



**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 17 JUNI 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 17 JUIN 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

Interpellatie van mevrouw Aurélie Czekalski	7
tot de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
en tot de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,	
betreffende "de evolutie van 5G in Brussel".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Tristan Roberti,	7
betreffende "de uitrol van 5G op het grondgebied van het Brussels Gewest".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Véronique Lefrancq,	7
betreffende "de evolutie van 5G in Brussel".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	7
betreffende "de uitrol van een 5G-netwerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)	
De heer Tristan Roberti (Ecolo)	
Mevrouw Véronique Lefrancq (cdH)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Martin Casier (PS)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)	

SOMMAIRE

Interpellation de Mme Aurélie Czekalski	7
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,	
et à M. Bernard Clerfayt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'emploi et de la formation professionnelle, de la transition numérique, des pouvoirs locaux et du bien-être animal,	
concernant "l'évolution de la 5G à Bruxelles".	
Interpellation jointe de M. Tristan Roberti,	7
concernant "le déploiement de la 5G sur le territoire de la Région bruxelloise".	
Interpellation jointe de Mme Véronique Lefrancq,	7
concernant "la 5G en Région de Bruxelles-Capitale".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	7
concernant "le déploiement d'un réseau 5G en Région de Bruxelles-Capitale".	
Discussion conjointe – Orateurs :	
Mme Aurélie Czekalski (MR)	
M. Tristan Roberti (Ecolo)	
Mme Véronique Lefrancq (cdH)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Martin Casier (PS)	
M. Jonathan de Patoul (DéFI)	

Mevrouw Victoria Austraet (onafhankelijke)		Mme Victoria Austraet (indépendante)	
Mevrouw Lotte Stoops (Groen)		Mme Lotte Stoops (Groen)	
De heer Alain Maron, minister		M. Alain Maron, ministre	
Persoonlijk feit	36	Fait personnel	36
Vraag om uitleg van de heer Tristan Roberti	38	Demande d'explications de M. Tristan Roberti	38
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 gevolgen van de gezondheidscrisis Covid-19 op de problematiek van de vluchten boven Brussel".		concernant "les impacts de la crise sanitaire du Covid-19 sur la problématique du survol de Bruxelles".	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Jonathan de Patoul,	39	Demande d'explications jointe de M. Jonathan de Patoul,	39
betreffende "de vluchten boven Brussel".		concernant "le survol de Bruxelles".	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Alexia Bertrand,	39	Demande d'explications jointe de Mme Alexia Bertrand,	39
betreffende "het optrekken van torens in de buurt van de luchthaven van Zaventem".		concernant "la construction de tours aux alentours de l'aéroport de Zaventem".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:		Discussion conjointe – Orateurs :	
De heer Tristan Roberti (Ecolo)		M. Tristan Roberti (Ecolo)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)		M. Jonathan de Patoul (DéFI)	
Mevrouw Alexia Bertrand (MR)		Mme Alexia Bertrand (MR)	
De heer Alain Maron, minister		M. Alain Maron, ministre	
Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski	47	Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski	47
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 luchtkwaliteit in Brussel tijdens de lockdown ten gevolge van de Covid-19-pandemie".		concernant "la qualité de l'air à Bruxelles durant le confinement suite à la pandémie du Covid-19".	

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Hilde Sabbe, betreffende "het coronavirus en de luchtkwaliteit".	48	Demande d'explications jointe de Mme Hilde Sabbe, concernant "le coronavirus et la qualité de l'air".	48
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki, betreffende "de verbeterde luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de acties errond".	48	Demande d'explications jointe de Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki, concernant "l'état des lieux quant à l'amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale et les actions y afférentes".	48
Samengevoegde bespreking – Sprekers: Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a) Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) Mevrouw Marie Nagy (DéFI) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) Mevrouw Caroline De Bock (PTB) De heer Alain Maron, minister		Discussion conjointe – Orateurs : Mme Aurélie Czekalski (MR) Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a) Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) Mme Ingrid Parmentier (Ecolo) Mme Marie Nagy (DéFI) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) Mme Caroline De Bock (PTB) M. Alain Maron, ministre	
Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende "de omzetting van de Europese richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen en de richtlijn betreffende energie-efficiëntie".	60	Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative, concernant "la transposition de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments et la directive relative à l'efficacité énergétique".	60
Bespreking – Sprekers: Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) De heer Alain Maron, minister		Discussion – Orateurs : Mme Aurélie Czekalski (MR) M. Alain Maron, ministre	

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	74	Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	74
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 modulaire woningen in het licht van de EPB-verplichtingen".		concernant "les logements modulaires face aux obligations de la PEB".	
Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	78	Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	78
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 zichtbaarheid van Homegrade op de Batibouw-beurs".		concernant "la visibilité de Homegrade au salon Batibouw".	

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

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**EN TOT DE HEER BERNARD
CLERFAYT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET WERK EN
BEROEPSOPLEIDING,
DIGITALISERING, PLAATSELIJKE
BESTUREN EN DIERENWELZIJN,**

betreffende "de evolutie van 5G in Brussel".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER TRISTAN ROBERTI,**

betreffende "de uitrol van 5G op het
grondgebied van het Brussels Gewest".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW VÉRONIQUE LEFRANCQ,**

betreffende "de evolutie van 5G in Brussel".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

betreffende "de uitrol van een 5G-netwerk
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het
Frans).*- *Op 19 februari 2020 hadden we een debat
met minister Clerfayt over de ontwikkeling van 5G*

**INTERPELLATION DE MME AURÉLIE
CZEKALSKI**

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

**ET À M. BERNARD CLERFAYT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉ DE L'EMPLOI ET
DE LA FORMATION
PROFESSIONNELLE, DE LA
TRANSITION NUMÉRIQUE, DES
POUVOIRS LOCAUX ET DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL,**

concernant "l'évolution de la 5G à
Bruxelles".

**INTERPELLATION JOINTE DE M.
TRISTAN ROBERTI,**

concernant "le déploiement de la 5G sur le
territoire de la Région bruxelloise".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
VÉRONIQUE LEFRANCQ,**

concernant "la 5G en Région de Bruxelles-
Capitale".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
CIELTJE VAN ACHTER,**

concernant "le déploiement d'un réseau 5G
en Région de Bruxelles-Capitale".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- *Le 19 février
2020, nous avons eu un débat sur la 5G et son*

in Brussel. De voornaamste obstakels zijn dat de federale regering de licenties nog niet heeft toegekend, dat de Brusselse emissienormen moeten worden herzien, dat er in Brussel nog gemeentebelastingen van toepassing zijn en dat het moeilijk is om vergunningen voor de masten te verkrijgen.

Eind maart waren er vijf kandidaten voor een tijdelijke 5G-licentie: Proximus, Telenet, Orange, Cegeka en Entropia. Het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) onderzoekt geval per geval of er tijdelijke gebruiksrechten kunnen worden toegekend.

Op 30 maart 2020 kondigde Proximus aan dat het een lichte 5G-versie wilde uittesten in een dertigtal Belgische gemeenten. In Brussel is dat niet mogelijk omdat de normen te streng zijn en de milieuvergunningprocedure te ingewikkeld is.

De Brusselse normen zijn vijftigmaal strenger dan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) aanbeveelt. Bovendien moet de bandbreedte in Brussel worden aangepast, maar Proximus heeft daarvoor nog niet de nodige vergunningen ontvangen.

In Vlaanderen en Wallonië kan Proximus de bestaande infrastructuur gebruiken (bandfrequenties, masten) en binnen de normen blijven die er van kracht zijn. Proximus zal een verbindingssnelheid kunnen aanbieden die 30% hoger ligt dan 4,5G. Brussel valt dus andermaal uit de boot.

Als Brussel de 5G-trein mist, zal dat enorme economische gevolgen hebben. De voorbije weken is bovendien gebleken dat de nieuwe technologieën ook een belangrijke rol kunnen spelen in de gezondheidsdomeinen.

Uiteraard moeten we bij de ontwikkeling van 5G rekening houden met het voorzorgsbeginsel, maar we mogen niet in de andere richting doorslaan en de internationale aanbevelingen volledig in de wind slaan. Het Europese actieplan van 2016 gaat de laatste fase in. Volgens dat plan moet elke lidstaat een grote stad met 5G uitrusten tegen 2020 en alle stedelijke gebieden en belangrijke transportroutes tegen 2025. Het risico is groot dat

développement à Bruxelles avec le ministre Bernard Clerfayt.

Il évoquait, pour rappel, trois obstacles au développement de la 5G : le fait que le gouvernement fédéral n'ait toujours pas octroyé les licences, la question des normes d'émission qu'il faut revoir en tenant compte de la santé publique, et les taxes communales qui s'appliquent encore en Région bruxelloise et l'octroi des permis d'urbanisme pour placer les antennes.

Selon le régulateur Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), il y a, fin mars, cinq candidats intéressés par une licence 5G temporaire, à savoir Proximus, Telenet, Orange, mais aussi Cegeka et Entropia. Le régulateur examine au cas par cas la possibilité d'attribuer aux cinq candidats des droits d'utilisation provisoires.

Le 30 mars 2020, Proximus a annoncé vouloir lancer en première en Belgique une 5G "light", une version limitée de la nouvelle technologie, dans plus de 30 communes à travers le pays. Mais le déploiement à Bruxelles est toujours impossible, en raison de la sévérité des normes et de la complexité administrative de la délivrance des permis environnementaux.

Je rappelle d'ailleurs que les normes d'émission à Bruxelles sont 50 fois plus strictes que celles recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Outre cette problématique, il y aussi le réaménagement de la bande passante à Bruxelles qui n'est pas possible pour le moment, Proximus ne disposant pas des autorisations administratives nécessaires.

Dans les deux autres Régions, Proximus s'appuie sur l'infrastructure existante. Il utilise, sur la base des bandes de fréquences qu'il détient actuellement, les antennes existantes et ce, dans le respect des normes d'exposition aux champs électromagnétiques en vigueur en Wallonie et en Flandre. La vitesse de connexion offerte pourra aller jusqu'à 30 % au-dessus de la 4,5G. La situation en Région de Bruxelles-Capitale va donc être un obstacle qui laissera à nouveau notre Région sur la touche. Cette situation semble paradoxale avec les ambitions déclarées par d'autres membres de votre gouvernement.

Brussel achterop raakt, terwijl het de Belgische en Europese hoofdstad is.

Meer dan dertig Belgische gemeenten, ook in de rand rond Brussel, zullen een lichte 5G-versie hebben, maar niet de hoofdstad zelf. Hebt u contact opgenomen met Proximus? Zal de regering haar standpunt over 5G aanpassen en de Brusselse emissienormen herzien, zoals minister Clerfayt bepleitte in een recent interview?

De Brusselse normen zijn tweemaal strenger dan de Waalse en vijftigmaal strenger dan de aanbevelingen van de WGO. Dat is eerder een dogmatische dan een objectieve houding. Op welke studies zijn de Brusselse normen gebaseerd?

Op het internet en de sociale media wordt heel wat fake news verspreid over wetenschappelijke, technologische en gezondheidsthema's. Zijn er gewestelijke, nationale of Europese officiële bronnen waar de Brusselaars die informatie kunnen checken?

Il est impossible pour la Région bruxelloise, sous peine d'en subir les conséquences économiques, de passer à côté de ce bond technologique qu'est la 5G. Je me permets aussi de souligner à cet égard qu'il a été établi ces dernières semaines que les nouvelles technologies pouvaient aussi jouer un rôle positif dans la lutte contre l'épidémie de Covid-19. Je pense par exemple à l'application de traçage qui pourrait être développée pour compléter le dispositif qui va être mis en place, avec le respect strict des garde-fous en matière de protection de la vie privée.

Le développement de la 5G doit aussi se faire dans le strict respect du principe de précaution en matière de santé. C'est notre priorité. Mais ce principe ne doit pas être vu de façon intégriste niant les recommandations internationales. Le plan d'action de la Commission européenne présenté en 2016 entre dans sa dernière phase. Il prévoit notamment qu'au moins une grande ville par État membre soit couverte par la 5G en 2020 et toutes les zones urbaines et principaux axes de transport en 2025. Le risque est désormais bien réel que Bruxelles, capitale belge et européenne, soit en retard sur les autres Régions du pays mais aussi sur les États voisins.

Plus de 30 communes belges, dont certaines bordant Bruxelles, accueilleront une version limitée de la 5G mais pas la capitale elle-même. À la suite à cette annonce, votre cabinet a-t-il eu des contacts avec Proximus et, le cas échéant, avec quels résultats ? Cette perspective modifie-t-elle la position du gouvernement sur la 5G et sur les normes d'émission en Région de Bruxelles-Capitale ?

Afin que Bruxelles puisse, comme les autres communes du pays, bénéficier par la suite d'une couverture 5G, la norme d'émission bruxelloise va-t-elle être revue prochainement comme le souhaite et l'a annoncé le ministre Bernard Clerfayt dans une interview le 1^{er} avril dernier ?

Sur la base de quelles études le gouvernement se fonde-t-il pour définir ces normes, plus de deux fois plus strictes qu'en Wallonie et cinquante fois plus strictes que celles préconisées par l'OMS ? Respecter des normes aussi sévères tient davantage d'une position dogmatique qu'objective.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- Ook tijdens de coronacrisis waren er een aantal ontwikkelingen in het 5G-dossier. Proximus kondigde op 30 maart aan dat het in een dertigtal Waalse en Vlaamse gemeenten van start gaat met een lichte 5G-versie. Het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) ging op 23 maart van start met een openbare raadpleging over de toekenning van voorlopige licenties voor de 3600-2800 MHz-band.

De aankondiging van Proximus beroerde de gemoederen. Er was veel kritiek op het feit dat het bedrijf het nieuws bracht op het hoogtepunt van de coronacrisis. In Wallonië hebben gemeenten van diverse pluimage Proximus gevraagd om van zijn plannen af te zien. Alle Franstalige partijen hebben protest aangetekend tegen die gang van zaken en transparantie geëist.

Zo'n democratisch debat wordt ook van de federale overheid verwacht. De keuze van het BIPT om de raadpleging tijdens de coronacrisis te organiseren, werd ook ruim veroordeeld. De gemeenten Ukkel, Etterbeek en Vorst en de voltallige Conferentie van Burgemeesters hebben officieel gevraagd om de raadpleging op te schorten.

De toekenning van tijdelijke licenties is een handigheidje van het BIPT. Het omzeilt daarmee het uitblijven van een volwaardige federale regering die definitieve licenties kan toekennen en gaat daartoe uit van een erg ruime interpretatie van de wet. De openbare raadpleging werd alleen op de website van het BIPT bekendgemaakt, zonder verdere externe communicatie om de gemeenten en de bevolking te informeren. De raadpleging leek trouwens alleen gericht op ingewijden die graag een licentie willen bemachtigen en niet op de brede bevolking.

Dans un contexte où les fausses informations sur des sujets touchant à la science, à la technologie et à la santé prolifèrent, sur internet en général et sur les réseaux sociaux en particulier, quelles sont les sources officielles, qu'elles soient régionales, nationales ou européennes, vers lesquelles les Bruxellois peuvent se tourner pour juger de la pertinence des informations et éventuellement les recouper ?

M. Tristan Roberti (Ecolo).- En pleine crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, le dossier de la 5G a connu de nouvelles évolutions. D'une part, Proximus a annoncé, le 30 mars dernier, sa décision de déployer une version "light" de la 5G dans une trentaine de communes wallonnes et flamandes. D'autre part, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) a lancé le 23 mars 2020 une consultation publique relative aux projets concernant l'octroi d'utilisation de licences provisoires pour la bande 3600-2800 MHz.

L'annonce de Proximus a suscité beaucoup d'émotion dans la population. Le fait que cette compagnie ait choisi de faire une telle annonce sur un dossier aussi sensible au plus fort de la crise du Covid-19 a été largement critiqué. En Wallonie, une série de communes ont demandé à Proximus de renoncer à ses plans : un bourgmestre Ecolo à Louvain-la-Neuve, un bourgmestre MR à Waterloo, un bourgmestre PS à Châtelet ou encore un bourgmestre cdH à Namur. Toutes les familles politiques francophones ont donc marqué leur opposition à cette manière de faire, et ont demandé que ce déploiement se fasse dans la transparence.

Ce débat démocratique est également réclamé aux autorités fédérales. Le choix de l'IBPT de faire cette consultation publique pendant la crise sanitaire a été, lui aussi, largement dénoncé. Là aussi, nous constatons que les communes d'Uccle, Etterbeek et Forest, puis l'ensemble de la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale, ont officiellement demandé la suspension de cette consultation publique, car elle a été jugée critiquable.

L'octroi de licences temporaires est une astuce trouvée par l'IBPT pour contourner l'absence de gouvernement fédéral de plein exercice permettant

De documenten waar het openbaar onderzoek over ging, waren moeilijk te vinden en de federale overheid vond het niet nodig om ze door middel van een informatiecampagne onder het grote publiek te verspreiden.

Er heerst bezorgdheid over de gevolgen van 5G voor de gezondheid van mens en dier, het milieu, het energieverbruik, de veiligheid van computernetwerken, privacy enzovoort. Het gebrek aan transparantie en de vrijpostige aanpak van de federale overheid en de operatoren leiden natuurlijk alleen maar tot meer wantrouwen.

U hebt al meermaals gezegd dat Brussel zich niet overhaast in een 5G-avontuur zal storten. Eerst moeten de gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu in kaart worden gebracht.

Proximus zou te kennen hebben gegeven dat de plotse uitrol van 5G die het eind maart aankondigde, niet mogelijk is in Brussel door de gewestelijke stralingsnormen. We kunnen ons alleen maar verheugen dat de operatoren niet de baas kunnen spelen over het Brussels Gewest, zoals ze dat met andere gewesten proberen. Toch roepen de ontwikkelingen van de voorbije weken nieuwe vragen op.

Werden de regering, uzelf of uw kabinet van tevoren geïnformeerd over de aankondiging die Proximus op 30 maart deed? Het bedrijf verklaarde toen dat in een dertigtal Waalse en Vlaamse gemeenten 5G werd ingevoerd. Bracht die aankondiging extra werk teweeg voor u en uw kabinet in een periode waarin alle aandacht naar het beheersen van de coronacrisis ging?

Klopt het dat de aankondiging van Proximus geen betrekking heeft op het Brussels Gewest? Hoe zit het met Brusselse wijken die aan het Vlaams Gewest grenzen? Bestaat het risico dat 5G-straling uit Vlaanderen Brussel bereikt? Is Leefmilieu Brussel in staat de Brusselse normen in die wijken af te dwingen?

Hebt u de toekenning van tijdelijke licenties met de federale overheid besproken?

d'octroyer des licences définitives et s'appuie sur une interprétation très élastique de la loi, comme cela a été dénoncé au Parlement fédéral. La consultation publique a été uniquement diffusée sur le site internet de l'IBPT, sans aucune autre forme de publicité ou publication externe visant à informer les communes et la population. Cette enquête semble d'ailleurs n'avoir visé qu'un public d'initiés intéressés par l'octroi des licences et non l'ensemble des citoyens.

Les documents soumis à enquête publique étaient difficilement accessibles et l'autorité fédérale n'a pas jugé bon de les rendre accessibles au grand public par une campagne d'information.

Comme nous le savons, le déploiement de la 5G inquiète. Il entraîne des questions quant aux effets sur la santé humaine et animale, l'environnement, la consommation d'énergie, la cybersécurité, les dérives en matière de vie privée, la conformité de la 5G avec la lutte contre le réchauffement climatique, etc. Le manque de transparence et les options cavalières des autorités fédérales et des opérateurs ne sont évidemment que de nature à renforcer la méfiance du public à l'égard de cette nouvelle technologie.

En ce qui concerne la Région bruxelloise, vous l'avez déjà indiqué à plusieurs reprises, M. le ministre, Bruxelles ne se précipitera pas dans le déploiement de la 5G. Vous avez également rappelé que des évaluations préalables étaient nécessaires sur le plan de la santé publique et de l'environnement, comme le prévoit la déclaration de politique régionale (DPR).

Par ailleurs, Proximus aurait laissé entendre que la Région bruxelloise n'était pas concernée par le déploiement soudain annoncé fin mars, en raison des normes trop faibles en vigueur dans la Région. Nous ne pouvons donc que nous réjouir qu'à Bruxelles, les opérateurs ne soient pas en mesure de forcer la main comme ils cherchent à le faire dans les autres Régions.

Néanmoins, l'évolution du dossier observée ces dernières semaines entraîne plusieurs questions qui concernent directement la Région bruxelloise :

Le gouvernement, vous-même ou votre cabinet aviez-vous été informés préalablement de

Mevrouw Véronique Lefrancq (cdH) *(in het Frans).*- *Het 5G-dossier lokt heel wat reacties uit, maar gaat niet vooruit. In het regeerakkoord wordt gepreciseerd dat de uitrol van nieuwe technologieën voor gegevensverzending (5G en andere) zal gebeuren met inachtneming van het voorzorgsbeginsel en pas nadat de impact op milieu en volksgezondheid, economische efficiëntie, gegevensbeveiliging en respect voor de privacy geëvalueerd zijn.*

Dat heeft de Brusselse ministers er niet van weerhouden om met elkaar te kibbelen over de kwestie in de pers of in commissie. Zo stelde minister Clerfayt, die belast is met de digitale transitie, voor om een testzone voor 5G in te voeren. De minister-president was daarvoor gewonnen, maar u verwierp dat idee onmiddellijk. Het gebrek aan eensgezindheid binnen de regering verhindert elke vooruitgang in het dossier.

De Europese Commissie heeft aan elke lidstaat gevraagd om tegen 2020 minstens een stad met 5G uit te rusten, maar door de politieke impasse gebeurt er niets.

l'annonce faite par Proximus le 30 mars dernier concernant un premier déploiement de la 5G dans une trentaine de communes wallonnes et flamandes ? Cette annonce a-t-elle généré un surplus de travail pour vous et votre cabinet à un moment où tous les efforts se concentraient sur la gestion de la crise sanitaire ?

Pourriez-vous nous confirmer que la Région bruxelloise n'est pas concernée par l'annonce de Proximus ? Qu'en est-il des quartiers limitrophes de la Région flamande ? Y a-t-il un risque que la diffusion de la 5G dans des communes flamandes limitrophes déborde sur la Région bruxelloise ? Bruxelles Environnement est-il en mesure de contrôler le respect de la norme bruxelloise dans les quartiers concernés ?

Enfin, y a-t-il eu des contacts entre la Région bruxelloise et les autorités fédérales concernant la procédure d'octroi des licences temporaires par le gouvernement fédéral et quelles informations êtes-vous en mesure de nous fournir à ce sujet ?

Mme Véronique Lefrancq (cdH).- La problématique de la 5G a pris une nouvelle tournure ces dernières semaines, voire ces derniers mois, entre la diffusion de nombreuses cartes blanches de spécialistes de la question invoquant les dangers sanitaires, la propagation d'innombrables fake news, ou encore des actes de vandalisme sur des antennes en Belgique, mais également un peu partout en Europe.

Le sujet fait peur, il divise, mais surtout, il n'évolue pas. Pour cadrer la problématique, je vous invite à considérer les événements qui se sont succédé depuis le début de l'année.

Dans le cadre de la législature actuelle, la problématique de la 5G est abordée dans la déclaration de politique générale (DPG). Il est précisé que "les nouveaux déploiements technologiques en matière de transmission des données (5G et autres) se feront dans le respect du principe de précaution et après évaluation sur le plan environnemental, de la santé publique, de l'efficacité économique, de la sécurité des données et de respect de la vie privée".

Doordat de federale regering al meer dan een jaar in lopende zaken is en zich momenteel volledig op de coronacrisis focust, is de veiling van de frequenties opgeschort. De federale overheid en de gewesten hebben ook nog niet beslist welke verdeelsleutel voor de inkomsten zal worden gebruikt.

Op 31 januari 2020 heeft het BIPT beslist om tijdelijke gebruiksrechten voor 5G-netwerken toe te kennen teneinde die technologie ondanks de politieke impasse toch te kunnen invoeren.

Op 24 maart deelde het BIPT de namen mee van vijf bedrijven die mogelijk een voorlopige 5G-vergunning zouden kunnen krijgen.

Vervolgens kondigde Proximus op 1 april 2020 aan dat het een lichte versie van 5G zou ontwikkelen in meer dan veertig Belgische gemeenten. Het Brussels Gewest komt niet in aanmerking omdat de Brusselse stralingsnormen strenger zijn dan de Vlaamse en Waalse normen. Daarentegen zullen meerdere gemeenten in de Rand met die nieuwe technologie worden uitgerust, zoals Zaventem, Sint-Pieters-Leeuw, Halle en Overijse. Soms wordt dat 5G-light-netwerk nog opgepikt in een klein deel van het Brussels Gewest, onder meer in het zuiden van Brussel, waar de gemeenten Vorst en Ukkel onlangs een moratorium op de uitrol van 5G-light hebben gevraagd.

Op 15 mei verklaarde u tijdens een ochtend-uitzending op La Première dat u niet voor of tegen 5G bent, maar u merkte wel op dat meerdere Brusselse gemeenten de stralingsnorm van 6 V/m willen behouden, een norm die vijftigmaal strenger is dan de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) en de ontwikkeling van 5G verhindert. U zei tot slot dat u bereid bent om erover te debatteren.

Hoever staat dit dossier? Werd het tijdelijk opgeborgen wegens de coronacrisis? In januari liet minister Clerfayt uitschijnen dat de regering een 5G-strategie zou opstellen. Is er een nieuwe planning vastgesteld? Kunt u die meedelen? Heeft er overleg met Proximus plaats gehad over de invoering van de lichte 5G-versie op 1 april 2020? Die 5G-zone reikt tot bepaalde zones in het zuiden

Cette mention dans la DPG n'a pas empêché, début 2020, des passes d'armes entre ministres de la majorité par articles de presse ou commissions interposés. Ainsi, Bernard Clerfayt, ministre chargé de la transition numérique, a suggéré une zone de test pour la 5G. Cette idée a été reprise par le ministre-président. De votre côté, vous aviez clairement rejeté cette idée. Cette cacophonie a actuellement pour conséquence que le dossier fait du surplace au niveau du gouvernement.

En parallèle, bien que la Commission européenne ait demandé à chaque État membre d'identifier au moins une ville qui sera couverte en 5G dès 2020, la situation est au point mort sur le plan politique.

Le gouvernement fédéral étant en affaires courantes depuis plus d'un an, et à présent totalement focalisé sur la crise du coronavirus, le dossier des enchères sur les bandes de fréquence - qui doit se régler par le biais d'un comité de concertation entre le pouvoir fédéral et les Régions sur la clé de répartition des revenus - est à l'arrêt.

Cependant, le 31 janvier dernier, l'IBPT a proposé d'octroyer des droits d'utilisation provisoires pour les réseaux 5G afin de permettre le déploiement de cette technologie malgré le blocage politique.

Le 24 mars, l'IBPT a d'ailleurs annoncé le nom des cinq sociétés prises en considération pour l'octroi d'une licence 5G provisoire.

Par ailleurs, le mercredi 1^{er} avril 2020, Proximus a annoncé le lancement de la 5G light en Belgique, avec une couverture initiale de plus de 40 communes du pays. La Région bruxelloise n'est pas concernée par l'opération en raison de ses normes d'émission d'ondes plus strictes que la Région flamande et la Région wallonne. Néanmoins, plusieurs communes voisines de Bruxelles sont impliquées, notamment Zaventem, Sint-Pieters-Leeuw, Halle et Overijse. De plus, certaines zones couvertes par la 5G light débordent sur des parties de la Région bruxelloise, notamment dans la zone sud où les communes de Forest et Uccle ont récemment demandé un moratoire sur le déploiement de la 5G light.

En Wallonie, Proximus a annoncé, le lundi 20 avril, avoir suspendu provisoirement le déploiement de la 5G light dans plusieurs communes, à savoir

van het Brussels Gewest. Hoe reageert de Brusselse regering daarop?

Hebt u contact gehad met Proximus, met de Brusselse gemeenten die door de invoering van 5G worden getroffen, of met de anderen gewesten? Wat hebben die gesprekken opgeleverd?

Wallonië zal een expertengroep oprichten om de uitrol van 5G te evalueren. Het Brussels Gewest heeft al een expertengroep, die in 2018 zijn laatste rapport uitbracht. Hebt u die groep opnieuw geactiveerd?

Hebt u overleg gepleegd met de Brusselse gemeenten waar u in het interview van 15 mei naar verwees? Hoe zit het met de gemeentebelastingen op zendmasten?

Zal de regering een debat organiseren? Zal ze overleg plegen met het middenveld, de medische en de wetenschappelijke wereld? De cdH-fractie heeft voorgesteld om het debat te versnellen door een volksraadpleging te organiseren. Hoe staat u daartegenover? Worden er andere formules overwogen?

De 5G-kwestie doet ook vragen rijzens over de veiligheid en de marktspelers. We weten allemaal dat de telecommunicatiereuzen de markt zullen inpalmen. Wat is uw mening daarover?

In april verklaarde minister Clerfayt in een artikel in Bruzz dat hij openstond voor een versoepeling van de Brusselse stralingsnorm. Wat is het officiële standpunt van de Brusselse regering? Minister Clerfayt stelde ook voor om een testzone in te voeren. Hebt u daarover een akkoord bereikt?

Kan Leefmilieu Brussel de naleving van een gewijzigde stralingsnorm controleren? Zo ja, op welke manier?

Ottignies-Louvain-la-Neuve, Châtelet, Namur, Tournai et Arlon. Cette suspension ne concerne toutefois pas la Flandre et ne touche pas directement Bruxelles.

Pour terminer, le 15 mai dernier, vous vous êtes de nouveau exprimé dans les médias au sujet de la 5G lors d'une matinale sur La Première. Si vous avez habilement précisé que vous n'étiez ni pour ni contre, vous avez toutefois fait référence à des communes bruxelloises qui se sont positionnées en faveur du maintien de la norme de 6 volts par mètre (V/m), soit une limite cinquante fois plus stricte que ce que préconise l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et qui rend impossible le déploiement de la 5G sur son territoire. Vous avez également terminé en envisageant l'ouverture d'un débat d'un intérêt public certain.

Quel est l'état d'avancement du dossier ? A-t-il été temporairement mis de côté en raison de la pandémie du coronavirus, alors que le sujet est justement revenu sur le devant de la scène politique ? La crise du Covid-19 a-t-elle modifié le calendrier des opérations ? Pour rappel, en janvier dernier, le ministre Bernard Clerfayt laissait entendre qu'une stratégie sur la 5G serait définie au sein du gouvernement. Un nouvel agenda est-il actuellement sur la table du gouvernement ? Si oui, lequel ? Pourriez-vous nous préciser s'il y a eu une concertation avec l'opérateur Proximus avant le déploiement de la 5G light le 1^{er} avril 2020 ? Étant donné que la 5G light déborde sur certaines zones au sud de notre Région, quelle attitude le gouvernement bruxellois adopte-t-il ?

De quels mécanismes dispose la Région bruxelloise pour appréhender cette opération ? Avez-vous été en contact avec Proximus après l'annonce du déploiement, avec les communes bruxelloises touchées par ce dernier, ou avec les autres Régions ? Dans l'affirmative, qu'est-il ressorti de ces contacts ?

