



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 10 FÉVRIER 2021

SESSION 2020-2021

**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 10 FEBRUARI 2020

ZITTING 2020-2021

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. 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

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. De vertaling is 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

SOMMAIRE

Question orale de M. Julien Uyttendaele 1

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 "l'absence de critères environnementaux dans le projet Smart Move présenté par le gouvernement".

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 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,

concernant "la gestion et la sensibilisation relatives aux déchets de papiers d'origine publicitaire".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Alain Maron, ministre

Demande d'explications de M. Martin Casier 15

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 pollution atmosphérique causée par la combustion résidentielle de bois à Bruxelles".

Discussion – Orateurs :

M. Martin Casier (PS)

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 1

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

betreffende "het gebrek aan milieucriteria in het project Smart Move dat de regering heeft voorgesteld".

Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele 7

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

betreffende "het beleid en de sensibilisering op het vlak van afval van papieren reclame".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Alain Maron, minister

Vraag om uitleg van de heer Martin Casier 15

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

betreffende "de luchtverontreiniging als gevolg van houtverbranding in woningen in Brussel".

Bespreking – Sprekers:

De heer Martin Casier (PS)

Mme Viviane Teitelbaum (MR)		Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Marie Nagy (DéFI)		Mevrouw Marie Nagy (DéFI)	
M. Alain Maron, ministre		De heer Alain Maron, minister	
Demande d'explications de M. Sadik Köksal	23	Vraag om uitleg van de heer Sadik Köksal	23
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,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant "le dispositif de lutte régional contre les dépôts clandestins".		betreffende "de gewestelijke maatregelen in de strijd tegen sluikstorten".	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Sadik Köksal (DéFI)		De heer Sadik Köksal (DéFI)	
Mme Viviane Teitelbaum (MR)		Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)	
Mme Gladys Kazadi (cdH)		Mevrouw Gladys Kazadi (cdH)	
M. Alain Maron, ministre		De heer Alain Maron, minister	
Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	29	Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	29
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,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant "les véhicules de collecte de Bruxelles Propreté parés de drapeaux de puissances étrangères afin de lancer un signal politique".		betreffende "de ophaalwagens van Net Brussel getooid met vlaggen van vreemde mogendheden om een politiek signaal uit te sturen".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	31	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	31
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,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant "le déploiement d'un réseau 5G et fibre optique en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de uitrol van een 5G- en glasvezelnetwerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	

Question orale de Mme Els Rochette	34	Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette	34
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 "l'accès à l'eau pour se laver".		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende "de toegang tot water om zich te wassen".	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	38	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	38
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "la collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale et les acteurs privés concernant le développement de bornes de recharge électriques et le renforcement du réseau d'électricité".		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de private actoren bij de uitrol van laadpalen en de versterking van het elektriciteitsnet".	
Question orale de M. Jonathan de Patoul	42	Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul	42
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 décarbonation des transports fluviaux sur le canal de Bruxelles".		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende "het koolstofarm maken van het riviertransport op het kanaal van Brussel".	
Question orale de M. Bertin Mampaka Mankamba	46	Mondelinge vraag van de heer Bertin Mampaka Mankamba	46
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 Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du logement et de l'égalité des chances, concernant "la pollution intérieure dans les logements publics et privés de la Région bruxelloise".		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, en aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen, betreffende "de vervuiling van de binnenlucht in de openbare en private woningen van het Brussels Gewest".	

Question orale jointe de Mme Gladys Kazadi,

concernant "la qualité de l'air intérieur en
Région de Bruxelles-Capitale".

46

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw 46
Gladys Kazadi,

betreffende "de kwaliteit van de binnenlucht in
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

1101 Présidence : M. Tristan Roberti, président.

1107 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

1107 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,

1107 concernant "l'absence de critères environnementaux dans le projet Smart Move présenté par le gouvernement".

1109 M. Julien Uyttendaele (PS).- Les débats relatifs à une réforme environnementale de la fiscalité automobile ne sont pas nouveaux et ont déjà fait l'objet de très nombreuses questions lors de la précédente législature. Bruxelles Fiscalité avait notamment commandé ce fameux rapport auprès d'experts, rapport vivement commenté et parfois critiqué pour certaines de ses orientations jugées peu progressistes sur le plan environnemental. De fait, lors de l'élaboration de ce rapport, impasse avait notamment été faite sur la consultation d'associations environnementales.

M. le ministre, vous nous avez rassurés en nous garantissant en commission que ce projet de réforme ferait l'objet d'une collaboration entre Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Environnement.

Aujourd'hui, je ne vous cache pas notre déception de constater, à ce stade, le conservatisme du projet Smart Move ainsi que la suppression de toutes les dispositions reprises dans l'accord de majorité sur ce point. Les discussions sur ces critères ne sont pas récentes et dans un premier temps, mon groupe avait suggéré que l'écoscoring soit l'un des critères de modulation de la taxe de mise en circulation (TMC). Nous considérons en effet que celle-ci est l'outil le plus adéquat car il permet d'influencer l'acte d'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion sans pénaliser les ménages pour un véhicule qu'ils ont déjà, comme ce serait le cas avec la taxe de circulation.

Bien que reconnu comme un critère fondé en matière de marchés publics depuis de très nombreuses années et n'ayant vraisemblablement jamais fait l'objet de recours, l'écoscoring a malgré tout été écarté par Bruxelles Fiscalité à l'époque, au motif qu'il ne s'agissait pas d'un critère suffisamment robuste pour servir de base à l'établissement d'une taxe. Nous n'avons cependant jamais eu plus de détails quant à cette assertion mais qu'à cela ne tienne, nous avons repris le travail - nous étions alors en plein diesel gate - et proposé l'utilisation de trois critères clairs, pertinents et incorruptibles : le poids, la puissance et le carburant utilisé.

1111 À la fin de la législature précédente, lors d'une réunion de la commission des finances, la plupart des groupes politiques ont soutenu ce triptyque de critères. Notre nouvel accord de majorité y fait d'ailleurs référence.

Voorzitterschap: de heer Tristan Roberti, voorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "het gebrek aan milieucriteria in het project Smart Move dat de regering heeft voorgesteld".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Al in de vorige regeerperiode werd er gediscussieerd over een vergroening van de verkeersfiscaliteit. Zo was er het fameuze expertenrapport, besteld door Brussel Fiscaliteit, dat veel kritiek kreeg om zijn weinig progressieve milieustandpunten.*

U stelde ons in deze commissie gerust: voor de hervorming zouden Brussel Fiscaliteit en Leefmilieu Brussel de handen in elkaar slaan.

Smart Move is een teleurstellend conservatief project geworden en de bepalingen uit het regeerakkoord blijven allemaal dode letter. In eerste instantie had de PS voorgesteld dat de belasting op de inverkeerstelling (BIV) het best kon worden bepaald op basis van de ecoscore van een voertuig. Dat is immers de efficiëntste manier om de aankoop van een auto, nieuw of tweedehands, te sturen, zonder automobilisten te straffen voor een auto die ze al hebben.

Brussel Fiscaliteit verwierp de ecoscore, met als argument dat het een te zwak criterium was om een belasting op te baseren. Daarop stelden wij drie andere duidelijke en moeilijk te vervalsen criteria naar voren, namelijk gewicht, vermogen en brandstoftype.

Aan het eind van de vorige regeerperiode konden de meeste politieke fracties zich in die drie criteria vinden. Ze werden dan ook in de nieuwe beleidsverklaring opgenomen.

Al die gegevens staan op het inschrijvingsbewijs van een auto. Die drie criteria samen maken het mogelijk om lichtere

De fait, chacune de ces données est enregistrée par le SPF Mobilité et transports et retranscrite sur la carte grise de chaque véhicule sur la base de son certificat d'homologation. La prise en considération du poids du véhicule permet d'agir sur la masse moyenne des véhicules en circulation en vue d'un usage plus rationnel de l'énergie. La prise en considération de la puissance réelle du véhicule, exprimée en kilowatts tant sur la carte grise que sur le certificat d'homologation, permet de discriminer les véhicules très puissants et peu adaptés à un usage urbain. La prise en considération du type de carburant permet, pour sa part, de discriminer l'essence, le diesel et le gaz de pétrole liquéfié (LPG) au profit de l'électrique, du gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG) ou du biogaz qui présentent des solutions alternatives économiquement crédibles pour les ménages.

Dans le même esprit que celui de l'écoscore, mon groupe espérait que ces données puissent faire partie d'un indice composite permettant de moduler la TMC afin de procéder à un verdissement de la fiscalité automobile comme l'ont fait les deux autres Régions depuis des années déjà. La Région bruxelloise est très en retard dans ce domaine. La Région flamande et la Région wallonne tiennent également compte des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) alors que ces données ne figurent pas sur les cartes grises des véhicules.

Quelles sont les raisons pour lesquelles les critères liés au poids, à la puissance et au type de carburant, censés être portés par votre administration, n'ont pas été retenus à ce stade dans le projet de réforme Smart Move ? Ce projet rentre dès lors en contradiction manifeste avec la déclaration de politique régionale (DPR) que nous avons votée. C'est en quelque sorte un contrat entre le gouvernement et le parlement bruxellois en débat de législation et il n'est manifestement pas respecté pour le moment.

¹¹¹³ Quelles ont été les propositions de Bruxelles Environnement dans le cadre de cette réforme ?

Des problèmes techniques ont-ils été avancés par Bruxelles Fiscalité ou par Bruxelles Environnement, qui auraient conduit au rejet des critères environnementaux repris dans l'accord de majorité ? Dans l'affirmative, lesquels ?

Si ces problèmes sont liés à l'informatique, un groupe de travail ad hoc a-t-il été constitué avec le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) ?

Comment expliquer que les deux autres Régions parviennent à inclure des critères environnementaux, contrairement à la nôtre ?

Enfin, le projet Smart Move a été présenté comme restant ouvert à la discussion. C'est une bonne nouvelle, mais formulerez-vous des précisions en vue de garantir la modulation environnementale et énergétique de la réforme ?

¹¹¹⁵ **M. Alain Maron, ministre.**- Votre question aborde un sujet important. L'impact de nos modes de transport est en effet significatif sur une série d'indicateurs environnementaux, qu'il

en minder krachtige voertuigen, alsook auto's die rijden op elektriciteit, compressed natural gas (CNG) en biogas, fiscaal aantrekkelijker te maken.

De PS hoopte dat een BIV op basis van die drie criteria zou leiden tot een vergroening van de verkeersfiscaliteit, zoals dat in de twee andere gewesten al jaren het geval is. Het Brussels Gewest loopt behoorlijk achter.

Waarom wordt er in Smart Move geen rekening gehouden met het gewicht, vermogen en brandstoftype van voertuigen? Smart Move druist daarmee regelrecht in tegen de gewestelijke beleidsverklaring.

Welke voorstellen deed Leefmilieu Brussel in deze hervorming?

Kreeg Brussel Fiscaliteit of Leefmilieu Brussel met technische problemen te kampen, waardoor de criteria moesten worden opgegeven?

Als het om informaticaproblemen ging, is er dan een ad-hocwerkgroep opgericht met het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG)?

Waarom slagen de twee andere gewesten er wel in om milieucriteria te hanteren?

Smart Move werd ons voorgesteld als een project waarover nog kon worden overlegd. Bent u bereid om nog verduidelijkingen aan te brengen zodat de hervorming gebeurt op basis van milieu- en energiecriteriën?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Onze manier van verplaatsen is van invloed op een hele reeks milieu-*

s'agisse des émissions de gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques ou du bruit.

La forte baisse des déplacements motorisés lors du premier confinement d'avril nous l'a d'ailleurs démontré. Le bruit a chuté de près de 90 % aux endroits les plus touchés par le trafic, tandis que les concentrations d'oxyde d'azote mesurées dans l'air bruxellois ont été réduites de plus de moitié. Cela montre que la pollution n'est pas une fatalité et que nous avons des leviers entre nos mains pour nous y attaquer. Il n'est évidemment pas question de rester confinés à vie, mais d'atteindre de telles réductions en encourageant la transition vers une ville plus durable et agréable pour toutes et tous. La fiscalité est l'un des leviers majeurs que nous pouvons actionner à cet égard.

Il est important de comprendre que Smart Move agit sur le paramètre environnemental par excellence, à savoir l'usage de la voiture et le nombre de kilomètres parcourus en Région de Bruxelles-Capitale. Je tiens à rappeler que Smart Move est une proposition qui doit faire l'objet d'une concertation à la fois interne, en Région bruxelloise, et externe. Si un membre du gouvernement avait estimé que le texte s'écartait de manière injustifiée de l'accord de majorité, la proposition ne serait pas sur la table. L'ensemble du gouvernement bruxellois soutient donc cette proposition conforme à l'accord de majorité, qui a d'ailleurs servi de base de travail.

Porté par M. Vervoort en sa qualité de ministre-président, ce texte est également soutenu par le ministre chargé des finances M. Gatz, car il concerne la fiscalité.

