour les Bruxellois concernés. Cette question n'est pas seulement technocratique, mais aussi économique, sociale et même largement politique.

À ce sujet, le 22 janvier 2020, le conseil d'administration de Brugel a approuvé les projets de méthodologie tarifaire qui seront applicables aux services liés à l'utilisation de l'eau dans la Région de Bruxelles-Capitale dans le courant de l'année 2021. Nous travaillons avec Vivaqua et Brugel pour que la création de ce tarif social se fasse lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire issue de la méthodologie tarifaire.

Les réductions tarifaires octroyées par Vivaqua n'ont pas reçu l'accord de Brugel qui a été informé simultanément par la presse et par Vivaqua de ces

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat u een maandelijksse facturering van de waterprijs als voorwaarde stelt voor een tariefverhoging. Dat is echt een grote stap voorwaarts.*

De OCMW's moeten meer anticiperen op betalingsproblemen bij hun klanten. Vaak komen ze pas in actie wanneer er al sprake is van een veroordeling en dat brengt heel wat problemen met zich mee. Met een maandelijksse factuur kan dat worden voorkomen.

De huidige waterprijs is dankzij het progressieve tarief niet asociaal. Wie meer verbruikt, betaalt ook meer. Jammer genoeg bevinden sommige mensen zich echter in een extreme situatie en niet iedereen ontvangt automatisch een waarschuwingsbericht via Doccle. Sommigen moeten ondanks de maandelijksse factuur toch nog verwijlinteressen betalen. Dat kan toch niet!

Als een gezin een correctie op de factuur ontvangt omdat het meer heeft verbruikt dan het jaar voordien, neemt Vivaqua daarna een veiligheidsmarge en verhoogt het de maandelijksse factuur met 5 tot 6%. Ook daar kan ervoor gezorgd worden dat die marge niet te ruim wordt.

Ten slotte is ook een analyse van de kostenstructuur van Vivaqua nodig om tot volledige transparantie over de werkelijke kostprijs te komen. In het verleden kende de intercommunale immers bijzonder genereuze voordelen toe aan zijn personeel.

mesures. C'est une décision qui a été prise par le conseil d'administration de Vivaqua, sans consultation préalable de Brugel.

Ces réductions tarifaires sont donc à charge de Vivaqua qui devra puiser dans ses fonds propres. Leur suppression éventuelle concernerait les recettes de Vivaqua qui, je le rappelle, est une intercommunale et non un organisme d'intérêt public (OIP) régional.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je me réjouis de vous entendre conditionner une augmentation du tarif à une avancée sur la généralisation de la mensualisation du prix de l'eau. Nous nous sommes battus ensemble pour cette mesure, majorité et opposition. Nous étions partis de nulle part et avons réalisé un important travail parlementaire, tous partis confondus, qui a abouti à une réelle avancée sociale.

Il faut faire travailler les CPAS encore plus en amont et non en aval - car, dans ce cas, il y a généralement eu une condamnation en justice de paix, qui implique des problèmes de recouvrement, de dettes et de gabegie, avec le coût social que cela peut représenter. La mensualisation répond à cet enjeu majeur.

On ne peut pas dire qu'aujourd'hui, le tarif de l'eau soit asocial. En effet, grâce à la progressivité, les premiers mètres cubes ne sont pas trop chers. Ensuite, plus on consomme, plus on paye. Malheureusement, il existe des situations extrêmes. La plate-forme Doccle permet une réponse rapide, mais pas suffisamment affinée. Tout le monde ne reçoit pas de manière automatique le courriel d'avertissement. Les personnes doivent parfois payer des intérêts de retard malgré la mensualisation. C'est le comble !

En outre, si un ménage reçoit une correction dans sa facturation parce qu'il a consommé un peu plus que l'année précédente, Vivaqua prend ensuite une marge de sécurité. Il n'y a pas d'avance correspondant à la consommation de l'année précédente, mais une marge de 5 à 6 % qui est ajoutée à la facture. Un travail en amont peut également être réalisé afin que cette marge ne soit pas trop importante. Ces avances vont, certes, permettre à Vivaqua d'assurer sa trésorerie, mais

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Ook de gemeenten zijn als aandeelhouders betrokken.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb nog twee bijkomende vragen. Zal Leefmilieu Brussel die drie werkgroepen in goede banen leiden? En de andere twee groepen?*

Hoe zullen ze samenwerken om een mogelijke versnippering te vermijden?

De opvolging van onbetaalde rekeningen kost meer dan 5 miljoen euro. Staat u nog altijd achter het idee om een groot deel daarvan te gebruiken voor de verlaging van de facturen die binnen het sociaal tarief vallen en een ander deel voor de OCMW's?