Parallèlement, la Wallonie s'attelle à constituer un groupe d'experts chargés d'évaluer un éventuel déploiement de la 5G. La Région bruxelloise en possède déjà un et son dernier rapport date de 2018. L'avez-vous réactivé ?

Dans votre interview du 15 mai, vous faisiez justement référence à des communes bruxelloises.

Une concertation avec celles-ci a-t-elle été mise en œuvre ? Quel est l'état de la situation concernant les taxes communales sur les antennes ? Dans la même interview, vous évoquiez une ouverture du débat. Quel est le plan du gouvernement à ce sujet ? Une concertation de la société civile, du monde médical ou de la sphère scientifique est-elle envisagée ? Pour rappel, le groupe cdH a proposé d'accélérer le débat et d'adopter une position ambitieuse dans un esprit de consultation populaire. Quelle est votre opinion à ce sujet ? D'autres formules sont-elles envisageables ?

Je ne parlerai pas des questions relatives à la sécurité et aux opérateurs au niveau européen. Nous savons que des géants des télécommunications vont s'emparer de ce marché. Avez-vous un avis sur la question ?

Dans un article de Bruzz du 1^{er} avril, M. Clerfayt s'est dit ouvert à l'éventualité du rehaussement de la norme d'émission bruxelloise, comme l'a mentionné ma collègue Czekalski. Au-delà de la cacophonie politique, quelle est la position définitive du gouvernement à ce sujet ? Qu'en est-il de la proposition de M. Clerfayt concernant la création des zones de test en janvier dernier ? Êtes-vous parvenus à un accord ?

Enfin, une question que nous avons déjà posée à de multiples reprises, Bruxelles Environnement est-elle actuellement en capacité de contrôler une norme supérieure à celle en vigueur ? Dans l'affirmative, selon quel modus operandi ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijnheer de minister, mijn vraag was ook aan minister Clerfayt gericht. Ik hoop dus dat u binnen de regering overleg hebt kunnen plegen en dat u voor u beiden kunt antwoorden. Daaraan schort het af en toe binnen dit Parlement, maar nu stelt u me alvast gerust door ja te knikken.

In de media vertelt minister Gatz vandaag dat de regering vorige week een interessant gesprek had over 5G en digitalisering. Volgens hem worden er stappen voorwaarts gezet, "al was het maar omdat je bijkomende stappen richting 5G moet zetten om cybersecurity te garanderen voor de NAVO of de Europese Commissie. 5G is ook een manier om dingen te realiseren die ecologisch - denk aan

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- Dans un article paru ce jour dans Bruzz, le ministre Gatz déclare que le gouvernement a mené d'intéressantes discussions autour de la 5G et de la transition numérique la semaine dernière. Le ministre se déclare favorable au déploiement progressif de la 5G "ne fût-ce que pour garantir la cybersécurité de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et de la Commission européenne". Il ajoute que la 5G constitue également un bon outil pour réaliser des avancées intéressantes d'un point de vue écologique ou social.

Apparemment, il y a autant d'opinions différentes que de couleurs au sein du gouvernement. J'espère

mobiliteit - en sociaal - denk aan gezondheidszorg - interessant zijn. Het UZ Brussel komt mij bijvoorbeeld opzoeken om voor 5G te pleiten." Dat citaat staat vandaag in Bruzz. Blijkbaar zijn er binnen de regering zo veel opinies als er kleuren zijn. Ik hoop dat alles is doorgepraat en dat we vandaag een regeringsstandpunt krijgen op onze vragen.

Tot nog toe kregen we op onze vragen steeds te horen dat alles nog in de voorbereidende fase zit en geëvalueerd moet worden. De regering kon nog niet veel zeggen, behalve dat er in Brussel strenge normen gelden en dat daaraan voorlopig niets veranderd is. Die impasse blijft maar duren. We wachten al een hele tijd op de impactstudie met betrekking tot de radiofrequenties. We hebben nog geen enkele studie gezien.

Ondertussen worden we ten gevolge van het Brusselse immobilisme ingehaald door de feiten. In het binnenland begon Proximus begin april als eerste operator met een mobiel netwerk 5G-light. Daarop volgde een irrationeel verzet, met allerlei complottheorieën. Sommigen hielden 5G zelfs verantwoordelijk voor de coronacrisis. Het gevolg daarvan was dat 5G werd stopgezet in verschillende Waalse gemeenten. Hier en daar werden er antennes in brand gestoken.

De overheid moet duidelijk communiceren dat 5G niets te maken heeft met het coronavirus en ook niet met complottheorieën. Ze moet de burgers op een correcte en objectieve manier informeren over zulke belangrijke thema's. We weten dat het gewest achterloopt en niet betrokken is bij het project van Proximus omdat de strenge stralingsnormen dat niet toestaan. Ondertussen wordt 5G in verschillende Europese landen uitgerold: het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Spanje, Italië, Oostenrijk, Finland, Ierland, Hongarije en Letland. Als 5G zo slecht zou zijn voor de gezondheid, zouden die landen dat niet doen. Ook landen als Zuid-Korea, Australië, Japan en de Verenigde Staten beschikken al over uitgebreide 5G-netwerken.

In de commissievergadering van 22 april verklaarde u dat u de protesten tegen 5G had opgemerkt. U wees erop dat er geen actieve 5G-antennes zijn in Brussel. U benadrukte nogmaals dat de wetgeving niet veranderd is en dat de

que vous avez accordé vos violons et qu'aujourd'hui nous connaissons la position du gouvernement en la matière.

Jusqu'à présent, ce dernier s'est contenté de nous répondre que des normes strictes étaient en vigueur à Bruxelles et que, pour l'instant, rien n'avait été modifié. Or nous attendons déjà depuis longtemps l'étude d'incidences relative aux radiofréquences.

Entre-temps, nous sommes rattrapés par les faits en raison de l'immobilisme bruxellois. Début avril, Proximus a lancé sur le territoire national un réseau 5G light, qui a provoqué une résistance irrationnelle.

Les autorités doivent expliquer que la 5G n'a rien à voir avec le coronavirus ni avec un complot. La Région est à la traîne et n'est pas impliquée dans le projet de Proximus, car les normes d'émission strictes ne l'y autorisent pas. Entre-temps, la 5G est déployée dans différents pays européens. Si elle était si mauvaise pour la santé, ces derniers s'abstiendraient. En outre, des pays tels que la Corée du Sud, l'Australie, le Japon et les États-Unis disposent déjà de réseaux 5G étendus.

Le 22 avril, devant cette commission, vous avez déclaré qu'il n'y avait pas d'antennes 5G actives à Bruxelles. Vous avez souligné que la législation n'avait pas changé et que le gouvernement ne prenait pas de mesures concernant la 5G. Je ne comprends pas que ce dernier soit fier de bloquer le dossier à Bruxelles.

Qu'en est-il de l'étude ? La phase dite préparatoire est-elle terminée ? Les études seront-elles transmises au parlement ? Quels en sont les résultats ? Peut-être pouvons-nous, dans ce dossier également, organiser des auditions, à l'instar de la Chambre, dont nous pourrions d'ailleurs demander les rapports. Il y a un manque de connaissances sur ce dossier, y compris chez certains membres de la commission.

Une zone de test pour la 5G est-elle prévue, comme l'annonçait le ministre Clerfayt ? Si oui, où et quand pouvons-nous l'attendre ? Les normes d'émission sévères dans notre Région seront-elles revues ou le gouvernement a-t-il l'intention de faire l'impasse sur la 5G ?

regering geen specifieke maatregelen neemt met betrekking tot 5G. Ik vond dat een bizarre verklaring. De regering is er blijkbaar trots op dat het dossier in Brussel volledig geblokkeerd is. Ik hoop dat u vandaag met ander nieuws komt.

Hoever staat het met het studiewerk? Is de zogenaamde voorbereidende fase ondertussen afgerond? Worden de studies aan het Parlement bezorgd? Wat zijn de bevindingen? We hebben daarnet de wetgevende werkzaamheden besproken. Misschien kunnen we in dit dossier ook hoorzittingen organiseren. De Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft dat gedaan. We kunnen eventueel het verslag van die uitgebreide hoorzittingen opvragen. Er is een groot gebrek aan kennis over het dossier, ook bij leden in deze commissie.

Komt er een 5G-testzone zoals minister Clerfayt aankondigde? Zo ja, waar en wanneer mag die verwacht worden?

Worden de strenge stralingsnormen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest herzien? Wat is het regeringsstandpunt? Worden de normen aangepast of is de regering van plan om 5G aan zich te laten voorbijgaan?

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *Tijdens de twee voorgaande regeerperiodes werd er zowel in het Brussels Parlement als daarbuiten meermaals over 5G gedebatteerd.*

Uit die debatten kwam een ongelooflijk gebrek aan expertise naar voren. Wetenschap en kennis moeten weer centraal komen te staan in het debat, want als emotie overheerst, is het onmogelijk om steekhoudende beslissingen te nemen. De betrokken expertengroep van het Brussels Gewest moet dan ook worden gereactiveerd en de nodige studies moeten worden uitgevoerd.

In de algemene beleidsverklaring staat al het nodige om de toekomst voor 5G in Brussel te bepalen. Nu moet er een onderzoek komen dat zowel gezondheid, economie, de bescherming van de privacy als energieverbruik betreft. Het gebruik van 5G zal immers een invloed hebben op het gebruik en de productie van energie en daardoor

M. Martin Casier (PS).- Ce débat est essentiel pour l'avenir de notre Région et de ses habitants, raison pour laquelle mon groupe tenait à intervenir dans la discussion. Sous la présente législature et la précédente, la 5G a fait l'objet de nombreux débats au sein de notre parlement, mais également dans la sphère publique. Comme le disait M. Roberti, ce débat est très vif au sein de la commune dans laquelle nous vivons lui et moi.

Ce qui ressort du débat public, c'est l'incroyable absence d'expertise. On entend tout et son contraire, parfois n'importe quoi. Il me paraît essentiel de remettre la science et la connaissance au cœur du débat. Tant que le sujet sera abordé sous l'angle de l'émotion et de l'irrationnel, il sera impossible de prendre une décision logique. C'est assez exemplatif de la société dans laquelle nous vivons. Il est primordial de réactiver le groupe d'expertise ad hoc de la Région bruxelloise et d'encourager toutes les études possibles.

ook op de klimaatverandering. Ook daarmee moet rekening worden gehouden.

Dat het Brussels Gewest een strenge stralingsnorm hanteert, wijst op het belang dat het aan dit dossier hecht. Gelukkig heeft het Brussels Gewest op dit dossier geanticipeerd. Nu is het tijd om vooruit te gaan.

Hoever staat de Brusselse expertengroep rond 5G? Hoever staat de effectenstudie waarvan sprake is in de beleidsverklaring? Wanneer kan het parlement die inzien?

Bestudeert u een eventuele aanpassing van de Brusselse stralingsnormen? Volgens welke aanpak?

Hoe staat de regering tegenover testzones? Als ze er positief tegen aankijkt, hoe worden die testzones de komende weken of maanden dan ingevoerd?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Uiteraard moet er schot komen in het 5G-dossier. Ik ben ervan overtuigd dat minister Clerfayt daar werk van wil maken.*

In dit debat moeten we ons afvragen wat we te winnen of te verliezen hebben. Iedereen hier is ervan overtuigd dat de nieuwe technologie zowel voor- als nadelen heeft.

Mme Lefrancq l'a dit, la déclaration de politique régionale (DPR) synthétise parfaitement les éléments nécessaires pour déterminer la suite que nous réserverons à la 5G. Nous avons besoin d'une analyse multifactorielle abordant les domaines de la santé, de l'économie, de la protection de la vie privée et des défis énergétiques. Je l'ai peu entendu dans les interventions précédentes, mais au-delà des questions de santé ou d'environnement, nous savons que la 5G aura des conséquences sur la consommation et la production énergétiques et, donc, sur le réchauffement climatique. Tous ces éléments doivent intégrer une réflexion globale.

Mme Czekalski évoquait la sévérité des normes bruxelloises. Nous pouvons nous réjouir que la Région ait fixé des normes très strictes en la matière, car elles sont la traduction de l'attention particulière que nous réservons à ce dossier.

En l'espèce, la Région bruxelloise avait anticipé l'évolution de ce dossier. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Il s'agit maintenant de faire avancer le dossier et, surtout, de l'analyser en amont.

Où en est le groupe d'expertise ad hoc en Région bruxelloise ?

Qu'en est-il de l'étude d'incidences prévue dans la DPR ? Quand le parlement pourra-t-il en disposer ?

Avez-vous, avec le groupe d'expertise ou au sein de votre cabinet, entamé une réflexion sur une possible évolution des normes bruxelloises ? Selon quelle méthodologie ?

Quelle est la position du gouvernement sur les zones de test ? S'il y est favorable, comment le dispositif sera-t-il mis en place dans les semaines ou les mois à venir ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je suis content que ce débat revienne en commission, puisque nous sommes payés pour cela : débattre, réfléchir et prendre des décisions. Il est évident qu'il faut avancer. Et je crois que c'est bien l'intention du ministre Bernard Clerfayt, qui a été cité à plusieurs reprises ce matin.

Dans ce type de débat, nous devons nous demander ce que nous allons gagner et perdre. Tout le monde

Op dat punt begint het voorzorgsprincipe te spelen, dat in de algemene beleidsverklaring staat. Het Brussels Gewest moet de nodige tijd nemen om dit complexe dossier te onderzoeken, met oog voor de gezondheid van de Brusselaars en voor het milieu. Het moet echter ook vooruitgang boeken, want nietsdoen is geen oplossing.

Wat de gevolgen van 5G voor de gezondheid betreft, spreken de studies elkaar tegen. In de ene staat dat de technologie geen gevolgen heeft, terwijl ze volgens de andere toch problemen kan veroorzaken. Voor parlementsleden is het moeilijk om daarover te oordelen.

Er zijn echter nog andere aspecten aan 5G verbonden, waaronder het energieverbruik. Kan het gewest zich een sterke stijging van zijn energieverbruik veroorloven?

Ook op de vraag of het gebruik van 5G gevolgen heeft voor een veilig internetgebruik, is er nog geen antwoord.

Voorts is het de vraag welke positieve of negatieve maatschappelijke gevolgen 5G kan hebben.

Dat zijn de vragen die nu voorliggen. Ze betreffen niet alleen 5G, maar alle nieuwe technologieën, die iedereen gebruikt en die handig zijn.

Tegelijkertijd moet het Brussels Parlement het debat opentrekken en nagaan hoe het de samenleving van de toekomst ziet.

Hoever staat de oprichting van een Brusselse werkgroep van experts en wetenschappers?

l'a dit ce matin : cette nouvelle technologie va nous apporter certains avantages, mais elle nous en fera peut-être perdre d'autres.

C'est là que le principe de précaution intervient. Comme mon collègue Martin Casier l'a rappelé, ce principe fait partie de la déclaration de politique régionale (DPR). Nous devons prendre le temps d'évaluer cet enjeu complexe, en respectant la santé des Bruxellois et l'environnement. Mais il faut aussi avancer, car ne rien faire n'est pas une solution.

Nous avons parlé de la santé. Ayant une formation scientifique, j'ai analysé les études que j'ai pu trouver sur ce sujet. La rigueur scientifique est primordiale dans ce débat. Cependant, actuellement, les conclusions des études sont contradictoires : certaines indiquent que cette technologie n'affectera pas la santé tandis que d'autres affirment qu'elle pourrait être source de problèmes. Qui sommes-nous pour pouvoir juger de ce qui est bon ?

Mettons la question controversée de la santé de côté. Parlons des autres aspects, comme la question primordiale de la consommation d'énergie. Pouvons-nous nous permettre une explosion de notre consommation d'énergie à cause des nouvelles technologies ?

Qui parmi nous peut faire le point avec clarté sur le problème de cybersécurité qu'engendrerait la 5G ? Ce sujet n'est pas évident non plus.

Ensuite, quels seraient les bienfaits sociétaux de la 5G ? Qu'avons-nous à y gagner et qu'allons-nous perdre ? Nous devons réfléchir à ces différentes questions dès à présent. Ce n'est pas seulement la 5G, mais l'ensemble des technologies développées qui sont concernées. Nous les utilisons toutes, nous avons presque tous un smartphone, un ordinateur, et ces technologies ont des côtés pratiques.

Parallèlement au débat sur la mise en œuvre de la 5G, le parlement doit mener une réflexion plus globale et se demander dans quelle société nous voulons vivre demain. Chacun de nous y a sa part de responsabilité.

Qu'en est-il de la création d'un groupe de travail bruxellois réunissant des experts et des scientifiques ? Nous avons besoin d'une expertise

Mevrouw Victoria Austraet (onafhankelijke) *(in het Frans).*- *Je hoort en ziet veel meningen over 5G in de media en op de sociale netwerken. De angst van de burgers voor nieuwe technologie richt zich nu daarop.*

Ik betreur dat Proximus de invoering van 5G aankondigde tijdens een ongeziene gezondheids-crisis. Dat toont het belang aan van een openbaar debat over dergelijke belangrijke zaken. Er zijn ongetwijfeld nog onbekende aspecten aan 5G, maar er is ook veel fake news.

Ik ben niet principieel tegen technologische evolutie, maar er zijn reële gevaren verbonden aan deze nieuwe generatie van mobiele telefonie. Om te beginnen, zal die veel meer energie vergen en dus een grote ecologische impact hebben. Het lijkt mij daarom niet aangewezen om 5G toe te staan voor onze energieproductie volledig koolstofvrij is.

Daarnaast rijzen er vragen over de gezondheids-risico's en de bescherming van gegevens. Je kunt je ook afvragen of de steeds toenemende druk om steeds online te zijn, wel een goede zaak is voor het emotionele welzijn van de bevolking.

Het is goed dat zoveel plaatselijke besturen zich verzetten tegen deze technologie. Dat toont aan dat de politiek wel degelijk kan luisteren naar de burgers.

Hoe verlopen de gesprekken tussen de Brusselse regering en de ondernemingen uit de sector? Het is ook belangrijk om de gevolgen van 5G vanuit een wetenschappelijk standpunt te bekijken.

la plus neutre possible pour définir plus clairement ce principe de précaution et faire avancer le débat rapidement.

Mme Victoria Austraet (indépendante).-
Énormément d'avis sont partagés sur la question de la 5G, dans les médias et sur les réseaux sociaux. Le sujet cristallise beaucoup de craintes citoyennes envers les nouvelles technologies et l'usage que l'on peut en faire.

Nous regrettons tout d'abord l'annonce et le début du déploiement réalisés par Proximus en Wallonie, survenus au beau milieu d'une crise sanitaire sans précédent. Cela démontre la nécessité d'avoir des débats publics sur ces questions importantes qui touchent à plusieurs matières. Il y a sans doute encore beaucoup d'inconnues, mais aussi beaucoup de fake news au sujet de la 5G et de son impact.

Il ne faut pas s'opposer de façon dogmatique à toute évolution technologique, par principe. Cependant il existe des certitudes concernant les dangers de cette nouvelle génération de téléphonie mobile. À tout le moins, il s'agit de son impact environnemental lié à la consommation augmentée d'énergie qu'elle va provoquer. Il me semblerait difficilement défendable de donner un feu vert à un déploiement massif de la 5G tant que notre production d'énergie n'est pas totalement décarbonée.

Il faudra ensuite répondre aux questions concernant les aspects sanitaires et de protection des données. Nous pouvons également nous demander si les applications vont dans le sens d'un meilleur bien-être émotionnel : de plus en plus, on met en garde contre les risques d'épuisement professionnel liés à notre hyperconnexion.

Nous pouvons nous réjouir que beaucoup d'acteurs locaux se soient mobilisés contre un déploiement de cette technologie, comme l'a détaillé M. Roberti. Cela montre que la politique peut être à l'écoute des craintes des citoyens.

Je me joins donc aux questions de certains de mes collègues qui souhaitent connaître l'état des discussions entre le gouvernement bruxellois et les entreprises actives dans le secteur. Je rejoins également MM. Casier et de Patoul sur l'importance de ramener une parole plus

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- De opstart van 5G-light-netwerken in enkele Belgische gemeenten door Proximus en de consultatie van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT), beide in coronatijd, hebben tot verontwaardiging geleid. De timing is op zijn minst ongelukkig.

Er bestaat een brede maatschappelijke bezorgdheid over de uitrol van 5G, dat kansen biedt, maar ook nieuwe risico's introduceert. De risico's voor de gezondheid, het milieu, privacy en geopolitiek moeten erkend worden. Ze moeten in een transparant publiek debat besproken worden en we mogen niet de indruk wekken de burger met een voldongen feit te confronteren als resultaat van beslissingen in achterkamertjes. We moeten steeds het voorzorgsprincipe hanteren.

Net als mijn collega van DÉFI pleit ik voor een debat ten gronde, waarin exacte wetenschappers worden bijgestaan door sociologen en filosofen in een reflectie over de wereld waarin we willen leven.

Wist u dat Proximus 5G-light-netwerken zou lanceren in een dertigtal Belgische gemeenten, waarvan enkele dicht bij het Brussels Gewest? Hebben de bevoegde ministers daarover overlegd? Wordt er ook overlegd met het middenveld, burgergroeperingen en wetenschappers?

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Het debat over de invoering van 5G is inderdaad belangrijk en het zal nog een aantal maanden duren voor de knoop wordt doorgemaakt, al hoop ik wel dat de kwestie voor het einde van deze regeerperiode beslecht is.*

De invoering van 5G blijft een gevoelig punt, niet alleen voor de bevolking, maar ook voor heel wat openbare spelers en beleidsmakers.

scientifique dans ce débat, toujours en tenant compte des effets de la 5G, y compris en matière de bien-être émotionnel et de consommation d'énergie.

Mme Lotte Stoops (Groen) *(en néerlandais).*- *Le lancement des réseaux 5G light dans certaines communes belges et la consultation de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), tous deux en période de coronavirus, ont provoqué l'indignation.*

Le déploiement de la 5G, qui suscite une vague d'inquiétude au sein d'une large tranche de la population, présente des opportunités mais aussi de nouveaux risques sur le plan de la santé, de l'environnement, de la vie privée et de la géopolitique. Ces risques doivent faire l'objet d'un débat public transparent. Le principe de précaution doit toujours prévaloir.

Je plaide moi aussi pour un débat de fond, dans lequel scientifiques, sociologues et philosophes réfléchissent au monde dans lequel nous voulons vivre.

Proximus a l'intention d'installer des réseaux 5G light dans une trentaine de communes, dont certaines proches de la Région bruxelloise. Y a-t-il eu une concertation à cet égard entre ministress compétents ainsi qu'avec la société civile, les groupements de citoyens et les scientifiques ?

M. Alain Maron, ministre.- Je crois, en effet, qu'il était important de faire le point sur ce sujet. Cette problématique continuera certainement à nous animer pendant un certain nombre de mois, même si j'espère que ces questions seront tranchées bien avant la fin de cette législature. Il n'est pas question de laisser traîner le dossier, mais simplement de le faire avancer dans les meilleures conditions raisonnablement possibles.

Je constate que la 5G reste un sujet très sensible. L'enquête publique de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) et le

(verder in het Nederlands)

Ik wil er ook aan herinneren dat het gewest niet bevoegd is om 5G uit te rollen. De licenties vallen onder de bevoegdheid van de federale regering en zijn nog niet afgeleverd. Er is ook nog geen overeenkomst tussen de federale overheid en de gemeenschappen over de verdeling van de inkomsten uit de verkoop van die toekomstige licenties.

(verder in het Frans)

Ik hoor soms beweren dat het Brussels Gewest volledig zelf kan beslissen of 5G er al dan niet komt, maar het toekennen van de licenties is een exclusief federale bevoegdheid.

Proximus bracht Leefmilieu Brussel informeel op de hoogte van de invoering van 5G light. Dat gebeurde op de vergadering van 4 maart 2020, toen Proximus aan Leefmilieu Brussel een aantal procedurevragen stelde over de administratieve stappen die het moest nemen voor een eventuele aanpassing van zijn bestaande vergunning. Na die vergadering nam Proximus geen contact meer op met het agentschap en het vroeg evenmin een vergunningswijziging aan. Het heeft ook nooit contact met mij opgenomen over de invoering van 5G light. Ik vernam die beslissing net als iedereen via de pers.

Het Brussels Gewest heeft de juridische en technische mogelijkheid om antennes voor 5G light buiten het Brussels Gewest te controleren, als de straling ervan tot in het gewest reikt. Het Grondwettelijk Hof heeft dat bevestigd in zijn arrest van 15 januari 2009.

De gemeenten Ukkel en Vorst vroegen om metingen van de impact van de straling van 5G light op hun grondgebied. Die worden momenteel uitgevoerd. Uit de nog niet officiële eerste resultaten blijkt dat die impact bijzonder beperkt is en dat de norm niet wordt overschreden. Er is dus geen reden tot ongerustheid.

Mevrouw Czekalski, het Brussels Parlement voerde in 2007 zelf de norm van 3 volt per meter (V/m) in. In 2014 keurde het de norm van 6 V/m goed na lange hoorzittingen met deskundigen uit alle domeinen. Meer daarover vindt u in de verslagen

déploiement de la version "light" de la 5G par Proximus ont encore démontré que cette sensibilité était extrême et touchait un public de plus en plus grand : non seulement parmi la population, mais aussi parmi de nombreux acteurs publics et politiques qui se sont exprimés sur le sujet, parfois de manière très officielle.

(poursuivant en néerlandais)

Je rappelle que la Région n'est pas compétente pour déployer la 5G. Les licences sont du ressort fédéral et n'ont pas encore été délivrées. Il n'y a pas non plus d'accord entre l'autorité fédérale et les Communautés sur la répartition des recettes de la vente de ces futures licences.

(poursuivant en français)

J'entends parfois que la Région pourrait décider elle-même d'adopter ou de refuser la 5G. Sur le plan institutionnel, il en va autrement. En effet, les licences relèvent exclusivement du pouvoir fédéral, lequel ne les a pas encore attribuées de manière définitive.

Concernant la 5G light de Proximus, Bruxelles Environnement a été approchée de manière informelle, sans note officielle ni écrit. Cela s'est limité à la réunion du 4 mars 2020, au cours de laquelle Proximus a posé des questions de procédure à Bruxelles Environnement. L'opérateur souhaitait avoir des informations sur les démarches administratives en vue d'une éventuelle adaptation de son permis existant. Après cette réunion informelle, Proximus n'est jamais revenu vers l'administration et n'a demandé aucune modification de permis. Par ailleurs, il n'a pris aucun contact avec mon cabinet préalablement à son annonce d'un déploiement de la 5G light. Je l'ai appris, comme vous, par la presse.

S'agissant des antennes 5G light hors Région de Bruxelles-Capitale qui déborderaient sur certaines zones bruxelloises, la Région a la pleine capacité juridique et technique de les contrôler. Dans son arrêt du 15 janvier 2009, la Cour constitutionnelle rappelle que l'ordonnance bruxelloise sur les ondes s'applique sur le territoire de la Région, en ce compris pour les radiations non ionisantes

van de parlementaire werkzaamheden uit die periode.

De norm van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) is inderdaad soepeler dan de Brusselse, maar dat geldt voor alle normen in België. De Brusselse MR pleitte overigens op 7 februari voor een norm van 14,5 V/m in Brussel, wat nog steeds aanzienlijk strenger is dan de norm van de WGO.

De situatie is met andere woorden niet zo eenvoudig. We moeten het debat op een serene manier voeren en daarbij rekening houden met zowel de gevoeligheden bij de Brusselaars als de economische voordelen die 5G kan bieden.

(verder in het Nederlands)

Wat de wetenschappelijke referenties betreft die toegankelijk zijn voor de burgers, bestaan er verschillende officiële bronnen, die echter soms inhoudelijk verschillen.

Op federaal niveau zijn er de Hoge Gezondheidsraad (HGR), die adviezen en aanbevelingen uitbrengt, en de FOD Volksgezondheid.

Op gewestelijk niveau heeft de regering een comité van experts opgericht om de ontwikkelingen in de telecomsector te volgen. Dat comité van experts brengt jaarlijks verslag uit aan de regering en de administratie over verschillende onderwerpen, waaronder gezondheid.

(verder in het Frans)

Ik verwacht het volgende rapport van het gewestelijke deskundigencomité in september of oktober. Uiteraard zijn er ook andere wetenschappelijke bronnen beschikbaar. Iedereen heeft echter al kunnen vaststellen dat ook wetenschappers het niet altijd met elkaar eens zijn. Daarom is het belangrijk dat we vasthouden aan het voorzorgsprincipe.

Ik ben voorstander van een uniforme, gewestelijke belasting op gsm-masten. Ik denk dat minister Clerfayt, die bevoegd is voor de plaatselijke besturen, daarvoor openstaat.

Er moet eerst echter een reeks juridische geschillen worden opgelost. Voorts moet de haalbaarheid van

provenant des installations situées en dehors de la Région.

Sur le plan technique, comme il s'agit en réalité de 4G+ plutôt que de 5G light, Bruxelles Environnement dispose d'un protocole et du matériel nécessaire pour mesurer et contrôler ces installations. Des mesures d'impact des émissions 5G light sur leur territoire ont été réclamées par les communes d'Uccle et de Forest. Elles sont en cours. Il ressortirait des premiers résultats, non encore officiels, que l'impact de cette 5G light (ou 4G+) est extrêmement faible et qu'il ne provoquerait aucun dépassement de la norme. Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter.

J'en viens à la justification des normes fixées à Bruxelles. Mme Czekalski, c'est le Parlement bruxellois lui-même qui a pris la décision d'adopter une norme de 3 volts par mètre (V/m) en 2007 et de 6 V/m en 2014 après de longues auditions d'experts de tous les domaines. Je vous invite donc à consulter les rapports des travaux parlementaires de l'époque.

Vous faites référence à la norme de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui est effectivement plus souple que la norme bruxelloise. J'attire votre attention sur le fait que toutes les normes régionales du pays sont plus strictes que celles de l'OMS, que ce soit en Flandre, en Wallonie ou à Bruxelles. Par ailleurs, le 7 février, le MR bruxellois a proposé dans la presse une norme de 14,5 V/m à Bruxelles, soit largement en deçà de la norme de l'OMS.

Ainsi, la situation n'est pas aussi évidente qu'elle ne le paraît et gardons-nous donc de parler de dogmatisme. L'invective ne permettra pas de mener sereinement ce débat sensible pour de nombreux Bruxellois et Bruxelloises, mais aussi pour les représentants de notre assemblée. Il serait tout aussi dogmatique ou dommageable de ne pas entendre cette sensibilité et de considérer que les avantages économiques annoncés de la 5G devraient, par définition, l'emporter sur toute autre considération légitime. Nous devons intégrer l'ensemble des considérations dans notre réflexion : économiques, environnementales, de santé, urbanistiques...

(poursuivant en néerlandais)

de belasting in het kader van de gemeentelijke autonomie op het vlak van belastingen worden bekeken. Het gewest kan immers geen systeem opleggen zonder voorafgaand overleg.

Er waren metingen van het 'volwaardige 5G' gepland. Dat werkt met dynamische MIMO-antennes. De testen konden echter niet worden afgerond door de Covid-19-crisis. Zodra de operatoren Leefmilieu Brussel de mogelijkheid geven om op hun testsites buiten het Brussels Gewest metingen uit te voeren, zal dat ook gebeuren.