¹¹¹⁷ La réforme proposée par Smart Move permet d'évoluer vers une fiscalité automobile qui encourage un usage rationnel de la voiture et limite les externalités environnementales négatives dues au trafic automobile. Ce nouveau mode de taxation aura pour effet de réduire les kilomètres parcourus en voiture et, donc, les émissions de CO₂, de NO_x et de particules fines, en particulier en semaine aux heures de pointe, au moment où les concentrations de polluants sont les plus élevées. Il n'est donc pas correct d'affirmer que le projet ne contient pas le moindre critère environnemental. C'est intrinsèquement et conceptuellement faux !

Les bénéfices environnementaux d'une réduction du trafic automobile concerneront en priorité les quartiers centraux, là où la population et la circulation sont les plus denses. Ce sont aussi les zones où réside la population la plus précarisée qui subit la pollution alors que, bien souvent, elle ne possède pas de voiture, et où les taux de motorisation sont les plus faibles. Par conséquent, le projet poursuit une finalité d'amélioration environnementale, mais aussi de correction sociale, puisque ce sont les populations les plus précaires qui subissent le plus la pollution automobile alors que ce sont celles qui possèdent le moins d'automobiles et roulent le moins en voiture. L'étude d'impact à votre disposition confirme les bénéfices environnementaux attendus sur la base du modèle actuel de Smart Move.

indicatoren, zoals de uitstoot van broeikasgassen, atmosferische vervuiling en lawaaihinder.

Door de sterke daling van het aantal gemotoriseerde verplaatsingen tijdens de eerste lockdown nam de geluidsoverlast met bijna 90% af op de plekken die het meeste onder het verkeer te lijden hebben en daalde de concentratie stikstofdioxide met meer dan de helft.

Smart Move richt zich vooral op het autobezit en het aantal kilometers dat binnen het Brussels Gewest per auto wordt afgelegd.

Als er ook maar één regeringslid had gevonden dat Smart Move niet strookte met de gewestelijke beleidsverklaring, dan zou het voorstel niet op tafel liggen. De tekst wordt niet alleen gedragen door minister-president Vervoort, maar ook door minister van Financiën Gatz, die bevoegd is voor de fiscaliteit.

Met Smart Move willen we evolueren naar een rationeler autobezit, met minder afgelegd kilometers en dus minder uitstoot van CO₂, stikstof en fijn stof, vooral tijdens de spits op weekdagen. Zeggen dat het project geen rekening houdt met milieucriteria, is fundamenteel en intellectueel oneerlijk.

Voor de dichtbevolkte wijken in het centrum, met veel verkeer, zullen de vruchten plukken van Smart Move. Daar woont ook de armste bevolking die het meest last heeft van de luchtverontreiniging, terwijl ze vaak zelf geen auto bezit. Met het project willen we dus ook een sociale correctie doorvoeren. In de impactstudie kunt u de winst voor het milieu zien op basis van de Smart Moveplannen zoals ze nu voorliggen.

¹¹¹⁹ Combiné à la zone de basse émission (LEZ), ce projet offre d'ailleurs une capacité importante d'agir sur les émissions de polluants issues du trafic automobile. En effet, alors que Smart Move permet de maîtriser les kilomètres parcourus, la LEZ donne un signal à long terme clair aux acteurs bruxellois : nous allons vers une mobilité "zéro émission directe".

Ces outils permettent d'ailleurs d'agir sur l'ensemble des véhicules qui circulent au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, tandis qu'une réforme simple de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation (TMC) ne permettrait d'agir que sur les véhicules immatriculés dans la Région. À défaut d'accord de coopération, elle exclurait même les véhicules de leasing immatriculés à Bruxelles. Compte tenu de la particularité de notre Région, qui attire chaque jour un trafic important de véhicules immatriculés dans les deux autres Régions ou à l'étranger, vous réalisez l'intérêt d'envisager une réforme plus ambitieuse que celle des taxes de circulation et de mise en circulation.

Les critères introduits dans le système Smart Move ont été étudiés avec soin par Bruxelles Environnement et Bruxelles Fiscalité, afin de coller aux plus près aux objectifs du gouvernement. Qu'il s'agisse du poids du véhicule, de la puissance du moteur, de l'écopcore, des émissions de polluants ou autres, chacun des critères a évidemment été analysé.

C'est sur cette base et en tenant compte d'autres facteurs cruciaux, tels que les aspects sociaux, l'importance de donner un signal clair aux acteurs bruxellois, les contraintes liées à la mise en place du système et l'importance de réduire la congestion - le premier objectif de Smart Move étant de réduire de 30 % le temps passé dans les embouteillages -, que le gouvernement a pris position de manière collégiale.

¹¹²¹ Permettez-moi d'illustrer mon propos par un exemple de contrainte que nous avons dû intégrer, liée à la faisabilité opérationnelle.

Comme vous le savez, Smart Move devra s'appliquer à la totalité des véhicules qui circuleront en Région bruxelloise, qu'ils soient neufs ou anciens, belges ou étrangers. Or l'absence ou la mauvaise qualité des données disponibles dans les bases de données que nous utiliserons pour mettre le système en place, dont celle de la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV), pourraient multiplier les erreurs et les plaintes. Vu le volume de véhicules traités, à tout instant, par le dispositif Smart Move, il est crucial de réduire ce type de problèmes au minimum.

Le critère du poids du véhicule - que je considère pourtant moi aussi comme extrêmement pertinent, particulièrement en ville -, est donc difficilement utilisable, car cette donnée n'existe pas pour près de 15 % des véhicules recensés dans la base de données de la DIV. Tant que cette donnée n'est pas disponible à 100 %, ce critère restera inutilisable. Ce n'est qu'un exemple parmi de nombreux autres.

Samen met de lage-emissiezone (LEZ) geeft Smart Move de Brusselaars een duidelijke boodschap mee: op naar de nuluitstoot.

Een hervorming van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeerstelling(BIV) zou alleen invloed hebben op voertuigen die in het Brussels Gewest ingeschreven staan. Met Smart Move en de LEZ kunnen we ingrijpen op alle voertuigen die rondrijden op het grondgebied van het gewest. In Brussel rijden dagelijks immers veel voertuigen rond die ingeschreven staan in een ander gewest of in het buitenland.

Leefmilieu Brussel en Brussel Fiscaliteit hebben alle mogelijke criteria - gewicht, vermogen, ecoscore, uitstoot enzovoort - grondig onderzocht. Op basis daarvan en rekening houdend met, onder meer, sociale aspecten, heeft de regering unaniem voor dit systeem gekozen.

We moesten met veel beperkingen rekening houden.

Smart Move moet gelden voor alle voertuigen die op Brussels grondgebied rondrijden, nieuw of oud, met Belgische of buitenlandse nummerplaat. Aangezien de gegevens waarop we aangewezen zijn, zoals die van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV), onvolledig of zelfs onbestaand zijn, zou dat systeem echter veel fouten en klachten opleveren.

Het gewicht van een voertuig vind ik persoonlijk bijvoorbeeld een relevant criterium, zeker in de stad, maar zolang de databank van de DIV dat niet voor 100% van de voertuigen vermeldt, is ze niet bruikbaar.

¹¹²³ À la suite des analyses menées par les administrations, le gouvernement a donc estimé que le critère des chevaux fiscaux, en combinaison avec les kilomètres parcourus, permettait d'atteindre un bon équilibre entre les différents enjeux. Pour la TMC, les critères actuels sont maintenus pour les catégories les plus élevées.

Enfin, en ce qui concerne les contraintes techniques ou l'absence de données relatives à la modulation environnementale et énergétique du projet de réforme Smart Move, nous pouvons citer deux enjeux importants.

Le premier est celui du développement de la technologie pour établir les kilomètres parcourus. Des efforts conséquents sont déployés par Bruxelles Fiscalité, en collaboration avec le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB).

Le deuxième est celui de l'intégration d'un critère permettant de différencier, à terme, les véhicules électriques dans la taxation. En effet, avec l'évolution vers l'électrique, il faudra se donner la possibilité de favoriser les véhicules qui consomment moins et d'ajouter un correctif social. Dans tous les cas, le modèle devrait évoluer. Les différents ministres du gouvernement y resteront évidemment attentifs.

Plus généralement, vous savez que le gouvernement a fait le choix, et pris le risque, de mettre un modèle sur la table en vue d'une large concertation au sein de la Région bruxelloise, qui est en cours, et d'une concertation avec les autres entités. Les réactions déjà suscitées démontrent combien, en touchant à la fiscalité automobile, on touche à une matière éminemment sensible et complexe.

Cela démontre la nécessité de trouver un équilibre entre de nombreux objectifs politiques, intérêts et paramètres, parfois alignés, mais parfois aussi contradictoires. Il est impossible, au travers d'un seul outil de politique publique, de viser l'ensemble des objectifs, au risque de n'en atteindre aucun. Je rappelle qu'en l'occurrence l'objectif premier de Smart Move est de réduire les embouteillages.

¹¹²⁵ La concertation en cours doit donc nous permettre non seulement de poursuivre et d'affiner les arbitrages dans l'outil Smart Move, mais aussi d'imaginer les mesures hors Smart Move. Celles-ci doivent accompagner le cas échéant sa mise en œuvre, afin de renforcer les conditions de réussite ou de corriger et compenser certains effets non souhaitables de la réforme.

À cet égard - et ce n'est qu'un exemple -, j'aurai sans doute l'occasion de vous présenter prochainement le projet de réforme de la prime Bruxell'air, adopté en première lecture par le gouvernement. Cette réforme entend être beaucoup plus ambitieuse que les précédentes mais aussi porter une attention à la gradation sociale. Nous avons en effet décidé que le montant de la prime serait désormais proportionnel aux revenus : les personnes aux revenus les plus faibles toucheront donc un montant de prime plus élevé que les autres.

Na uitgebreide analyse oordeelde de regering dat het criterium van de fiscale pk's in combinatie met het aantal afgelegde kilometers het beste evenwicht oplevert.

Wat de technische moeilijkheden of de gebrekkige data betreft waarmee de hervorming af te rekenen heeft, zijn er twee belangrijke kwesties. De eerste is de ontwikkeling van technologie om het aantal afgelegde kilometers bij te houden. Brussel Fiscaliteit slaat daarvoor de handen in elkaar met het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG). De tweede is dat op termijn elektrische wagens op een andere manier belast zullen kunnen worden. Meer zuiniger voertuigen kunnen dan beloofd worden en kan er een sociale correctie worden doorgevoerd.

De regering heeft een risico genomen door te kiezen voor een breed overleg, zowel binnen het gewest als met de andere deelstaten. Uit de reacties blijkt meteen wat voor een gevoelig en complex onderwerp verkeersfiscaliteit is. Nu moeten we al die politieke keuzes, belangen en parameters met elkaar verzoenen. Ik wijs er nogmaals op dat het hoofddoel van Smart Move erin bestaat om de files te doen afnemen.

Met overleg kunnen we Smart Move verfijnen, maar kunnen we ons ook een beeld te vormen van de maatregelen zonder Smart Move.

Binnenkort zal ik u de hervorming van de Brussel'Air-premie kunnen voorstellen, die de regering nu in eerste lezing heeft goedgekeurd. De nieuwe versie van de premie is niet alleen ambitieuzer dan de voorgaande, maar ook sociaal correcter omdat ze inkomensafhankelijk wordt.

1127 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je me permets de revenir sur la question de la taxe de mise en circulation (TMC). Je ne comprends pas pourquoi nous n'aurions pas les capacités et les compétences qu'ont la Wallonie et la Flandre pour introduire des critères environnementaux.

Je vous invite dès lors à prendre langue avec le ministre wallon de la mobilité M. Philippe Henry, qui a déclaré vouloir utiliser les critères de poids, de puissance et de carburant dans le cadre de la fiscalité automobile. C'est donc possible, il suffit de s'en donner les moyens.

L'absence de TMC provoquera en Région bruxelloise un effet pervers car notre Région deviendra de facto la plus attractive pour l'immatriculation de véhicules SUV et 4x4, la Wallonie et la Flandre ayant instauré des systèmes d'éco-malus.

J'aimerais également insister sur le gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG). Le projet Smart Move ne prévoit aucun critère en la matière. La promotion de véhicules électriques est certes très positive d'un point de vue environnemental, mais cette option n'est pas accessible à toute une partie de la population pour des raisons financières. Le CNG est une solution à court et moyen termes qui n'est malheureusement pas prise en compte dans votre projet de réforme.

1129 À de très nombreuses reprises, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) nous a reproché notre manque de fiscalité environnementale. Il s'agit donc d'une occasion manquée. Nous nous interdisons de réfléchir alors que nous discutons de cette réforme depuis des années.

Nous étions parvenus à un consensus lors de la précédente législature. Je souhaiterais donc que les administrations soient un peu plus volontaristes quant aux critères environnementaux à prendre en considération, car le système présenté aujourd'hui n'est pas suffisamment pertinent dans ce domaine.

1131 **M. Alain Maron, ministre.**- Il ne faut pas plaisanter, M. Uyttendaele. Vous plaidez en faveur des systèmes appliqués dans les autres Régions. Or les systèmes qui reposent sur une TMC forfaitaire, une TC forfaitaire ou une TMC unique encouragent les automobilistes à beaucoup rouler pour amortir ces frais. Intrinsèquement, ce système appliqué par les autres Régions va à l'encontre du respect de l'environnement. Je suis donc surpris de vous entendre plaider en sa faveur en avançant des arguments environnementaux.