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- *Deze antwoorden stemmen me tevreden. Ik wacht vol ongeduld op de conclusies van de werkgroepen, de ordonnantie en de bijkomende kwalitatieve studie.*

Mevrouw Magali Plovie (Ecolo) *(in het Frans).*- *De resolutie was een grote stap voorwaarts. Het is een goed teken dat u het dossier opneemt en zo*

ce ne sera pas le cas des ménages qui devront les payer.

Ce travail, réalisé main dans la main, est utile. Nous serons donc à vos côtés pour mener le débat, d'autant plus qu'il n'y a pas de responsabilité sans solidarité, et vice versa.

Enfin, il faudra réaliser une analyse de la structure de coûts de l'intercommunale car, par le passé, des avantages plus que généreux ont été accordés à son personnel. Cette analyse est rarement abordée, mais Vivaqua devrait la mener en interne afin d'obtenir une transparence totale sur le coût-vérité.

M. Alain Maron, ministre.- Les communes, en tant qu'actionnaires, sont également concernées.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- J'aimerais poser deux questions complémentaires. Bruxelles Environnement va-t-elle piloter les trois groupes de travail ou existe-t-il d'autres pilotes pour les deux autres groupes ?

De quelle manière vont-ils travailler ensemble ? Quelle sera la dynamique pour éviter le cloisonnement ?

Rappelons que les frais liés à la gestion des impayés dépassent les 5 millions d'euros. Il avait été proposé qu'une grosse partie puisse être utilisée pour diminuer les factures dans le cadre du tarif social et une autre partie pour aider les CPAS. Êtes-vous toujours intéressé par cette idée ?

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Je me réjouis des réponses apportées. J'attends avec impatience les conclusions des groupes de travail et l'ordonnance. J'ai noté qu'une étude complémentaire sera réalisée, qui sera davantage qualitative.

Mme Magali Plovie (Ecolo).- En écoutant votre réponse, je perçois, dans le cadre de ce dossier, une volonté ambitieuse de votre part et de celle du gouvernement. Comme mon collègue le rappelait,

snel mogelijk een oplossing wilt vinden.

Ik heb met veel interesse geluisterd naar uw opmerkingen over de werkgroepen inzake voorlichting, bescherming en tarifiering. Bezorgt u ons alstublieft ook de resultaten van de kwalitatieve studie zodra die beschikbaar zijn. Daarnaast apprecieer ik het dat u de aanpassing van de tarieven onlosmakelijk koppelt aan een maandelijkse facturering.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*-
Leefmilieu Brussel coördineert alle werkgroepen. Die werken los van elkaar, maar komen tweemaandelijks samen.

Zowel de regulator als de operatoren willen snel overgaan tot een structurele aanpassing van de tarieven. Werkgroepen en een degelijke kwalitatieve studie vragen echter tijd.

De voorzitter.- Ik wil vanuit de voorzittersstoel nog even in eigen naam spreken. Tijdens ons bezoek aan Vivaqua leverden de leden van de PTB veel commentaar, maar bij de debatten in de commissie laten ze verstek gaan.

- Het incident is gesloten.

la résolution adoptée par le parlement a constitué une véritable avancée et il est de très bon augure que vous vous soyez emparé de ce dossier et que vous tentiez de trouver une solution sans attendre.

Je prends note avec intérêt de vos remarques sur les groupes de travail sur la prévention, la protection et la tarification. Il serait également intéressant que vous nous exposiez les résultats de l'étude qualitative, lorsque celle-ci sera terminée, afin que nous puissions mener une réflexion.

J'apprécie également votre volonté de n'accepter la réévaluation de la tarification de l'eau qu'en faisant le parallèle avec le statut et la mensualisation de la facture. Notre groupe suivra donc de près l'évolution du dossier.

M. Alain Maron, ministre.- Bruxelles Environnement coordonne tous les groupes de travail, qui avancent séparément mais se rencontrent tous les deux mois.

Concernant les coupures, les données sont connues. Nous sommes confrontés à une volonté du régulateur et des opérateurs d'avancer rapidement pour modifier les structures tarifaires. Or, les groupes de travail prennent du temps, notamment pour disposer d'une étude qualitative satisfaisante. Il est difficile de faire avancer tout le monde en même temps, mais nous essayons de le faire.

M. le président.- Je vais me permettre de parler en mon nom depuis le fauteuil du président. Nous constatons que la question passionne le groupe PTB comme il l'a montré lors de la visite de Vivaqua. À la suite de celle-ci, nous avons eu droit à de longs commentaires. Or, lorsque nous en débattons en commission, les députés du PTB ne sont pas présents.

- L'incident est clos.