Leefmilieu Brussel voert met andere woorden al metingen van 5G-light uit en zal dat ook voor het volwaardige 5G doen zodra het mogelijk is.

Ik ben niet gekant tegen testzones met behulp van voorlopige, door de federale overheid toegekende 5G-licenties, maar bij die testen moet wel de Brusselse wetgeving worden nageleefd. Het staat echter nog niet vast of de naleving van de normen kan worden gecontroleerd.

Uit het openbaar onderzoek van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) en de reacties op de mededeling van Proximus blijkt dat het onderwerp gevoelig ligt bij de bevolking en heel wat openbare spelers. De meeste reacties wijzen op een behoefte aan meer transparantie en een openbaar debat.

Heel wat gemeenten in Wallonië waren verbolgen over de manier van werken van Proximus en vroegen om een openbaar debat of een moratorium op 5G. Ook de Vlaamse gemeente Kraainem was niet te spreken over de aanpak van Proximus.

Hoewel het Brussels Gewest niet rechtstreeks met 5G light te maken krijgt, kwamen er ook hier heel wat reacties, meer bepaald van de gemeenten Vorst, Ukkel, Sint-Lambrechts-Woluwe, Elsene en Evere.

De Conferentie van Burgemeesters stuurde een collectieve brief naar het BIPT. Daarin vragen de burgemeesters om meer overleg over 5G en eisen ze dat de huidige norm van 6 V/m wordt nageleefd. Ze vragen het gewest bovendien om dat laatste te

S'agissant des références scientifiques accessibles aux citoyens, il existe différentes sources officielles, mais dont le contenu diffère parfois.

Au niveau fédéral, il y a le Conseil supérieur de la santé (CSS), qui formule avis et recommandations, et le SPF Santé publique. Au niveau régional, un comité d'experts suit les développements dans les télécoms et en fait rapport une fois par an au gouvernement et à l'administration, notamment concernant les aspects sanitaires.

(poursuivant en français)

Le prochain rapport du comité d'experts régional est attendu pour le mois de septembre ou d'octobre. D'autres sources scientifiques sont évidemment disponibles, comme celle, très complète, de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) en France.

Par ailleurs, de nombreux appels du monde médical se sont fait entendre dernièrement, citant également de multiples sources scientifiques accessibles en ligne.

Mais comme tout le monde a pu le constater, même les sources scientifiques officielles divergent parfois. Il faut donc mesurer et faire prévaloir le principe de précaution que personne ne remettra en cause dans cette assemblée.

Concernant les taxes, je suis pour une uniformisation, voire une régionalisation, de la taxe communale sur les antennes GSM. Une proposition devrait être faite par le ministre chargé des pouvoirs locaux, mais il ne s'agit là que de l'un des aspects de la question. Je pense que M. Clerfayt est assez favorable à l'idée d'ouvrir le débat, y compris avec les communes.

Reste à résoudre une série de contentieux juridiques et mesurer la faisabilité de la taxe, eu égard à l'autonomie communale en matière de taxation : la Région ne peut imposer un système sans concertation ni consultation.

J'en viens à la méthode de mesure de la "véritable 5G" (celle qui n'existe pas encore sur le territoire belge) qui fonctionne avec des antennes dynamiques MIMO. L'administration n'a pas

controleren. Daarmee bevestigen ze in zekere zin dat ze het met die norm eens zijn.

Minister Clerfayt van zijn kant vroeg op 5 juni in de krant L'Écho om een echt democratisch debat en benadrukte dat de bevolking behoefte heeft aan informatie over het onderwerp. Hij vroeg dan ook naar een stand van zaken in het wetenschappelijk onderzoek op de domeinen die door 5G worden beïnvloed.

Niet alleen heel wat burgers maken zich zorgen over de uitrol van het 5G-netwerk en het gebrek aan een openbaar debat. Zo zijn artsen bezorgd over de versoepeling van de stralingsnormen voor de invoering van 5G. Daarnaast staan er heel wat groepen op die zich tegen 5G of tegen straling verzetten.

Er is heel wat te doen geweest rond het 5G-dossier. Soms ging het om fake news, bijvoorbeeld toen er een verband werd gelegd tussen 5G en Covid-19. Daarnaast waren er echter ook overheden die om een openbaar debat of een moratorium vroegen. Door de Covid-19-crisis en de onverwachte mededeling van Proximus zagen wetenschappers, artsen en overheden zich gedwongen om een standpunt in te nemen.

Zelfs de Belgische directeur van Orange heeft toegegeven dat er nog werk aan de winkel is om burgers beter te informeren over het nut en de risico's van 5G. Heel wat burgers begrijpen niet welke voordelen de technologie voor hen kan hebben. Er komen dan ook veel heftige reacties, waaruit in de eerste plaats blijkt dat de burger meer informatie en een openbaar debat wil.

Ook de meeste politieke partijen vragen overigens om een ruim debat en overleg met wetenschappers. Iedereen wil dat er met alle dimensies rekening wordt gehouden, en niet alleen met economie of milieu.

Ik stel vast dat de fracties die in juli 2018 een protocolakkoord ondertekenden over de voorwaarden voor de invoering van 5G in Brussel, vandaag van mening zijn dat een voorafgaand debat noodzakelijk is. De Covid-19-crisis bracht duidelijk een evolutie teweeg waarmee we rekening moeten houden.

encore pu réaliser les tests de mesure prévus avant le confinement à cause de la crise du Covid-19, alors que le dialogue était instauré depuis longtemps entre Bruxelles Environnement et les opérateurs.

Une série de tests ont été effectués, mais ils ne sont pas finalisés. La suite des tests sera réalisée dès que les opérateurs donneront la possibilité à l'administration de procéder à des mesures sur leurs sites de test situés en dehors de la Région bruxelloise.

En résumé, l'administration est capable de réaliser des mesures du rayonnement électromagnétique des antennes de la fausse 5G, sa version "light", et elle le fait. Les mesures du rayonnement de la vraie 5G, impliquant des antennes dynamiques MIMO, n'ont, par contre, pas encore pu être réalisées, mais devraient l'être prochainement.

S'agissant des zones de test qui pourraient être mises en œuvre par le biais de licences 5G provisoires octroyées par le pouvoir fédéral, je n'y suis pas opposé en soi, mais lesdits tests doivent être effectués dans le respect des législations bruxelloises. Or la faisabilité du contrôle des normes n'est pas encore avérée.

À titre d'exemple, la Région bruxelloise, avec le soutien du niveau fédéral, est candidate à l'accueil du centre européen de la cybersécurité. Le gouvernement s'est montré ouvert à l'installation d'une zone de test de la 5G sur son lieu d'implantation potentiel, en respectant les législations régionales en vigueur.

L'enquête publique de l'IBPT et les réactions à la sortie de Proximus ont démontré une sensibilité très forte de la population et de nombreux acteurs publics sur ce sujet. La plupart de ces réactions, d'origines très diverses, réclamaient plus de transparence et de débat public.

De très nombreuses communes wallonnes se sont offusquées de la méthode de Proximus et ont réclamé tantôt des débats publics, tantôt des moratoires sur la 5G : Wavre, Ottignies, Namur, Charleroi, Nivelles, Arlon, Rixensart, Verviers, Welkenraedt, Écaussinnes, Ciney, Virton, Marche, etc. Il y en a des dizaines. Plus proche de nous, la

Als minister van leefmilieu en van participatieve democratie pleit ik voor een sereen openbaar debat op basis van expertise. Overgaan tot een gedwongen versoepeling van de stralingsnorm of ze definitief vastleggen, is niet wenselijk. De standpunten van de gemeenten, de Conferentie van Burgemeesters, de artsen, de verenigingen en de economische sector zijn belangrijk.

Er komt heel wat bij 5G kijken en het debat moet dan ook op basis van al die factoren worden gevoerd. Het parlement en de regering moeten de conclusies van die besprekingen uitvoeren. Gebeurt dat niet, dan zal 5G verdeeldheid veroorzaken in de samenleving en zal een al dan niet gerechtvaardigde angst blijven bestaan.

Principieel verzet tegen een nieuwe technologie is zinloos. De voor- en nadelen en de risico's ervan moeten op een objectieve manier tegen elkaar worden afgewogen. Als 5G wordt ingevoerd in Brussel, zal ik erop toezien dat dat met de instemming van de Brusselaars en met de nodige omkadering gebeurt.

Uiteraard ben ik voorstander van een publiek debat over de milieunorm en andere milieuaspecten, de belasting en de stedenbouwkundige aspecten. Dat zijn gewestbevoegdheden waarvoor de regering haar verantwoordelijkheid zal nemen. Een dergelijk debat moet er zo snel mogelijk komen, maar kan uiteenlopende vormen aannemen.

Er moet zo snel mogelijk een kader komen voor een publiek debat, alsook een consensus over een principeakkoord. Zodra dat laatste er is, kunnen we bekijken hoe we het publieke debat organiseren.

Ik zal overleg met de betrokken kabinetten organiseren over die kwesties. Ik hoop dat de regering snel een standpunt inneemt over het principe en de vorm van een publiek debat. Uiteraard komt het het parlement toe om daarrond te werken.

commune de Kraainem en a fait de même sur le territoire de la Région flamande.

Même si la Région bruxelloise n'est pas directement touchée par cette 5G light, les réactions ont également été nombreuses, dans un contexte de crise qui a pourtant ralenti le fonctionnement de certains conseils communaux et empêché le dépôt de motions ou d'interpellations citoyennes :

- les communes de Forest et d'Uccle ont réclamé respectivement les 8 et 17 avril un moratoire sur la 5G ;

- la commune de Woluwe-Saint-Lambert affirme toujours, sur son site, qu'il n'y aura pas de 5G sans débat démocratique ;

- Ixelles a officiellement réclamé une consultation ;

- et la commune d'Evere, via son bourgmestre, a également dit non à la 5G et demande une enquête publique ou une consultation citoyenne.

Un courrier collectif de la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale a été adressé à l'IBPT, dans lequel j'ai été mis en copie. Ce courrier réclame une meilleure consultation sur la 5G et, surtout, exige que la norme actuelle soit respectée et vérifiée par la Région, soit la norme de 6 V/m.

Je me dois donc de constater que la conférence des bourgmestres me demande, et c'est d'ailleurs en cours, de vérifier que la norme de 6 V/m est bien respectée, nonobstant le fait que la 5G light a été installée dans des communes limitrophes à la Région bruxelloise et que son rayonnement peut toucher un certain nombre de communes bordant les frontières de la Région. D'une certaine manière, la conférence des bourgmestres endosse donc la norme de 6 V/m, puisqu'elle me demande de la vérifier et non de la décadencer.

Le ministre Bernard Clerfayt a réclamé lui-même dans le journal L'Écho du 5 juin un véritable débat démocratique. Il a insisté sur le fait que l'opinion publique avait besoin d'être informée sur le sujet. Il réclame que l'on explique où en est la recherche scientifique dans les différents domaines touchés par la 5G.

Au niveau citoyen, cette fois, on peut citer de très nombreuses réactions individuelles s'inquiétant du déploiement de la 5G et du manque de débat public, mais aussi l'appel de médecins qui ont remis des pétitions pour tirer la sonnette d'alarme par rapport à la mise en œuvre de la 5G ou l'augmentation des normes d'émission, etc. Il y a également une plainte déposée au pénal par une association, qui est une unité médicosociale montoise, contre le déploiement de la 5G et sur l'illégalité de la procédure d'attribution des fréquences propres à la 5G. Divers collectifs "anti-5G" et "anti-ondes" se sont également manifestés.

Je vous l'accorde, il y a eu beaucoup de bruit autour de ce dossier. Certaines déclarations pourraient être qualifiées de fake news, comme les liens supposés entre la 5G et le Covid-19. Mais des avis étayés, scientifiques et officiels, ont aussi été formulés par des instances publiques, demandant un débat public et/ou un moratoire. C'est ce à quoi nous avons assisté au cours des dernières semaines et qui est relativement nouveau. La crise du Covid-19 et le coup de communication de Proximus ont provoqué des prises de position des scientifiques, des médecins et des pouvoirs publics.

Le patron d'Orange Belgique lui-même a admis la nécessité d'un effort d'explication envers les citoyens sur la 5G, son utilité, ses risques... Force est de constater que beaucoup de citoyennes et de citoyens ne comprennent pas ce que la 5G peut leur apporter. Comme vous le constatez, les réactions sont nombreuses, intenses et sensibles. Elles vont toutes dans le sens d'une demande d'informations et de débats publics.

Je constate d'ailleurs, au vu de vos interventions, que la plupart des formations politiques demandent aussi un débat public, une réflexion générale et le recours aux expertises scientifiques. Vous souhaitez que le caractère multidimensionnel de la 5G soit pris en compte. Il ne s'agit pas seulement d'économie ou de normes environnementales.

Force est de constater que des groupes politiques qui ont signé, en juillet 2018, un protocole d'accord sur les conditions d'un déploiement de la 5G à Bruxelles estiment aujourd'hui qu'un débat public est un préalable indispensable. Incontestablement,

la crise du Covid-19 a fait évoluer le dossier, et il faut l'entendre.

En tant que ministre de l'environnement, mais aussi de la démocratie participative, il me semble qu'un débat public serein et recourant à l'expertise est un préalable indispensable. Un passage en force pour élever la norme de rayonnement ou, au contraire, pour la figer de manière définitive ne me semble vraiment pas souhaitable. Une autre posture consisterait à n'écouter ni les communes, ni la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale, ni les médecins, ni les associations, ni le secteur économique.

Beaucoup de thématiques sont liées au dossier de la 5G : défis climatiques et énergétiques, sécurité des données, déchets, taxes, urbanisme, consommation... Le débat sur la 5G doit donc être abordé de manière multifactorielle et les conclusions des discussions devront être mises en œuvre par le parlement et le gouvernement. À défaut, le déploiement de la 5G divisera notre société sans que les citoyens et décideurs aient été suffisamment éclairés, et un sentiment de crainte, fondé ou pas, et d'incompréhension risque de perdurer.

Cela n'a pas vraiment de sens de s'opposer par principe à une nouvelle technologie. Ses avantages doivent être objectivés et mis en regard des inconvénients et risques liés à son déploiement et à son utilisation. Si la 5G est déployée dans notre Région, je serai extrêmement attentif à ce qu'elle le soit avec les Bruxellois et les Bruxelloises, de manière encadrée et dans le respect de la protection des citoyens et de l'environnement.

Il convient de pacifier le débat pour, le cas échéant, déployer la 5G à Bruxelles dans la sérénité.

Je suis évidemment en faveur d'un débat public - pas pour gagner du temps ni retarder la prise de décision - sur la norme environnementale et d'autres aspects environnementaux, sur la taxation et sur le volet urbanistique. Toutes ces matières relèvent des compétences régionales et ce gouvernement prendra ses responsabilités. Néanmoins, nous ne pouvons pas faire l'impasse sur l'organisation d'un tel débat. Les modalités existantes relèvent des prérogatives tantôt du gouvernement, tantôt du parlement. Il peut s'agir

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- De MR-fractie vindt het hoog tijd voor een debat met alle betrokken ministers en experts. Zoals de heer Casier al zei, hoor je voortdurend tegenstrijdige berichten over 5G. Bijgevolg is het belangrijk om de nodige objectiviteit in het debat te brengen.

Het debat is dringend omdat er duidelijkheid moet komen over het standpunt van de Brusselse regering, zeker na de soms tegenstrijdige verklaringen van de afgelopen maanden. Mijnheer Maron, ik heb de indruk dat u alleen staat, want uw meerderheidspartners zijn voor 5G gewonnen. U gaf te kennen dat uw kabinet geen feedback had gekregen over informele contacten tussen Leefmilieu Brussel en Proximus. Wij vinden echter dat u moet anticiperen en niet mag wachten tot Proximus toenadering zoekt!

5G houdt verband met belangrijke uitdagingen op het vlak van economische ontwikkeling, werkgelegenheid, milieu en gezondheidspreventie. Omdat het minder energie vergt dan 4G, zou het ook gunstig zijn voor het milieu. De economische groei houdt rechtstreeks verband met de ingebruikname van digitale infrastructuur. We lopen nog altijd het risico dat Brussel achterstand

d'une commission délibérative, d'un débat parlementaire classique avec des auditions, d'enquêtes publiques liées à des études d'incidences, de consultations citoyennes, etc. De nombreuses modalités sont donc possibles, y compris des modalités d'intelligence collective.

Nous devons fixer rapidement le cadre d'un tel débat public et obtenir un consensus sur un accord de principe. Je crois entendre que la majorité des formations politiques de ce parlement ne s'opposent pas à l'ouverture d'un débat public sur la 5G, qui ferait appel à des experts. Voyons si nous parvenons d'abord à un accord de principe. Nous choisirons la modalité ensuite.

Nous organisons des réunions intercabines sur ces questions. J'espère que le gouvernement se positionnera rapidement sur le principe d'un débat public, voire sur une modalité préférentielle. Bien entendu, il entre aussi dans les prérogatives du parlement de travailler sur ces questions.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Pour le groupe MR, il est primordial d'organiser un débat sur le sujet avec l'ensemble des ministres et des experts. Nous l'avions d'ailleurs déjà demandé lors de notre intervention en février dernier. Je suis d'accord avec M. Casier : on entend tout et son contraire ; il est dès lors important d'objectiver le débat et de réactiver ce groupe d'experts.

L'urgence du débat se justifie par la nécessité de clarifier la position du gouvernement bruxellois, notamment en raison des déclarations parfois contradictoires de ses membres au cours des derniers mois. M. Maron, j'ai l'impression que vous êtes un peu esseulé sur le sujet de la 5G. Quand je lis et écoute les différentes interviews, tous vos partenaires de majorité sont favorables à son déploiement. Vous nous avez parlé de contacts informels entre Bruxelles Environnement et Proximus, et vous nous avez indiqué que votre cabinet n'avait pas eu de retour. Or nous estimons que c'est à vous de vous montrer actif en anticipant, en prenant les devants et en demandant des entretiens. Vous ne devriez pas attendre que Proximus fasse le premier pas !

La 5G porte sur des enjeux majeurs en matière de développement économique, d'emploi,

oploopt ten opzichte van de andere gewesten en de buurlanden.

In de Europese Green Deal staat omschreven hoe digitale technologie een belangrijke katalysator is om doelstellingen in talloze sectoren waar te maken. De Europese Commissie bekijkt trouwens hoe we artificiële intelligentie, 5G, de cloud, advanced computing en het internet der dingen sneller kunnen inzetten om de impact van het klimaatbeleid te verhogen.

Onderschrijft u de stappen van de Europese Commissie en de Europese Green Deal? Brusselaars en hier gevestigde ondernemingen willen duidelijkheid. Moeten ze uit Brussel weg om goede service te krijgen? De Vlaamse sociale partners zijn voorstander van een snelle uitrol van 5G, want de digitalisering zou de speerpunt van het Vlaamse herstelbeleid na de coronacrisis moeten worden. Vraagt de Brusselse regering telecom-bedrijven om elders te investeren?

De Brusselse normen zijn weliswaar strikter, maar dat neemt niet weg dat ze tussen 2007 en 2014 zijn geëvolueerd. Het gewest anticipeert niet, want het wordt telkens gedwongen om zijn normen op te trekken.

De Brusselse norm vergt de installatie van heel veel antennes. Hebt u daar up-to-date gegevens over? Beschikt u over meetresultaten ter plaatse? Zijn er normoverschrijdingen geregistreerd?

In de tekst van de heer De Wolf vraagt de MR de oprichting van een fonds ter preventie van gezondheidsrisico's ten gevolge van blootstelling aan elektromagnetische stralen. Volgens het principe dat de vervuiler betaalt, moeten de operatoren het fonds spekken. Het zou ook worden ingezet voor de financiering van het toezicht op de naleving van de normen, bewustmakings-campagnes en onderzoek naar de gevolgen voor de gezondheid. Helaas werd die tekst niet besproken.

Het standpunt van de Brusselse MR is duidelijk: de ontwikkeling van nieuwe technologie is nodig omdat ze bijdraagt tot de economische en sociale ontwikkeling. Investerings in nieuwe, supersnelle verbindingen leveren een return in drievoud op voor het bruto binnenlands product (BBP). Bovendien is de telecommunicatiesector goed voor

d'environnement, de prévention, notamment pour la santé. Beaucoup moins énergivore que la 4G, elle entraînerait un effet environnemental positif. Quant à la croissance économique, elle est directement corrélée à l'adoption des infrastructures numériques. Le risque que Bruxelles, capitale belge et européenne, soit en retard par rapport, d'une part, aux autres Régions du pays et, d'autre part, aux États voisins est toujours bien présent.

Quant au pacte vert pour l'Europe, il indique que les technologies numériques sont un catalyseur essentiel pour atteindre les objectifs dans de nombreux secteurs. La Commission européenne étudie d'ailleurs des mesures pour garantir que les technologies numériques comme l'intelligence artificielle, la 5G, le cloud, l'informatique de pointe et l'internet des objets puissent accélérer et maximiser l'incidence des politiques visant à lutter contre le changement climatique et à protéger l'environnement.

Allez-vous à l'encontre de la Commission européenne et du pacte vert pour l'Europe ? Dans l'affirmative, comment le justifiez-vous ? Les Bruxellois et les entreprises situées sur notre territoire demandent plus de clarté à ce sujet. Faudra-t-il quitter Bruxelles pour bénéficier d'un service digne de ce nom ? Les partenaires sociaux flamands préconisaient ce lundi le déploiement rapide de la 5G, car la numérisation devrait être le fer de lance d'une politique flamande de relance économique après la crise du coronavirus. Le gouvernement bruxellois demande-t-il aux sociétés de télécommunication d'investir ailleurs qu'à Bruxelles ?

Même si les normes bruxelloises sont les plus strictes, elles ont toutefois évolué entre 2007 et 2014. La Région n'anticipe pas, puisqu'il faut à chaque fois rehausser la norme pour l'adapter.

En résumé, la norme bruxelloise nécessite l'installation de nombreuses antennes pour pallier un déplacement qui se produit en un seul point. Disposez-vous de données actualisées à ce sujet ? Disposez-vous des résultats des mesures in situ ? Des dépassements de la norme ont-ils été constatés ?

Dans le texte proposé notamment par mon collègue M. De Wolf et dont nous avons discuté

75% van de werkgelegenheid in de digitale sector. Bovendien verschaffen de drie belangrijkste operatoren werk aan 5.000 mensen in het Brussels Gewest.

Vandaar mijn duidelijke vraag: willen we al dan niet dat Brussel een moderne stad van de eenentwintigste eeuw blijft? Er moet een langetermijnoplossing komen voor de problemen met de uitrol van nieuwe technologie, zonder de volksgezondheid op het spel te zetten.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *Enkele maanden geleden noemde een federaal parlamentslid mij nog aanmatigend en dogmatisch tijdens een televisiedebat, omdat ik vragen durfde te stellen over de impact van 5G op de gezondheid en het milieu. Sindsdien is er veel veranderd. De burgemeesters van verschillende gemeenten*

précédemment dans l'ordre des travaux de ce matin, le groupe MR demande la création d'un fonds de prévention des risques sanitaires liés à l'exposition aux ondes électromagnétiques.

Alimenté par des opérateurs sur le principe du pollueur-payeur, cet instrument est destiné à informer et à rendre objectives les questions portant sur le niveau réel d'exposition et les risques encourus pour la santé. Il sert également à financer :

- la surveillance et le contrôle du respect des normes, y compris dans les logements lorsque les habitants en font la demande ;
- des campagnes de sensibilisation en matière d'ondes électromagnétiques et d'utilisation du téléphone portable ;
- la recherche sur les effets sanitaires.

Ce texte n'a malheureusement pas été mis à l'ordre du jour des travaux.

La position du MR bruxellois est claire : le développement des nouvelles technologies est nécessaire en ce qu'il contribue au développement économique et social. En effet, 1 euro investi dans les nouveaux réseaux à très haut débit génère 3 euros de PIB. De plus, le secteur des télécommunications représente à lui seul 75 % de l'emploi du secteur numérique.

En outre, les trois principaux opérateurs emploient plus de 5.000 personnes sur le territoire de notre Région. Ma question est claire : veut-on, oui ou non, que Bruxelles soit une ville moderne, ancrée dans le XXI^e siècle ? L'enjeu est d'apporter une solution à long terme aux problèmes de déploiement des nouvelles technologies et d'éviter la saturation du réseau bruxellois, tout en étant strict d'un point de vue sanitaire.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Dans ce dossier, je suis marqué par l'évolution du dossier ces dernières semaines : il y a quelques mois, je participais sur BX1 à un débat avec un député fédéral qui m'avait traité de dogmatique et d'idéologique car j'avais eu l'outrecuidance de soulever la question des impacts de cette technologie sur la santé humaine et sur

hebben dezelfde vragen en worden daarin gesteund door de belangrijkste politieke partijen in het gewest.

U zegt dat Leefmilieu Brussel de straling van 4G+ (of 5G light) kan controleren. Dat zal de gemeenten aan de gewestgrenzen geruststellen. Hoe het dan zit met de definitieve 5G, kan Leefmilieu Brussel echter nog niet controleren. Dat is voor mij een essentiële voorwaarde: er komt geen nieuwe technologie alss de overheid de gevolgen van de invoering niet kan meten en controleren.

U zegt dat u wilt tegemoetkomen aan de grote vraag naar een openbaar debat en stelde verschillende mogelijkheden voor. Ik moedig u aan om een sereen debat mogelijk te maken.

Mevrouw Véronique Lefrancq (cdH) *(in het Frans).*- *U hebt de complexe situatie verhelderd. Ik vind het goed dat u zich voorzichtig opstelt.*

Enerzijds is er druk, onder meer van de Europese Commissie, om van Brussel een 'smart city' te maken, maar anderzijds maken burgers zich zorgen. De politici moeten afstand kunnen nemen van de situatie en alle aspecten in overweging nemen.

U zegt dat de burgers geïnformeerd moeten worden om hen te wapenen tegen nepnieuws. Sommige mensen zijn inderdaad wat fanatiek, maar vele bezorgdheden zijn legitiem. U mag daar niet doof voor blijven.

Het standpunt van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) getuigt van een zekere arrogantie. Het is aan de federale

l'environnement. Aujourd'hui, nous pouvons entendre toutes les remarques et interrogations des bourgmestres des différentes communes sur le sujet, soutenus par les principales formations politiques de notre Région. J'espère que nous pourrions revenir à un débat plus serein et plus sérieux.

Vous avez par ailleurs dit que Bruxelles Environnement était en mesure de contrôler la 4G+ (ou 5G light). C'est également une bonne chose car cela avait suscité des inquiétudes dans les quartiers limitrophes, comme je l'ai soulevé précédemment. Mais vous avez également indiqué que Bruxelles Environnement n'était, à ce stade, pas encore outillée pour contrôler la 5G "définitive" avec les antennes MIMO. Pour nous, il s'agit d'un préalable capital : il n'est pas question qu'une technologie se développe sans que l'autorité puisse la mesurer et en contrôler la mise en œuvre. Il nous semble donc important que Bruxelles Environnement puisse développer son expertise en la matière.

Enfin, vous avez évoqué la demande forte d'un débat public et de transparence dans ce dossier, appuyée par une série d'élus locaux et d'associations. Vous avez évoqué plusieurs pistes. Nous encourageons vivement le gouvernement à chercher une solution qui permette un débat public serein autour de ce dossier, avant toute avancée.

Mme Véronique Lefrancq (cdH).- Vos réponses décrivent avec lucidité toute la complexité de la situation. Je prends note de votre volonté d'avancer prudemment dans ce dossier. Néanmoins, certaines hypothèses et positions se renforcent.

D'un côté, on fait la promotion des villes intelligentes, avec une certaine pression de la part de Commission européenne et des autres opérateurs qui ne veulent pas rater cette occasion. De l'autre, il y a la préoccupation des citoyens qui se questionnent sur le type de société qu'ils veulent. En tant qu'acteur politique, nous devons pouvoir nous positionner et prendre du recul par rapport à la situation. Nous voulons susciter le débat, car il a toute son importance.

Certaines de vos réponses m'ont interpellée. Vous avez évoqué la nécessité d'informer le citoyen et de contrecarrer les nombreuses fake news qui ont

overheid om dat te regelen. Proximus heeft ook discreet contact opgenomen met Leefmilieu Brussel. Dat soort stiekem gedoe draagt niet bij tot een sereen debat.

Ik ben heel tevreden dat de impact tot nu toe beperkt blijft, dankzij de maatregelen van de twee gemeenten. Ik veronderstel dat u ons ook de definitieve resultaten zult meedelen.

Iedereen kon in de pers volgen hoe sterk de meningen van de wetenschappers uiteenlopen. Het is dan ook erg moeilijk om zich een mening te vormen. Ik hoop dat u ons spoedig definitieve resultaten kunt melden van alle tests.

Een debat over de gemeentebelastingen is noodzakelijk. Het baart mij zorgen wanneer u zegt dat uw standpunt niet noodzakelijk dat van de regering is. Twijfelt u eraan of die u zal steunen?

U bent er niet tegen om in de testzones te controleren of de norm is nageleefd, zoals de burgemeesters vragen, maar u weet goed genoeg dat het aantal antennes daartoe verhonderdvoudigd moet worden.

Het grootste gevaar in dit dossier is stilstaan. Er zijn volledig tegengestelde meningen en de druk van de operatoren en van de Europese Commissie neemt toe. Een transparant debat is daarom essentieel. Ik heb dan ook een resolutie ingediend die om transparantie, voorzichtigheid en participatie vraagt. Ik heb ook de parlementsvoorzitter gevraagd om een gemengde commissie op te richten.

circulé. Ces dernières donnent une vision un peu fanatique de la menace que représente la 5G. Cela étant, les préoccupations en la matière sont légitimes et la crise du Covid-19 a accéléré la prise de conscience citoyenne. Nous ne pouvons y rester sourds.

Même si l'attribution n'est que temporaire, le niveau fédéral représente évidemment un acteur important. La position de l'IBPT témoigne d'une forme d'arrogance dans la vision du monde politique et c'est au niveau fédéral à régler cette question. Il me revient que l'opérateur Proximus est venu consulter discrètement Bruxelles Environnement. Cette pratique n'a rien de rassurant dans le cadre d'un débat qui se veut serein.

Je suis ravie d'apprendre que, grâce aux mesures prises par les deux communes, l'impact reste faible à ce stade. Là encore, la situation est temporaire et j'imagine que vous reviendrez vers nous lorsque vous connaîtrez les résultats définitifs.

Comme vous, nous avons été confrontés, par voie de presse, aux nombreuses divergences scientifiques : 1.000 scientifiques prennent position un jour et leurs dires sont démentis le lendemain. Dans ce cadre, il est particulièrement difficile de se faire une opinion, ce qui rend le dossier très angoissant pour tout le monde. Des tests auraient été effectués mais non finalisés. J'espère que vous pourrez nous communiquer un rapport définitif.

Comme vous, je pense qu'un débat sur les taxes communales sera nécessaire. En revanche, je trouve inquiétant de vous entendre dire que votre position ne sera pas forcément celle du gouvernement. N'êtes-vous pas assuré d'obtenir son soutien ?