Dans ces systèmes, le calcul est réalisé sur une base annuelle. Avec Smart Move, il doit l'être en permanence. Les données doivent donc être disponibles en temps réel et ajustées en permanence, ce qui implique une plus grande exigence de disponibilité et de validité.

Toutefois, si nous passons un jour à une taxation kilométrique, nous devons veiller à intégrer davantage le critère du poids. Il

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik blijf me afvragen waarom Brussel de belasting op de inverkeerstelling (BIV) niet op milieucriteria zou kunnen baseren, zoals Wallonië en Vlaanderen dat doen. Ik raad u aan eens te gaan praten met Waals minister van Mobiliteit Philippe Henry.*

Als er in Brussel geen BIV wordt geheven, krijg je het perverse neveneffect dat het hier een paradijs wordt voor SUV's en 4x4's, voertuigen die in Wallonië en Vlaanderen fiscaal afgestraft worden.

In het Smart Move-project is nergens sprake van compressed natural gas (CNG). Elektrische wagens mogen dan wel goed zijn voor het milieu, voor een groot deel van de bevolking blijven ze onbetaalbaar, dit in tegenstelling tot CNG.

De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) heeft ons al meermaals op de vingers getikt omdat we zo weinig werk maken van milieufiscaliteit. Dit is dus een gemiste kans.

Tijdens de vorige regeerperiode werd er een consensus bereikt. Ik had graag gezien dat de administraties wat meer rekening hielden met milieucriteria, want het voorliggende project doet dat te weinig.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Mijnheer Uyttendaele, met een forfaitaire belasting op de inverkeerstelling (BIV), een forfaitaire verkeersbelasting of door enkel BIV te heffen beloon je automobilisten die veel kilometers afleggen. De systemen in de andere gewesten zijn niet milieuvriendelijk. Het verbaast me dan ook dat u daarvoor pleit en daarbij milieugargumenten aanhaalt.*

Die systemen zijn gebaseerd op een jaarlijkse berekening. Bij Smart Move wordt er voortdurend in realtime berekend en aangepast.

Als we ooit een kilometerheffing invoeren, dan moeten we er hoe dan ook voor zorgen dat het gewicht van een voertuig meetelt in de berekening. De DIV moet voor elk voertuig over die gegevens beschikken.

est important que la DIV dispose de cette donnée pour tous les véhicules et que nous puissions l'intégrer à terme.

J'ajoute que le CNG et l'électrique ne limitent pas les embouteillages. Le CNG ne réduit pas non plus les émissions de gaz à effet de serre ni les polluants.

1133 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Je suis favorable à une taxe kilométrique, qui est selon moi le moyen le plus pertinent de fiscaliser l'utilisation automobile. En revanche, je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous comparez les taxes forfaitaires à des sortes de primes à l'utilisation du véhicule. Il existe en effet des accises sur les carburants. Cela implique que plus on roule, plus on paie, même s'il s'agit de paiements en stations essence et non de paiements de taxes annuelles.

Si nous ne trouvons pas un accord sur la taxation kilométrique, même a minima, avec les autres Régions, nous garderons le même système fiscal suranné que lors de la législature précédente. Préparons l'avenir, car sans accord, nous risquons de garder le système fiscal actuel.

Je ne suis pas non plus d'accord avec vous concernant le CNG. Le CNG diminue le CO2 et les particules fines. Il est donc incorrect de dire que le CNG pollue autant que l'essence ou le diesel. Toutefois, il est traité comme ces derniers. S'il n'est pas question de traiter le CNG et l'électrique de la même manière, favorisons néanmoins, si possible, le CNG au détriment du diesel et de l'essence.

1135 - *L'incident est clos.*

1139 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

1139 **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,**

1139 **concernant "la gestion et la sensibilisation relatives aux déchets de papiers d'origine publicitaire".**

1141 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Dans votre réponse à ma question écrite sur le dispositif Stop Pub, vous évoquiez le "fonds papier", sans plus de précisions. Il s'agit en l'occurrence de l'asbl Fonds d'intervention vieux papier, qui a pour objet "d'exécuter le volet financier des conventions environnementales que les organisations membres ont déjà conclues ou concluront avec la Flandre, la Région de Bruxelles-Capitale et/ou la Wallonie dans le cadre de la gestion du vieux papier".

Au début de l'année 1999, l'Association belge du marketing direct et Comeos ont signé avec notre Région l'accord-cadre visant à remplir ces obligations légales. Il a été renouvelé en 2003, tandis qu'en 2004, un accord a également été conclu avec Agoria, la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile

Tot slot, los je met CNG of elektriciteit de files niet op. Met CNG stoot je bovendien nog altijd broeikasgassen en vervuilende stoffen uit.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik ben voorstander van een kilometerheffing, omdat je daarmee volgens mij het autogebruik het efficiëntst belast. Ik ben het evenwel niet eens met uw visie op forfaitaire belastingen. Er zijn nog altijd de accijnzen op brandstoffen, dus hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt.*

Als we met de andere gewesten zelfs geen minimumakkoord bereiken over de kilometerheffing, dan blijven we opgescheept zitten met een aftands belastingstelsel. We moeten ons voorbereiden op de toekomst.

Ook over CNG ben ik het oneens met u. Met CNG is er wel degelijk minder uitstoot van CO2 en fijn stof. Het is minder vervuilend dan benzine of diesel.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "het beleid en de sensibilisering op het vlak van afval van papieren reclame".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *In uw antwoord op een schriftelijke vraag van mij had u het kort over een 'papierfonds'. Het blijkt te gaan om de vzw Interventiefonds oud papier.*

Begin 1999 sloten de Belgian Direct Marketing Association (BDMA) en Comeos een raamakkoord met het Brussels Gewest. Dat werd in 2003 vernieuwd. In 2004 kwam er ook zo'n akkoord met de beroepsverenigingen Agoria, Febiac, FEE en Fevia.

Zo'n raamakkoord wordt automatisch aangepast als er nieuwe regelgeving komt die er een invloed op heeft. Zijn er al zulke

et du cycle (Febiac), la Fédération de l'électricité et de l'électronique (FEE) et Fevia.

L'accord-cadre prévoit une adaptation automatique dans le cas d'une évolution du contexte légal ou réglementaire communautaire, fédéral ou régional ayant un impact sur une partie ou l'intégralité de l'accord.

En l'occurrence, des adaptations ont-elles eu lieu ? Ces deux accords-cadres ont-ils été renouvelés ? Sont-ils encore d'application ? D'autres accords-cadres ont-ils été signés avec de nouveaux partenaires ?

En l'absence de législation européenne, c'est l'ordonnance bruxelloise du 22 avril 1999 qui impose une obligation de reprise aux éditeurs d'imprimés publicitaires et de catalogues distribués sur le territoire bruxellois. Tout producteur de déchets peut choisir de satisfaire aux obligations à travers l'organisme de gestion collectif créé par le secteur, en l'occurrence l'asbl Fonds d'intervention vieux papier. La convention environnementale sert alors à définir les modalités d'exécution de cette gestion collective.

Toute convention environnementale devant être évaluée au minimum tous les cinq ans, à quand remonte la dernière évaluation et quelles en sont les conclusions ?

Les pourcentages de recyclage d'application en Région bruxelloise pour les déchets de papier provenant d'imprimés publicitaires sont passés de 55 % en 1999 à 85 % depuis 2007. Des statistiques certifiées relatives à la consommation de produits en papier ou carton dans la Région bruxelloise doivent être fournies à Bruxelles Environnement chaque trimestre.

Le taux actuel est-il toujours de 85 % ? Quels sont les contrôles appliqués ? Les statistiques sont-elles fournies sans interruption depuis la mise en application de l'ordonnance ? Sont-elles publiées ou mises à disposition en open source ?

¹¹⁴³ Concernant le dispositif Stop Pub, vous évoquiez dans votre réponse des négociations en cours avec l'industrie visant à approuver le financement, la distribution et l'existence de l'asbl Fonds d'intervention vieux papier, qui peut être utilisée pour financer le secteur, tout en précisant que cette dernière n'a pas été utilisée pour la campagne antipublicité.

Or la Fevia affirme mettre tout en œuvre avec l'asbl Fonds d'intervention vieux papier pour qu'une suppression de l'obligation de reprise soit instaurée en Wallonie et à Bruxelles.

En 2009, la Commission spéciale de la distribution et la Commission consultative spéciale du papier du Conseil central de l'économie, composées des acteurs du secteur, avaient émis un avis en ce sens. L'obligation de reprise a été supprimée en 2014 en Flandre et en 2019 en Wallonie.

En Wallonie, une convention environnementale relative à l'obligation de reprise des déchets de papier avait été conclue

aanpassingen gebeurd? Zijn de twee raamkooorden nog altijd van kracht? Zijn er al nieuwe gesloten, met andere partners?

Bij gebrek aan Europese regelgeving is het de Brusselse ordonnantie van 2 april 1999 die een terugnameplicht oplegt aan uitgevers van reclamedrukwerk en catalogi. Iedereen kan ervoor kiezen om zijn afval conform de wettelijke verplichtingen collectief te laten afhandelen door de vzw Interventiefonds oud papier.

De uitvoeringsmodaliteiten van dat collectieve afvalbeheer worden bepaald in de milieuovereenkomst, die minstens elke vijf jaar geëvalueerd worden. Wanneer vond de laatste evaluatie plaats?

Het percentage reclamedrukwerk dat in Brussel gerecycleerd wordt, steeg van 55% in 1999 naar 85% in 2007. Blijft dat percentage stabiel? Worden er onafgebroken statistieken bijgehouden? Kan iedereen die raadplegen?

Wat het initiatief van de antireclamesticker betreft, zei u dat er onderhandelingen lopen met de sector, maar dat er geen beroep wordt gedaan op het Interventiefonds oud papier voor de campagne.

In 2009 bracht de sector het advies uit om de terugnameplicht af te schaffen, waarna die sneuvelde in 2014 in Vlaanderen en in 2019 in Wallonië.

In geen van beide raamkooorden staat iets over de financiering van de antireclamestickers. In de ordonnantie van 22 april 1999 wordt alleen vermeld dat de Brusselse overheid die stickers gratis verspreidt. Er wordt ook melding gemaakt van het interventiefonds, waaraan belastingplichtigen bijdragen om bewustmakingscampagnes op te zetten, selectieve ophalingen te financieren en de recyclagedoelen te behalen.

en 2013 avec le secteur de la presse. Pour le secteur de la publicité (Comeos et l'Association belge du marketing direct (ABMD)), aucun accord n'avait pu être trouvé, la condition sine qua non étant la suppression préalable de la taxe communale sur la distribution d'écrits publicitaires dite "taxe toutes-boîtes".

Dans les deux accords, rien n'est précisé quant au financement des autocollants. L'ordonnance du 22 avril 1999 ne mentionne que la distribution gratuite par le gouvernement bruxellois d'autocollants à apposer sur les boîtes aux lettres. Elle évoque également le fonds d'intervention, alimenté par le redevable, "pour financer les opérations de collecte sélective, de sensibilisation de la population et de commercialisation du papier nécessaires pour atteindre les objectifs de recyclage".

Qui a financé et qui finance actuellement ce dispositif ? Quel est le montant annuel de ce fonds ? Quels montants sont effectivement alloués à la sensibilisation par ce même fonds ?

Les éditeurs d'imprimés toutes-boîtes estiment fournir, depuis des années déjà, de gros efforts afin que la distribution de leurs produits se fasse de la façon la plus efficace possible. Ils soutiendraient et financeraient les diverses actions portant sur les autocollants.

Avez-vous connaissance d'actions concrètes, de financements éventuels et de leur origine ?

Le site de Bruxelles Environnement, au chapitre "Immeubles de standing et autocollant", indique ce qui suit : "Parfois, certains propriétaires ou syndics d'immeuble sont réticents à laisser chaque habitant placer individuellement son autocollant. Souvent car ce n'est pas beau ! Dans ce cas, il faut être imaginatif car la loi autorise toute personne qui le souhaite à placer l'autocollant. Vous pouvez faire valoir votre choix."

Que signifie "être imaginatif" ? Est-il possible de fabriquer son propre autocollant pour le rendre "beau" ? A-t-il valeur légale, y compris en cas de plainte, comme en Wallonie ? Pourquoi n'avoir pas réalisé un autocollant qui soit "beau" ?

¹¹⁴⁵ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je tiens à remercier mon collègue M. Uyttendaele pour sa demande d'explications très complète.

En vertu d'une ordonnance de 1999, le toutes-boîtes est interdit sous peine d'amende, lorsqu'un autocollant "Stop pub" est collé sur la boîte aux lettres. En l'absence de cette signalétique, le dépliant peut être déposé.

Bruxelles Environnement (BE) rapporte avoir, en 2019, reçu 646 plaintes pour non-respect des autocollants. Qu'en est-il en 2020 ?

En Wallonie, les plaintes sont transmises automatiquement au producteur ou, lorsqu'il est connu, au distributeur, qui doit en assurer le suivi. Qu'en est-il à Bruxelles ?

Wie draagt bij aan dat fonds, vroeger en nu? Hoeveel middelen gaan naar bewustmakingsacties?

Uitgevers van huis-aan-huisbladen doen al jaren zware inspanningen om hun producten zo efficiënt mogelijk te verdelen. Zij zouden de stickeracties wel willen steunen en financieren.

Op de website van Leefmilieu Brussel staat onder 'Luxegebouw en sticker' dat bepaalde eigenaars of gebouwbeheerders, vaak om esthetische redenen, liever niet willen dat elke bewoner zijn eigen sticker aanbrengt en dat men in dat geval creatief moet zijn. Wat wil "creatief zijn" hier zeggen? Mag iedereen zijn eigen sticker aanbrengen? En heeft die dan kracht van wet bij een eventuele betwisting?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Sinds 1999 kun je een boete krijgen als je reclame in een brievenbus stopt waarop staat aangegeven dat die niet welkom is. Leefmilieu Brussel ontving daarover in 2019 646 klachten. Hoeveel waren dat er in 2020?*

Volgens Leefmilieu Brussel wordt er op die manier minstens 3.000 ton afval per jaar uitgespaard, ofwel 16 kilo papier per brievenbus.

Hoe verloopt de samenwerking met de producenten van de brochures?

Wat de antireclamesticker betreft, kan je kiezen tussen stickers met "NEE tegen reclame en gratis pers" of "NEE tegen reclame, JA tegen gratis pers". Overweegt u ook stickers met "JA tegen

D'après Bruxelles Environnement (BE), pas moins de 3.000 tonnes de déchets sont ainsi épargnées chaque année, et 16 kilos de papier économisés par boîte aux lettres par an.

Quelles sont en la matière les collaborations, les contacts et les contributions du secteur de l'imprimerie des toutes-boîtes ?

En avril 2020, un arrêté du gouvernement wallon a été pris pour favoriser la prévention de certains déchets et la propreté publique. Plus précisément, il a été décidé d'interdire progressivement les films plastiques qui entourent les dépliants publicitaires, ainsi que les petites cartes plastifiées que l'on retrouve systématiquement glissées sous les essuie-glaces des voitures.

Une proposition de résolution visant à instaurer une taxe régionale sur le dépôt d'imprimés publicitaires sur les véhicules situés sur la voie publique avait été déposée par le bourgmestre M. Boris Dilliès, à l'époque député. Une autre proposition de résolution, visant à réaliser une étude thématique sur le dispositif de dépôt d'imprimés publicitaires utilisé dans les circuits de vente non traditionnels de voitures d'occasion, avait d'ailleurs été défendue par ma collègue Anne-Charlotte d'Ursel.

À ce stade, les deux modèles d'autocollants, "Non à la publicité et non à la presse gratuite" et "Non à la publicité et oui à la presse gratuite", existent. Toutefois, une réflexion visant à introduire un système "Oui à la publicité" pourrait être menée en prenant en compte les impacts environnementaux ainsi évités. Cela est-il le cas aujourd'hui ?

Le système devrait être réfléchi et concerté. Il m'importe avant tout qu'il y ait une distinction entre le dépliant publicitaire d'une part, et la presse gratuite d'autre part : des emplois sont en jeu, et les petits journaux d'information sont fort lus.

¹¹⁴⁷ **M. Alain Maron, ministre.** - Ma réponse contiendra, par la force des choses, certains éléments techniques.

Reconnaissons-le d'entrée de jeu : depuis plusieurs années, le cadre réglementaire et de concertation avec les secteurs privés n'est plus adapté à la réalité et aux besoins, peut-être parce que ce cadre a produit les effets initialement attendus. Des négociations pour l'adapter sont en cours mais n'ont toujours pas abouti.

L'ordonnance du 22 avril 1999 relative à la prévention et à la gestion des déchets des produits en papier ou carton introduit une responsabilité élargie des producteurs (REP) sur les produits en papier et en carton. L'asbl Fonds d'intervention vieux papier est l'organisme de gestion qui gère l'obligation de reprise des déchets de papier provenant des imprimés publicitaires.

Début 1999, l'Association belge du marketing direct (ABMD) et Comeos ont en effet signé l'accord-cadre concernant la gestion des vieux papiers en Région bruxelloise, visant à remplir ces obligations légales. Cet accord-cadre a été renouvelé en 2003. En 2004, Agoria, la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (Febiac), la Fédération de l'électricité et

reclame"? Het onderscheid tussen de twee categorieën moet in elk geval blijven bestaan.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans). - *Sinds april 1999 is de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van kracht. De vzw Interventiefonds oud papier staat in voor de organisatie van de terugnameplicht van het reclaimedrukwerk.*

Begin 1999 tekenden de Belgian Direct Marketing Association (BDMA) en Comeos een raamkoord over de terugnameplicht van oud papier in het Brussels Gewest. Het akkoord werd in 2003 verlengd. In 2004 sloten ook Agoria, de Belgische en Luxemburgse Automobiel- en Tweewielerfederatie (Febiac), de Federatie van de Elektriciteit en de Elektronica (FEE) en Fevia een akkoord met het gewest. Er lopen al jaren onderhandelingen over de verlenging van dat raamkoord, dat eind 2007 afliep.

Beide raamkoorden zijn sindsdien niet meer aangepast. Er is in feite geen follow-up meer van de raamkoorden en de ordonnantie, omdat de onderhandelingen in 2007 zijn vastgelopen. Daarom heb ik Leefmilieu Brussel en Net Brussel de opdracht gegeven om de geschillen op te lossen en zo nodig de wetteksten aan te passen.

de l'électronique (FEE) et Fevia ont également conclu un accord-cadre avec la Région.

Des négociations sont en cours depuis de nombreuses années pour renouveler cet accord-cadre, qui est arrivé à échéance le 31 décembre 2007. À l'heure actuelle, aucune adaptation ni renouvellement n'ont été apportés à ces deux accords-cadres, et il n'y a pas eu d'autres accords-cadres avec de nouveaux partenaires.

Dans la pratique, l'ordonnance et l'accord-cadre ne font en réalité plus l'objet d'un suivi régulier. Cette situation trouve son origine dans le non-aboutissement de négociations en 2007, mais surtout dans le fait que la filière était rentable et opérationnelle.

Pour autant, un tel enlisement n'est pas souhaitable et j'ai demandé à Bruxelles Environnement et à Bruxelles Propreté de clarifier et régler les différends, d'analyser le besoin de renégociation et d'adapter les textes légaux le cas échéant.

¹¹⁴⁹ Un projet de convention environnementale avec le secteur de la presse, prévoyant notamment l'exécution de la responsabilité élargie des producteurs (REP) par la publication d'informations générales relatives à l'environnement, faisait l'objet d'un accord entre l'ancienne ministre de l'environnement, Mme Évelyne Huytebroeck, et les producteurs. Plus aucune suite n'y a été donnée.

L'article 5 de l'ordonnance du 22 avril 1999, relative à la prévention et à la gestion des déchets des produits en papier et/ou carton, fixe le taux de recyclage des imprimés publicitaires à 85 % depuis 2007. Ce taux n'a jamais été revu.

De plus, l'article 3 de cette même ordonnance impose deux obligations en ce qui concerne les statistiques. Pour le 1er septembre de chaque année, les organismes doivent transmettre, à l'ensemble du comité d'accompagnement, des statistiques sur la consommation de papiers de leurs membres en Région bruxelloise au cours de l'année antérieure. Or, ce comité ne s'est plus réuni depuis des années.

De son côté, la Région s'engage, via Bruxelles Propreté et Bruxelles Environnement, à effectuer des analyses régulières - au minimum une fois par an - de la composition des déchets ménagers, et plus particulièrement des vieux papiers récupérés lors des collectes sélectives ou de tout autre collecte. Ces analyses sont effectuées annuellement.

¹¹⁵¹ D'après les chiffres de Fost Plus concernant les emballages, le taux de collecte de 85 % est atteint en Région bruxelloise. À ce jour, ces statistiques ne font pas l'objet d'une publication.

Aujourd'hui, le Fonds d'intervention vieux papier (FIVP) n'est plus financé par ses membres.

En réalité, la collecte du flux papier est peu problématique en Région bruxelloise - contrairement à d'autres flux. En extrapolant les résultats de la campagne d'analyse de la poubelle

Onder toenmalig minister van Leefmilieu Huytebroeck kwam er een ontwerp van milieuovereenkomst met de producenten tot stand, maar daar is verder niets mee gebeurd.

Volgens de ordonnantie van april 1999 moet sinds 2007 85% van het reclaimedrukwerk worden gerecycleerd. Dat percentage is nooit herzien. Nog volgens de ordonnantie moeten de sectorfederaties het begeleidingscomité elk jaar de cijfers over het papierverbruik van hun leden in het gewest bezorgen. Dat comité heeft echter in geen jaren nog vergaderd.

De vzw Interventiefonds oud papier ontvangt vandaag geen financiering meer van zijn leden.

Het gewest verbindt zich er via Net Brussel en Leefmilieu Brussel toe om ten minste eenmaal per jaar de samenstelling van het huishoudelijke afval en dus ook van het oud papier te controleren.

Volgens Fost Plus slaagt het gewest erin 85% van zijn verpakkingsafval in te zamelen. De papierophaling vormt in feite geen probleem. Bijna 81% van het huishoudelijk afval wordt selectief opgehaald. Dat afval is voor bijna 98% correct gesorteerd, wat betekent dat Brusselse gezinnen ook hun papier en karton correct sorteren. Het papier- en kartonafval bestaat voor zo'n 8% uit huis-aan-huisreclame.

De producenten hebben de verschuldigde bedragen voor 2005 en vroeger aan Net Brussel betaald, maar niet die

ménagère de l'été 2018 réalisée par Bruxelles Propreté, près de 81 % du gisement ménager est collecté de manière sélective (28.300 tonnes collectées pour 6.600 tonnes non triées) et la pureté du gisement collecté atteint près de 98 %. Cela signifie que le tri des papiers et des cartons est correctement effectué par les ménages bruxellois. En outre, environ 2.300 tonnes des 28.300 tonnes de papiers ménagers collectés par Bruxelles Environnement seraient des publicités toutes-boîtes (environ 8 % de la collecte de papiers et de cartons).

D'un point de vue financier, les producteurs ont réglé ce qu'ils devaient à Bruxelles Propreté avant 2005, mais pas ce qu'ils lui doivent pour les années 2006 à 2009. Les chiffres présentés par les producteurs (1,166 million d'euros) et ceux de Bruxelles Propreté (1,367 million d'euros) diffèrent et sont contestés. Les producteurs ont provisionné 1,6 million d'euros à cette fin.

Depuis 2010, la collecte des imprimés publicitaires a rapporté 496.000 euros selon les producteurs, dont 360.000 euros à Bruxelles Environnement. La contribution FIVP pré-tri n'est plus due depuis la modification du centre de tri en 2013. Entre 2010 et 2012, cette contribution s'élevait à 380.000 euros. À l'heure actuelle, cette somme serait directement considérée comme faisant partie des recettes.

¹¹⁵³ La dissolution du FIVP est donc en discussion. Il convient de faire une proposition équilibrée aux producteurs et à Bruxelles Propreté concernant le montant exact encore dû pour les années 2006 à 2009. Depuis 2010, le flux est en effet positif et selon Bruxelles Propreté, rien n'a été facturé.

Il faut en outre s'assurer qu'il existe un consensus sur la méthode de calcul de l'intervention du FIVP. Les producteurs et Bruxelles Propreté n'ont pas toujours utilisé la même méthode, ce qui ne facilite évidemment pas la liquidation des montants. Le solde des fonds provisionnés par les producteurs reviendrait à Bruxelles Environnement, pour financer des actions de sensibilisation, concernant notamment les autocollants relatifs à la publicité sur les boîtes aux lettres. À l'heure actuelle, aucun montant n'est alloué à la sensibilisation. Lorsque le FIVP sera liquidé, les montants résiduels seront alloués à de telles actions.

Le secteur d'éditeurs d'imprimés publicitaires est conscient que la distribution d'imprimés publicitaires aux personnes qui ne les désirent pas, a un effet néfaste sur la consommation et l'environnement. Les citoyens sont nombreux à demander volontairement l'autocollant "Stop pub" et leur nombre est en augmentation. En janvier 2021, on dénombre 191.732 boîtes aux lettres munies de cet autocollant, contre 186.930 en janvier 2020.

Toutefois, les éditeurs d'imprimés ont engagé peu d'actions concrètes par rapport à ces autocollants. Cela est dû notamment à l'obligation de reprise sur le flux papier qui crée une double obligation, avec la taxe toutes-boîtes des communes, pour ce secteur.

Des efforts ont été mis en œuvre visant le respect de l'environnement. Soulignons, entre autres, le fait que la plupart

voor de jaren 2006 tot 2009. Sinds 2010 heeft de ophaling van reclaimedrukwerk volgens de producenten 496.000 euro opgebracht, waarvan 360.000 euro voor Leefmilieu Brussel.