Je note que, tout en exigeant le respect de la norme, vous n'êtes pas opposé à l'idée de la contrôler dans les zones tests, comme le demande la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale. Or vous savez pertinemment que, pour ce faire, il faudrait multiplier par cent le nombre d'antennes.

Enfin, le plus grand danger qui menace ce dossier est l'immobilisme. Contrairement à M. Roberti, je ne pense pas que des progrès aient été engrangés.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U gebruikt veel woorden om te verdoezelen dat er weinig vooruitgang is geboekt in het dossier. Er heerst compleet immobilisme.

Omdat dit een heel technisch dossier is, had ik verwacht dat de regering het van een technische kant zou bekijken en het parlement op de hoogte zou brengen van de resultaten. Dat is blijkbaar niet gebeurd.

U wilt een groot publiek debat, want alle burgemeesters in Brussel roepen op om met 5G te stoppen. Dan is het publiek debat toch al bij voorbaat verziekt?

In het federale parlement hebben er meerdere hoorzittingen plaatsgevonden. Tal van experts, onder meer van Test-Aankoop, zijn de revue gepasseerd. Iedereen heeft er gezegd dat er geen enkel bewijs is dat gsm-straling schadelijk zou zijn voor de volksgezondheid. Met die conclusies wordt echter blijkbaar niets gedaan. De hele Europese Unie maakt ondertussen vooruitgang op dit gebied.

Ik heb vandaag niets concreets gehoord, behalve dat al die Franstalige gemeenten tegen 5G zijn en de burgers en burgemeesters zich ertegen verzetten. U wilt een debat organiseren, maar het gaat om een zeer technisch onderwerp. We kunnen toch niet op ons gevoel afgaan als het om antennes gaat? We moeten eerst weten wat de impact is op de economie, de gezondheid enzovoort en moeten over transparante, duidelijke gegevens beschikken. Vandaag heb ik niets gehoord waaruit blijkt dat daar werk van wordt gemaakt. U zegt alleen dat we ons aan de norm van het Brussels Gewest houden, dat er al een debat heeft plaatsgevonden, dat straling meten nog altijd niet mogelijk is en dat er

Des points de vue totalement opposés s'affrontent et les pressions des opérateurs et de la Commission européenne s'intensifient. C'est pourquoi il est essentiel d'ouvrir un débat en toute transparence. À cette fin, nous avons déposé une résolution pour demander de la transparence, le respect du principe de précaution et, surtout, une participation. J'ai d'ailleurs écrit au président du parlement pour solliciter la mise sur pied d'une commission mixte. Je vous invite à la cosigner.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Vous utilisez beaucoup de mots pour dissimuler le peu d'avancées dans ce dossier.*

Vu l'aspect très technique de celui-ci, au lieu de vouloir organiser un débat, le gouvernement aurait dû adopter une approche technique et informer le parlement des résultats.

Vous souhaitez un grand débat public, car tous les bourgmestres bruxellois appellent à renoncer à la 5G. Ce débat n'est-il pas biaisé d'avance ?

Au Parlement fédéral, plusieurs auditions ont déjà eu lieu. Tous les experts entendus pensent qu'il n'y a aucune preuve de la nocivité du rayonnement gsm pour la santé publique. Malheureusement, ces conclusions restent lettre morte, tandis que dans toute l'Union européenne, des avancées sont enregistrées dans ce domaine.

Je n'ai rien entendu de concret aujourd'hui, si ce n'est l'opposition farouche de toutes ces communes francophones à la 5G. Ne nous laissons pas guider par nos sentiments s'agissant des antennes. Nous devons nous baser sur des données claires relatives à l'impact sur l'économie, la santé, etc. Or je n'ai rien entendu de tel aujourd'hui. Vous dites vous en tenir aux normes de la Région bruxelloise, qu'un débat a déjà eu lieu, qu'il n'est pas encore possible de mesurer le rayonnement et qu'à Bruxelles, aucun progrès n'est possible dans le domaine de la 5G. Nous sommes dans une impasse.

Bruxelles ratera donc le train de la 5G et de la ville numérique et intelligente. La Flandre, où le débat qui occupe la Belgique francophone n'existe pas, avancera quant à elle dans ce domaine.

op het gebied van 5G geen vooruitgang mogelijk is in Brussel. De situatie zit muurvast.

Brussel zal bijgevolg de boot missen. Vlaanderen zal wel vorderingen maken op het gebied van 5G, want het debat leeft daar niet. Enkel in Franstalig België is het aan de orde. Het Brussels Gewest kiest voor stilstand en er komt niets in huis van de digitale smart city die we willen worden.

Ik ben het er wel mee eens dat er duidelijkheid moet komen in deze zaak. Ik zou willen dat we het verslag van de hoorzittingen van het federaal parlement bespreken. Het is niet de bedoeling dat we het werk overdoen, maar we zouden concrete informatie kunnen inwinnen. De Brusselse regering wacht echter blijkbaar liever nog wat langer af.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *5G is geen institutioneel probleem waarbij Franstaligen tegenover Nederlandstaligen staan, maar een probleem van volksgezondheid, leefmilieu en gegevensbescherming. Mevrouw Van Achter, niet alle dossiers in dit land zijn institutionele dossiers, ook al wilt u die graag vanuit die invalshoek benaderen.*

Uit het uitgebreide antwoord van de minister blijkt dat de inzichten evolueren. Dat is ook duidelijk geworden tijdens de crisis. Het is niettemin belangrijk om het publiek te informeren om het debat te doen vooruitgaan.

Wij hebben vooral nood aan wetenschappelijke analyses. Zo zijn er nog maar weinig studies over de nieuwe bandfrequenties die nodig zijn voor 5G. Dat verhoogt de ongerustheid.

Ik hoor de MR-fractie voor een debat pleiten, terwijl ze voorstander is van de uitrol. Wat we mijns inziens vooral nodig hebben, zijn wetenschappelijke studies over de verschillende aspecten, zodat we met kennis van zaken een beslissing kunnen nemen.

Pour créer de la clarté dans ce dossier, j'aimerais que nous discutons du rapport des auditions du Parlement fédéral, dans lequel nous pourrions trouver des informations concrètes. Le gouvernement bruxellois préfère cependant attendre encore un peu plus.

M. Martin Casier (PS).- Lorsque j'entends dans l'ensemble de cette commission que la 5G serait un problème institutionnel, les bras m'en tombent. Il ne s'agit pas d'une question institutionnelle opposant les francophones aux néerlandophones, mais d'une question de santé publique, d'environnement, de protection des données. Mme Van Achter, dans ce pays, toutes les questions ne sont pas institutionnelles, quand bien même vous aimeriez les aborder sous cet angle.

Deuxièmement, je remercie M. le ministre pour ses réponses complètes qui prouvent que les lignes évoluent. Celles-ci ont bougé, la crise l'a bien démontré. J'attire votre attention sur l'importance d'informer le public pour faire avancer ce débat.

Nous avons surtout besoin d'expertise et d'analyses scientifiques. Certes, elles existent. Néanmoins, je m'inquiète du peu d'analyses scientifiques sur les nouvelles bandes hertziennes impliquées par la 5G, qui est normal étant donné que nous n'en étions qu'au début du déploiement. Cela ajoute de l'inquiétude dans ce dossier.

Enfin, j'entends le MR plaider pour un débat alors qu'il affirme vouloir le déploiement ; dans ce cas, à quoi cela sert-il de mener un débat ? Ce que nous souhaitons surtout, ce sont des analyses scientifiques sur l'ensemble des points évoqués, et pas seulement sur la question de la santé publique, mais sur l'ensemble des aspects multicritères, qui

Persoonlijk feit

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik neem het woord voor een persoonlijk feit.

Ik schep er geen plezier in dat dit een institutioneel debat is. Ik kijk gewoon naar de feiten. De discussie leeft in Vlaanderen gewoon veel minder dan bij de Franstalige partijen. Dat is de realiteit.

Mijnheer de minister, u bent er zelf over begonnen. We vinden blijkbaar op federaal niveau geen overeenkomst over de verdeling van de inkomsten. Daardoor kunnen er geen licenties worden verstrekt. Dat is een puur institutioneel feit. Ik stel voor om die veiling toch te organiseren en de opbrengst op een rekening te zetten tot er een akkoord over de verdeling is. Er is een oplossing nodig en die hoeft niet institutioneel te zijn.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (*in het Frans*).- *Als het debat meer leeft langs Franstalige kant, waarom zou dat een probleem zijn?*

We hebben meer wetenschappelijke expertise nodig om het debat te ontminnen en een beslissing te nemen. Dat is uw verantwoordelijkheid als minister van Leefmilieu en Gezondheid. Het debat moet overigens betrekking hebben op alle golven en niet enkel op 5G. We zijn voortdurend blootgesteld aan meerdere stralingsbronnen zonder dat we daar iets aan kunnen doen.

Daarnaast is het belangrijk om een debat over de maatschappelijke aspecten te voeren, maar dat past misschien niet in deze commissie.

Mevrouw Victoria Austraet (onafhankelijke) (*in het Frans*).- *De uitrol van 5G is een federale bevoegdheid, maar het gewest kan wel beslissingen nemen over aspecten die verband houden met de bevoegdheden inzake leefmilieu, energie en gezondheids promotie.*

nous permettront de prendre une décision dans de bonnes conditions.

Fait personnel

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je demande la parole pour un fait personnel.*

Je ne parle pas d'un débat institutionnel pour le plaisir. Les faits montrent que la discussion est beaucoup plus présente du côté francophone qu'en Flandre.

Étant donné que nous n'arrivons pas à nous mettre d'accord au niveau fédéral sur la répartition des recettes, je propose d'organiser malgré tout la vente aux enchères et de bloquer le produit sur un compte, jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé sur sa répartition. Pour débloquer l'octroi des licences, nous n'avons pas besoin d'une solution institutionnelle.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Ce débat passionnant et passionné ne se terminera pas ici. Si la discussion est vive du côté francophone et si ces citoyens se sentent plus concernés, je ne vois pas où est le problème.

Une expertise plus scientifique sur la question est effectivement nécessaire afin de bien poser le débat et de trancher, puisque telle est votre responsabilité en tant que ministre de l'environnement, mais aussi de la santé. Le débat doit également porter sur l'ensemble des ondes et pas seulement la 5G. Le problème est que nous sommes en permanence exposés à une multitude d'ondes sans pouvoir y faire quoi que ce soit.

En parallèle - mais ce n'est peut-être pas pour cette commission - un débat sur les enjeux de société est absolument fondamental pour une vision globale et éclairée de cette problématique.

Mme Victoria Austraet (indépendante).- J'entends que le déploiement de la 5G est une matière exclusivement fédérale et que la Région n'a voix au chapitre que pour les questions dont elle a la compétence. Or, c'est le cas pour les matières

Het verheugt mij dat u rekening zult houden met alle aspecten van 5G en dat u, naast de emissienormen, ook de effecten van 5G+ zult bestuderen.

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Ik heb weinig opmerkingen. Ik sluit me aan bij het voorstel van mevrouw Van Achter om ook aan de slag te gaan met de verslagen van de hoorzittingen in de Kamer.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Als de federale overheid licenties toekent en een operator beslist om een 5G-netwerk uit te rollen dat aan de gewestelijke voorschriften voldoet, kan dat worden geïnstalleerd en gecontroleerd, ook met de huidige norm. Het is dus niet onmogelijk.*

Ons systeem, dat bestaat uit veel kleine zendmasten verspreid over de stad (Multiple Input Multiple Output, MIMO), is veel eenvoudiger dan het systeem voor de lichte 5G, waarvoor extra masten op de huidige sites moeten worden geplaatst.

De operatoren trachten een minder strenge norm te verkrijgen omdat ze dan minder vergunningen moeten aanvragen en minder masten moeten plaatsen. We mogen niet naïef zijn. De operatoren oefenen druk uit om de uitrol van 5G makkelijker en goedkoper te maken.

De vraag is dus niet of het technisch mogelijk is om 5G uit te rollen, maar of we de norm moeten aanpassen en onder welke voorwaarden.

De MR wil de norm voor 5G optrekken tot 14,5 GHz, maar pleit tegelijk voor een gezondheidsfonds. Hun standpunt is dus allesbehalve duidelijk.

Wie wel een duidelijk standpunt inneemt, is de N-VA. Die wil de norm verhogen omdat dat niet gevaarlijk zou zijn.

De regering wil een openbaar, transparant, goed onderbouwd en liefst zo sereen mogelijk debat

liées à l'environnement, l'énergie et la promotion de la santé.

Je me réjouis de vous entendre dire que tous les aspects concernés par les effets de la 5G seront pris en considération, et qu'à côté des normes d'émission, les effets de la 5G+ seront également étudiés. J'encourage le gouvernement à travailler en ce sens.

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- *Je rejoins la proposition de Mme Van Achter de nous baser sur les rapports des auditions à la Chambre.*

M. Alain Maron, ministre.- Pour rappel, contrairement à ce que certains ont affirmé, si des licences sont octroyées par les autorités fédérales et qu'un opérateur décide d'installer un réseau 5G conforme aux prescriptions régionales, celui-ci pourra être installé et contrôlé, même avec la norme actuelle.

Le dispositif, qui repose sur la dissémination de petites antennes Multiple Input Multiple Output (MIMO) dans la ville, est plus simple que pour la "fausse" 5G, qui suppose la superposition d'installations sur les sites actuels, etc.

L'enjeu des opérateurs est d'obtenir une norme moins contraignante pour subir moins de contraintes administratives (procédures d'introduction de permis, etc.) et techniques (nombre de sites d'émission).

Ne soyons pas hypocrites. La pression exercée par les opérateurs, certains de leurs représentants et certains partis politiques vise à rendre le déploiement de la 5G plus facile et moins coûteux.

La question n'est donc pas de savoir si l'on peut techniquement implanter la 5G, mais si, oui ou non, l'on doit modifier cette norme de protection environnementale et, le cas échéant à quelles conditions.

Le MR a répondu, avant l'apparition d'un débat public, qu'il fallait débrider la norme 5G jusqu'à 14,5 GHz - on ne sait d'ailleurs pourquoi puisqu'il ne s'agit pas de la norme de l'OMS à laquelle le MR

voeren over de verschillende elementen waarvoor het gewest bevoegd is, zoals leefmilieu, gezondheid, belastingen en stedenbouw, om tot een evenwichtig standpunt te komen.

Ik had dit debat liever over twee weken gevoerd, maar aangezien de vraag vandaag op de agenda werd geplaatst, heb ik u al een eerste antwoord gegeven. Er zijn interkabinetvergaderingen over dit dossier gestart. Over twee weken zullen de laatste vergaderingen hebben plaatsgehad. De regering zal dan beslissen of er een openbaar debat komt en welke vorm dat zal aannemen. Het parlement kan echter ook over die zaken nadenken. De laatste twee ordonnanties die werden goedgekeurd, waren parlementaire voorstellen, maar in de toekomst kunnen de zaken misschien anders verlopen. Ik ben alvast bereid om ontwerpen van ordonnanties over dit onderwerp in te dienen.

- De incidenten zijn gesloten.

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER
TRISTAN ROBERTI**

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

se réfère - tout en mettant en place un fonds pour la santé ! Cette position est tout sauf limpide.

En revanche, celle de la N-VA a le mérite d'être très claire : ce parti veut débrider la norme, point final, car - par hypothèse - ce ne serait pas dangereux de le faire.

De son côté, le gouvernement souhaite établir un débat serein, qui intègre les différents éléments en jeu relevant de la Région.

L'environnement et la santé ainsi que les aspects de taxation ou urbanistiques sont effectivement des compétences régionales. Comment parvenir à un ensemble équilibré dans le cadre d'un débat public, transparent, étayé et le plus serein possible, pour ensuite prendre une décision ? Telle est notre proposition. La montée en puissance du débat public due à la crise sanitaire implique obligatoirement de passer par cette étape.

J'aurais préféré que ce débat ait lieu en réunion de commission dans quinze jours, mais cette question étant inscrite à l'ordre du jour, je vous donne une première réponse. Des notes sont en préparation depuis plusieurs semaines et des réunions intercabines sont lancées sur ce dossier. Dans quinze jours, ces dernières auront eu lieu et les différents partis du gouvernement seront mieux positionnés sur l'opportunité de lancer un débat public ou pas, et sur une modalité préconisée par le gouvernement. Néanmoins, le parlement peut, lui aussi, réfléchir à ces questions.

En tant que ministre, je prends mes responsabilités mais je signale que les deux dernières ordonnances ont été passées par voie de proposition parlementaire. L'avenir peut être différent et je suis prêt à porter de futurs projets d'ordonnance sur le sujet. Toutes les hypothèses sont possibles.

- Les incidents sont clos.

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M.
TRISTAN ROBERTI**

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

**LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

betreffende "de gevolgen van de
gezondheids crisis Covid-19 op de
problematiek van de vluchten boven
Brussel".

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
DE HEER JONATHAN DE PATOUL,**

betreffende "de vluchten boven Brussel".

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
MEVROUW ALEXIA BERTRAND,**

betreffende "het optrekken van torens in de
buurt van de luchthaven van Zaventem".

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).-
*Tijdens de coronacrisis was er een sterke afname
van het luchtverkeer. Volgens de Vlaamse overheid
vonden er in april slechts 2.000 bewegingen plaats
op Brussels Airport, tegenover 19.000 in april
2019. De daling deed zich hoofdzakelijk tussen 7 en
23 uur voor, wanneer in gewone tijden veelal
passagiersvluchten plaatsvinden.*

*Het aantal vliegtuigen boven het gewest lijkt sterk
te zijn gedaald en bijgevolg is ook de overlast
afgenomen. De coronacrisis heeft de mensen die
onder drukke vliegroutes wonen dus respijt
gegeven, al geldt dat niet voor het hele Brusselse
grondgebied, want noordelijk gelegen buurten
krijgen nog cargotoestellen te verwerken.*

*Ik wil het ook hebben over de beslissing van de
regering om de vervolging voor de overtredingen
van de Brusselse geluidsnormen tijdelijk op te
schorten. Voor wie het dossier kent, is dat een
verrassende beslissing. Het lijkt me dan ook nuttig
dat u uitlegt hoe die beslissing tot stand is gekomen.*

*De sterke daling van het aantal vluchten zal ook
gevolgen hebben voor de lopende gerechtelijke
procedures. Ten gevolge van een uitspraak van
1 februari 2019 moet de federale regering immers
boetes betalen op basis van het aantal vastgestelde*

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

concernant "les impacts de la crise sanitaire
du Covid-19 sur la problématique du survol
de Bruxelles".

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

concernant "le survol de Bruxelles".

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE
MME ALEXIA BERTRAND,**

concernant "la construction de tours aux
alentours de l'aéroport de Zaventem".

M. Tristan Roberti (Ecolo).- La crise sanitaire
sans précédent liée à l'épidémie de Covid-19 a
entraîné une diminution très significative du trafic
aérien. D'après les chiffres diffusés par l'autorité
flamande, en avril 2020, il n'y aurait eu que 2.000
mouvements à l'aéroport de Bruxelles-National,
contre 19.000 en avril 2019. La baisse la plus
spectaculaire concerne la journée, entre 7h du
matin et 23h, et est due au fait que - en temps
normal - cette période concentre majoritairement
les vols passagers qui ont été plus fortement réduits
que les vols cargo.

Mes questions portent sur l'impact de cette
situation pour la Région bruxelloise. Tout d'abord,
le nombre d'avions survolant la Région semble
avoir considérablement baissé. Cette réduction
entraîne évidemment une diminution des nuisances
diverses générées par le survol, et notamment du
bruit. La crise que nous connaissons a donc offert
une bulle de respiration aux riverains des quartiers
fréquemment survolés. Il semble toutefois que la
situation ne soit pas uniforme sur le territoire de la
Région et que certains quartiers du nord de
Bruxelles subissent encore le passage des cargos,
lié notamment au choix d'exploitation des pistes, et
donc des routes de vol, par l'aéroport.

J'aimerais également revenir sur l'annonce faite
par le gouvernement en mars dernier concernant la
suspension temporaire des poursuites pour non-

overtredingen dat boven het aantal overtredingen van dezelfde periode in 2017 uitkomt.

Tot nu toe verkoos de federale staat de boetes te betalen in plaats van een permanente oplossing te zoeken.

Kunt u cijfers geven over de impact van het door de gezondheidscrisis gedaalde aantal vluchten boven Brussel? Welke resultaten leveren de geluidsmetingen op? Welke verschillen werden binnen het Brussels Gewest vastgesteld?

In welke context werd de beslissing genomen om de vervolgingen voor het overschrijden van de geluidsnormen op te schorten? Wat waren de gevolgen van die beslissing?

Kreeg u al informatie van de advocaten van het gewest met betrekking tot de impact van de sterke afname van de vluchten op de lopende gerechtelijke procedures?

respect des normes bruxelloises de bruit des avions pour les vols en lien avec la gestion du Covid-19 ou ayant lieu pendant la crise sanitaire. Cette annonce avait de quoi surprendre aux premiers abords, quand on connaît le contexte du dossier. Il me semble dès lors utile que vous nous exposiez les circonstances dans lesquelles cette décision a été prise et les conséquences de celle-ci.

La forte diminution du survol est également susceptible d'avoir des incidences sur les différentes procédures en cours au niveau judiciaire, qui sont notamment fondées sur les infractions à l'arrêté bruit. En effet, sur la base du jugement du 1^{er} février 2019, des astreintes doivent être payées par l'État fédéral. Celles-ci sont fondées sur le nombre d'infractions constatées en dépassement du nombre d'infractions pour la même période en 2017.

Comme vous nous l'aviez indiqué en février, l'État fédéral avait jusqu'ici choisi de payer les astreintes, plutôt que de chercher à trouver une solution à la situation.

La situation exceptionnelle liée à la crise du coronavirus étant susceptible d'avoir des conséquences sur les procédures judiciaires en cours, il me semble intéressant de vous entendre à ce sujet.

Pourriez-vous nous donner des indications chiffrées concernant l'impact de la réduction du survol aérien, en raison de la crise sanitaire ? Que révèle l'examen du réseau de sonomètres ? Quelles sont les disparités constatées à l'intérieur même de la Région bruxelloise ?

Dans quel contexte la mesure de suspension des poursuites pour non-respect des normes de bruit a-t-elle été prise ? Quelles ont été les réelles incidences de cette décision ?

Avez-vous déjà reçu des indications ou une analyse des avocats de la Région concernant l'impact de la forte diminution du survol sur les procédures judiciaires en cours dans ce dossier ?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *De lockdownperiode heeft het luchtverkeer volledig verstoord.*

Begin april besliste de Brusselse regering om de vliegtuigmaatschappijen uitzonderlijk niet meer te vervolgen voor het overschrijden van de geluidsnormen van vliegtuigen die tijdens deze gezondheids crisis essentieel zijn. Ondanks het sterk verminderde luchtverkeer klagen Vlaamse verkozenen over het exclusieve gebruik van landingsbaan 25R/07L, wat tot geluidsoverlast zou leiden in Vlaanderen. Federaal minister Bellot preciseert echter dat hij een alternatief heeft uitgewerkt met de Vlaamse regering.

De Belgische Unie tegen Vliegtuighinder (BUTV) heeft dan weer vragen bij de bouw van drie torengebouwen in de omgeving van baan 25R, want die zou leiden tot meer vluchten boven Diegem, Evere en Schaarbeek.

Heeft de federale regering de gezondheidsvoorwaarde van de Brusselse regering gerespecteerd? Zijn er sinds begin april onregelmatigheden vastgesteld? Om hoeveel vluchten gaat het? Zult u juridische stappen ondernemen?

Was het Brussels Gewest betrokken bij de gesprekken tussen de federale en de Vlaamse regering over een alternatief voor de vermelde landingsbanen? Hoe verliepen die gesprekken?

Bevestigt u de bouw van de torengebouwen? Bent u daarover geraadpleegd? Welke impact zal dat project hebben op de vluchten boven Brussel?

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *Sinds het begin van de lockdown wordt er gewerkt*

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Pour le bonheur des uns et le malheur des autres, la période de confinement a complètement bouleversé le trafic aérien.

Au début du mois d'avril, le gouvernement bruxellois a décidé, à titre exceptionnel, de ne plus sanctionner les avions qui dépasseraient les valeurs limites de bruit autorisées pour des vols intervenant dans le cadre de la crise sanitaire. Si le survol de Bruxelles a globalement diminué, il n'a pas pour autant été suspendu. En effet, dans la nuit du 4 au 5 mai, vingt atterrissages ont eu lieu sur la piste 01, et vingt-trois la nuit suivante.

Malgré la baisse du trafic aérien, des élus flamands se sont plaints auprès du ministre fédéral compétent pour dénoncer l'utilisation exclusive des pistes 25R/07L, qui entraînerait des nuisances sonores en Région flamande. Se voulant rassurant, le ministre Bellot a précisé qu'une solution alternative avait été trouvée en accord avec le gouvernement flamand.

Enfin, l'Union belge contre les nuisances aériennes (UBCNA) nous a interpellés sur la construction de trois tours à proximité de la piste 25R de Zaventem, dans la zone cargo, qui aura pour effet de dévier le survol de la périphérie nord vers Diegem, Evere et Schaerbeek.

Le gouvernement fédéral a-t-il respecté la condition sanitaire dans les cas où les avions dépassaient les normes de bruit ? Des irrégularités ont-elles été constatées depuis le début du mois d'avril ? Dans l'affirmative, combien de vols sont concernés et des poursuites sont-elles envisagées ?

La Région bruxelloise a-t-elle été associée aux discussions entre l'exécutif fédéral et le gouvernement flamand sur une formule alternative à l'utilisation des deux pistes ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en préciser la nature ?

Confirmez-vous la construction de trois tours à proximité de l'aéroport ? Avez-vous été consulté ? Si ce projet était confirmé, quel serait son impact sur les décollages et atterrissages et, de manière générale, sur le survol de Bruxelles ?

Mme Alexia Bertrand (MR).- Selon les informations communiquées dans la presse, trois

aan drie torenggebouwen in de buurt van baan 25R in de cargozone van de luchthaven van Zaventem.

Die torenggebouwen worden zo hoog, dat ze een obstakel kunnen vormen voor de luchtvaart. De Belgische Unie tegen Vliegtuighinder (BUTV) vreest dat daardoor meer vliegtuigen boven Brussel zullen opstijgen, waardoor de Vlaamse Rand gespaard blijft.

Was u op de hoogte van de bouw van die drie torenggebouwen? Werd het gewest gevraagd om zich over de vergunning uit te spreken Zo ja, liet het een openbaar onderzoek uitvoeren?

Welke gevolgen zullen die torenggebouwen hebben voor de vliegtuigen die opstijgen vanaf baan 25R?

Kloppen de uitspraken van de BUTV over de hinder voor de omliggende gemeenten?

Overlegde u met federaal minister van Mobiliteit Bellot over dit dossier? Zo ja, wat is de teneur van die gesprekken?

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).- Ook dit is een communautair dossier. Over de invloed van de coronacrisis op de vluchten boven Brussel zijn veel waarheden en evenveel nonsens verteld. Laat mij wat klaarheid scheppen.*

De Covid-19-crisis heeft het luchtverkeer zwaar verstoord. Dat geldt vooral voor de vracht die met lijnvluchtelingen wordt vervoerd. Die vervoeren immers naast de bagage van reizigers tot 75% vracht in de bagageruimte. De lijnvluchten zijn

tours seraient en construction, depuis le début de la période de confinement, aux abords de la piste 25 droite de la zone de cargo de l'aéroport de Zaventem.

Au vu de leur hauteur, ces tours pourraient constituer un obstacle aérien de taille, au point que l'Union belge contre les nuisances aériennes (UBCNA) craint de voir les décollages supplémentaires se déporter sur Bruxelles et ainsi soulager la périphérie flamande qui ne serait pratiquement plus survolée.

Si ces craintes venaient à être confirmées, les avions, incapables de virer à 700 pieds à cause de l'obstacle que formeraient les tours, se verraient imposés de virer plus loin sur la droite au moment du décollage. Au lieu de survoler la périphérie nord, les avions pourraient ainsi suivre l'axe Haren/Evere/Schaerbeek/Laeken vers Jette et ne pas emprunter la voie vers Diegem.

Avez-vous été tenu au courant de la construction de ces trois tours ? La Région a-t-elle été appelée à statuer sur cette autorisation de permis et, le cas échéant, a-t-elle procédé à une enquête publique ?

Pourriez-vous également nous communiquer l'ensemble des conséquences que ces constructions généreront sur la piste de décollage 25 droite ?

Les propos de l'UBCNA par rapport aux nuisances engendrées sur les communes précitées sont-ils avérés ?

Des discussions ont-elles lieu entre votre cabinet et celui de votre homologue chargé de ce dossier au niveau fédéral ? Si oui, quelle en est actuellement la teneur ?

M. Alain Maron, ministre.- Voici encore un dossier communautaire. Sur les impacts de la crise sanitaire sur le survol de Bruxelles, beaucoup de choses de totalement vraies à complètement erronées ont été dites pendant cette période. Vous m'offrez l'occasion de clarifier la situation.

Je commencerai par le contexte. La crise sanitaire liée au Covid-19 a grandement perturbé et perturbe encore le fonctionnement du trafic aérien. C'est en particulier le cas du fret qui était transporté par les

echter met 80% afgenomen, waardoor er meer cargovluchten moesten worden georganiseerd, in het bijzonder voor het vervoer van medisch materiaal.

Op 26 maart 2020 vroeg de Europese Commissie de lidstaten nadrukkelijk om maatregelen te nemen om het verkeer van cargovliegtuigen tijdens de Covid-19-crisis te bevorderen, zodat dringende goederen konden worden geleverd.

De vrachtluchtmaatschappijen die op de luchthaven van Zaventem actief zijn, dienden verzoeken in om duidelijk te maken met welke moeilijkheden zij sinds het begin van de crisis kampen.

Daarop nam ik contact op met federaal minister van Mobiliteit Bellot, met de luchthaven en met de vrachtluchtmaatschappijen om een beter beeld te krijgen van hun problemen. Vervolgens besliste de Brusselse regering om zich solidair op te stellen door, voor de duur van de crisis, de strafrechtelijke vervolgingen voor overschrijdingen van de Brusselse geluidsnormen op te schorten. Die uitzonderlijke maatregel had uitsluitend betrekking op de vluchten waarvoor een verband met de gezondheids crisis kon worden aangetoond. De opschorting liep op 16 juni af.

Het aantal dagelijkse vluchten daalde van zeshonderd midden maart tot honderd eind maart.

Vanaf midden maart is de geluidshinder tussen 7 uur en 23 uur duidelijk afgenomen.

Op dit moment zijn er geen grote verschillen te merken binnen het Brussels Gewest. Uit onderzoek zal blijken of het gebruik van bepaalde banen gedurende de lockdown tot eventuele tendensen heeft geleid.

De gezondheids crisis zou geen gevolgen mogen hebben voor de lopende gerechtelijke procedures. De procedure in verband met de dwangsommen is blijven lopen en ik zal die dwangsommen blijven eisen van de federale regering, al waren die de voorbije maanden door de sterke afname van het vliegverkeer nagenoeg onbestaande. In de zaak die al liep, verwacht ik een uitspraak in september of

avions de ligne. Ceux-ci transportent jusqu'à 75 % de fret dans leurs soutes, en plus des bagages des voyageurs. Ces vols étant presque à l'arrêt suite à une baisse de 80 % de leurs activités, il a fallu les compenser par plus de vols d'avions cargo, notamment pour du matériel sanitaire.