Sinds de wijziging van het sorteercentrum in 2013 is er geen bijdrage meer verschuldigd aan de vzw Interventiefonds oud papier.

Er wordt dus gepraat over de opheffing van het Interventiefonds oud papier. Sinds 2010 is er volgens Net Brussel niets meer gefactureerd. Over de verschuldigde bedragen voor de jaren 2006 tot 2009 zou Net Brussel een evenwichtig voorstel moeten doen aan de producenten.

Dat de producenten en Net Brussel niet altijd dezelfde berekeningswijze hanteren, maakt het er niet gemakkelijker op. Na de opheffing van het interventiefonds zal het saldo van de provisies van de producenten naar Leefmilieu Brussel gaan voor de financiering van bewustmakingscampagnes.

De drukkers beseffen dat de verdeling van reclaimedrukwerk bij mensen die dat niet willen, een negatieve impact heeft op het consumptiegedrag en het leefmilieu. Op brievenbussen prijken steeds meer antireclamestickers, maar de producenten hebben nog niets concreets ondernomen om daar daadwerkelijk rekening mee te houden.

Er zijn wel inspanningen voor het milieu geleverd. Zo is het merendeel van het reclaimedrukwerk vervaardigd uit recycleerbaar PEFC-papier. Een heleboel bedrijven opteren voor geadresseerd drukwerk, terwijl andere beslissen om hun reclamefolders met andere bedrijven te delen.

des publicités distribuées sont en papier PEFC, et sont donc recyclables. Une collecte est bien assurée pour le moment.

Beaucoup d'entreprises décident de recourir à des courriers adressés plutôt qu'à un toutes-boîtes. La liste Robinson est une liste de personnes ne souhaitant plus recevoir de publicité adressée par la poste. Tout le monde peut s'inscrire gratuitement sur cette liste.

Enfin, les entreprises prévoient le regroupement des publicités dans un même prospectus, diminuant ainsi le nombre de toutes-boîtes et de courriers adressés.

¹¹⁵⁵ Concernant l'autocollant, l'ordonnance n'interdit pas la possibilité d'en utiliser d'autres pour interdire la publicité dans sa boîte aux lettres. Il est donc tout à fait possible de réaliser son propre autocollant et de l'apposer sur sa boîte aux lettres pour interdire la publicité. Toutefois, si la confection de son propre autocollant est autorisée, ce dernier ne se voit pas reconnaître d'effets contraignants. Dans l'hypothèse où il ne serait pas respecté, il ne serait pas possible de porter plainte sur cette base.

Il est à noter que le respect des autocollants dépend également des pratiques des distributeurs de publicités. Certains distributeurs mettent en place des pratiques et consignes incitant à respecter tous les autocollants visant à interdire la publicité dans les boîtes aux lettres, qu'ils aient été confectionnés par la Région ou par un particulier.

L'ordonnance papier prévoit néanmoins une sanction dans l'hypothèse où des imprimés publicitaires ou de presse d'information gratuite seraient déposés malgré la présence d'un autocollant "Stop pub" apposé sur la boîte aux lettres.

Bruxelles Environnement compte actuellement 32 dossiers d'inspection ouverts dans lesquels des avertissements et lettres de mise en demeure ont été rédigés. De plus, 52 autres sociétés sont surveillées attentivement et un dossier d'inspection peut être ouvert en cas de plaintes persistantes.

À cet égard, Bruxelles Environnement a reçu 749 plaintes en 2018, 646 en 2019 et 366 au 9 octobre 2020. Bien que nous ne disposions pas encore des chiffres complets pour 2020, le nombre de plaintes semble donc afficher une diminution substantielle et constante.

¹¹⁵⁷ Concernant les petites cartes des acheteurs de voitures d'occasion, j'ai déjà été interpellé en commission à ce sujet. Outre les problèmes de propreté publique, le film plastique qui les entoure les rend plus difficiles à recycler. Lors de la transposition de la directive européenne sur les plastiques à usage unique, nous nous efforcerons de trouver une solution par rapport au développement de ce type de pratiques polluantes et nuisibles.

Concernant la question du "oui pub", celle-ci est à l'étude et de nombreuses consultations sont en cours dans le but de travailler avec les commerces dans le cadre du plan de gestion des ressources et des déchets (PGRD). Comme vous vous en

Een eigen antireclamesticker ontwerpen is toegestaan, maar hij biedt in tegenstelling tot de officiële sticker niet de mogelijkheid om klacht in te dienen als hij wordt genegeerd.

Leefmilieu Brussel heeft 32 inspectiedossiers lopen waarvoor waarschuwingen en ingebrekestellingen zijn verstuurd. Bovendien worden 52 bedrijven aandachtig in de gaten gehouden.

Leefmilieu Brussel ontving 749 klachten in 2018, 646 in 2019 en 366 tot 9 oktober 2020.

Kaartjes van auto-opkopers belanden vaak op straat en hun plasticcoating maakt ze moeilijk recycleerbaar. Bij de omzetting van de Europese richtlijn over wegwerpplastic zullen we op zoek gaan naar een oplossing voor die vorm van vervuiling.

We bekijken of er een sticker die reclame toestaat moet komen. Persoonlijk ben ik daar niet tegen gekant; er loopt momenteel overleg met de distributiesector in het kader van het Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan (PBGA).

doutez, un secteur particulier de la distribution et du commerce reste radicalement opposé à une telle logique. Néanmoins, nous poursuivons la réflexion dans cette optique.

À titre personnel - ce n'est pas prévu dans l'accord de gouvernement - je n'ai aucune objection de principe - au contraire ! - à avancer dans la direction d'une logique de "oui pub" à la place d'une logique de "stop pub". Je pense que le parlement peut aussi se saisir de cette question, mais en gardant à l'esprit que des consultations sont également menées au sein de groupes de travail externes en vue d'y parvenir de la meilleure manière possible, si l'on devait finalement estimer que c'est la voie à suivre.

1159 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Nous sommes d'accord sur un point : le meilleur déchet est celui qui n'existe pas ! Je suis surpris d'entendre que 8 % de la collecte papier et carton concerne ces prospectus commerciaux. C'est très bien de pouvoir les recycler, mais ce serait encore mieux s'ils ne se retrouvaient pas dans nos boîtes aux lettres.

J'appelle à ce que ce vieil accord-cadre puisse être renégocié, afin d'avancer vers un "oui pub", c'est-à-dire de faire en sorte que le destinataire donne son consentement avant l'envoi de publicité, et non qu'il doive s'y opposer. À cet égard, nous pouvons nous inspirer de ce qui se fait déjà ailleurs, comme à Rotterdam où ce type d'autocollants existe, même s'il ne vaut pas pour la presse gratuite, qui n'est pas considérée comme de la publicité.

J'espère que la concertation pourra se diriger vers une telle solution, bien que j'imagine que certains secteurs n'y sont pas favorables. J'espère donc également que vous pourrez contribuer à créer un rapport de force.

Par ailleurs, des contributions n'auraient pas été reçues pour les années 2006 à 2009. N'existe-t-il pas un risque de prescription ? Certains ne joueraient-ils pas la montre en notre défaveur ?

1161 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je vous invite à vous concerter avec Mme Tellier, votre collègue à la Région wallonne, qui travaille sur le sujet de l'autocollant "Oui pub".

Une récente anecdote fait écho au flux papier que vous évoquez. Il y a une dizaine de jours, nous avons reçu une cinquantaine de dépliants sur le contenu du nouveau sac bleu dans mon immeuble, qui ne dispose pourtant que de dix boîtes aux lettres.

1163 **M. Alain Maron, ministre.**- Dans le même ordre d'idées, malgré l'autocollant "Stop pub" apposé sur ma boîte aux lettres, j'ai parfois reçu une quantité relativement importante de tracts de certains partis politiques à des périodes spécifiques. Les couleurs de ces documents étaient souvent les mêmes : de très jolis tons bleus, parfois rouges qui finissaient directement dans la poubelle jaune de l'immeuble.

La question sur la manière d'informer le public est effectivement large et nous concerne tous. En ce qui concerne Bruxelles Environnement, je suis désolé pour la quantité parfois excessive

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Over één punt zijn we het dus eens: geen afval is goed afval! Het verbaast me dat 8% van de papier- en kartonophaling bestaat uit reclaimedrukwerk.*

Ik pleit ervoor om het raamakkoord te herzien, zodat de geadresseerde zijn toestemming moet geven vóór de verzending en niet achteraf bezwaar kan aantekenen. Bepaalde sectoren zijn daar wellicht geen voorstander van, maar ik hoop toch dat u zich achter mijn standpunt schaart.

Dreigt er overigens geen verjaring voor de vergoedingen voor de periode van 2006 tot 2009?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Misschien moet u overleggen met mevrouw Tellier, uw Waalse collega, die zich eveneens buigt over een sticker die reclame toestaat.*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Mijnheer Uyttendaele, wat het risico van een verjaring van de vergoedingen voor de periode van 2006 tot 2009 betreft, kan ik u zeggen dat het geld is opzijgezet en ons niet zou mogen ontsnappen. Verder ben ik het met u eens dat dit dossier afgesloten moet worden.*

- Het incident is gesloten.

de fascicules. Estimant que le public n'a pas toujours directement accès à l'information par voie électronique, il est important de l'informer qu'il peut à présent mettre plus de choses dans le sac bleu qu'auparavant. Je suppose que vous en conviendrez, Mme Czekalski. Je suis désolé pour l'épiphénomène dans votre immeuble. Pour ma part, j'ai reçu une quantité appropriée dans ma boîte aux lettres : ni trop ni trop peu.

Concernant votre question complémentaire, M. Uyttendaele, l'argent est provisionné. Logiquement, il ne devrait pas nous échapper. Toutefois, votre question est pertinente et je la communiquerai. Je vous rejoins complètement sur le fait qu'il faut clôturer ces dossiers.

- *L'incident est clos.*

2107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARTIN CASIER**
2107 **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,**

2107 **concernant "la pollution atmosphérique causée par la combustion résidentielle de bois à Bruxelles".**

2109 **M. Martin Casier (PS).**- Il est démontré que la pollution par les particules fines augmente les risques de maladies du cœur, de thromboses, de maladies graves des voies respiratoires et de cancers.

Outre les véhicules, les systèmes de chauffage sont également des sources importantes de ces émissions de particules fines. À l'échelle européenne en effet, la combustion résidentielle de bois génère des dizaines de millions de malades tous les ans. En émettant de fines particules de suie, elle pollue également l'air du domicile à des niveaux parfois dangereux pour la santé.

La combustion du bois cause également des impacts plus généraux sur l'environnement et le climat. Le chauffage au bois représente en effet une source importante de contaminants dans l'atmosphère : monoxyde de carbone (CO), composés organiques volatils (COV), particules fines (PM2.5), oxydes d'azote (NO x) et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Même si, en Région bruxelloise, la quantité de bois de chauffage est très faible (0,5 % de la consommation totale), sa combustion est responsable d'un tiers, voire de la moitié de l'émission de ces substances.

Le gouvernement a pleinement conscience du problème comme en témoigne sa déclaration de politique générale : "La pollution atmosphérique demeure le principal facteur environnemental lié aux maladies et décès prématurés évitables dans l'Union européenne. La pollution de l'air est responsable de la mort prématurée de 15.000 Belges chaque année."

À l'instar des effets de la cigarette au siècle passé, beaucoup de Bruxellois ne sont pas encore suffisamment informés de l'impact

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARTIN CASIER
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de luchtverontreiniging als gevolg van houtverbranding in woningen in Brussel".

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *Fijnstof verhoogt het risico op hartziektes, trombose, zware aandoeningen van de luchtwegen en kanker.*

Naast voertuigen zijn vooral verwarmingssystemen belangrijke emissiebronnen van fijnstof. In Europa worden elk jaar tienduizenden miljoenen mensen ziek doordat ze met hout stoken om hun woning te verwarmen. Bij de verbranding van hout komen verschillende vervuilende stoffen vrij. Hoewel in het Brussels Gewest houtverbranding slechts 0,5% van de totale consumptie vertegenwoordigt, is ze verantwoordelijk voor een derde of zelfs de helft van de uitstoot van die vervuilende stoffen.

Heel wat Brusselaars zijn onvoldoende geïnformeerd over de impact van hun houtverwarming of open haard.

sur la santé de leur poêle à bois ou de leur feu ouvert (même sous vitre).

²¹¹¹ Dans le cadre de son projet Clean Heat, l'Union européenne a publié une brochure intitulée Pollution provenant de la combustion résidentielle, qui propose des alternatives au chauffage à bois et fournit des informations pour améliorer l'entretien des installations. Cette brochure pourrait, par exemple, être distribuée systématiquement aux citoyens qui disposent de telles installations.

Le choix du bois est évidemment important. Privilégier un bois plutôt dur comme le chêne, l'érable ou le hêtre, qui a séché durant au moins un an, plutôt qu'un bois mou comme le sapin, permet de réduire la quantité de contaminants émis dans l'air et de limiter l'encrassement des parois, par ailleurs responsables des feux de cheminée.

Il arrive aussi que le bois brûlé contienne de la peinture, ce qui décuple le nombre de particules toxiques qui s'échappent. Dans ce cadre, il nous paraît essentiel que le gouvernement bruxellois concrétise ses objectifs et mette en œuvre une politique ambitieuse en la matière, assortie d'une communication claire et percutante pour sensibiliser les Bruxellois et Bruxelloises à ces enjeux.

Il nous paraît essentiel dès lors d'avancer sur l'introduction, au sein du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), de l'interdiction du chauffage résidentiel au bois comme chauffage principal, ainsi que d'introduire des mesures de sensibilisation pour l'utilisation de feux ouverts, de poêles et de cassettes récréatives. Il ne s'agit pas de les interdire à ce stade.

L'Association pour les techniques thermiques en Belgique (ATTB) annonce que la législation régionale interdira à partir de 2021 l'installation de tout système de chauffage central fonctionnant au bois ou aux dérivés du bois. Le site de Bruxelles Environnement indique que la Région bruxelloise étudie seulement cette opportunité. Nous souhaitons savoir où vous en êtes exactement sur cette question.

Enfin, pour les détenteurs d'un système de chauffage par combustion au bois, la Région bruxelloise pourrait par exemple proposer aux propriétaires, au même titre que les primes pour l'isolation des bâtiments, des incitants pour remplacer leur poêle à bois et mettre leur feu de cheminée aux nouvelles normes environnementales.

Dans le secteur du chauffage, gas.be donne le bon exemple en attribuant des primes de plusieurs centaines d'euros pour remplacer des vieilles chaudières. Cela pourrait constituer une piste pour les installations existantes, dont nous pourrions diminuer l'impact, à défaut de les remplacer.

In het kader van haar project Clean Heat heeft de Europese Commissie een brochure gepubliceerd waarin alternatieven voor houtverwarming worden voorgesteld en informatie over het onderhoud van de installaties wordt gegeven. Die brochure zou aan alle burgers met dergelijke installaties kunnen worden verstrekt.

De keuze van het hout speelt uiteraard een belangrijke rol. Door hard hout te gebruiken dat minstens een jaar is gedroogd, zoals eik, esdoorn of berk, in plaats van zacht hout, zoals dennenhout, worden er minder vervuilende stoffen uitgestoten en blijft er minder vuil aan de wanden van de schoorsteen kleven. Soms bevat het verbrande hout verf, waardoor er nog meer giftige deeltjes in de lucht terechtkomen.

Het is dus belangrijk dat de Brusselse regering een ambitieus beleid voert dat gepaard gaat met een duidelijke communicatie. De regering zou bijvoorbeeld een houtkachel als hoofdverwarmingsbron kunnen verbieden, bewustmakingsmaatregelen kunnen nemen over het recreatieve gebruik van een open haard of inbouwhaard en een premie kunnen invoeren voor de Brusselaars die hun houtkachel willen vervangen en hun open haard willen aanpassen aan de meest recente milieunormen.

2113 Existe-t-il un recensement précis du nombre de foyers bruxellois encore équipés de vieux poêles à bois servant de chauffage principal ?

Existe-t-il un outil de suivi pour surveiller et combattre la combustion privée des déchets, souvent liée à ce type de chauffage ?

La mise en place d'une prime pour supprimer les poêles à bols au profit d'une installation utilisant un autre mode de combustion est-elle à l'étude ?

De même, l'administration étudie-t-elle la mise en place d'une prime pour encourager les propriétaires actuels de feux de cheminée à installer un filtre à particules plus performant ? Ce dispositif fait partie des solutions possibles pour réduire la pollution de ce type de chauffage. L'obligation d'installer des filtres à particules pour les nouveaux feux de cheminée est-elle envisageable et étudiée ?

Le remplacement des poêles à bois devrait-il être l'une des conditions pour l'octroi de primes à la rénovation énergétique ?

En 2019, dans votre réponse à une question de Mme Parmentier sur le sujet, vous évoquiez l'opportunité d'inscrire dans la législation régionale l'interdiction d'installer de nouveaux équipements de chauffage central fonctionnant au bois ou à ses dérivés. Qu'en est-il de cette réflexion et des éléments de légistique qui devraient en découler ?

Vous aviez également annoncé la mise en place de dix moniteurs de mesure de carbone noir par Bruxelles Environnement pour février 2020. Ceux-ci sont-ils opérationnels ?

Enfin, une campagne de sensibilisation aux dangers pour la santé des émissions issues de la combustion au bois est-elle à l'étude ?

2115 **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Il s'agit en effet d'une problématique dont on ne parle pas assez et au sujet de laquelle trop peu de citoyens sont informés.

Le chauffage par combustion a fait l'objet d'un développement important. Agréable et plébiscité, on le considérait comme une matière première renouvelable, neutre en carbone – l'arbre capte le CO₂ – et souvent d'origine locale. Le nombre de poêles à bois et à pellets avait fortement augmenté au cours de ces dernières années en Région bruxelloise, selon l'Association pour les techniques thermiques en Belgique.

Contrairement aux idées reçues, les feux de bois ne sont bons ni pour l'environnement, ni pour la santé. Ce type de chauffage peut à moyen et long termes être néfaste pour la santé, car cette combustion émet de grandes quantités de particules ultrafines qui pénètrent profondément notre système respiratoire, abîme les cellules qui tapissent l'intérieur des poumons et de la trachée. Par conséquent, se chauffer au bois aggrave les problèmes respiratoires, voire peut contribuer à déclencher de l'asthme, des bronchites chroniques ou des rhinites allergiques. Étant donné

Weet u hoeveel Brusselse gezinnen nog oude houtkachels als voornaamste verwarmingsbron gebruiken?

Hoe wordt het verbranden van afval door gezinnen opgevolgd en voorkomen?

Komt er een premie om Brusselsaars ertoe aan te zetten hun houtkachel door een andere verwarmingsbron te vervangen?

Komt er een premie om de eigenaars van een open haard ertoe aan te zetten een efficiëntere roetfilter te plaatsen? Zal een dergelijke filter verplicht worden voor nieuwe open haarden?

Zal de vervanging van de houtkachel een voorwaarde zijn voor de toekenning van de energierenovatiepremies?

In 2019 antwoordde u op een vraag van mevrouw Parmentier dat u overwoog om centrale verwarmingssystemen met hout of houtderivaten te verbieden. Hoever staat die reflectie?

U kondigde ook aan dat Leefmilieu Brussel tegen februari 2020 tien meetpunten voor zwarte koolstof zou plaatsen. Zijn die al operationeel?

Komt er een bewustmakingscampagne over de gezondheidsrisico's van houtverwarming?

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- *Houtverbranding werd oorspronkelijk aangeprezen als koolstofneutraal en duurzaam en het aantal kachels is de voorbije jaren sterk toegenomen in Brussel. Ondertussen is echter gebleken dat houtverbranding erg schadelijk is voor het milieu en de gezondheid, omdat ze heel veel fijnstof veroorzaakt, zeker als het gaat om oude kachels of open haarden of als er brandstof van mindere kwaliteit gebruikt wordt.*

Sinds oktober 2018 werkt Vlaanderen aan een Green Deal voor de houtverbranding in huizen. Die moet van kracht worden in 2022. De Vlaamse overheid werkt dus normen, controlemechanismen en repressieve of compenserende maatregelen uit.

le processus de combustion, le chauffage à bois est également nocif pour l'environnement, plus encore que les chauffages à gaz traditionnelles. Différentes études l'ont confirmé.

Brûler du bois dans de vieux poêles et feux ouverts, mal utiliser ces derniers ou utiliser des combustibles de moindre qualité sont des actes qui peuvent avoir un impact significatif sur la qualité de l'air et la santé des habitants du voisinage.

Depuis octobre 2018, un Green Deal pour le chauffage domestique au bois est en cours de réalisation en Flandre. L'objectif est de réduire l'impact négatif de ces appareils. Ce Green Deal entrera en vigueur en 2022. D'ici là, les autorités auront développé les modalités pratiques pour cette diminution, c'est-à-dire la norme, le contrôle et les éventuelles mesures de répression ou de compensation.

2117 Une telle stratégie est-elle en cours chez nous ?

Comme l'a évoqué M. Casier, si la législation régionale interdira à partir de 2021 l'installation de ce type de chauffage, qu'en est-il pour celles et ceux qui en possèdent un ? Une norme de consommation est-elle prévue ? Un contrôle sera-t-il organisé ? Bruxelles Environnement mène-t-elle des actions afin d'aider les personnes à modifier leur comportement de consommation ?

Par ailleurs, qu'en est-il de l'utilisation des feux de cheminée, certainement fort utilisés en cette période ? Une campagne sur les bons gestes à adopter lors de l'allumage est-elle envisagée ? Des lettres d'information ou des actions de Bruxelles Environnement sont-elles prévues au sujet de la nécessité d'une cheminée propre et de qualité pour allumer des feux ?

2119 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - L'hiver dernier, j'avais déjà eu l'occasion de vous interroger sur ce sujet. De nombreux Bruxellois ignorent la pollution que représentent les feux ouverts, les cassettes et les poêles à bois, non seulement pour leur utilisation personnelle, mais aussi pour les propriétés voisines. Cette pollution se propageant assez loin, elle entraîne une dégradation générale de la qualité de l'air en Région bruxelloise.

Il s'agit d'un sujet délicat. Qui ne rêverait pas d'un moment convivial au coin du feu ? En cette période de grand froid, sensibiliser les citoyens au côté très polluant des chauffages au bois peut s'avérer difficile, mais c'est notre rôle.

Notre demande est que le grand public soit beaucoup mieux informé des pollutions liées au feu de bois. Utiliser du bois sec non traité et disposer d'une installation conforme et correctement entretenue permet de réduire l'ampleur de la pollution. Plus encore, il est important de conscientiser le public sur le fait que ces moments doivent rester occasionnels, en raison de leur côté très polluant.

Je me joins aux questions déjà posées. J'ajouterai toutefois qu'en janvier 2020, nous avons discuté du test d'une nouvelle méthode utilisant le lévoglucosan. L'objectif était d'étudier la pollution émise par les chauffages au bois. Les premières séries de données

Werkt u ook aan een dergelijke strategie?

Als het gewest de plaatsing van kachels en open haarden verbiedt vanaf 2021, wat gebeurt er dan met de bestaande installaties? Komt er een maximumnorm voor het gebruik ervan en hoe zal die gecontroleerd worden? Voert Leefmilieu Brussel bewustmakingsacties over mogelijke gedragswijzigingen en over het belang van een goed werkende schoorsteen?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).* - *Veel Brusselaars zijn zich niet bewust van de vervuiling door open haarden en houtkachels. Nochtans schaaft die de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest.*

Het onderwerp is delicaat. Nu het zo koud is, lijkt het moeilijk om de burgers te wijzen op de vervuiling door houtkachels. Maar het is wel onze taak.

Het publiek zou beter moeten worden geïnformeerd. Zo kunnen het gebruik van droog hout en een goed onderhouden kachel de vervuiling sterk doen dalen. Men moet er zich ook van bewust zijn dat de houtkachel aansteken alleen kan op specifieke momenten.

Ik sluit me aan bij de vorige vragen, met een kleine toevoeging. In januari 2020 hadden we het over een nieuwe meetmethode via levoglucosaan, waarvan de resultaten toen moeilijk te interpreteren waren.

étaient assez complexes à interpréter et des mesures au carbone noir avaient été ajoutées.

2121 Aujourd'hui, un an plus tard, disposez-vous d'une meilleure évaluation de la méthode utilisant le lévoglucosan ? Les moniteurs du carbone noir dont vous aviez annoncé la mise en fonction en février 2020 sont-ils suffisants pour évaluer correctement la pollution émise par les installations de chauffage au bois ? Qu'ont-ils permis d'apprendre sur l'ampleur de cette pollution dans notre Région ?

Des campagnes de communication sur ce type particulier de pollution ont-elles eu lieu ou sont-elles prévues, ainsi que le gouvernement s'y engageait dans le cadre du plan national énergie-climat (PNEC) ?

2123 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- M. Casier met sur la table une question importante et délicate.

Le chauffage à pellets est une filière développée par de nombreux acteurs en Wallonie. Le chauffage au moyen de pellets, notamment ceux produits dans les forêts wallonnes, est-il inclus dans votre réflexion ? Ce type de chauffage est-il concerné par la future interdiction de système de chauffage à bois ?

Je me joins également aux questions sur l'opportunité d'informer le grand public sur l'amélioration de la qualité des émissions dans l'utilisation de feux de bois, de chauffage d'appoint ou de poêles à bois.

2125 **M. Alain Maron, ministre.**- L'information reprise sur le portail de l'Association pour les techniques thermiques en Belgique (ATTB) est, au moins en partie, erronée. En effet, la contribution de la Région bruxelloise au plan national énergie-climat (PNEC), adoptée par le gouvernement le 24 octobre 2019, dispose qu'"il sera envisagé d'étudier l'opportunité d'inscrire dans la législation régionale l'interdiction de l'installation des équipements de chauffage centraux fonctionnant au bois ou ses dérivés, au regard du potentiel de chaleur renouvelable dans la Région". Les pellets sont donc a priori concernés. Cette disposition du PNEC est donc prudente.