Le 26 mars 2020, la Commission européenne a expressément invité les États membres à prendre d'urgence des mesures opérationnelles pour faciliter le trafic des avions cargo pendant la crise sanitaire liée au Covid-19, afin d'assurer l'approvisionnement des pays, notamment en biens critiques : produits pharmaceutiques, dispositifs médicaux, marchandises périssables, etc.

Les compagnies aériennes de fret exerçant depuis l'aéroport de Bruxelles-National ont adressé des demandes pour faire part des difficultés auxquelles elles étaient confrontées pendant la crise sanitaire.

Face à ce constat et suite à ces demandes, des contacts approfondis ont été pris par mon cabinet avec le ministre fédéral de la mobilité, avec l'aéroport de Bruxelles-National ainsi qu'avec les compagnies de fret exerçant à l'aéroport de Bruxelles-National afin de cerner et d'objectiver au mieux leur problématique. Suite à cela et à la fourniture d'éléments démonstratifs par les compagnies de fret, le gouvernement bruxellois dans son ensemble a décidé de se montrer solidaire des actions conjointes de l'Europe et des États membres en suspendant, pour la durée de la crise, les poursuites pénales contre les avions dépassant les normes de bruit bruxelloises. Cette mesure d'exception, limitée dans le temps, a concerné uniquement les vols pouvant démontrer un lien avec la crise sanitaire actuelle et a pris fin ce 16 juin.

Depuis le début de la crise et du confinement, c'est-à-dire depuis la mi-mars, le trafic aérien a été réduit de près de cinq fois. Nous sommes donc passés de quelque 600 vols journaliers, au début du mois mars 2020, à moins d'une centaine de mouvements à la fin du même mois. Je pourrai vous transmettre le graphique très parlant du nombre de mouvements observés dont je dispose.

En ce qui concerne le bruit du trafic aérien, une baisse des niveaux sonores de 7 heures à 23 heures s'observe à partir de la mi-mars et se poursuit

oktober, al kan dat door de Covid-19-crisis natuurlijk later worden.

Alleen vluchten die verband hielden met de gezondheids crisis werden van een boete vrijgesteld. Leefmilieu Brussel gaat voor elk vliegtuig na of dat verband er is.

De federale regering bezorgde onlangs een overzicht van vluchten die kunnen worden vrijgesteld. Leefmilieu Brussel vergelijkt die lijst met de gegevens van de geluidsmeters. Bij twijfel vraagt het aan de luchtvaartmaatschappijen bewijzen van het feit dat de vlucht verband hield met de crisis. Kunnen ze geen bewijs leveren, dan wordt er een proces-verbaal opgesteld. Aangezien de procedure nog loopt, kan ik nog geen exact overzicht geven van de boetes die tijdens de crisis werden uitgeschreven.

Meer informatie over deze kwestie vindt u in mijn antwoord op schriftelijke vraag 293 van mevrouw Fremault en de infofiche 'Geluid & Covid-19', die u op de website van Leefmilieu Brussel kunt raadplegen.

Wat het veronderstelde akkoord tussen de Vlaamse en de federale regering met betrekking tot een alternatief voor het gebruik van de banen 25R en 7L betreft, kan ik u zeggen dat ik de federale regering onmiddellijk liet weten dat het Brussels Gewest niet nog meer geluidshinder zal aanvaarden. Ik wees daarbij op de tijdens de Covid-19-crisis geleverde inspanningen. Daarop antwoordde de federale regering dat de oplossing werd bestudeerd en geen invloed zou hebben op de vluchten boven Brussel. Ik vroeg mijn medewerkers meteen om elke verandering in de lucht boven Brussel in de gaten te houden. Tot nu toe merkte Leefmilieu Brussel niets bijzonders op, maar het vliegverkeer zit nog niet op zijn gebruikelijk volume.

In het dossier van de torengebouwen moeten we opletten voor geruchten of hypothesen die circuleren op sociale of andere media, die een belangrijk en complex debat kunnen verzieken. Ik betreur sdat er foute informatie wordt verspreid. Zelf nam ik contact op met de federale regering. Die bevestigde dat Skeyes een volledige studie liet uitvoeren en dat de torengebouwen geen enkele impact zullen hebben op de vliegtuigen die vanaf

durant les mois suivants. À titre d'exemple, au niveau de la station de Haren, cette diminution est de l'ordre de 4 à 10 dB(A). Pour vous donner un ordre d'idées, une diminution de 3 dB(A) correspond à une réduction de moitié du bruit. Cette tendance à la baisse s'observe principalement le jour.

Les tendances observées aux autres stations du réseau sont, proportionnellement, similaires. À ce stade, aucune disparité importante n'est à noter à ce sujet à l'intérieur de la Région. Des analyses en cours permettront d'identifier d'éventuelles tendances consécutives à l'utilisation préférentielle de certaines pistes durant le confinement.

Quant aux impacts sur les affaires judiciaires en cours, il ne devrait pas y en avoir. La procédure d'astreintes ne s'est pas arrêtée pendant la crise du Covid-19, et je continuerai à les réclamer au niveau fédéral même si, pendant cette période particulière, ces astreintes furent presque nulles vu la réduction importante du trafic. La procédure en justice que j'ai lancée dernièrement se trouve au stade des échanges entre les parties. Un jugement est toujours espéré pour septembre ou octobre. Un retard est, bien sûr, possible vu la crise du Covid-19.

J'en viens maintenant au traitement des amendes pendant la crise sanitaire. Comme précisé, seuls les avions dont les activités étaient liées à la crise du Covid-19 sont exemptés d'amendes. Bruxelles Environnement doit donc vérifier ce lien pour chaque avion.

Le gouvernement fédéral a communiqué très récemment une liste permettant d'identifier les avions susceptibles de bénéficier de la dépenalisation. Bruxelles Environnement est en train d'analyser cette liste au regard des constats des sonomètres. En cas de doute, Bruxelles Environnement interrogera les compagnies aériennes dont les avions ont dépassé les normes de bruit bruxelloises afin qu'elles lui communiquent les preuves que leur(s) vol(s) étai(en)t lié(s) à la crise sanitaire. À défaut de preuve de lien avec la crise sanitaire, des procès-verbaux seront dressés. Au vu de ces démarches, il faudra encore du temps avant de disposer d'un bilan exact des amendes pendant la crise qui a aussi touché le ciel bruxellois.

baan 25R opstijgen. De gebouwen worden niet hoger dan 64,28 m, terwijl er pas sprake is van een impact vanaf 120 m.

Pour plus de détails à propos des nuisances sonores liées au survol de Bruxelles pendant la crise sanitaire, je me permets également de vous renvoyer à ma réponse très complète à la question écrite 293 de Mme Fremault et à la fiche "bruit Covid" créée pour offrir un maximum de transparence sur la situation aux Bruxellois. Cette fiche est accessible dans le volet "bruit" du site de Bruxelles Environnement.

Concernant l'accord présumé entre les gouvernements flamand et fédéral relatif à une alternative à l'utilisation des pistes 25R et 7L, mon cabinet a tout de suite pris contact avec le gouvernement fédéral afin de faire connaître notre refus que la Région bruxelloise subisse encore plus de nuisances sonores et rappeler les efforts déjà consentis durant la crise du Covid-19. Le gouvernement fédéral a répondu que la solution était en cours d'analyse et qu'elle ne devrait pas affecter le ciel bruxellois. J'ai immédiatement demandé à mon administration d'être très attentive à toute modification de fait dans le ciel bruxellois. Pour l'instant, Bruxelles Environnement n'a rien constaté de particulier, mais le volume du trafic aérien n'a pas encore rejoint le volume habituel.

Quant à la construction des tours à proximité de l'aéroport, il est important, comme dans d'autres dossiers, de rester prudent face aux rumeurs et autres hypothèses que d'aucuns formulent sur les réseaux sociaux ou autres médias et qui enveniment des débats délicats et complexes. Nous déplorons la dissémination de nombreuses fausses informations et nous devons tous prendre le temps de l'analyse avant de les relayer. Pour ma part, j'ai directement pris contact avec le gouvernement fédéral. Ce dernier m'a confirmé que Skeyes avait réalisé une étude complète et que les immeubles en question n'avaient aucun impact sur la procédure de décollage de la piste 25R qui inclut un virage à droite de 700 pieds. Pour qu'un impact soit constaté, ces bâtiments, qui ne font pas plus de 64,28 mètres de haut, devraient dépasser les 120 mètres.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *Vlaanderen kan geluidsnormen invoeren en de exploitatievoorwaarden van de luchthaven in de milieuvergunning wijzigen, maar doet dat niet. Er schuilt een zeker cynisme in deze houding.*

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Ce qui me surprend dans l'attitude de la Flandre, c'est qu'elle pourrait agir en adoptant des normes de bruit et en modifiant les conditions d'exploitation de l'aéroport à travers le permis d'environnement, mais elle ne prend

Voorts begrijp ik dat de gerechtelijke procedures blijven lopen. Ik zou graag weten hoe ze aflopen. De federale regering komt steeds meer vast te zitten.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat u het dossier van nabij volgt, ook tijdens de crisis, en dat u aandacht hebt voor de situatie van alle Brusselaars.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *Uw antwoord over de torengebouwen stelt mij gerust. Ik hoop dat u contact opneemt met de vereniging die de foute informatie verspreidde, zodat ze die rechtzet. Ze telt immers veel volgers. Ontvangt die vereniging nog overheidssubsidies? We moeten bijzonder voorzichtig omspringen met de informatie die de ronde doet.*

U nam contact op met Skeyes om de feiten te controleren. Dat zou iedereen moeten doen voor hij informatie begint te verspreiden.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Dit land heeft structurele oplossingen nodig. De verschillende regeringen moeten naar elkaar luisteren en hun taboes laten vallen. Als het over de luchthaven gaat, moeten de federale regering, het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest over de geluidsnormen, de nachtvluchten, de verlenging van de startbanen en de exploitatievoorwaarden van de luchthaven overleggen. Als we de algemene hinder van de luchthaven kunnen beperken, komt dat alle omwonenden ten goede.*

aucune initiative en la matière. Il y a un peu de cynisme dans son attitude.

Pour le reste, j'entends que les procédures judiciaires se poursuivent et je serai intéressé d'en connaître le dénouement. Au fil des jugements, l'étau se resserre face à l'inaction de l'État fédéral. La situation est de plus en plus contraignante.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je suis ravi d'entendre que vous avez suivi le dossier de près, même pendant la crise, et que vous restez attentif à la situation de tous les Bruxellois.

Mme Alexia Bertrand (MR).- Votre réponse me rassure pour ce qui concerne les tours. C'est une bonne nouvelle, car des survols supplémentaires des communes que j'ai citées seraient dramatiques. Vous connaissez comme moi l'association responsable de la diffusion de cette information et j'espère que vous êtes entré en contact avec elle afin de corriger le tir. Je serais d'ailleurs intéressée de savoir si elle est encore subventionnée par de l'argent public. Nous devons être particulièrement attentifs aux informations qui circulent.

Vous avez vraisemblablement eu la même réaction que moi et avez pris des renseignements auprès de Skeyes, de la même manière que mon collègue et moi-même nous adressons à vous pour vérifier les faits. Compte tenu du nombre extrêmement élevé de suiveurs, il convient de rappeler aux diffuseurs combien il est important de vérifier les informations avant leur partage. Ladite association est relativement connue dans le domaine de la lutte contre le survol aérien.

M. Alain Maron, ministre.- Je pense effectivement qu'il faudrait, dans ce pays, trouver des solutions structurelles et faire en sorte que les entités s'écoutent en faisant tomber un certain nombre de tabous. En l'occurrence, le débat concerne le pouvoir fédéral, la Région flamande et la Région bruxelloise. À un moment donné, nous devons discuter de l'ensemble des normes de bruit dans les différentes Régions, de la plage horaire de nuit, de l'allongement des pistes et des conditions d'exploitation de l'aéroport. Si nous diminuons la nuisance globale de l'aéroport, ce sera au profit de

Mevrouw Bertrand, die gebouwen worden in Vlaanderen opgetrokken en de opstijgprocedure valt niet onder mijn bevoegdheid. Federaal minister Bellot is beter geplaatst om uw vragen te beantwoorden.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *De vraag werd hier al eerder gesteld en dat was nooit een probleem.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Het ging inderdaad om fake news, dat onmiddellijk kon worden rechtgezet. Ik stel de vraag aan minister Bellot en bezorg u later het antwoord.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *Het is niet minister Bellot die de informatie verspreidde, maar ik respecteer de instellingen en de procedures. Ik zit in het Brussels Parlement en dus lijkt het mij logisch dat ik de vraag aan u stel. Het is overigens niet slecht dat we deze discussie hebben, want heel wat Brusselaars maakten zich zorgen over dat valse bericht.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Iedereen moet inspanningen leveren om de geruchtenmolen stil te leggen.*

- De incidenten zijn gesloten.

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

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

tous les habitants, qu'ils résident à Bruxelles ou dans d'autres Régions du pays.

Mme Bertrand, les tours sont installées en Flandre et les procédures de décollage ne relèvent pas de ma compétence. M. Bellot répondra plus facilement à vos questions.

Mme Alexia Bertrand (MR).- La question s'est déjà posée par le passé dans cette enceinte et n'a jamais posé problème.

M. Alain Maron, ministre.- Je vous réponds avec plaisir et j'interroge le pouvoir fédéral sans problème. L'information était effectivement une fake news et aurait pu être corrigée directement. J'interroge M. Bellot et je vous donne la réponse ultérieurement.

Mme Alexia Bertrand (MR).- D'une part, ce n'est pas M. Bellot qui a diffusé cette information. D'autre part, je respecte les institutions et procédures. Je siége au Parlement bruxellois et il me semble donc logique de vous poser la question. Vu les fake news et les rumeurs, il n'est pas plus mal que nous ayons cette discussion et qu'elle soit largement diffusée, car beaucoup de Bruxellois se sont inquiétés. Cela concerne directement une série de communes bruxelloises.

M. Alain Maron, ministre.- C'est le travail de toutes et tous. Relayer des informations hasardeuses, c'est entretenir un système de rumeurs.

- Les incidents sont clos.

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

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de luchtkwaliteit in Brussel tijdens de lockdown ten gevolge van de Covid-19-pandemie".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW HILDE SABBE,

betreffende "het coronavirus en de luchtkwaliteit".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW GLADYS KAZADI MUANANGABU KANIKI,

betreffende "de verbeterde luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de acties errond".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Ik vermeld even dat ik mijn vraag op 18 mei indiende, dus voor de studie van Leefmilieu Brussel verscheen.*

Op 1 januari 2018 werd in Brussel de lage-emissiezone (LEZ) ingevoerd, waardoor bepaalde voertuigen niet meer in het Brussels Gewest mogen rijden. Sinds midden maart waren er door de Covid-19-pandemie minder voertuigen op de weg. Bovendien draaide de economie op een laag pitje.

Toch is de luchtkwaliteit tijdens de lockdown niet zoveel verbeterd als we zouden verwachten. Door de pandemie is de datum waarop we alle grondstoffen die alle ecosystemen ter wereld in een jaar tijd kunnen produceren, met drie weken opgeschoven. Dat gebeurt dit jaar vermoedelijk op 22 augustus. Aangezien de wereld stilstond, had dat nog later kunnen zijn.

De luchtkwaliteit is wel wat verbeterd, maar niet zo sterk als gehoopt. Dat blijkt uit een vergelijking van de metingen op de website van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) met de gegevens van 2019, waarbij rekening is gehouden met de weersomstandigheden. Huishoudelijke verwarming blijft immers de grootste bron van luchtvervuiling. Op

concernant "la qualité de l'air à Bruxelles durant le confinement suite à la pandémie du Covid-19".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME HILDE SABBE,

concernant "le coronavirus et la qualité de l'air".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME GLADYS KAZADI MUANANGABU KANIKI,

concernant "l'état des lieux quant à l'amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale et les actions y afférentes".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Avant de vous faire part de ma demande d'explications, j'aimerais préciser que ma question a été déposée le 18 mai dernier, soit avant la sortie de l'étude de Bruxelles Environnement du 26 mai. Si ce rapport répond à une grande partie de mes questions, celles-ci ont le mérite de mettre le débat sur la table aujourd'hui.

La zone de basse émission (LEZ) est mise en place à Bruxelles depuis le 1^{er} janvier 2018. Cette mesure interdit à certains véhicules de circuler dans notre Région. Instaurée pour diminuer la pollution automobile à Bruxelles, elle est d'application tous les jours de la semaine, 24 heures sur 24. Depuis la mi-mars, à la suite à la pandémie de Covid-19, il y a eu moins de véhicules sur les routes et l'économie tourne totalement au ralenti.

Cependant, depuis le confinement, la qualité de l'air ne s'est pas vraiment améliorée comme on aurait pu le croire. Compte tenu de la baisse de circulation automobile engendrée par la pandémie, la qualité de l'air aurait dû considérablement s'améliorer en Région bruxelloise. Sous l'effet de la pandémie, le jour du dépassement de la Terre recule de trois semaines. La date qui marque le jour où notre société a consommé toutes les ressources que les écosystèmes peuvent produire en une année devrait tomber le 22 août.

vrijdag 27 en zaterdag 28 maart zat er zelfs veel fijnstof in de lucht.

De MR-fractie vraagt al lang om massale investeringen in de isolatie van gebouwen. Verwarming is immers goed voor 60% van de CO₂-uitstoot. Daarom moeten alle Brusselaars hun woning kunnen isoleren en toegang krijgen tot schonere, goedkopere en veilige energie.

Luchtvervuiling is een complex gegeven en de uitstoot van auto's is slechts een van de vele parameters.

Welke impact heeft het door de lockdown afgenomen autoverkeer op de luchtkwaliteit in Brussel? Wat is de impact op de uitstoot van CO₂, stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof? Wat blijkt uit de metingen?

Voert Leefmilieu Brussel een vergelijkende studie uit van de vervuiling in 2019 en 2020? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer krijgen we de resultaten?

Hoe hoog ligt het aandeel van de NO₂-uitstoot door verwarming van gebouwen, industrie en verkeer tijdens de lockdown en welke gevolgen hebben ze voor de luchtkwaliteit in Brussel?

Étant donné que le monde était à l'arrêt, cette date aurait pu encore reculer davantage. Certes, une amélioration de la qualité de l'air a été enregistrée, comme Bruxelles Environnement a pu l'annoncer fin mai, mais pas autant qu'espéré.

Tel est le constat quand on compare les mesures effectuées sur le site de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) à celles de l'année 2019, tout en tenant compte de l'influence de la météo. Il faut le rappeler, la principale source de pollution est le chauffage domestique et non la voiture. Plus concrètement, du vendredi 27 au samedi 28 mars 2020, des concentrations élevées de particules fines ont pu être observées dans l'air, plus particulièrement des particules fines PM_{2,5} et PM₁₀, et ce sur l'ensemble du pays.

Pour prendre un autre exemple, une même réflexion a lieu en ce moment aussi en Allemagne. La ville de Stuttgart a constaté que même avec niveau circulation au plus bas, la qualité de l'air ne s'améliorait pas. La ville a dès lors arrêté son alerte aux particules fines. L'alerte aux poussières fines était l'une des tentatives pour se débarrasser de la pollution, mais n'a apparemment pas porté ses fruits. Stuttgart a maintenu sa zone de basse émission (LEZ). Pourtant, cette mesure n'a pas non plus permis d'assainir beaucoup l'air.

Le groupe MR au Parlement bruxellois insiste depuis longtemps pour investir massivement dans l'isolation du bâtiment. En effet, 60 % des émissions de CO₂ proviennent du chauffage des bâtiments. La priorité absolue est de mettre en place un plan massif d'isolation du bâti. L'accès à une énergie la plus propre, la moins chère et la plus sûre possible doit être assuré à tous les citoyens.

La question de la pollution atmosphérique est complexe. L'automobile n'en représente qu'une partie avec le chauffage, l'industrie, etc. Il ne faut pas uniquement stigmatiser l'automobile, l'enjeu est plus global.

À la suite du confinement dû à la pandémie, quel est l'impact de la diminution de la circulation automobile sur la qualité de l'air à Bruxelles ? Quel est l'impact sur les émissions de CO₂, de dioxyde d'azote (NO₂) et sur les émissions de particules fines ? Que reflètent ces résultats ?

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Het lijkt alweer een tijdje geleden dat er tijdens de strikte lockdown minder wagens op de weg waren en dat er bijgevolg ook minder uitstoot van stikstofdioxide of dieselroet was. Dat heeft een positief effect gehad op de luchtkwaliteit, ook al reden er door de toename van e-commerce wel meer bestelwagens rond.

Om de vervuilende uitstoot van transport duurzaam te verminderen, zullen we onze mobiliteit moeten aanpassen. Tijdens de lockdown hebben we alvast kunnen oefenen: we hebben onze reisbehoeften verminderd en ingezet op duurzame alternatieven zoals wandelen en fietsen.

Het verkeer is echter niet de enige bron van luchtverontreiniging. Ook fijnstof vervuult de lucht. Daarnaast spelen ook het weer en de windrichting een rol, evenals het aantal verwarmde gebouwen.

De impact van de Brusselse coronalockdown op de luchtkwaliteit is dus niet zo eenvoudig te becijferen. Dat vereist nauwkeurig onderzoek, ook met betrekking tot de periode waarin de coronamaatregelen werden versoepeld. Heldere inzichten zullen ons immers helpen om de juiste maatregelen te nemen voor een betere luchtkwaliteit.

Voor one.brussels-sp.a is deze kwestie een sociaal vraagstuk. Sociaal kwetsbare groepen wonen doorgaans in drukbevolkte wijken en hebben meer te lijden onder slechte luchtkwaliteit. Hoe de mobiliteitsvraag evolueert en hoe we ons zullen verplaatsen na de lockdown zal daar een grote rol in spelen.

L'administration de Bruxelles Environnement effectue-t-elle une étude comparative de la pollution entre 2019 et 2020 ? Sinon, pourquoi ? Dans l'affirmative, quand pourrions-nous obtenir les résultats et l'analyse ?

Quelle est la part des émissions de NO₂ provenant du chauffage des bâtiments, de l'industrie et du transport, durant la période du confinement, et quelle est leur conséquence sur la qualité de l'air à Bruxelles ?

Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a) (*en néerlandais*).- *Grâce à la diminution du nombre de voitures sur la route durant le confinement strict, la qualité de l'air s'était améliorée. Afin de réduire durablement la pollution due au trafic, il faudra cependant changer notre mobilité. Le confinement a été l'occasion de miser sur des modes de déplacement plus durables, comme la marche et le vélo.*

Cependant, le trafic automobile n'est pas la seule source de pollution atmosphérique, qui peut en outre être influencée par les conditions météorologiques, la direction du vent et le chauffage des bâtiments.

L'impact du confinement sur la qualité de l'air est donc difficile à quantifier. Des études précises devraient nous aider à prendre les mesures qui s'imposent pour améliorer la qualité de l'air.

Pour one.brussels-sp.a, le problème revêt en outre une dimension éminemment sociale. Les groupes socialement défavorisés vivent en effet souvent dans des quartiers densément peuplés et où la qualité de l'air est moins bonne.

La mesure du dioxyde d'azote (NO₂) produit par les voitures constitue le meilleur indicateur de la qualité de l'air. À quels endroits les valeurs ont-elles le plus évolué durant le confinement ? Où le trafic de voitures, de camions et de camionnettes a-t-il le plus changé ? Qu'en est-il des vélos ?

Dans quelle mesure les zones résidentielles que les communes ont pu instaurer durant le confinement ont-elles été profitables ?

Bij het meten van de luchtkwaliteit is stikstofdioxide de beste indicator voor gemotoriseerd verkeer. Op welke plaatsen veranderden die waarden tijdens de lockdown het meest? Welke conclusies trekt u daaruit?

Waar waren er tijdens de lockdown de grootste verschuivingen in het auto-, vrachtwagen- en bestelwagenverkeer? Waar nam dat verkeer toe en waar verminderde het? Wat zijn de drukste punten?

Hoe evolueerde het fietsverkeer? Waar deden zich tijdens de lockdown de grootste verschuivingen voor? Wat zijn de drukste fietspunten?

Gemeenten kregen tijdens de lockdown de mogelijkheid om woonerven in te richten. Is het effect daarvan merkbaar in de metingen van de luchtkwaliteit? Hoe groot is de impact?

De boetes in het kader van de lage-emissiezone (LEZ) werden tijdelijk opgeschort om hoogstnoodzakelijke verplaatsingen mogelijk te maken. Hoeveel wagens die niet voldoen aan de juiste Euronorm, hebben er tijdens de lockdown rondgereden in het Brussels Gewest?

In welke wijken waren die wagens ingeschreven? Welke verplaatsingen maakten ze? Welke conclusies trekt u? Gaat het hoofdzakelijk om mensen die hun wagen nodig hebben voor verplaatsingen naar het werk?

Hoe evolueerden de fijnstofwaarden tijdens de lockdown? Welke conclusies trekt u daaruit? Is er meer fijnstof als gevolg van extra verwarming? Zo ja, in welke wijken?

Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) (in het Frans).- *De luchtkwaliteit vormt op het gebied van milieu en gezondheid een grote uitdaging voor het Brussels Gewest. Uit steeds meer studies blijkt dat luchtvervuiling de luchtwegen kan aantasten en de levensverwachting met een aantal maanden kan doen dalen.*

De vorige regering was erg begaan met dat verband tussen luchtkwaliteit en volksgezondheid. De vorige minister van Leefmilieu, mevrouw Fremault, zorgde ervoor dat er een lage-emissiezone (LEZ) kwam in Brussel en dat diesel-

Les amendes liées à la zone de basse émission (LEZ) ont été suspendues durant cette période afin de permettre les déplacements indispensables. Combien de voitures non conformes ont-elles circulé ? Quels trajets ont-elles effectués ? S'agissait-il principalement de déplacements pour se rendre au travail ?

Comment les taux de particules fines ont-ils évolué durant le confinement ? Ont-ils augmenté du fait du chauffage et si oui, dans quels quartiers ?

Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH).- La qualité de l'air est un défi environnemental et sanitaire majeur en Région bruxelloise. Des études, de plus en plus nombreuses, relèvent que l'exposition aux polluants atmosphériques peut entraîner une dégradation du système respiratoire et réduire l'espérance de vie de plusieurs mois.

Il convient de rappeler que le lien entre qualité de l'air et santé des citoyens a figuré parmi les principales préoccupations du gouvernement bruxellois précédent, sous l'impulsion de votre

en benzinemotoren uiteindelijk verboden zullen worden in het gewest.

Iedereen die bezorgd is over de Brusselse luchtkwaliteit zal zich begin maart verheugd hebben over het nieuws dat in Brussel in 2019 de Europese normen inzake fijnstof en stikstofdioxide voor het eerst niet waren overschreden. Dat was het gevolg van de maatregelen die tijdens de vorige regeerperiode waren genomen.

Het mag daar echter niet bij blijven. De negatieve effecten voor de gezondheid treden immers al op voor de Europese normen worden overschreden. Het is dan ook een goede zaak dat deze regering in de algemene beleidsverklaring opnam dat ze op de ingeslagen weg wil voortgaan.

De Covid-19-crisis is ernstig op het vlak van gezondheid en sociale en economische zaken, maar op het milieu lijkt ze een positief effect te hebben. Zo werd van bij het begin van de lockdown een duidelijke verbetering van de luchtkwaliteit in België vastgesteld.

Tijdens de lockdown nam de concentratie van stikstofdioxide op de plaatsen met veel verkeer met 50% af. De fijnstofconcentratie daalde niet zo sterk, maar dat had onder meer te maken met het droge weer en de bemesting van de velden buiten het gewest.

Kunt u gedetailleerdere cijfers geven? Volgens het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) is 39% van de PM10-deeltjes afkomstig van het wegverkeer, wat aanzienlijk is. Wordt er de voorbije jaren bij de metingen ook rekening gehouden met de bemesting? Hebben de recente meetresultaten u verrast?

Komt er een diepgaande analyse van de resultaten voor fijnstof? Publiceert Leefmilieu Brussel de studie op zijn website? Zo neen, kunnen de commissieleden ze dan krijgen?

Het is een goede zaak dat de luchtkwaliteit tijdens de lockdown verbeterde. Nu moet u echter werk maken van structurele maatregelen om de luchtkwaliteit op een duurzame manier te verbeteren.

prédécesseure. À cet égard, Mme Fremault a contribué à l'adoption de mesures importantes en vue d'améliorer la qualité de l'air : adoption du principe de zone de basse émission (LEZ) en juin 2016 entré en vigueur en janvier 2018, adoption du principe de sortie du diesel et de l'essence en mai 2018, adoption de la stratégie rénovation en mai 2019.

Dans ces circonstances, toute personne soucieuse de la qualité de l'air des Bruxellois a pu se réjouir en apprenant, au début du mois de mars, que les normes européennes en matière de particules fines et de dioxyde d'azote n'avaient pas été dépassées dans notre Région en 2019. C'était une première pour la Région bruxelloise. Une bonne nouvelle qui s'explique notamment par les premiers résultats bénéfiques de la batterie de mesures adoptées à Bruxelles sous la législature précédente.

Ces résultats de 2019 sont réjouissants, mais ils ne doivent pas constituer une fin en soi. En effet, des effets néfastes sur la santé sont attribuables à une pollution atmosphérique inférieure aux niveaux prévus par les normes européennes. C'est d'ailleurs ce point qui avait justifié l'adoption, en mai 2018, du principe de sortie des moteurs thermiques. Dans cette optique, nous n'avons pu que nous réjouir de la déclaration de politique générale 2019-2024 qui s'inscrit dans la poursuite du travail entamé sous la législature précédente.

Si la crise du Covid-19 est terrible sur les plans sanitaire, social et économique, elle semble avoir eu un effet positif sur l'environnement. Ainsi, dès le début des mesures de confinement, une nette amélioration de la qualité de l'air a été constatée le week-end des 21 et 22 mars en Belgique. La presse du 22 mai a d'ailleurs confirmé ces premiers résultats pour l'ensemble de la période de confinement.

Ainsi, durant le confinement, les concentrations de dioxyde d'azote auraient diminué de 50 % dans les sites les plus exposés au trafic. Le résultat beaucoup moins encourageant pour les particules fines, exception faite du carbone noir, s'expliquerait notamment par la multiplication des sources d'émission desdites particules, le temps sec et les épandages.

Aan het einde van de vorige regeerperiode was er overeenstemming over een verbod op verbrandingsmotoren. Daar moest een aantal studies naar worden gevoerd. Hoever staan die studies? Hoever staat u over het algemeen met uw werk rond het verbod op verbrandingsmotoren?

Het is zeer belangrijk dat u binnen een redelijke termijn een beeld krijgt van de problematiek. Het gewest moet immers de nodige middelen krijgen om geloofwaardige alternatieven voor de verbrandingsmotor aan te bieden. Bovendien moet het de Brusselaars duidelijk informeren over wat zij tegen 2030 mogen verwachten.