Bruxelles Environnement a déjà signifié cette erreur à l'ATTB. Notez également que le PNEC prévoit de "communiquer de manière significative et régulière sur cet enjeu de santé publique et sensibiliser davantage la population sur les nuisances associées à la combustion du bois sous toutes ses formes, et ce, aussi en dehors des moments de pic de pollution".

En prémices à toute régulation potentielle et toute communication, Bruxelles Environnement lancera prochainement une étude sur l'évolution des vecteurs énergétiques, qui comprendra un volet consacré au chauffage au bois et à ses dérivés. Elle sera alimentée par les rapports des études déjà réalisées sur le sujet. L'un de ses objectifs sera de mettre en lumière les performances des différents appareils de chauffage au bois afin de tracer les lignes directrices d'un plan de communication et d'un éventuel cadre réglementaire, cela en

Kunt u die methode een jaar later al beter evalueren? Volstaan de meettoestellen met zwarte koolstof voor een correcte meting? Wat hebben ze ons geleerd over de omvang van dit soort vervuiling in ons gewest?

Zijn er specifieke informatiecampagnes geweest of staan die nog op stapel? De regering had die opgenomen in het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP).

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *Zullen pelletkachels eveneens worden verboden?*

Ik ben het ermee eens dat de mensen moeten worden geïnformeerd over hoe zij minder kunnen vervuilen bij het verbranden van hout.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *In de Brusselse bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) staat dat de regering zal nagaan of het wenselijk is om in de gewestelijke wetgeving een verbod op te nemen op de plaatsing van centrale verwarmingsinstallaties die werken op hout of houtderivaten. Pellets vallen daar dus in principe ook onder.*

Voorts belooft de regering om regelmatig te communiceren hierover en om de bevolking beter bewust te maken van de hinder die gepaard gaat met alle vormen van houtverbranding, ook buiten de vervuilingspieken.

Leefmilieu Brussel zal een studie over de evolutie van de energievectoren uitvoeren, die een hoofdstuk over de verwarming met hout en houtderivaten zal omvatten. Een van de doelstellingen is om de prestaties van de verschillende houtverwarmingssystemen in kaart te brengen. De resultaten zullen ons helpen bij het opstellen van een communicatieplan en een eventuele aanpassing van het wettelijke kader en de energiepremies.

tenant notamment compte de la difficulté de contrôler l'usage sporadique de certains appareils. L'étude alimentera également la réflexion sur une éventuelle adaptation du régime des primes énergie.

²¹²⁷ En effet, le régime 2021 des primes énergie ne prévoit pas encore de bonus pour le remplacement des poêles à bois par une autre installation, ni de prime pour l'installation de filtres à particules pour les propriétaires de feux ouverts ou de poêles à bois.

Par contre, un bonus est en place depuis le 1er janvier 2021 pour favoriser la sortie du mazout et du charbon. Il varie entre 300 et 500 euros pour le remplacement d'une chaudière au mazout par une chaudière au gaz, une pompe à chaleur ou un chauffe-eau solaire, et entre 600 et 1.000 euros pour le remplacement d'un poêle au mazout ou au charbon par les solutions alternatives précitées. Ce bonus est destiné aux ménages et copropriétés pour le secteur résidentiel.

Bruxelles Environnement ne dispose pas de recensement récent des installations de combustion de bois servant au chauffage des foyers bruxellois. Les dernières données détaillées disponibles datent d'il y a vingt ans. L'enquête socio-économique générale de 2001 fournissait un certain nombre d'informations sur les combustibles utilisés pour le chauffage dans les logements.

Pour le bilan énergétique et les inventaires d'émissions rapportés aux instances européennes, un parc d'appareils de chauffage au bois est reconstruit sur la base des données de 2001, complétées par des résultats d'enquêtes, les statistiques disponibles et l'évolution observée dans d'autres grandes agglomérations urbaines, conformément aux directives européennes en la matière.

Bruxelles Environnement ne contrôle pas les installations, mais peut intervenir lorsque des riverains se plaignent de nuisances odorantes. Compte tenu des dispositions législatives existantes dont Bruxelles Environnement est chargée du contrôle en vertu du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, cette intervention se limite à vérifier que le combustible utilisé n'est pas un déchet, au sens de l'ordonnance de juin 2012 relative aux déchets, tel que du bois peint et/ou traité provenant de vieux châssis, de meubles ou de palettes. Si nécessaire, l'intervention consiste à prendre les mesures nécessaires pour que ces déchets soient éliminés à travers les filières autorisées.

²¹²⁹ Ces dernières années, Bruxelles Environnement a traité quatorze plaintes pour des nuisances odorantes générées par des installations de combustion de bois à des fins de chauffage domestique. Les inspecteurs de Bruxelles Environnement ont constaté le non-respect des dispositions précitées pour six d'entre elles. À ce jour, la remédiation de ces infractions n'a pas nécessité la rédaction de procès-verbaux.

Un projet de biosurveillance humaine sera prochainement lancé par Bruxelles Environnement, en collaboration avec l'Université

Het premiestelsel 2021 omvat geen premie voor de vervanging van een houtkachel of de installatie van een roetfilter. Wel kunnen gezinnen en mede-eigenaars sinds 1 januari 2021 een premie aanvragen voor de vervanging van een stookolieketel, oliekachel of kolenkachel door een gasketel, warmtepomp of zonneboiler.

Leefmilieu Brussel heeft geen recente cijfergegevens over het aantal houtverwarmingsinstallaties in Brussel. De laatste cijfers dateren van twintig jaar geleden.

Voor de energiebalans en de uitstootinventarissen die aan de Europese instanties moeten worden meegedeeld, wordt een schatting van de houtverwarmingsinstallaties gemaakt op basis van de gegevens van 2001, andere beschikbare statistieken en de evolutie in andere grootstedelijke agglomeraties.

Leefmilieu Brussel controleert de houtverwarmingsinstallaties niet. De administratie kan enkel in actie komen wanneer burens over geurhinder klagen. Bovendien is die actie beperkt. Leefmilieu Brussel kan enkel controleren of er geen afval, zoals geveerd en behandeld hout afkomstig van oude raamluizen, meubels of paletten wordt verbrand en ervoor zorgen dat dat afval via de wettelijke kanalen wordt verwerkt.

De voorbije jaren heeft Leefmilieu Brussel veertien klachten wegens geurhinder van houtkachels behandeld. In zes gevallen werd een overtreding van de regels vastgesteld, maar het probleem kon worden opgelost zonder te verbaliseren.

Binnenkort zal Leefmilieu Brussel met een project van menselijke biomonitoring starten in samenwerking met de universiteit van Hasselt om de vroegtijdige gezondheidseffecten van een

d'Hasselt. Il a pour objectif d'étudier les effets précoces d'une exposition régulière à la pollution de l'air sur la santé de 220 enfants en Région bruxelloise, toutes causes confondues. J'ai déjà eu l'occasion de vous en parler.

Les données collectées seront les suivantes : mesures d'exposition personnelle, biomarqueurs d'exposition et d'effet, tests cognitifs, questionnaire sur les symptômes d'asthme et d'allergie, mesures cardiovasculaires. Elles permettront de déterminer si l'impact de la pollution de l'air à l'école et au domicile est plus ou moins important sur la santé des enfants. Les résultats du projet contribueront à aider les décideurs politiques à protéger la santé humaine, en particulier celle des populations sensibles telles que les enfants.

Enfin, pour mesurer le carbone noir, dix aethalomètres microAeth® MA350 ont été achetés au début de l'année 2020. Leur mise en service a toutefois été retardée pour deux raisons principales. Le protocole de communication avec les systèmes d'acquisition des données présents dans les stations télémétriques n'existait pas encore. Il a dû être développé par le sous-traitant en charge de l'acquisition des données, mais ces développements n'ont été disponibles qu'à partir du mois de juillet 2020.

La crise du Covid-19 a également entraîné des retards dans le processus d'installation, d'une part parce que le service réseau télémétrique a concentré tous ses efforts sur le maintien et la gestion du réseau de surveillance de la qualité de l'air dans les conditions difficiles liées aux périodes de confinement et, de l'autre, parce que les interventions des sous-traitants, en France et aux Pays-Bas, étaient rendues plus compliquées en raison des règles sanitaires en vigueur dans les différents pays concernés. Comme vous le savez, ces instruments de mesure de haute technologie demandent un entretien et un contrôle réguliers.

²¹³¹ Parmi les dix aethalomètres susmentionnés, cinq sont appelés à remplacer progressivement les aethalomètres de type Magee Scientific, qui sont actuellement en service dans les stations d'Uccle, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Ixelles, de Molenbeek-Saint-Jean et de Haren. Pour l'instant, trois de ces nouveaux aethalomètres sont déjà en service dans les stations d'Uccle, de Molenbeek-Saint-Jean et de Haren. Cette dernière présente quelques difficultés qui sont en cours de résolution. La prochaine installation d'un tel dispositif sera effectuée à la station d'Ixelles.

La station de Woluwe-Saint-Lambert étant définitivement fermée depuis le mois de décembre 2020, l'aethalomètre correspondant sera installé soit à Arts-Loi - si les contraintes techniques le permettent, l'installation étant très complexe en raison de la configuration technique de la station -, ou à défaut à la future station de Ganshoren, sur des axes donc très fréquentés. En parallèle à ce renouvellement des instruments du réseau officiel, les cinq aethalomètres restants pourront être utilisés pour des campagnes plus spécifiques à l'avenir.

Mme Teitelbaum, vous mettez en avant l'importance de la sensibilisation et vous avez raison. Tout le monde n'a pas

regelmatige blootstelling aan luchtvervuiling bij 220 Brusselse kinderen te bestuderen.

Begin 2020 werden tien aethalometers van het type MA350 aangekocht om de concentratie zwarte koolstof in de lucht te meten. Hun ingebruikname liep evenwel vertraging op omdat er eerst een communicatieprotocol moest worden opgesteld en omdat de diensten door de gezondheids crisis hun handen al vol hadden met het onderhoud en het beheer van het bestaande meetnetwerk van de luchtkwaliteit. Die meetinstrumenten moeten regelmatig worden onderhouden en gecontroleerd en de onderaannemers uit Frankrijk en Nederland geraakten niet altijd gemakkelijk in Brussel.

Vijf van de tien nieuwe aethalometers zullen worden gebruikt om de oude aethalometers van het type Magee Scientific in de meetstations van Ukkel, Sint-Lambrechts-Woluwe, Elsene, Sint-Jans-Molenbeek en Haren te vervangen.

Momenteel zijn er al drie nieuwe aethalometers in gebruik in de meetstations van Ukkel, Sint-Jans-Molenbeek en Haren. Daarna komt Elsene aan de beurt. Aangezien het meetstation van Sint-Lambrechts-Woluwe sinds december 2020 definitief gesloten is, zal de aethalometer aan Kunst-Wet worden geplaatst, voor zover dat technisch mogelijk is, of aan het toekomstige meetstation in Ganshoren. De vijf overige aethalometers kunnen voor meer specifieke meetcampagnes worden ingezet.

Bewustmaking is inderdaad heel belangrijk. Niet iedereen weet dat het verbranden van hout vervuילend is.

Mevrouw Parmentier, in Brussel is verwarming met biomassa verboden tijdens vervuilingsspieken, tenzij dat de enige verwarmingsbron is. Momenteel zijn er analyses aan de gang

nécessairement conscience du fait que la combustion du bois est polluante. J'en profite pour donner quelques conseils sur l'utilisation du bois. Il faut être attentif à la qualité du bois, utiliser des bois secs, éviter les bois résineux - comme les pins, épicéas, etc. -, et ne pas trop charger son feu, au risque que la combustion soit incomplète et la pollution plus importante.

Il faut également choisir de bons appareils car les vieux poêles ne sont pas étanches et émettent beaucoup plus d'émissions, y compris à l'intérieur. Une attention particulière doit aussi être portée aux réglages : des vitres noircies à l'intérieur des bâtiments témoignent d'une combustion incomplète, et donc polluante et dangereuse.

Mme Parmentier, l'utilisation de biomasse pour se chauffer est interdite à Bruxelles en cas de pic de pollution, sauf s'il s'agit de la seule manière de se chauffer. Nous reviendrons vers vous concernant le lévoglucosan, pour lequel des analyses sont en cours. Je vous invite à me poser une question écrite à ce sujet et nous tenterons de vous répondre de la manière la plus précise et complète possible.

²¹³³ **M. Martin Casier (PS).**- Je me réjouis de l'étude de Bruxelles Environnement, qui nous permettra d'avoir une vision complète du sujet. Cependant, j'attire votre attention sur le fait qu'il existe déjà de nombreuses études scientifiques en la matière. Il ne faudrait pas que la réalisation de cette étude soit prétexte à retarder le dossier. Par contre, je ne nie pas l'intérêt de mieux connaître l'impact sur notre Région et d'y mesurer la situation concrète afin de décider d'un cadre réglementaire clair et efficace.