Hoever staat u met de ontwikkeling van de in de algemene beleidsverklaring genoemde LEZ? Hoever staat het synthesesrapport?

Is het strategische LEZ-comité al opgericht? Zo ja, hoe is het samengesteld? Hoe koos u de deskundigen? Kwamen zij al samen? Leverde dat bruikbare documenten op?

Hoever staat u met de LEZ-plannen voor 2025-2035, die tegen eind 2020 klaar moeten zijn?

Hoever staat de goedkeuring ervan?

In de algemene beleidsverklaring staat dat de regering de huidige drempels voor alle vervuilende stoffen zal afstemmen op de waarden die de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) aanbeveelt. Hoever staat u daarmee? Hoe staat u daartegenover? Overweegt u een aanpassing van de wetgeving, bindende waarden en eventuele sancties?

Het verkeer is niet de enige bron van luchtvervuiling. Hoever staat u met de uitvoering van de tijdens de vorige regeerperiode goed-gekeurde renovatiestrategie?

Seriez-vous en mesure de nous donner davantage de détails sur ces résultats, sachant que, selon le plan national énergie-climat (PNEC), 39 % des émissions de PM10 proviennent du transport routier, ce qui est loin d'être négligeable, et que les épandages mentionnés dans l'article de presse sont également comptabilisés dans la concentration de particules des années précédentes ? Ce résultat a-t-il surpris votre administration ?

Une analyse plus poussée des résultats relatifs aux particules fines est-elle envisagée ? Est-il prévu de publier, sur son site "Qualité de l'air", l'étude complète de Bruxelles Environnement ? Dans la négative, ladite étude peut-elle être communiquée aux membres de cette commission ?

En outre, comme vous le soulignez vous-même, si ce constat lié au confinement est heureux, il ne constitue pas en soi une surprise. Avec le déconfinement, il faut continuer à travailler de manière structurelle à l'amélioration de la qualité de l'air.

En fin de législature précédente, la concertation des parties prenantes sur le principe de la sortie des moteurs thermiques s'est clôturée. Elle devait aiguiller une série d'études. Pouvez-vous me dire où en sont ces études ? Où en êtes-vous, de manière générale, dans la mise en œuvre de la sortie des moteurs thermiques ?

Il va sans dire qu'il est primordial d'avoir, dans des délais raisonnables, une vision claire de la problématique. L'objectif est de doter la Région des équipements nécessaires à la mise en place de formules alternatives crédibles à la voiture thermique, mais également d'informer de manière précise les citoyens sur les contours de ce qui les attend en 2030.

Où en êtes-vous dans le développement de la LEZ mentionnée dans la déclaration de politique générale ? Qu'en est-il du rapport de synthèse 2009 prévu à l'article 18 de l'arrêté du 25 janvier 2018 relatif à la LEZ ?

Où en est la mise en place du comité stratégique LEZ également mentionné dans la déclaration ? Ce comité existe-t-il déjà ? Dans l'affirmative, quelle est sa composition ? Comment les experts ont-ils

été choisis ? Se sont-ils déjà réunis ? Ont-ils produit des documents utiles ?

Qu'en est-il des nouveaux jalons LEZ pour la période 2025-2035 qui doivent être définis en 2020 d'après votre déclaration ?

Où en est leur adoption ?

Dans la déclaration de politique régionale, il est mentionné que le gouvernement alignera les seuils actuellement fixés pour tous les polluants vers les valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Pouvez-vous me dire où vous en êtes dans cette réflexion ? Quelle est la position de votre administration sur la question ? Dans quelle mesure exactement la Région envisage-t-elle de s'aligner sur les normes OMS (adaptation de la législation bruxelloise, valeurs contraignantes, sanctions prévues en cas de valeurs contraignantes non respectées) ?

Puisque le trafic n'est évidemment pas la seule source de polluants atmosphériques, pourriez-vous me dresser l'état des lieux de la mise en œuvre de la stratégie rénovation adoptée sous la législation précédente ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (*in het Frans*).- *We moeten een onderscheid maken tussen de uitstoot van CO₂ en die van luchtvervuilende stoffen.*

Van de stikstofoxiden (NO_x) is 70% afkomstig van het wegverkeer en 24% van de verwarming van gebouwen. Fijnstof wordt voor 30% door het verkeer uitgestoten en voor 36% door verwarmingssystemen.

Het Brussels Gewest moet hoe dan ook alles in het werk stellen om de gezondheid en het welzijn van de Brusselaars te bevorderen. Het gaat daarbij ook om sociale rechtvaardigheid, want luchtvervuiling treft de armsten veel harder.

De Brusselaars maken zich steeds meer zorgen over de luchtvervuiling in het gewest. Net als in talrijke Europese steden verenigen ze zich om schonere lucht te eisen. Uit een peiling bij meer dan 7.000 inwoners van twintig steden in zes Europese landen blijkt dat twee op de drie niet terug willen

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Il ne faut pas tout confondre : la production de CO₂ et les polluants, ce n'est pas la même chose.

Du côté des polluants, il y a peu de doute sur le fait près de 70 % des oxydes d'azote (NO_x) proviennent du secteur du transport, contre 24 % émanant du chauffage. Le transport a donc une beaucoup plus grande influence sur la production de NO_x.

Les particules fines, elles, sont produites à hauteur d'environ 30 % par les transports, contre 36 % pour le chauffage.

Quoi qu'il en soit, l'objectif de notre Région doit être d'actionner tous les leviers possibles en faveur de la santé et du bien-être des Bruxellois. Comme l'a souligné Mme Sabbe, c'est aussi une question de justice sociale, car les problèmes de pollution de l'air touchent beaucoup plus les populations défavorisées. Il est donc très important de s'y attaquer.

naar het vervuilingsniveau van voor de pandemie. Bovendien zijn zeven op de tien personen voorstander van stadszones waar voertuigen met een verbrandingsmotor niet zijn toegelaten en vragen drie op de vier maatregelen voor een betere luchtkwaliteit. Dat zijn eisen die u niet mag negeren.

Het Brussels Gewest moet inderdaad ook een ambitieus beleid inzake isolatie en energieprestaties voeren om de uitstoot van CO₂ en luchtvervuilende stoffen te beperken.

Daarnaast doet het gewest al heel wat om de luchtvervuiling door het verkeer aan te pakken. Daarbij denk ik onder meer aan Good Move, de lage-emissiezone (LEZ) en de ontwikkeling van het netwerk van oplaadstations.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) *(in het Frans).* - De coronacrisis leidde tot een betere luchtkwaliteit, minder lawaaihinder en een afname met bijna 70% van het autoverkeer in het Brussels Gewest.

In haar streven naar een betere volksgezondheid en luchtkwaliteit mag de regering echter het energieverbruik en de rol van CO₂ in de klimaatverandering niet uit het oog verliezen. Het gaat om twee verschillende types uitstoot, die echter van

La sensibilité des Bruxellois aux questions de pollution de l'air en Région bruxelloise ne fait qu'augmenter. Une série de mouvements réclament un air propre, et nous ne sommes pas la seule ville européenne dans ce cas. Récemment, un article du journal Le Soir mentionnait un sondage réalisé pour la Fondation européenne pour le climat (ECF, European Climate Foundation) et l'organisation non gouvernementale (ONG) Transport & Environment, auprès de plus de 7.000 personnes, dans plus de vingt villes de six pays européens. Il montre que :

- deux personnes sur trois refusent de revenir au niveau de pollution antérieur à la pandémie ;
- sept personnes sur dix approuvent la création de zones urbaines dont seraient exclus les véhicules thermiques ;
- trois personnes sur quatre demandent des mesures pour améliorer la qualité de l'air.

Il faut entendre ces demandes et y répondre.

Je vous rejoins tout à fait en ce qui concerne le chauffage des bâtiments et la nécessité de mener une politique ambitieuse d'isolation et de performance énergétique, pour lutter contre l'émission de CO₂ et de polluants provenant de ce secteur.

En ce qui concerne le transport, le gouvernement n'est pas inactif, en témoigne son projet Good Move, la programmation de la sortie des moteurs thermiques par le biais de la zone de basse émission (LEZ), le développement du réseau de bornes de recharge électrique qui prend enfin son essor, ainsi que la stratégie de rénovation bruxelloise que nous avons déjà évoquée pour les bâtiments.

Mme Marie Nagy (DéFI). - Parmi les éléments les plus intéressants de la crise que nous venons de traverser - dont je ne sous-estime aucunement les impacts socioéconomiques probables -, il y a la qualité de l'air, la baisse de bruit et la réduction de presque 70 % du trafic automobile dans la Région.

Beaucoup de Bruxellois se sont quand même réjouis de constater une amélioration de la qualité de l'air. J'entends la précision de Mme Parmentier,

dezelfde bronnen afkomstig zijn. Het is dan ook beter om ze samen aan te pakken.

Naast de al door de vorige regering genomen maatregelen beschikt de huidige Brusselse regering over de nodige instrumenten om nog verder te gaan. In de algemene beleidsverklaring kondigt ze de oprichting van een expertencommissie aan. Zijn er al vorderingen in dat dossier?

Hoever staat de invoering van de lage-emissiezones (LEZ)? Op een schriftelijke vraag van mij daarover antwoordde u dat de creatie ervan tijd vergt. Kunt u daar wat meer over vertellen? De Brusselaars willen immers dat die zones er zo snel mogelijk komen en vragen om duidelijke deadlines. De deadlines 2025 voor het verbod op dieselmotoren en 2030 voor dat op benzinemotoren zullen er snel zijn. U moet dan ook nu al de nodige voorbereidingen treffen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In de commissie voor het Leefmilieu van 22 april 2020 zei u dat uw administratie een analyse zou maken van de gevolgen van de coronacrisis op de luchtkwaliteit in Brussel. Is die al voltooid? Wanneer ontvangen we de resultaten?

Mevrouw Caroline De Bock (PTB) (in het Frans).- *De coronacrisis heeft de vele fouten in ons systeem blootgelegd. Het is een systeem waarin de*

mais il n'en reste pas moins important d'adopter une vision en matière de santé publique et de qualité de l'air sans perdre de vue l'aspect énergétique et le rôle des émissions de CO₂ dans la lutte contre le réchauffement climatique. Si les deux types d'émissions sont distincts, ils ont, malgré tout, les mêmes causes. Il est donc intéressant de les aborder conjointement, sans écartier l'un ou l'autre, car toutes les mesures seront nécessaires dans la lutte à mener.

Dans la continuité des mesures prises par le gouvernement précédent, que ce soit le plan air-climat-énergie (PACE) ou la mise en œuvre de la zone de basse émission (LEZ), le gouvernement bruxellois actuel dispose d'outils pour aller encore plus loin. L'installation d'une commission d'experts est d'ailleurs annoncée dans la déclaration de politique générale. À la question écrite envoyée au ministre sur le sujet au début de ce mois, il me fut répondu que le gouvernement allait mettre cette commission d'évaluation en place. Le dossier a-t-il avancé depuis lors ?

Qu'en est-il de la mise en œuvre des zones de basse émission (LEZ), qui sont de plus en plus nombreuses à réduire la circulation ou à autoriser seulement certains types de véhicules, en vue d'assurer une meilleure qualité de l'air ? À une autre question écrite que j'avais posée, vous m'aviez indiqué que la création de ces zones nécessiterait encore du temps. Pourriez-vous vous montrer plus précis à ce sujet ? Les Bruxellois sont, en effet, de plus en plus demandeurs d'échéanciers précis et rapprochés. L'année 2025 pour la sortie des moteurs diesel et 2030 pour la fin des moteurs thermiques sont des échéances assez proches. Il est nécessaire de nous préparer aux étapes de ces projets.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Votre administration a-t-elle terminé l'analyse des conséquences de la crise du coronavirus sur la qualité de l'air dont vous aviez parlé en avril ? Quand en recevrons-nous les résultats ?*

Mme Caroline De Bock (PTB).- Je remercie les trois groupes politiques qui ont inscrit ce sujet à l'ordre du jour. La crise du coronavirus a mis en

belangrijkste werknemers een schamel loon krijgen en de natuurlijke rijkdommen zonder enige beperking worden opgebruikt.

Verscheidene wetenschappers stelden dat we niet terug kunnen naar de situatie van voor de crisis en onze manier van leven ingrijpend moeten veranderen. De klimaatproblemen zijn de voorbije maanden wat uit de aandacht verdwenen, maar blijven wel degelijk bestaan!

Zowel in de algemene beleidsverklaring als in het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (GLKE) ligt de nadruk op de aanpak van de uitstoot door de verwarming van gebouwen en door het verkeer. Hoever staat het ambitieuze Brusselse isolatieplan?

Eerder was er sprake van gratis openbaar vervoer voor Brusselaars jonger dan 25 en ouder dan 65. De PTB pleit echter voor gratis openbaar vervoer voor iedereen. Wanneer maakt u werk van uw mooie verkiezingsbeloften?

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).- De drastische maatregelen die in het kader van de coronacrisis werden genomen, hadden een groot effect op onze manier van leven. Ik vroeg Leefmilieu Brussel dan ook meteen om een reeks effecten op het milieu na te gaan.*

Leefmilieu Brussel volgt nauwlettend de evolutie van de concentraties aan vervuilende stoffen en evalueert ze. De metingen worden op een wetenschappelijke manier uitgevoerd. Ik wilde er niet te vroeg over communiceren, om er zeker van te zijn dat de resultaten wetenschappelijk onderbouwd zijn en dat er voldoende rekening is gehouden met de weersomstandigheden, want die beïnvloeden de luchtkwaliteit.

(verder in het Nederlands)

lumière les nombreuses failles de notre système. Un système qui, à la fois, paie une misère les travailleurs essentiels à notre économie et exploite sans aucune limite les richesses environnementales.

Plusieurs scientifiques ont d'ailleurs affirmé que nous ne pourrions pas revenir au système antérieur à la crise du coronavirus et qu'il va falloir modifier notre fonctionnement en profondeur. Si l'urgence environnementale a été mise à l'arrière-plan du débat, durant plusieurs mois, en raison de la crise sanitaire, elle est toujours bien là ! Nous reparlerons des causes environnementales du coronavirus un peu plus tard.

La déclaration de politique générale comme le plan régional énergie-climat soulignent l'importance de lutter contre les émissions dues au chauffage des logements ou des bureaux et d'agir sur les transports. Quel est l'état d'avancement du plan ambitieux d'isolation des bâtiments à Bruxelles ?

Enfin, dans les interventions de la ministre de la mobilité, il était question de la gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans. Le PTB plaide, vous le savez, pour la gratuité totale des transports en commun, afin d'encourager positivement cette alternative dans le transport. Vos belles intentions de la campagne électorale semblent remises en question. Quand cette mesure sera-t-elle mise en œuvre ?

M. Alain Maron, ministre.- Les mesures drastiques qui ont dû être prises dans le cadre de la crise du coronavirus ont eu une incidence importante sur nos modes de vie. J'ai donc immédiatement demandé à Bruxelles Environnement de mesurer une série d'impacts environnementaux, dont le bruit, le climat mais aussi la qualité de l'air.

Le laboratoire de recherche en matière de qualité de l'air de Bruxelles Environnement suit attentivement l'évolution des concentrations de polluants dans la capitale et les évalue. Ces mesures sont réalisées avec une grande rigueur scientifique. Ainsi, nous n'avons pas souhaité communiquer trop vite sur les résultats, afin d'être certains d'avoir sous la main des résultats solides sur le plan scientifique, s'affranchissant notamment de la situation météorologique. En effet, il est évident

De evaluatie van de impact van de lockdownmaatregelen is gebaseerd op de metingen in vijf meetstations die overeenstemmen met de meest representatieve milieutypes van het Brussels Gewest: Kunst-Wet, Elsene, Sint-Jans-Molenbeek, Ukkel en Haren. Dat maakt het mogelijk om de minimale en maximale impact van de lockdown op de luchtkwaliteit te bepalen. Die resultaten zijn vergeleken met metingen in normale weken.

Het is niet verwonderlijk dat de resultaten die werden verzameld via ons netwerk van meetstations, een zeer aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit aantoonde als men de resultaten van de lockdown met de normale situatie vergelijkt.

(verder in het Frans)

Uit de gegevens die tijdens de lockdown werden verzameld, blijkt dat de luchtkwaliteit beduidend verbeterd is op plaatsen waar gewoonlijk veel autoverkeer is. Gemiddeld namen de stikstofoxideconcentraties er met 75% en die van stikstofdioxide (NO₂) met 50% af.

Op plaatsen waar meestal minder verkeer is, is de verbetering minder spectaculair. Toch gaat het ook daar om dalingen van de concentraties met 30 en 40%.

Uit de metingen in de gebieden met een stedelijke achtergrond blijkt dat de stikstofdioxideconcentraties met 40 tot 50% daalden, terwijl de concentraties stikstofoxide met slechts 30% afnamen. Stikstofdioxide kan zich over grote afstanden verplaatsen. De resultaten wijzen er dan ook op dat de in het gewest ingevoerde vervuiling ook sterk afnam door de maatregelen die in de ons omringende gewesten en de buurlanden werden genomen.

De concentraties zwarte koolstof daalden in dezelfde mate als die van stikstofoxide.

Die sterke dalingen vormen stof tot nadenken. Het Brussels Gewest wordt momenteel vervolgd door de Europese Commissie omdat de concentraties aan vervuilende stoffen te hoog zijn.

De concentraties daalden vooral omdat het autoverkeer in het Brussels Gewest en eromheen sterk afnam. Sommigen beweren dat het

que les variations météorologiques influencent la qualité de l'air.

J'en viens à vos questions précises sur les conséquences des mesures de confinement sur la qualité de l'air ainsi que sur l'origine des réductions qui ont été observées.

(poursuivant en néerlandais)

L'évaluation est basée sur les mesures des cinq stations les plus représentatives des différents types d'environnement en Région bruxelloise. La comparaison de ces données avec des mesures réalisées lors de semaines normales a permis de déterminer l'impact minimal et maximal du confinement sur la qualité de l'air.

Sans surprise, les résultats démontrent une amélioration très significative de la qualité de l'air au cours du confinement.

(poursuivant en français)

Concernant les oxydes d'azote, l'analyse des données recueillies pendant la période de confinement a permis d'aboutir aux conclusions suivantes.

L'amélioration de la qualité de l'air est très significative dans les sites habituellement très exposés aux émissions du trafic automobile : en moyenne, les concentrations d'oxydes d'azote (NO_x) ont diminué de 75 % et les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) de 50 %.

Dans les sites moins exposés aux émissions directes du trafic, l'amélioration de la qualité de l'air est logiquement moins spectaculaire, mais néanmoins significative avec une réduction de 30 à 40 % des concentrations d'oxydes et de dioxyde d'azote.

Les valeurs relevées dans les sites de fond urbain font état d'une réduction d'environ 40 à 50 % des concentrations de dioxyde d'azote, alors que les concentrations d'oxydes d'azote ne diminuent que de 30 %. Le dioxyde d'azote étant un polluant susceptible d'être transporté sur de grandes distances, contrairement à l'oxyde d'azote, ces valeurs démontrent que la pollution importée en Région bruxelloise a également diminué

autoverkeer voor slechts een klein deel van de vervuiling verantwoordelijk is, maar de rol van stikstofoxide en stikstofdioxide is overduidelijk.

Het verkeer werd in Brussel gemeten op basis van de gegevens van de camera's met automatische nummerplaatherkenning (Automatic Number Plate Recognition, ANPR), die worden gebruikt voor de controle van de LEZ. Op basis daarvan schatten we dat tussen de eerste en de derde week van maart, toen de lockdown begon, de verplaatsingen per auto met 56% afnamen en die met bestelwagens met 44%. Dat stemt overeen met de tellingen van Brussel Mobiliteit in de tunnels op de Kleine Ring.

Met behulp van software waarmee de uitstoot van het wegverkeer in het Brussels Gewest kan worden geïnventariseerd, konden mijn medewerkers uitmaken dat de uitstoot van het wegverkeer tijdens de lockdown in maart 2020 globaal met ongeveer de helft afnam.

De afname van het wegverkeer verklaart echter niet alles. Ook de verwarming van gebouwen, die gewoonlijk goed is voor 24% van de stikstofoxide-uitstoot in het Brussels Gewest, stootte tijdens de lockdown 20% minder uit. Dat had ook te maken met het warme weer.

De resultaten voor de fijnstofuitstoot geven een heel ander beeld. De uitstoot van fijnstof bleef tijdens de lockdown immers min of meer vergelijkbaar met de normale waarden voor maart of april. De verklaring daarvoor ligt bij de vele andere activiteiten waarbij fijnstof vrijkomt, zoals de bemesting van landbouwgronden buiten Brussel.

Grofweg kunnen we stellen dat door de Covid-19-maatregelen de uitstoot van PM_{2,5}-deeltjes met 2% afnam en die van PM₁₀-deeltjes met 10%. Die resultaten zijn geen verrassing en tonen aan hoe complex het gegeven luchtkwaliteit eigenlijk is. Er is dan ook een gecoördineerde aanpak nodig voor het probleem, waarbij heel wat actoren en sectoren betrokken moeten worden.

Ook de transitie naar een koolstofarm gewest levert bijkomende voordelen op het gebied van luchtkwaliteit op. Voor mij is dat een goede reden om zo

significativement, à la suite des mesures prises dans les autres Régions et dans les pays limitrophes.

Les réductions constatées pour le carbone noir sont dans la même ligne que celles pour les oxydes d'azote.

Il s'agit donc de réductions significatives qui doivent également nous faire réfléchir. Vous n'ignorez évidemment pas que la Région est actuellement poursuivie par la Commission européenne en raison des taux trop élevés de ces polluants enregistrés dans nos rues.

Ces réductions ont été obtenues en grande partie en raison de la forte réduction du trafic automobile dans notre ville et aux alentours. Il n'y a pas de doute à cet égard. Essayer de nier cette évidence me semble absurde. En effet, j'entends de la part de certains que la pollution automobile ne serait que très partiellement responsable de la pollution. En tout cas, le rôle des oxydes et du dioxyde d'azote est très clair.

À Bruxelles, le trafic a pu être évalué, notamment sur la base des données de comptage (flashes) des caméras du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR), utilisées notamment dans le cadre du suivi et du contrôle de la zone de basse émission (LEZ). Sur cette base, on estime que les déplacements en voiture ont diminué de 56 % et en camionnette de 44 % entre la première semaine de mars (représentative d'une semaine "normale") et la troisième semaine de mars (en confinement). Ces résultats sont cohérents avec ceux obtenus par Bruxelles Mobilité pour les comptages permanents situés dans les tunnels de la Petite ceinture.

À l'aide du logiciel Copert (Computer programme to calculate emissions from road transport), utilisé pour réaliser les inventaires d'émissions atmosphériques du transport routier en Région de Bruxelles-Capitale, mon administration a pu estimer que le confinement de mars 2020 a entraîné une réduction d'environ 50 % des émissions atmosphériques du transport routier, quel que soit le polluant considéré (NO_x, CO₂, particules fines).

Le secteur du transport étant une source majeure d'oxyde d'azote (NO_x) en Région bruxelloise - plus

snel mogelijk maatregelen te nemen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Inzake de impact van de herinrichting van bepaalde wegen, die gemeenten doorvoerden in het kader van de coronacrisis, moet ik u teleurstellen: het is niet mogelijk om de gevolgen van die gemeentelijke initiatieven voor de luchtkwaliteit te meten.

De meeste herinrichtingen hebben echter duidelijk een positief effect op de veiligheid van de actieve weggebruikers en dus op het mobiliteitsgedrag van de Brusselaars, die sneller voor een actieve verplaatsing zullen kiezen.

Uit de gegevens van de LEZ-camera's blijkt dat in april 2020 ongeveer 7.577 in België ingeschreven voertuigen die niet aan de LEZ-normen voldoen, werden geregistreerd. Dat is ongeveer 1% van alle in die periode geregistreerde voertuigen.

Van die voertuigen viel 75% in de categorie personenwagens en 25% in die van de bestelwagens. Het percentage bussen en minibussen is verwaarloosbaar. De grote meerderheid waren dieselwagens met Euro 3-norm, dus voertuigen die sinds 1 april 2020 de LEZ niet meer in mogen.

Iets minder dan 20% van de voertuigen was al sinds 2018 of 2019 verboden. Daarvan was 46% ingeschreven in het Brussels Gewest, 33% in Vlaanderen en 21% in Wallonië. Het is niet mogelijk om op basis van de cameragegevens te bepalen waar de eigenaars van de voertuigen wonen. Ze krijgen geen boete, aangezien het gewest besliste om in het kader van de coronacrisis geen boetes uit te schrijven. Die schorsing wordt binnenkort opgeheven.

Het staat in ieder geval buiten kijf dat de lucht in Brussel een stuk minder vervuild was tijdens de lockdown. Dat ging gepaard met pijnlijke opofferingen, maar het heeft ons wel het bewijs geleverd dat Brussel de hefboomen in handen heeft om de luchtvervuiling in het gewest te bestrijden.

Nu moeten we alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de lucht nooit nog zo vervuild wordt als voor de lockdown.

de 63 % des émissions -, la chute du trafic permet d'expliquer en grande partie la réduction des concentrations de NO_x sur notre territoire.

La baisse de la circulation n'explique évidemment pas l'entièreté des réductions observées. Le chauffage des bâtiments, habituellement responsable de 24 % des émissions de NO_x à Bruxelles, a également vu ses émissions chuter de 20 % au cours du confinement. C'est évidemment lié à la météo ensoleillée et chaude, qui n'incite pas à l'utilisation du chauffage, période de confinement ou non. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la pollution des bâtiments est moindre en été.

J'en viens aux résultats liés au second polluant, à savoir les particules fines. Ces résultats sont tout autres. Au cours de la période de confinement, leur niveau est en effet resté relativement comparable à la valeur normale pour un mois de mars ou d'avril. Ceci s'explique par la multiplicité des sources qui contribuent à la présence de particules fines dans l'air ambiant. Ainsi, lors de la période de confinement, malgré les mesures drastiques, d'autres processus (tels que la remise en suspension de particules et la formation de particules secondaires liées aux épandages de fertilisants sur les surfaces agricoles, en dehors de la Région donc) ont contribué à accroître la présence des particules fines dans l'air ambiant, ce qui permet d'expliquer les résultats observés.

Pour simplifier, on peut estimer l'impact des mesures Covid-19 sur la réduction des émissions de particules fines à un ordre de grandeur proche de 2 % pour les PM_{2,5} et de 10 % pour les PM₁₀. Ces résultats ne sont pas surprenants et démontrent la complexité de la question de la qualité de l'air. Il s'agit d'une problématique qui nécessite une approche coordonnée, impliquant de nombreux acteurs et secteurs, si nous souhaitons nous y attaquer véritablement.

Il est clair que la transition bas carbone, dans laquelle la Région s'inscrit, s'engage et va continuer à s'engager, est également porteuse de nombreux cobénéfices en matière de pollution de l'air. C'est pour moi l'une des très bonnes raisons de ne pas tarder à entreprendre des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, qui explique

Alle gegevens kunnen worden geraadpleegd op de website van Leefmilieu Brussel.

Voorts wil het Brussels Gewest op termijn alle voertuigen met een verbrandingsmotor op zijn grondgebied verbieden. Dat is een belangrijke stap naar een koolstofarm gewest. Eind 2019 zijn er vier studies gestart om een objectief beeld te krijgen van de effecten van een dergelijke maatregel op de volksgezondheid, de luchtkwaliteit, het klimaat, de mobiliteit, uiteenlopende sociaal-economische aspecten en de overheidsbudgetten. Ik verwacht de resultaten van de studies tegen eind 2020.

Dat neemt niet weg dat ik nu al werk maak van een verbetering van de bestaande maatregelen. Zo kwam er een nieuwe website voor de LEZ, werd er een besluit goedgekeurd betreffende de registratie van voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven enzovoort.

(verder in het Nederlands)

Tegelijkertijd werken we aan alternatieven voor de verbrandingsmotoren. Naast de modal shift zal de overgang naar emissievrije voertuigen een belangrijk onderdeel zijn van de koolstofarme transitie van Brussel. In december 2019 richtte ik een werkgroep op om een gewestelijke visie uit te werken op de ontwikkeling van een netwerk van laadpunten voor elektrische voertuigen in Brussel.

(verder in het Frans)

De werkgroep, die bestaat uit Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, Sibelga en Brugel, overlegde tijdens het jaar met verscheidene openbare en private spelers. Ik verwacht de resultaten van dat overleg tegen het einde van deze maand. Op basis van die resultaten zal ik versneld maatregelen invoeren om in Brussel tot een nuluitstoot te komen.

De ambitie van deze regering reikt echter verder dan louter het verkeer. Zo werkte ze een renovatiestrategie uit waarin een gemiddeld verbruiksdoel van 100 kWh per vierkante meter per jaar aan primaire energie is opgenomen voor residentiële gebouwen en dat tegen 2050. Dat staat gelijk met een gemiddelde energieprestatie van een gebouw (EPB) C+ voor het volledige woningenbestand. De 34 actiefiches worden geleidelijk

également pourquoi nous agissons avec ambition en la matière tout au long de cette législature.

Au-delà de ces observations générales, vous m'interrogez également sur l'impact spécifique de certains réaménagements de voirie, pris dans le cadre de la lutte contre le coronavirus. À cet égard, je me dois de vous décevoir : déterminer l'incidence des aménagements de voirie dans les communes n'est pas possible en se basant sur les observations du réseau télématique de qualité de l'air. Pour réaliser une telle évaluation, il aurait fallu faire une campagne de mesure avant et après les aménagements de voirie.

Toutefois, la plupart de ces aménagements ayant clairement un effet positif sur les conditions de sécurité des modes actifs, et donc sur les comportements de mobilité des Bruxellois, il est probable qu'ils aient permis d'entraîner un report modal vers les modes actifs, qui présentent un énorme avantage : ils sont bons pour la santé et, en outre, ne polluent pas du tout.

Vous m'interrogez également sur la norme Euro des véhicules qui ont circulé pendant le confinement. D'après les données issues des caméras de la LEZ, on estime qu'au mois d'avril dernier, environ 7.577 véhicules uniques immatriculés en Belgique et ne respectant pas les critères d'accès de la LEZ ont été flashés à Bruxelles, soit environ 1 % du total des véhicules flashés durant cette période.

Parmi ces véhicules, environ 75 % étaient des voitures et 25 % des camionnettes. Le pourcentage de bus et minibus est parfaitement négligeable. La grande majorité était constituée de véhicules diesel répondant à la norme Euro 3, c'est-à-dire des véhicules interdits depuis le 1^{er} avril 2020 seulement, à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux critères de 2020.

Un peu moins de 20 % des véhicules en infraction étaient déjà interdits en 2018 ou 2019 : parmi ceux-ci, 46 % étaient immatriculés en Région bruxelloise, 33 % en Flandre et 21 % en Wallonie. Les données issues des caméras ne permettent pas de donner une indication plus précise du domicile des propriétaires. Ces déplacements n'entraîneront pas d'amende pour les propriétaires des véhicules concernés, étant donné que nous avons pris la décision de suspendre les amendes dans le contexte

uitgevoerd. Ik kan daar nu dan ook niet dieper op ingaan.

De renovatiestrategie zal uiteraard een belangrijke impact hebben op de uitstoot van broeikasgassen. Alle maatregelen uit het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) moeten samen leiden tot een daling van de uitstoot van broeikasgassen met 40% in 2030, tegenover 2005. Dat is bijzonder ambitieus, maar het is niet uitgesloten dat de Europese Commissie vraagt om dat doel nog verder op te trekken. We kunnen het alleen bereiken als alle betrokken partijen meewerken.

Mevrouw Kazadi, het blijft mijn doel om de door de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) aanbevolen normen te halen. Die zijn overigens strenger dan de Europese normen. De volgende fasen van de LEZ zullen daar dan ook op gericht zijn.

de la crise sanitaire. Cette suspension sera bientôt levée.

Pour conclure, et contrairement à ce que certains ont voulu rapidement affirmer, les observations sont sans appel : l'air respiré à Bruxelles était nettement moins pollué durant le confinement. Si ces réductions ont été obtenues au prix de sacrifices inacceptables - le confinement généralisé de la population avec des impacts économiques et sociaux considérables -, elles ont toutefois permis de nous rendre compte que nous disposons de véritables leviers d'action pour lutter contre la pollution de l'air à Bruxelles.

Nous devons à présent tout mettre en œuvre pour nous assurer que les niveaux observés avant la crise ne soient plus jamais atteints, et agir avec ambition par le biais des leviers à notre disposition, singulièrement dans les secteurs du transport et du bâtiment.

Ces observations sont très utiles et doivent nourrir le débat sur le Bruxelles de demain que nous souhaitons construire ensemble. Toutes ces données, relativement techniques, sont accessibles au public sur le site de Bruxelles Environnement. Il est important que la population et les parlementaires de cette commission puissent en prendre connaissance.

La seconde partie de vos questions porte sur la sortie du thermique et nos plans pour réduire cette pollution de l'air. La sortie des véhicules thermiques est une étape importante de la transition bas carbone prévue dans la déclaration de politique régionale (DPR). À cet égard, quatre études d'incidences ont été lancées à la fin de l'année 2019 afin d'objectiver l'effet d'une telle mesure sur la santé publique, la qualité de l'air, le climat, la mobilité, divers aspects socio-économiques ainsi que les budgets des pouvoirs publics. Ces études livreront leurs résultats d'ici la fin de l'année.

Nous travaillons évidemment déjà à l'amélioration continue de cette mesure. Ainsi, outre le lancement d'un nouveau site web (lez.brussels) pour la zone de basse émission (LEZ), nous avons :

- fait adopter un arrêté modificatif permettant l'enregistrement des véhicules immatriculés à l'étranger, ainsi que l'achat du pass d'une journée

jusqu'au lendemain après le passage dans la LEZ, permettant aux personnes qui oublient ou qui prennent connaissance de la LEZ au moment où elles circulent de se mettre en règle rapidement ;

- ajouté le parking Lennik comme parking de transit accessible aux véhicules ne respectant pas les critères de la LEZ ;

- adopté en première lecture un arrêté modificatif permettant d'ajouter une dérogation pour les personnes à mobilité réduite qui bénéficient d'une intervention majorée dans les soins de santé ;

- démarré une série de services d'accompagnement pour les citoyens, tels qu'un service de coaching en mobilité visant à aider les Bruxellois à changer de mode de transport.

(poursuivant en néerlandais)

Outre le transfert modal, le passage aux véhicules zéro émission sera une étape importante de la transition bas carbone. À cet égard, en décembre 2019, j'ai créé un groupe de travail qui doit développer une vision régionale du déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques.

(poursuivant en français)

Le groupe de travail est composé de Bruxelles Environnement, de Bruxelles Mobilité, de Sibelga et de Bruxelles Gaz électricité (Brugel). Il a consulté de nombreux acteurs publics et privés tout au long de l'année et ses premiers résultats devraient nous parvenir à la fin de ce mois. Ils nous permettront de préciser notre objectif et d'accélérer le rythme vers une mobilité "zéro émission" dans la ville.

L'ambition du gouvernement ne se limite pas au transport. Vous êtes nombreux à m'interroger sur la stratégie de rénovation bruxelloise. Hier soir encore, j'ai eu le plaisir de participer à un débat sur ce thème, organisé par la Confédération construction, avec des dizaines de professionnels du secteur. J'espère renouveler cette expérience, y compris avec vous, car je ne pourrai répondre à toutes vos questions. Cette stratégie de rénovation fixe un objectif de consommation de 100 kWh par mètre carré et par an en énergie primaire en

moyenne pour les bâtiments résidentiels à l'horizon 2050, soit un niveau moyen de performance équivalent à une PEB C+ pour l'ensemble du parc. Les quelque 34 fiches actions qui existent sont progressivement mises en œuvre. Il est donc impossible d'entrer dans le détail de leur implémentation à l'occasion de cette demande d'explications.

Il va de soi que la stratégie de rénovation aura un impact important sur les émissions de gaz atmosphériques - le CO₂ principalement. Pour rappel, avec l'ensemble des mesures du plan national énergie-climat (PNEC) - dont la stratégie de rénovation constitue l'essentiel du chapitre consacré aux bâtiments -, les émissions de gaz à effet de serre régionales devraient être réduites d'au moins 40 % en 2030 par rapport à 2005. C'est significatif. C'est un objectif extrêmement ambitieux et il n'est d'ailleurs pas exclu que la Commission européenne nous demande de l'élever encore. Cela ne pourra se faire qu'avec la mobilisation de toutes les parties prenantes.

Mme Kazadi, notre objectif politique consiste très clairement à atteindre les normes recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), et les prochaines étapes de la LEZ doivent aller progressivement dans cette direction. Ceci étant, les prescriptions de l'OMS ne sont pas encore imposées au niveau européen. Comme vous le savez, elles sont plus sévères que celles de l'Europe, même si l'écart tend petit à petit à se réduire.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Ik ontken niet dat er een verband is tussen het verkeer en bepaalde vormen van vervuiling. Het verkeer is echter niet de enige bron van vervuiling en soms heeft het zelfs een heel beperkte invloed. Ook de isolatie van gebouwen is een belangrijk element.*

Mevrouw Parmentier, ik wil bepaalde punten toch wat nuanceren. De stikstofdioxideconcentraties daalden sterk in zones waar anders druk verkeer was, terwijl de daling in verkeersluwere zones 30 tot 40% bedroeg. Dat betekent dat er nog steeds een aanzienlijke vervuiling met stikstofdioxiden uit andere bronnen was. De uitstoot van stikstofdioxiden

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je ne nie pas qu'il y a un lien entre le trafic routier et certaines formes de pollution dans les zones à forte densité de trafic, mais celui-ci n'est pas la seule source de pollution et, dans certains cas, n'y contribue que très peu. L'isolation des bâtiments est aussi à prendre en compte.

Je remercie Mme Parmentier pour ce cours accéléré de chimie, mais je voudrais nuancer certains points. Pour les oxydes d'azote, une baisse majeure est observée dans les zones de trafic intense, contre une baisse de 30 % à 40 % dans les zones de faible trafic. Tous les chiffres sont relatifs, mais il subsiste donc bien une importante pollution aux oxydes d'azote qui ne peut être attribuée au trafic. Je rappelle aussi que les émissions d'oxydes d'azote

is in het Brussels Gewest de voorbije 25 jaar overigens met de helft afgenomen.

De lockdown had geen enkele impact op de fijnstofconcentraties.

De impact op de hoeveelheid zwarte koolstof in de lucht is vergelijkbaar met die op de stikstofdioxideconcentraties. Brussel heeft een relatief oud wagenpark, wat slecht is voor de luchtkwaliteit.

De uitstoot van CO₂ door het verkeer en de verbranding van aardgas nam met 24% af, maar het was relatief warm en de horeca en vele kantoren waren gesloten. In Brussel wordt 29% van de CO₂ door het verkeer uitgestoten en 60% door gebouwen. De uitstoot van het verkeer beperken, is nodig, maar ook de oude gebouwen in Brussel moeten dringend worden aangepakt. Europa legt autobouwers trouwens al een vermindering van de CO₂-uitstoot met 40% op tegen 2030 tegenover 2019. Voor vrachtwagens is dat 30%

Kunt u ons de gegevens van de ANPR-camera's bezorgen?

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Over het aandeel van het autoverkeer in de luchtvervuiling valt te discussiëren, maar het is nu toch onomstotelijk aangetoond dat het autoverkeer de luchtkwaliteit aanzienlijk verslechtert.

Zoals u zegt, is de prijs veel te hoog. De overheid kan moeilijk elk jaar een lockdown organiseren om de luchtkwaliteit te verbeteren. We moeten allemaal op zoek gaan naar andere structurele maatregelen die dezelfde positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit als de lockdownmaatregelen.

Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) *(in het Frans).*- *U antwoordde niet op mijn vraag over de nieuwe LEZ-plannen voor 2025-2035 en evenmin op die over het strategische LEZ-comité, terwijl die toch in de algemene beleids-*

ont diminué de 50 % en 25 ans en Région bruxelloise.

Le confinement n'a eu aucun impact sur les particules fines PM10 et PM2,5. Les concentrations sont mêmes plus basses durant cette période de déconfinement.

L'impact du carbone noir, lié aux vieux véhicules, est similaire à celui de l'oxyde d'azote. Bruxelles a un parc automobile relativement vieux, ce qui affecte la qualité de l'air.

Les émissions de CO₂ liées au transport et au gaz naturel ont diminué de 24 %, mais n'oublions pas qu'il fait beau, relativement chaud et que l'horeca et certains bureaux étaient fermés. À Bruxelles, 29 % des émissions de CO₂ proviennent du transport et 60 % des bâtiments. Réduire les émissions du transport est nécessaire, mais le véritable enjeu est la réduction du parc d'anciens bâtiments à Bruxelles. Pour rappel, les constructeurs automobiles sont soumis à un objectif européen de réduction de 40 % des émissions de CO₂ des voitures en 2030 par rapport à 2019 ; pour les camions, cet objectif est de 30 %.

Vous avez évoqué des données chiffrées relevées par les caméras ANPR. Ces informations pourraient-elles nous être transmises ?

Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a) *(en néerlandais).*- *La circulation automobile nuit incontestablement à la qualité de l'air, même si l'ampleur de son impact est sujette à discussions.*

Nous devons chercher des mesures structurelles qui ont les mêmes effets positifs sur la qualité de l'air que le confinement.

Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH).- Je n'ai pas obtenu de réponses à certaines de mes questions, notamment sur les nouveaux jalons LEZ 2025-2035 qui, selon vos dires, auraient dû être arrêtés cette année. Il n'y a rien non plus sur le comité stratégique LEZ. Or, tous ces éléments

verklaring zijn opgenomen. Betekent dat dat de regeringsverklaring in twijfel wordt getrokken?

Wat met het verslag over de LEZ 2019?

U bent nu ruim een jaar minister en er is eigenlijk nog maar weinig gebeurd op het gebied van luchtkwaliteit, terwijl het dossier een centrale plaats inneemt in de algemene beleidsverklaring. Het wordt tijd dat u werk maakt van uw beloften.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Iedereen is het erover eens dat zowel de uitstoot van het verkeer als die van de verwarming omlaag moet. Het Brussels Gewest moet alles doen wat binnen zijn mogelijkheden ligt om de luchtkwaliteit te verbeteren.*

De autoconstructeurs hebben doelstellingen om de uitstoot van hun voertuigen te verminderen. Diezelfde autobouwers maken echter reclame voor zeer grote, zware wagens die veel brandstof verbruiken. Daar moet de federale regering wat aan doen, want de automarkt is duidelijk niet gericht op de verkoop van lichtere, minder vervuulende wagens.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest wil tegen 2025 een einde maken aan het gebruik van stookolie en tegen 2030 aan dat van aardgas en verbrandingsmotoren. Dat is zeer ambitieus. De lage-emissiezone (LEZ) maakt het nu al mogelijk om een aantal Europese verplichtingen en normen na te leven.*

Vandaag wil iedereen meer informatie over hoe het gewest die doelstellingen wil halen. Voor de

figurent dans votre déclaration de politique générale (DPG). Comme rien n'a été dit à ce propos, cela signifie-t-il que les éléments constituant votre déclaration de majorité seraient remis en cause ?

Je n'ai pas eu de retour non plus sur le rapport de la LEZ 2019. Qu'en est-il ?

Un peu plus d'une année après votre prise de fonction, peu a été entrepris en la matière. Pourtant, ce dossier constitue un point central de votre DPG. Je vous invite donc à avoir l'ambition de cette dernière, et d'activer enfin, avec vigueur, les leviers promis dans votre déclaration.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous nous accordons tous sur le fait qu'il convient de travailler parallèlement à la réduction des émissions provenant du chauffage et des automobiles. Il faut mettre en œuvre tout ce qui est en notre pouvoir pour améliorer la qualité de l'air au bénéfice de tous les Bruxellois, en particulier de ceux souffrant le plus de cette pollution.

Nous avons évoqué les objectifs que se sont fixés les constructeurs automobiles en vue de réduire les émissions produites par les véhicules. Il me semble qu'il y a néanmoins une réflexion à mener concernant la publicité que font ces mêmes constructeurs de véhicules encombrants et très lourds qui ne sont absolument pas économes en carburant. Sans doute y a-t-il un travail à réaliser au niveau fédéral à cet égard. Force est de constater que la mise sur le marché de véhicules neufs ne s'oriente pas du tout vers des véhicules plus légers et moins polluants, que du contraire.

Mme Marie Nagy (DéFI).- Il me semble important de rappeler que la Région bruxelloise s'est dotée d'objectifs très ambitieux. Elle a amorcé la sortie du mazout dès 2025 et celle du gaz naturel et des véhicules à moteurs thermiques dès 2030. Avec la zone de basse émission (LEZ) et l'évolution du parc automobile, nous parvenons à respecter un certain nombre d'obligations et de normes européennes.

Aujourd'hui, nous ressentons le besoin de disposer d'informations sur la mise en œuvre de ces

volksgezondheid en het klimaat is het immers belangrijk dat het daarin slaagt.

Mevrouw Caroline De Bock (PTB) *(in het Frans).*- *Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag. Dat wordt jammer genoeg een gewoonte. Hoever staat het plan voor de isolatie van woningen? Ook over het openbaar vervoer zei u niets.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Ik zit nochtans niet stil. Momenteel bestudeer ik hoe ik de maatregelen in verband met de isolatie van woningen kan aanpassen. Ik overleg daarvoor met de betrokken actoren. Uiteraard wordt het niet eenvoudig om alle 400.000 Brusselse gebouwen te laten renoveren. Daarvoor zijn zowel openbare als private spelers nodig die de nodige kennis hebben van de gebruikte materialen en technieken.*

Zelf ben ik voorstander van een parlementair debat over de renovatiestrategie, de al genomen maatregelen en de maatregelen die nog nodig zijn. Alle maatregelen in het kader van de renovatiestrategie in twee minuten uitleggen, is echter onmogelijk. Ik stel voor dat u specifieke vragen over dat onderwerp indient.

Mevrouw Kazadi, ik heb op uw vragen geantwoord, ook op die over de deadlines voor de LEZ.

Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) *(in het Frans).*- *Tegen eind 2020 krijgen we dus nieuwe deadlines?*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *De effectenstudies zullen klaar zijn en de*

objectifs. En effet, pour la santé publique et pour le climat, nous avons une obligation de réussite.

Mme Caroline De Bock (PTB).- Je n'ai pas reçu de réponse à ma question, ce qui est en passe de devenir une habitude malheureusement. Où en sommes-nous dans le plan d'isolation des logements ? On se contente de faire des réunions. De plus, il n'y a aucune réponse concernant les transports publics.

M. Alain Maron, ministre.- Je vous rassure, nous ne sommes pas en train de nous tourner les pouces ! Et les administrations et les secteurs non plus !

Concernant la stratégie de rénovation, nous réfléchissons à l'adaptation des systèmes et à la mise en place de tous les éléments, en concertation avec les acteurs concernés, y compris ceux qui forment le personnel et les acteurs privés. Nous n'allons bien sûr pas rénover les 400.000 bâtiments bruxellois en claquant des doigts : nous avons besoin d'opérateurs publics et privés, qui maîtrisent les matériaux et les techniques utilisées.

J'ai eu des échanges à ce sujet, hier, avec les membres de la Confédération construction, comme j'en ai avec d'autres acteurs. Nous avançons ! Je ne demande pas mieux que d'avoir un débat au parlement sur la stratégie de rénovation, les mesures déjà enclenchées et celles encore à mettre en œuvre.

La stratégie de rénovation est un sujet qui nécessite une longue explication. Détailler toutes les mesures prises en deux minutes est strictement impossible. Je vous invite à m'interpeller plus précisément à ce sujet.

Mme Kazadi, je vous ai répondu ! Sur les groupes de travail créés, les études d'incidences et la volonté d'arriver, d'ici la fin de l'année, à un échéancier sur la poursuite de la LEZ.

Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH).- À la fin de 2020, nous aurons donc un nouvel échéancier ?

M. Alain Maron, ministre.- Nous n'aurons pas nécessairement une décision sous la forme d'une

werkgroepen zullen hun conclusies ingediend hebben. Daarna zal ik bepalen welke beslissingen nodig zijn. In het meerderheidsakkoord is een kader opgenomen en een uiterste datum. Er is geen enkele reden om dat akkoord in vraag te stellen!

Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) *(in het Frans).*- *Ik kom hier aan het eind van het jaar op terug.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Ook de termijn voor de plaatsing van elektrische laadpalen wordt nageleefd, maar het is wel de bedoeling dat het resultaat bevredigend is.*

Het dossier van de elektrische laadpalen dat ik van de vorige regering overnam, is nogal chaotisch. Samen met mevrouw Van den Brandt werk ik nu aan concrete oplossingen.

- De incidenten zijn gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de omzetting van de Europese richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen en de richtlijn betreffende energie-efficiëntie".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *De Europese richtlijn betreffende de*

ordonnance, mais les études d'incidences sur les quatre volets cités seront terminées et les groupes de travail auront remis des conclusions. Nous verrons ensuite quelle décision politique sera prise. L'accord de majorité pose un cadre et détermine telle année au plus tard. Il n'y a aucune raison de remettre en question cet accord !

Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH).- *Je reviendrai vers vous à la fin de l'année.*

M. Alain Maron, ministre.- *Nous respectons également le délai prévu pour les bornes électriques. Ce délai avait été annoncé dans une réunion de cette commission, lors de précédentes interpellations. Nous devons avancer sur ce sujet important mais nous ne pouvons avancer n'importe comment ! Nous voulons des résultats qui tiennent la route, avec les acteurs de terrain, et qui peuvent être opérationnalisés.*

Je constate que sous le gouvernement précédent, nous n'avions pas fait preuve d'organisation avec les bornes électriques, ce qui fait que nous avons hérité de dossiers avec lesquels nous ne pouvons pas travailler. Ma collègue Elke Van den Brandt et moi-même travaillons dans l'ordre, pour des résultats concrets et réels.

- Les incidents sont clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "la transposition de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments et la directive relative à l'efficacité énergétique".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- *Je m'étonne qu'à ce jour la directive européenne concernant la*

energieprestatie van gebouwen is nog steeds niet in onze wetgeving omgezet. Dat moest normaal voor 10 maart 2020 gebeuren. De richtlijn omvat maatregelen om de renovatie van bestaande gebouwen te versnellen en om de energieprestatie van nieuwe gebouwen te verbeteren.

De belangrijkste wijzigingen zijn de volgende:

- het gebruik van ICT en intelligente technologie wordt aangemoedigd om de gebouwen efficiënt te laten functioneren, bijvoorbeeld door middel van apparatuur om de temperatuur in elke ruimte te regelen;

- elektromobiliteit wordt als systeem in de gebouwen geïntegreerd: er wordt rekening gehouden met de elektrische voertuigen voor de energieopslag en de elektriciteitsvoorziening. Er wordt onder meer voorzien in een minimumaantal oplaadpunten en aansluitpunten.

Bovendien wordt er aandacht besteed aan de langetermijnstrategie op het vlak van renovatie, aan de strijd tegen energiearmoede en aan de impact op leefmilieu, gezondheid en welzijn. Tot slot gaat de richtlijn uit van zowel publieke als private investeringen.

Hoe ver staat de omzetting van de richtlijn? Wat zijn de redenen voor de vertraging?

Welke maatregelen zullen er in het Brussels Gewest conform de richtlijn moeten worden genomen? Zult u het hoofdstuk over het gebruik van ICT en intelligente technologie strikt naleven, of zult u ambitieuzere eisen vooropstellen? Hoeveel oplaadpunten en parkeerplaatsen zullen de gebouwen tellen?

Sinds 1 november 2014 bevat de Franse wetgeving een soort van 'recht op een stopcontact': elke Franse burger heeft het recht om een oplaadpunt op zijn of haar parkeerplaats te laten installeren. Plant u iets gelijkaardigs in het Brussels Gewest?

performance énergétique des bâtiments n'ait toujours pas été transposée alors qu'elle devait l'être pour le 10 mars 2020.

La législation qui est désormais applicable dans toute l'Union européenne comprend des mesures qui accéléreront le rythme de rénovation des bâtiments, renforceront la performance énergétique des nouveaux bâtiments et les rendront plus "intelligents".

Les principaux amendements sont les suivants :

- l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) et des technologies intelligentes est encouragée afin de garantir un fonctionnement efficace des bâtiments. Concrètement, il s'agit de l'automatisation et du contrôle des bâtiments. Cela vise, par exemple, des dispositifs qui régulent séparément et automatiquement la température de chaque pièce ;

- la directive intègre également l'électromobilité comme un système intégré au bâtiment. Les véhicules électriques sont donc pris en compte notamment pour répondre aux enjeux du stockage d'énergie et améliorer la flexibilité électrique. Des exigences concernant le nombre minimal de points de recharge ou de dispositifs de précâblage sont prévues, ce qui comble le manque dans la réglementation bruxelloise sur le sujet.

Par ailleurs, cette directive intègre et renforce considérablement les stratégies de rénovation à long terme des bâtiments. Elle mobilise par ailleurs les financements et les investissements publics et privés. Enfin, l'accent est également mis dans cette directive sur la lutte contre la précarité énergétique et une meilleure considération des impacts de l'environnement bâti sur la santé et le bien-être dans les bâtiments.

Où en est la transposition de cette directive ? Quand aura-t-elle lieu ? Pourquoi n'a-t-elle pas encore eu lieu ? Quelles en sont les principales raisons ?

À la suite de cette directive, quelles mesures spécifiques vont devoir être prises en Région de Bruxelles-Capitale ?

Suivez-vous strictement la directive ou la mise en place de cette directive concernant le domaine de

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Richtlijn 2018/844, die twee oudere richtlijnen over de energieprestatie en -efficiëntie van gebouwen wijzigt, zal in twee nieuwe regelgevende teksten worden omgezet:*

- het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing voor de omzetting van richtlijn 2018/844. Die tekst zal nog deze maand in derde lezing aan de regering worden voorgelegd en zou net voor of net na het parlementaire reces door het parlement moeten worden besproken;

- het regeringsbesluit inzake de algemene exploitatievoorwaarden voor parkings, ter uitvoering van de ordonnantie van 5 juni 1997 over de milieuvergunningen, zal deze maand in eerste lezing aan de regering worden voorgelegd, om vervolgens in november te worden goedgekeurd.

Door de regeringwissel en de technische aspecten zijn beide teksten met vertraging tot stand gekomen, maar we zijn op de goede weg.

Voor de nieuwe termen die in de richtlijn zijn opgenomen en die nog niet in de Brusselse wetgeving omschreven staan, komt er een omschrijving in de nieuwe ordonnantie. Ook gaat er aandacht naar de langetermijnstrategie voor de renovatie van gebouwen, meer bepaald door minimale eisen te stellen in het vijfjaarlijkse Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (GLKE), dat wordt toegevoegd aan het gewestelijke gedeelte

l'automatisation et du contrôle des bâtiments en Région de Bruxelles-Capitale sera-elle plus ambitieuse ?

Qu'en est-il également du nombre de recharges et de places de parking ?

Depuis le 1^{er} novembre 2014, le "droit à la prise" est inscrit dans la législation en France. Il permet à tout particulier de demander l'installation d'un point de recharge pour véhicule électrique sur sa place de parking. Concernant l'électromobilité, un "droit à la prise" est-il prévu à Bruxelles ?

M. Alain Maron, ministre.- Ma réponse sera à l'image du sujet, c'est-à-dire technique. Cette question anticipe la présentation, dans les prochaines semaines, de textes au parlement.

La directive 2018/844 modifiant la directive 2010/31 sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27 relative à l'efficacité énergétique seront transposées par l'intermédiaire des deux textes réglementaires suivants :

- le projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) en vue de la transposition de la directive 2018/844, qui sera soumis en troisième lecture au cours de ce mois au gouvernement, et devrait poursuivre son parcours au parlement avant les vacances parlementaires ou juste après celles-ci ;

- l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant des conditions générales d'exploitation applicables aux parkings, pris en exécution de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement. Le texte doit être soumis en première lecture ce mois-ci au gouvernement en vue d'être définitivement adopté, en principe, par le gouvernement au mois de novembre si le calendrier est exact.

La technicité et l'évolution de la matière à transposer, ainsi que le changement de législature, ont ralenti le processus de rédaction et d'adoption des deux textes réglementaires, mais la transposition est sur les rails.

van het tienjaarlijkse Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP).

Daarnaast gaf de regering op 25 april haar goedkeuring aan de 'Strategie om de milieu-impact van bestaande gebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2030-2050 te verminderen', een tekst die aan de voorschriften van de richtlijn beantwoordt en op 10 maart aan de Europese overheid werd betekend.

De ordonnantie bevat ook nieuwe bepalingen inzake de haalbaarheidsstudie voor nieuwe of gerenoveerde gebouwen.

Met een groot deel van de nieuwe bepalingen uit richtlijn 2018/844 over de technische installaties is al rekening gehouden naar aanleiding van de aanpassing van de EPB-reglementering (energieprestatie van een gebouw) voor verwarmingssystemen en klimaatregeling, die op 1 januari 2019 van kracht werd.

De reglementering werd gewijzigd:

- op het vlak van de technische, functionele en economische haalbaarheidscriteria en de mogelijkheid om een afwijking te vragen;

- op het vlak van de periodiciteit van de EPB-diagnoses van het verwarmingssysteem, door een uitbreiding van de periodieke EPB-controle tot de toegankelijke delen van het verwarmingssysteem en door toevoeging van aanbevelingen om de energieprestatie te verbeteren;

- met een beter toezicht op de kwaliteit van de verslagen en de controle van de professionals;

- met een systematisering van de administratieve sancties waarin de richtlijn voorziet.

Andere belangrijke bepalingen van de ordonnantie zijn:

- de toevoeging van monovalente warmtepompen aan het toepassingsveld van de reglementering;

- een afzwakking van de controle wanneer er een energieprestatie-overeenkomst loopt;

Vous m'interrogez sur les mesures spécifiques qui devront être mises en œuvre faisant suite à cette directive. Celle-ci introduit de nouveaux termes qui, lorsqu'ils n'étaient pas encore définis, le sont désormais à travers le projet d'ordonnance que j'ai mentionné. Il en est ainsi des éléments de la stratégie de rénovation à long terme dans le contenu minimum du plan air-climat-énergie (PACE), d'une durée de cinq ans, qui est joint au volet régional du plan national énergie-climat (PNEC), d'une durée de dix ans.

Par ailleurs, sachez que la stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant en Région de Bruxelles-Capitale aux horizons 2030-2050, adoptée par le gouvernement le 25 avril dernier et qui répond aux prescrits de la directive, a été notifiée à l'Europe en date du 10 mars 2020.

Les dispositions modificatives relatives à l'étude de faisabilité pour les bâtiments neufs ou rénovés sont un autre volet transposé dans l'ordonnance.

Il est à noter qu'une part importante des modifications de la directive 2018/844 relatives aux installations techniques ont été mises en œuvre lors de la révision des réglementations chauffage et climatisation PEB (performance énergétique des bâtiments) entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2019 par l'adoption des deux arrêtés du 21 juin 2018.

Les modifications concernent :

- les critères de faisabilité technique, fonctionnelle et économique de la PEB et la possibilité d'introduire une requête de dérogation ;

- la périodicité du diagnostic PEB des systèmes de chauffage et l'extension du contrôle périodique PEB aux parties accessibles du système de chauffage, et des recommandations en vue d'améliorer la performance énergétique de ce dernier ;

- le renforcement du contrôle de la qualité des rapports rédigés par les professionnels ainsi que de leur prestation ;

- la systématisation de la mise en œuvre des sanctions administratives prévues par la directive.

- de nieuwe vereiste om alle verwarmings- en klimaatregelingsystemen in niet-residentiële gebouwen te automatiseren vanaf 2025;

- de toepassing van het minimale onderhoudsprogramma van de klimaatregelings-systemen op de verwarmingssystemen.

De installatie van een Smart Readiness Indicator (SRI) wordt momenteel onderzocht, maar is volgens de richtlijn nog niet verplicht.

Wat de elektromobiliteit betreft, bepaalt de richtlijn dat nieuwe of zwaar gerenoveerde niet-residentiële gebouwen met meer dan tien parkeerplaatsen moeten voorzien zijn van minstens een oplaadpunt per vijf parkeerplaatsen en van voorzieningen voor de aansluiting. In residentiële gebouwen met dezelfde kenmerken moeten er voor elke parkeerplaats voorzieningen voor de aansluiting aanwezig zijn.

Met het voormelde ontwerp van besluit, dat de algemene exploitatievoorwaarden voor parkings vastlegt, willen we de elektromobiliteit sterk uitbouwen.

U vraagt me of het gewest verder zal gaan dan wat de richtlijn inzake automatisering van de gebouwen voorschrijft. De richtlijn schrijft automatisering voor vanaf 290 kWh. Die uitermate hoge drempel is nergens in de Brusselse wetgeving terug te vinden. Over de drempel die we uiteindelijk in het besluit zullen opnemen, overleggen we momenteel nog met onze partners en met de regering. Het is mogelijk dat hij ambitieuzer zal zijn, maar dat is nog niet zeker.

Wat het 'recht op een stopcontact' betreft zoals dat in de Franse wetgeving is opgenomen, verwijst ik naar de federale wetgeving over de mede-eigendom. Voortaan staat die individuele mede-eigenaars en erkende nutsbedrijven toe om de infrastructuur voor kabels en leidingen te plaatsen, te onderhouden of te vernieuwen. Het moet altijd gaan om een verbetering van de infrastructuur in de privaatieve delen van de betrokken mede-eigenaars op het vlak van energie, water of telecommunicatie, waarbij de andere mede-eigenaars niet delen in de kosten.

D'autres dispositions importantes du projet d'ordonnance sont :

- l'introduction des pompes à chaleur non réversibles dans le champ d'application des réglementations chauffage PEB et climatisation PEB ;

- l'allègement de certaines inspections lorsqu'un contrat de performance énergétique est mis en œuvre ;

- l'ajout d'une exigence relative à l'automatisation de tous les systèmes de chauffage et de climatisation des bâtiments non résidentiels à partir de 2025, au-delà d'un seuil minimal de puissance ;

- l'extension du programme minimum d'entretien des systèmes de climatisation aux systèmes de chauffage, ce qui permet de répondre, en combinaison avec le diagnostic chauffage PEB, au contrôle des parties accessibles du système de chauffage prévu par la directive.

Quant à la mise en place d'un indicateur de potentiel d'intelligence des bâtiments, elle est en cours d'analyse et n'est pas, à ce stade, imposée par la directive.

La directive aborde aussi, et votre question l'évoque, l'électromobilité dans les bâtiments. Elle prévoit notamment que, dans certaines hypothèses, les bâtiments non résidentiels neufs ou lourdement rénovés comprenant plus de dix emplacements de stationnement seront équipés, pour au moins un emplacement sur cinq, d'un point de recharge et d'une infrastructure de raccordement. Pour les bâtiments résidentiels neufs faisant l'objet d'une rénovation importante et comprenant plus de dix emplacements de stationnement, chaque emplacement doit être pourvu d'une infrastructure de raccordement.

Notre objectif est de donner pleinement corps à l'électromobilité dans les bâtiments au travers du projet d'arrêté précité fixant des conditions générales d'exploitation applicables aux parkings.

Vous me demandez également si la Région se montrera plus ambitieuse que la directive pour l'automatisation et le contrôle des bâtiments.

In het Brussels Gewest wordt de kwestie van de aansluiting bepaald door het technische reglement voor het beheer van het distributienet. De distributienetbeheerder moet een weigering van aansluiting altijd motiveren.

Een aantal bepalingen uit het technische reglement hebben betrekking op de aansluiting van een laadpaal. De aanvrager moet die aansluiting en in sommige gevallen ook de kosten voor de versterking van het elektriciteitsnet betalen.

Ik nodig u uit voor het debat over het ontwerp van ordonnantie, dat in juli of september zal plaatsvinden.

La directive PEB prévoit un seuil de 290 kWh pour l'exigence relative à l'automatisation des systèmes de chauffage. Ce seuil particulièrement élevé ne correspond à aucun seuil prévu dans les réglementations en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale. Je ne peux pas vous communiquer le seuil qui sera proposé dans l'arrêté, car, d'une part, il fait l'objet d'une consultation des acteurs et, d'autre part, nous devons l'aborder en gouvernement. Il n'est pas exclu que nous soyons plus ambitieux que la directive, mais la décision doit encore être prise.

Enfin, votre question évoque le droit à la prise, inscrit dans la législation française. La loi relative aux copropriétés permet désormais aux copropriétaires individuels et aux opérateurs de services d'utilité publique agréés d'installer, d'entretenir ou de procéder à la réfection de câbles, conduites et équipements y associés sur les parties communes. Toutefois, ces travaux doivent avoir pour but d'optimiser l'infrastructure pour le(s) propriétaire(s) et utilisateur(s) des parties privatives concernées dans le domaine de l'énergie, de l'eau ou des télécommunications. En outre, les autres copropriétaires individuels ou, le cas échéant, l'association des copropriétaires, ne doivent pas en supporter les charges réglementaires.

Dans le corpus normatif bruxellois, la question du raccordement est régie par le règlement technique pour la gestion du réseau de distribution, qui fixe les conditions objectives et non discriminatoires d'accès au réseau. Le gestionnaire du réseau doit toujours justifier un refus de raccordement.

Une série de dispositions du règlement technique concernent le raccordement d'une borne de recharge. Il y est notamment prévu que le demandeur doit payer son raccordement et, dans certains cas, une part du coût du renforcement du réseau, cela pour le responsabiliser quant à la puissance demandée et éviter de générer des besoins de surinvestissement dans le réseau in fine pris en charge collectivement.

J'espère avoir pu vous éclairer. Vous me pardonnerez la technicité de mon exposé. Je vous donne rendez-vous en juillet ou en septembre à

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Het is jammer dat het Brussels Gewest te laat is met de omzetting van de richtlijn. Het is niet de eerste keer dat het voor een dergelijke vertraging op de vingers wordt getikt.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de modulaire woningen in het licht van de EPB-verplichtingen".

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (*in het Frans*).- *Voor de Covid-19-crisis besliste citydev.brussels, dat eigenaar is van de gewestgronden, om de beschikbare ruimten in gebouwen en op terreinen in reconversie zo veel mogelijk tijdelijk in gebruik te laten nemen.*

In dat kader en in dat van de strijd tegen de dakloosheid selecteerde het gewest in december 2018 vijf projecten met modulaire woningen voor daklozen. Dat is een innoverende oplossing voor dringende sociale problemen, waarbij bovendien gebruik wordt gemaakt van verwaarloosde stedelijke ruimte.

Hoewel de sector tevreden is over deze mogelijkheid, zijn er nog praktische problemen, want er is nog geen juridisch kader voor de

l'occasion de la présentation du projet d'ordonnance.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je regrette que la Région bruxelloise soit en retard dans la transposition d'une directive. Il s'agit d'un problème assez récurrent dans notre assemblée et il est dommage que Bruxelles soit ainsi pointée du doigt.

Le rendez-vous est pris pour cet été ou pour la rentrée. Nous suivrons avec grand intérêt les textes qui seront débattus en commission et je vous remercie pour vos réponses techniques.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les logements modulaires face aux obligations de la PEB".

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Avant la crise du Covid-19, citydev.brussels, en tant que propriétaire foncier régional et conscient de la problématique de la vacance des immeubles dans la capitale, a décidé de s'inscrire dans une approche d'activation temporaire de ses sites en mobilisant autant que possible les espaces disponibles dans les bâtiments et terrains en cours de reconversion.

C'est dans ce cadre et dans celui de la lutte contre le sans-abrisme, que vous gérez également, qu'en décembre 2018, cinq projets de logements modulaires initiés par le secteur associatif et destinés aux sans-abri ont été sélectionnés par la Région bruxelloise pour permettre le développement d'habitats légers. Il s'agit là d'une manière innovante de répondre aux situations

atypische bouwwerken die de modulaire woningen zijn.

Om van de beschikbare terreinen gebruik te kunnen maken, moeten de projectdragers aan een aantal wettelijke voorschriften voldoen. Daarnaast moeten ze rekening houden met enkele criteria. Zo mogen ze het terrein niet langer dan twee jaar gebruiken; moet het project een meerwaarde bieden voor zowel de wijk als de bewoners; moeten de sociale, culturele en economische dimensies van de projecten elkaar aanvullen en moeten de gemeentebesturen bij de projecten betrokken worden.

De gronden die de projectdragers tijdelijk mogen gebruiken, zijn bestemd voor bebouwing. Zolang er geen toelating is voor de werken, is de bouwgrond beschikbaar voor hun project.

Om de verenigingen de kans te bieden hun projecten goed te kunnen uitvoeren, moeten ze die braakliggende terreinen snel in gebruik kunnen nemen of een vergunning voor een variabele periode kunnen krijgen. Heel wat projecten komen door de vele administratieve verplichtingen en de korte beschikbaarheid van de grond op de helling te staan. Zo gaat er veel tijd en energie verloren, wat de begeleiding van daklozen niet ten goede komt.

Ik heb staatssecretaris Smet al ondervraagd over de stedenbouwkundige kant van de zaak. Nu wil ik u vragen met betrekking tot uw bevoegdheden voorleggen.

Bij elk bouwproject is een energieprestatiecertificaat (EPB) vereist. De eisen voor modulaire woningen – ze moeten beperkt in omvang zijn en mogen geen onderdeel vormen van een groter gebouw - getuigen van weinig realiteitszin. Er bestaan wel uitzonderingen voor tijdelijke installaties, maar die gelden niet (of in elk geval niet expliciet) voor bewoning.

De sector botst dus op een hiaat in de wetgeving, waardoor er telkens weer uitzonderingen moeten worden aangevraagd. Dat betekent tijdverlies en een zwakker dossier.

d'urgence sociale tout en mobilisant des espaces urbains délaissés.

Si le secteur est satisfait et enthousiaste de cette nouvelle possibilité, il se retrouve toutefois face à quelques difficultés pratiques, dues au manque d'encadrement juridique étant donné la nature atypique de ces constructions.

En effet, pour bénéficier de ces terrains vacants, les porteurs de projets doivent répondre aux différentes législations telles que les permis et contrats de rigueur, et tenir compte d'autres critères dont :

- une durée d'occupation nécessairement temporaire (jusqu'à 2 ans maximum) ;
- une valeur ajoutée pour le quartier et les habitantes et habitants ;
- une complémentarité des projets entre les dimensions sociale, culturelle et économique ;
- une implication des autorités communales.

Les friches mises à leur disposition par la Région le sont pour des périodes limitées. Il s'agit souvent de terrains à bâtir en attente d'autorisations ou d'ouverture de chantiers, disponibles seulement pour quelques mois, au mieux pour quelques années.

Pour que ces associations puissent mener à bien leurs projets, il est donc impératif que ces terrains vagues puissent être investis rapidement et que les permis puissent être délivrés pour des périodes plus variables. Or, les nombreuses obligations administratives mettent parfois le projet en péril en raison de la période de disponibilité du terrain. Ces difficultés font perdre un temps précieux et beaucoup d'énergie au détriment de l'accompagnement des sans-abri.

J'ai également interrogé votre collègue M. Smet sur les différentes questions urbanistiques. J'aimerais vous poser des questions liées plus spécifiquement à vos compétences.

Pour toute nouvelle construction, un certificat de performance énergétique des bâtiments (PEB) est nécessaire. Or, pour les logements de type modulaire, plus petits et individuels (non compris

Kunt u die situatie uitklaren? Geldt de uitzondering voor tijdelijke installaties ook voor modulaire woningen?

Het duurt ook lang voordat er tijdelijke waterleidingen en nutsvoorzieningen liggen. Daardoor kan het tijdelijk ter beschikking gestelde terrein niet ten volle benut worden. Kunt u ervoor zorgen dat die aansluitingen sneller in orde zijn, al dan niet met een gewestelijk kaderakkoord met de netbeheerders?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Zoals uit uw mondelinge vraag blijkt, zetten innovatieve projecten de geldende normen en regelgeving steeds opnieuw onder druk.*

Om duidelijkheid te kunnen scheppen in de EPB-vereisten voor modulaire woningen, moeten we kijken naar de wetteksten die het toepassingsgebied van de EPB-regels vastleggen. In artikel 2.2.1 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) staat dat de wetgeving geldt voor alle EPB-eenheden van een gebouw waarin energie wordt gebruikt om het binnenklimaat te regelen, op enkele uitdrukkelijk vermelde uitzonderingen na. Als vijfde uitzondering komen vergunde tijdelijke constructies

dans un immeuble), les exigences à remplir en matière de certificats de PEB ne correspondent pas à la réalité. Si des dispenses existent dans le cadre d'installations temporaires, elles ne sont pas valables pour du logement, ou en tout cas pas explicitement.

Les travailleurs du secteur se retrouvent donc dans un flou législatif où ils sont finalement obligés de systématiquement demander une dispense, ce qui, outre leur faire perdre un temps précieux, fragilise également tout leur dossier.

Pourriez-vous clarifier cette situation ? La dispense prévue dans le cadre d'installations temporaires est-elle également applicable au logement et plus particulièrement au logement modulaire ? Cette mesure permettrait d'alléger la procédure.

Par ailleurs, les délais de mise en place de branchements temporaires aux réseaux (électricité, eau) posent aussi problème pour pouvoir optimiser l'exploitation du terrain mis temporairement à disposition. En effet, les délais de branchement sont autant de délais supplémentaires qui diminuent la valeur ajoutée de l'occupation temporaire.

Pourriez-vous envisager de diminuer les délais de branchement temporaire, éventuellement dans un accord-cadre régional avec les gestionnaires de réseau ? Dans l'affirmative, pourriez-vous accélérer cette mesure ? Dans le cas contraire, qu'est-ce qui la freinerait ?

M. Alain Maron, ministre.- Votre question orale permet un grand écart entre les compétences environnementales et celles de l'action sociale que vous suivez de près également. En effet, tous les projets innovants mettent sous pression les normes et réglementations existantes. C'est le cas ici également.

Afin de pouvoir clarifier la situation des logements modulaires face aux obligations de la performance énergétique des bâtiments (PEB), il est important de se référer aux textes législatifs qui déterminent le champ d'application de la réglementation de la PEB.

Le champ d'application est repris à l'article 2.2.1 du Code bruxellois de l'air, du climat et de la

aan bod die niet langer dan twee jaar gebruikt zullen worden.

Het toepassingsgebied komt rechtstreeks voort uit de Europese richtlijn van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen. In artikel 4 wordt bepaald dat de lidstaten uitzonderingen kunnen toestaan voor bepaalde categorieën, zoals tijdelijke constructies die maximaal twee jaar gebruikt worden, industriële sites of niet-residentiële agrarische gebouwen met een laag energieverbruik.

De uitzondering die geldt voor tijdelijke constructies, geldt dus ook voor woningen, wanneer die niet langer dan twee jaar in gebruik zullen zijn.

Voor woningen, al dan niet modulair, die langer dan twee jaar gebruikt worden, voorziet de EPB-richtlijn niet in soepelere maatregelen. In dat geval kunnen wij niets doen.

De kwestie van de snelheid van de aansluitingen van elektriciteit en water moeten we, in direct overleg met de netbeheerders, grondiger bestuderen. Ik sta in contact met Sibelga en Vivaqua en hoop u binnenkort positief nieuws te kunnen brengen. De snelheid van de aansluitingen kan ik niet zomaar opleggen. Het moet haalbaar en doenbaar zijn voor de netbeheerders op het terrein. Ik doe mijn uiterste best om de administratieve rompslomp zo veel mogelijk te beperken, om zo het te grote aantal daklozen in Brussel te verminderen.

Zoals u weet, bundelen we de krachten om de Brusselse dak- en thuislozen een (nieuw) onderdak te bieden, tijdelijk of definitief.

maîtrise de l'énergie (Cobrace), et celui-ci précise que le chapitre s'applique à toutes les unités PEB d'un bâtiment dans lesquelles de l'énergie est utilisée pour réguler le climat intérieur, à l'exception d'un certain nombre de cas explicités dans l'article. Parmi ces cas figurent, en cinquième position, les constructions provisoires autorisées pour une durée d'utilisation de deux ans ou moins.

Le champ d'application tel que repris au Cobrace émane directement de la directive du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments. Dans l'article 4, il est ainsi précisé que les États membres peuvent décider de ne pas fixer ou de ne pas appliquer les exigences visées pour certaines catégories, dont les constructions provisoires avec une durée d'utilisation de deux ans ou moins, les sites industriels, les ateliers et les bâtiments agricoles non résidentiels présentant une faible demande d'énergie ainsi que les bâtiments agricoles non résidentiels utilisés par un secteur couvert par un accord sectoriel national en matière de performance énergétique.

Par conséquent, l'exemption prévue pour les installations temporaires est également applicable aux logements, lorsque ce logement temporaire est prévu pour une durée d'utilisation de deux ans ou moins.

La directive PEB ne laisse pas d'autre souplesse aux États membres que celles que je viens de spécifier. Elle ne permet donc pas de prévoir d'autres mesures d'assouplissement pour des logements, par exemple modulables, d'une occupation supérieure à deux ans. Nous sommes donc dans l'impossibilité d'agir sur cette question.

En ce qui concerne les délais de raccordement aux différents réseaux (électricité, eau), la faisabilité de cette question doit en effet être étudiée de manière plus approfondie et en concertation directe avec les gestionnaires. Je suis entré en contact avec Sibelga et Vivaqua pour envisager des facilités et j'espère pouvoir vous fournir des éléments de réponse positifs, lors d'une prochaine séance de cette commission ou à l'occasion d'une nouvelle interpellation de votre part. La question de la rapidité du branchement est éminemment opérationnelle et je ne peux pas simplement la décréter, de manière verticale. Il faut que ce soit faisable et opérationnel sur le terrain. Vous vous en

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (*in het Frans*).- *We wachten dus op goed nieuws over de nutsvoorzieningen.*

Het gaat erom hoe we de installatie van modulaire woningen kunnen vergemakkelijken. Verenigingen zijn niet altijd even beslagen in de materie en worstelen met de administratieve regels en procedures.

De heer Alain Maron, minister (*in het Frans*).- *Bij minder dan twee jaar geldt de uitzondering op de EPB-vereisten.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "de zichtbaarheid van
Homegrade op de Batibouw-beurs".**

doutez, je suis particulièrement sensible au fait de faciliter toutes les démarches administratives qui permettent de réduire le nombre trop important de personnes sans abri sur le territoire régional.

Vous le savez, par ailleurs, car j'ai déjà répondu sur ce point dans le cadre de mes compétences en Commission communautaire commune (Cocom), nous mobilisons un maximum d'acteurs publics et parapublics afin de trouver des solutions de relogement ou de logement, provisoire ou définitif, pour les personnes sans abri à Bruxelles.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Nous attendons donc les bonnes nouvelles pour les branchements.

La question qui se pose ici est de savoir comment faciliter l'installation de ces logements modulaires, y compris ceux prévus pour une durée de moins de deux ans. Le secteur associatif, qui n'est pas toujours spécialisé en la matière, souligne la lourdeur du dispositif administratif : quand ils disposent d'un terrain pour moins de deux ans, voire pour une période vraiment très courte, toutes ces procédures administratives réduisent parfois les possibilités d'exploitation et d'occupation.

M. Alain Maron, ministre.- Une exemption est bien prévue au niveau de la PEB pour les moins de deux ans.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

**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 visibilité de Homegrade au
salon Batibouw".**

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *De vzw homegrade.brussels zet zich in de markt als advies- en begeleidingsdienst inzake huisvesting in het Brussels Gewest. Ze richt zich tot alle huiseigenaren en huurders die hun woning willen renoveren. Batibouw is dan weer de grootste beurs in België voor bouwen, renoveren en inrichten voor particulieren en professionals.*

Tot onze grote spijt en nog grotere verbazing moesten we vaststellen dat homegrade.brussels nauwelijks zichtbaar was op Batibouw. Nochtans is het de enige plek in Brussel waar je informatie kunt krijgen over de gewestelijke subsidies en premies voor isolatie, de vervanging van verwarmingsinstallaties, mogelijkheden inzake hernieuwbare energie enzovoort. Als eigenaars en huurders overheidspremie kunnen krijgen, hebben ze toch ook het recht om zich daarover te informeren?

Waarom was homegrade.brussels niet beter zichtbaar op Batibouw?

Hoe werkt homegrade.brussels aan zijn bekendheid bij Brusselaars met verbouwplannen?

In 2019 ontving de instelling 3.164.796 euro. Is dat bedrag volledig uitgegeven?

Welke maatregelen neemt u opdat die begrotingsmiddelen nuttig en ten volle besteed worden?

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Als instelling die gesubsidieerd wordt door het Brussels Gewest, werd homegrade.brussels op*

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- *L'asbl homegrade.brussels, qui se définit comme le centre de conseil et d'accompagnement sur le logement en Région de Bruxelles-Capitale, s'adresse à tous les ménages, qu'ils soient locataires ou propriétaires, désirant améliorer la qualité de leur habitat. Batibouw est, quant à lui, le plus grand salon belge de la construction, de la rénovation et de l'aménagement intérieur pour professionnels et particuliers en Belgique.*

Lors de notre visite du salon, nous avons constaté, avec regret et surtout étonnement, que homegrade.brussels y était fort peu visible. Intégré au stand de la Région de Bruxelles-Capitale, le centre ne disposait ni d'une visibilité ni d'une identité propres. Nous ne l'avons d'ailleurs pas repéré. Or il s'agit de l'unique instance bruxelloise susceptible de fournir des informations sur les subsides et les primes régionales pour l'isolation du bâti, le remplacement d'une chaudière, l'installation de nouveaux équipements favorisant le déploiement d'énergies renouvelables, de nouveaux sanitaires, etc. En effet, si les propriétaires et les locataires peuvent obtenir des primes des pouvoirs publics, ils ont également droit à recevoir des informations à ce sujet.

Pourriez-vous me dire pourquoi homegrade.brussels était si peu visible à Batibouw ?

Outre le stand régional installé à Batibouw, comment homegrade.brussels se fait-il connaître des Bruxellois qui souhaitent entreprendre des rénovations ?

En 2019, le budget de cet organisme s'élevait à 3.164.796 euros. Ce budget a-t-il été entièrement dépensé ?

Étant donné l'urgence de rénover le bâti bruxellois et les engagements pris par votre gouvernement dans sa déclaration de politique générale, pouvez-vous m'informer sur les mesures prises pour s'assurer d'une utilisation pleine et entière de cette enveloppe budgétaire ?

M. Alain Maron, ministre.- *Tous les ans, au mois de février, Batibouw, le plus grand salon de la construction et de la rénovation en Belgique, prend*

Batibouw ondergebracht bij de gewestelijke stand, onder de vlag van Leefmilieu Brussel en samen met urban.brussels, hub.brussels, het Woningfonds van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (WFBHG) en Brussel Huisvesting.

Daarmee kwam de nadruk te liggen op het hele gewestelijke aanbod en minder op de afzonderlijke diensten. De kosten werden dan ook verdeeld over de verschillende diensten. Overigens werd de stand georganiseerd en ingericht door nog een andere gewestelijke dienst, visit.brussels. Het idee van de drie thematische zones - kopen, investeren, renoveren - van dit jaar kwam van visit.brussels.

Achter de gewestelijke benadering van de afgelopen jaren zit een logica. De schaalvergroting biedt niet alleen financiële voordelen: de Brusselaars krijgen op deze manier ook een integraal en coherent beeld van het volledige aanbod.

Toch merkt u terecht op dat er vraagtekens kunnen worden geplaatst bij een strikt gewestelijke aanpak. De renovatie van de gebouwen is immers een speerpunt, en homegrade.brussels moet een beslissende rol gaan spelen in de begeleiding van de Brusselaars. Samen met Leefmilieu Brussel wil ik bekijken hoe ik de instelling meer bekendheid kan geven.

Sinds de oprichting in 2017 stijgt het aantal oproepen bij homegrade.brussels gestaag. In 2018 bedroeg de toename 7% en in 2019 was dat 21%. Dat zijn bemoedigende cijfers.

Tussen eind 2017 en begin 2019 verspreidde Leefmilieu Brussel informatie over homegrade.brussels in alle brievenbussen van het gewest. Die campagne heeft duidelijk geleid tot een toename van het aantal oproepen en aanvragen voor een huisbezoek. Eind 2019 maakte Leefmilieu Brussel ook onder meer reclame via radio, tv en banners op websites.

De brochures van homegrade.brussels, die verspreid worden via de gemeenten, hebben veel succes en dragen bij tot de naamsbekendheid van de vzw. Tot nu toe zijn er een twintigtal, over thema's als 'je buitengevel isoleren' en 'je verwarmingssysteem optimaliseren'. Homegrade.brussels tekent daarnaast ook present

place au Heysel. En tant qu'acteur subsidié par la Région bruxelloise, homegrade.brussels a été intégré dans le stand régional - j'insiste sur le terme régional - pour y représenter Bruxelles Environnement, au même titre qu'urban.brussels, hub.brussels, le Fonds du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (FLRBC) et Bruxelles Logement.

L'accent est donc mis sur l'offre régionale plutôt que sur un acteur en particulier. La participation aux frais est répartie à part égale entre chacun des acteurs. Par ailleurs, l'organisation et l'aménagement du stand sont gérés par une autre administration, visit.brussels. Ainsi, cette année, l'aménagement du stand en trois zones thématiques - acheter, investir et rénover - résulte d'une proposition de visit.brussels.

Cette approche régionale, qui prévaut depuis plusieurs années, a sa logique : outre les économies d'échelle qu'elle permet de réaliser au niveau budgétaire, elle a l'avantage de présenter une offre intégrée et cohérente aux Bruxellois. Elle conforte aussi le positionnement de homegrade.brussels en tant qu'acteur régional plutôt que privé et indépendant.

Pour autant, comme vous le faites légitimement remarquer, on peut se poser la question de la pertinence d'une approche exclusivement régionale au vu de la stratégie de rénovation du bâti et de son ambition. Le centre homegrade.brussels est en effet amené à jouer un rôle décisif dans l'accompagnement des ménages. Avec Bruxelles Environnement, j'étudierai comment valoriser davantage cet organisme.

Concernant les canaux d'information par lesquels homegrade.brussels se fait connaître auprès des citoyens, le nombre de contacts enregistrés n'a cessé d'augmenter depuis sa création en 2017, de 7 % en 2018, puis de 21 % en 2019. Ces chiffres encourageants résultent de diverses actions entreprises à la fois par Bruxelles Environnement et par homegrade.brussels.

Ainsi, de fin 2017 à début 2019, Bruxelles Environnement a mené une campagne toutes-boîtes dans les 19 communes de la Région bruxelloise. Celle-ci a clairement eu un impact positif sur les contacts enregistrés par l'association et sur le

op verscheidene gewestelijke en gemeentelijke evenementen.

Elk jaar in september organiseert homegrade.brussels een aantal conferenties. Zeven van de dertien werden zelfs twee keer ingericht om aan de grote vraag te kunnen voldoen. De website wordt verder ontwikkeld en de vzw is aanwezig op sociale media.

In 2019 kreeg de vereniging 3.164.796 euro. Door de coronacrisis zit er wat vertraging op de gegevens, waardoor we nog geen zicht hebben op het bedrag dat uiteindelijk uitgegeven is. Wel is nu al duidelijk dat de laatste subsidieschijf van Leefmilieu Brussel niet is gebruikt. Begin 2019 gingen er namelijk vijf werkneemsters met bevallingsverlof, die niet volledig vervangen zijn.

Ten slotte zijn er ook redenen die inherent zijn aan het subsidiesysteem: de eerste en tweede schijf (van 60 en 30%) worden van tevoren uitbetaald, maar de laatste schijf (van 10%) volgt pas na controle van het activiteitenverslag en het financiële rapport.

In dit stadium blijkt homegrade.brussels helaas niet over voldoende middelen te beschikken voor die vorm van prefinanciering. Leefmilieu Brussel is zich van die moeilijkheden bewust en wil met de inspecteur van Financiën samenzitten om te kijken hoe de vzw ten volle van haar subsidie kan genieten en of ze eventueel kan worden verhoogd..

Ik zou homegrade.brussels een succes voor het Brussels Gewest willen noemen. Het aantal geïnteresseerden en contacten groeit jaar na jaar, net als de naamsbekendheid.

Als we van onze renovatiestrategie een echt succes willen maken, moeten we burgers en bedrijven goed begeleiden. De vzw homegrade.brussels en Netwerk Wonen zijn daarvoor aangewezen.

nombre de demandes de visite à domicile. Fin 2019, Bruxelles Environnement a également fait la promotion de homegrade.brussels dans une campagne coupole impliquant des publicités à la télévision et la radio, mais aussi des bannières sur des sites internet, etc.

Du côté de homegrade.brussels, les brochures publiées par l'association rencontrent un vif succès. Il en existe une vingtaine portant sur des sujets tels que l'isolation de la façade par l'extérieur, l'amélioration de son système de chauffage, etc. Elles sont distribuées auprès des 19 communes et contribuent à la notoriété de l'association. Cette dernière participe également à différents événements régionaux et locaux : le Festival de l'environnement, le Salon de la copropriété....

Tous les ans, homegrade.brussels organise des conférences à la rentrée. Sept des treize conférences organisées ont dû être dédoublées pour répondre à la demande. L'association continue à développer son site internet et à assurer une présence sur les réseaux sociaux. Enfin, en 2019, homegrade.brussels a été présente dans la quasi-totalité des médias que vous connaissez, ce qui témoigne de l'efficacité du travail des services de communication de Bruxelles Environnement et de homegrade.brussels.

Comme vous le mentionnez, le budget de l'association en 2019 était de 3.164.796 euros. Avec la crise sanitaire, la transmission du dossier justificatif a pris un certain retard. Nous ne pouvons pas encore dire avec précision quel montant n'a pas été utilisé. Cependant, pour ce qui concerne la subvention de Bruxelles Environnement, nous savons déjà que la dernière tranche ne sera sans doute pas utilisée. Du côté de l'association, le début de l'année 2019 a en effet été marqué par cinq congés de maternité. Ceux-ci ont fait l'objet de remplacements, mais ces derniers ne couvrent pas toujours exactement la période d'absence.

Enfin, évoquons aussi des raisons liées au fonctionnement par subvention. Celui-ci ne permet pas d'octroyer tout le budget en avance à homegrade.brussels : si la première tranche (60 %) et la deuxième tranche (30 %) sont bien payées en avance, la dernière tranche (10 %) est quant à elle octroyée après vérification du rapport d'activité et du dossier financier. Ce fonctionnement signifie que homegrade.brussels doit disposer de la

trésorerie suffisante pour dépenser cette tranche et pouvoir la justifier dans son dossier financier.

À ce stade, il semble malheureusement que la trésorerie de homegrade.brussels ne permette pas ce préfinancement. Une autre possibilité serait que homegrade.brussels puisse emprunter ce montant, mais les intérêts de cet emprunt ne sont pas considérés comme éligibles. Bien consciente de ces difficultés, Bruxelles Environnement a prévu de s'entretenir avec l'inspecteur des finances à ce sujet, afin de faire en sorte que l'association puisse, dans les faits, bénéficier et utiliser l'intégralité de sa subvention ou, le cas échéant, que le montant de la subvention soit ajusté.

Pour conclure, je dirai que la création d'homegrade.brussels doit être considérée comme une réussite pour la Région. Le public et les contacts augmentent chaque année ainsi que sa notoriété auprès des Bruxellois. Même pendant la crise du Covid-19, les demandes téléphoniques des citoyens n'ont pas cessé.

J'ajouterai que si l'on veut faire de la stratégie de rénovation une réussite, il faut tenir compte de l'accompagnement des personnes et des entreprises. C'est un enjeu fondamental. L'association homegrade.brussels et le réseau Habitat sont les deux institutions pressenties pour mener à bien cet accompagnement.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *Ik onthoud dat u de zichtbaarheid van homegrade.brussels nog wilt vergroten. De informatie die in alle brievenbussen zou zijn verdeeld, heb ik nooit gekregen. Dat hoeft natuurlijk niet per se uw schuld te zijn: met zulk drukwerk loopt het wel vaker mis.*

Als we het Brusselse gebouwenpark willen renoveren en onze ambitieuze doelstellingen willen halen, zullen instellingen als homegrade.brussels over voldoende financiële middelen moeten kunnen beschikken. Met Leefmilieu Brussel moet worden bekeken hoe dat kan.

Op de begroting kom ik later nog terug.

- Het incident is gesloten.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Je note les volontés d'améliorer encore la visibilité de homegrade.brussels en tant qu'acteur régional. Je vous entends concernant le toute-boîte mais je ne l'ai pas reçu. Je ne sais pas comment il a été distribué. Je ne vous jette pas la pierre, car il y a toujours des problèmes de distribution avec ce type de prospectus. Néanmoins, ce courrier n'est pas arrivé partout.

Je pense que si nous voulons rénover le bâti bruxellois et atteindre nos objectifs ambitieux, il faudra que des acteurs tels que homegrade.brussels soient dotés d'une trésorerie. Il faudrait discuter avec Bruxelles Environnement pour déterminer comment cela se passe. Il est regrettable que sur le plan organisationnel, le développement,

l'accompagnement et la sensibilisation soient freinées.

Nous suivrons le développement de ce dossier et je reviendrai vers vous concernant les détails du budget.

- *L'incident est clos.*