À cet égard, nous pourrions déjà collecter des informations statistiques par le biais des outils régionaux disponibles, comme l'obligation de contrôle des chaudières. Actuellement, nous en sommes souvent réduits à nous baser sur les plaintes de citoyens fortement incommodés par les odeurs de combustion dans certains quartiers, mais ce n'est pas la manière la plus efficace et prospective qui soit pour permettre à Bruxelles Environnement d'agir, d'autant moins que la seule analyse possible se limite à savoir s'il s'agissait d'un bois pollué ou pas. Cette démarche n'impliquerait pas tant de nouvelles dispositions réglementaires, mais nécessiterait simplement de mieux articuler les outils existants pour plus d'efficacité.

La sensibilisation et la communication sont au cœur du débat. Or il manque d'une sensibilisation à destination du grand public. Il ne s'agit pas de culpabiliser les citoyens, mais de les informer sur les impacts.

Enfin, sur la base des éléments scientifiques qui seraient confirmés par l'étude de Bruxelles Environnement, nous pourrions d'ores et déjà avancer sur l'interdiction d'installer de nouvelles chaudières 100 % au bois, car nous savons que c'est aller dans la mauvaise direction.

van levoglucosaan. Ik stel voor dat u mij daarover een schriftelijke vraag stelt.

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *Ik ben blij met de studie van Leefmilieu Brussel, hoewel er al veel wetenschappelijk onderzoek is verricht. Ik hoop dat de nieuwe studie niet voor vertraging zal zorgen.*

De verplichte controle op verwarmingsketels zou ons al veel statistische gegevens kunnen bezorgen. Momenteel zijn we vaak aangewezen op klachten over geurhinder in bepaalde wijken. Dat is niet de ideale basis voor Leefmilieu Brussel om actie te ondernemen. Er is niet noodzakelijk nieuwe regelgeving nodig, maar de bestaande zou duidelijker moeten zijn om efficiënter te kunnen worden ingezet.

Bewustmaken en informeren zijn essentieel. De burgers moeten niet opgezaald worden met een schuldgevoel.

Op basis van wetenschappelijk onderzoek, dat de studie van Leefmilieu Brussel zal bevestigen, kunnen we nu al nadenken over een verbod op verwarmingsketels die uitsluitend op hout werken.

De kwestie van de zwarte koolstof zal ik verder opvolgen.

Pour le reste, notamment la question du carbone noir, je ne manquerai pas de veiller au suivi du dossier sous la forme de questions orales ou écrites.

2135 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- J'insiste sur la nécessité de communiquer sur ce thème. Pour ce faire, nul besoin de nouvelles études : comme M. Casier l'a indiqué, les études démontrant l'extrême pollution causée par ces feux sont suffisantes.

Concernant le suivi des enfants, il ne suffira pas de savoir s'il y a un feu ou une cassette au domicile même de l'enfant, étant donné que celui-ci peut être touché par un feu de bois des voisins ou du quartier.

Le carbone noir est aussi émis par les carburants fossiles. Il est donc impossible de distinguer la pollution provenant de la circulation automobile de celle du bois. C'est pourquoi le lévoglucosan est intéressant car il n'est lié qu'à la combustion des feux de bois.

Il est intéressant d'observer la répartition des types de pollution : la pollution automobile concerne les quartiers centraux, alors qu'on retrouve la pollution par la combustion du bois dans des quartiers plutôt résidentiels, de villas, où il est possible de stocker du bois dans le jardin.

- *L'incident est clos.*

2141 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. SADIK KÖKSAL**
2141 **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,**

2141 **concernant "le dispositif de lutte régional contre les dépôts clandestins".**

2143 **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Je tiens à rappeler que ma question date du 17 décembre dernier.

À la mi-décembre, nous apprenions ainsi par voie de presse que la commune de Schaerbeek, l'une des plus importantes de la Région bruxelloise, ne bénéficiait pas du nouveau dispositif développé par Bruxelles Propreté pour lutter contre les dépôts de déchets clandestins.

En effet, depuis pas moins de sept mois, Bruxelles Propreté s'est dotée de six caméras mobiles visant à traquer les auteurs de ces dépôts. Depuis, 230 procès-verbaux auraient été dressés sur les territoires d'Ixelles, Etterbeek, Molenbeek-Saint-Jean, Bruxelles, Forest, Anderlecht et Berchem-Sainte-Agathe.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik pleit nog eens voor een betere communicatie. Daar zijn geen nieuwe studies voor nodig.*

Voor kinderen volstaat het niet te weten of er thuis een houtkachel staat, want ze kunnen ook de negatieve invloed ondervinden van die van de burens of andere wijkbewoners.

Zwarte koolstof wordt ook uitgestoten bij de verbranding van fossiele brandstoffen. Het is dus moeilijk om de oorsprong ervan te achterhalen. Daarom is de methode met levoglucosaan zo interessant. Die houdt immers alleen rekening met de houtverbranding.

De opdeling van de soorten vervuiling is interessant. Die door het autoverkeer vind je vooral in de centrumwijken; die door houtverbranding vaker in de residentiële wijken, waar hout kan worden opgeslagen in de tuin.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de gewestelijke maatregelen in de strijd tegen sluikstorten".

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- *Sinds zeven maanden beschikt Net Brussel over zes mobiele camera's om sluikstorters op te sporen. De gemeente Schaerbeek lijkt er echter alleen voor te staan in de strijd tegen sluikstorters, want daar werden de camera's tot nu toe niet gebruikt.*

Hebt u een overzicht van waar en wanneer Net Brussel de camera's inzet? Kunt u dat aan de gemeenten bezorgen?

Op welke basis worden de plaatsen gekozen waar de camera's worden gebruikt? Was er een oproep tot belangstelling ter attentie van de gemeenten?

Besteedt Net Brussel in het kader van de strijd tegen sluikstorten bijzondere aandacht aan wijken met gewestwegen? Contacteerde het agentschap de Schaarbeekse schepen voor Openbare Netheid? Zoeken de schepenen in de andere

De son côté, la commune de Schaerbeek semble esseulée dans la lutte contre ces dépôts clandestins, en croissance cette année en raison du confinement.

Disposez-vous d'un planning de répartition géographique pour l'utilisation de ces caméras ? Dans l'affirmative, est-il envisageable de la communiquer aux responsables communaux compétents en la matière ?

Quels sont les critères de sélection des lieux dans lesquels sont installés les dispositifs de surveillance ? Un appel à intérêt a-t-il été adressé aux différentes communes de la Région ?

Les quartiers de Liedts, Brabant ou Diamant, qui disposent de voiries régionales, font-ils l'objet d'une attention accrue de la part des services de Bruxelles Propreté dans le cadre de la lutte contre les dépôts clandestins ? Des contacts ont-ils été pris avec l'échevine en charge de la propreté publique de Schaerbeek ? Les autres échevins et échevins chargés de la propreté au sein de leurs communes respectives mènent-ils une réflexion en vue de dégager des pistes de coordination et d'éventuelles solutions ? Dans l'affirmative, qu'en ressort-il ?

²¹⁴⁵ **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Les dépôts clandestins sont malheureusement un sujet récurrent. Nous avons appris récemment que 50 tonnes (plus de 5 %) de déchets supplémentaires ont été collectées à proximité des bulles à verre en Région bruxelloise en 2020, ce qui est énorme.

Force est de constater que les problèmes de propreté en Région bruxelloise ne s'améliorent pas. Parmi les dépôts clandestins, l'on retrouve des poubelles sorties le mauvais jour ou à la mauvaise heure, des sacs inadéquats, des déchets de construction, des matelas, des fauteuils et parfois même des lavabos.

Quelques heures à peine après le passage des camions ou des balayeurs de voiries, celles-ci sont à nouveau dans un état catastrophique.

Une concertation est-elle menée avec les communes en ce qui concerne le placement de caméras ?

En 2018, la commune d'Ixelles en avait installé cinq. Elles ont permis d'enrayer une partie de ce problème. Les contrevenants s'exposaient à des amendes conséquentes, il est vrai. L'option des caméras est parfois contestée en raison des risques d'atteinte à la vie privée. À cet égard, leur installation doit être signalée par des panneaux.

Si les dépôts clandestins continuent en ces endroits, les caméras ont permis d'améliorer la situation, et facilitent les constats de flagrant délit, sans obliger les équipes à de longues permanences sur le terrain pour essayer de prendre une personne sur le fait - surtout par grand froid.

Comment expliquer que ce système ne soit pas davantage utilisé par la Région ? Une concertation avec les communes intéressées ne permettrait-elle pas d'augmenter le nombre de caméras ? Il ne

gemeenten oplossingen voor een betere coördinatie? Met welk resultaat?

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *Sluikstorten blijft een hardnekkig probleem in het Brussels Gewest. Heel wat straten liggen er amper enkele uren na de huisvuilophaling of een veegbeurt alweer vuil bij.*

Overlegde u met de gemeenten over de plaatsing van camera's? In gemeenten die dat deden en betrapte sluikstorters fikse boetes gaven, nam het sluikstorten af. De aanwezigheid van dergelijke camera's moet in het kader van de privacy wel met borden worden aangegeven.

Waarom wordt dat systeem niet vaker toegepast in het Brussels Gewest? Kan overleg met geïnteresseerde gemeenten tot de installatie van meer camera's leiden? Dat zou niet al te zwaar wegen op de gemeentebegroting en kan helpen om het gebrek aan burgerzin aan te pakken.

Zelfs met het gebruik van camera's blijven preventie en bewustmaking nodig. Plant u in overleg met de gemeenten nieuwe bewustmakingsacties?

s'agit pas d'un poste très lourd dans le budget communal, et il est utile pour corriger le manque de civisme en cette manière.

Ceci n'exonère cependant pas de travailler sur la prévention et la sensibilisation. De nouvelles actions de sensibilisation aux conséquences de ces dépôts clandestins, en partenariat avec les communes, sont-elles justement à l'ordre du jour ?

2147 Des pistes de collecte plus régulière et gratuite d'encombrants à domicile ou l'augmentation ou l'ouverture le week-end de déchèteries mobiles, très appréciées par les Bruxelloises et Bruxellois, sont-elles à l'étude ?

La raison de l'augmentation constante de dépôts clandestins a-t-elle été analysée ?

Dans le but de réduire ces dépôts, avez-vous effectué une analyse comparative avec d'autres régions de la même taille que Bruxelles, afin de s'inspirer de leurs bonnes pratiques ?

Quelle est la stratégie mise en place par Bruxelles Propreté pour venir à bout, dans les années à venir, de ce fléau en constante augmentation ?

2149 **Mme Gladys Kazadi (cdH).**- J'ai plusieurs questions à propos de l'efficacité et les limites du dispositif de caméras de surveillance visant à lutter contre le dépôt des déchets clandestins. Pour être brève, j'ai peur que cette solution ne fasse que déplacer le problème. Si l'on multiplie les dispositifs de ce genre, il y aura des caméras dans toutes les rues, ce qui comporte certains dangers, notamment en matière de vie privée.

Sur la base de quels critères pouvons-nous affirmer l'efficacité de ces dispositifs ? Observe-t-on une réduction globale des déchets en Région bruxelloise grâce à l'installation de caméras de surveillance ?

Je suppose que la problématique des dépôts clandestins ne s'arrête pas à la frontière régionale. De ce fait, avez-vous des contacts avec les communes de la périphérie à ce sujet ?

Qui a accès à ces caméras ? Qui peut en utiliser les données ? Ces caméras sont-elles liées aux dispositifs de surveillance de Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) ? Quelles sont les garanties contre une utilisation abusive de ces caméras ?

2151 **M. Alain Maron, ministre.**- Afin de rendre l'utilisation des caméras la plus efficace et efficiente possible, une partie du calendrier doit rester confidentielle. Elle est connue uniquement des responsables de la surveillance des caméras au sein du service recherche et verbalisation de Bruxelles Propreté.

Toutefois, certaines communes utilisent un même type de caméras depuis longtemps, et dans ce cas, on veille à ce que les caméras des services ne fassent pas double emploi dans les lieux problématiques. Il ne faut pas avoir des caméras régionales et des caméras communales aux mêmes endroits.

Overweegt u om vaker gratis grofvuil te laten ophalen, of de mobiele containerparken ook tijdens weekends te openen?

Liet u onderzoeken waarom het sluikestorten blijft toenemen?

Ging u na welke goede praktijken elders worden toegepast?

Welke strategie volgt Net Brussel om het sluikestorten in de komende jaren aan te pakken?

Mevrouw Gladys Kazadi (cdH) (in het Frans).- *Ik vrees dat bewakingscamera's het sluikestorten enkel zullen verplaatsen, tenzij er echt overal camera's komen, met alle gevolgen van dien voor de privacy.*

Op basis van welke criteria beoordeelt u de efficiëntie van de camera's? Daalt de globale hoeveelheid afval in Brussel daardoor?

Hebt u daarover contacten met de randgemeenten?

Wie heeft toegang tot de camera's? Wie kan de gegevens gebruiken? Welke garanties zijn er tegen misbruik?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Om de camera's zo efficiënt mogelijk te maken, moet bepaalde informatie vertrouwelijk blijven. Enkel de verantwoordelijken bij Net Brussel zijn op de hoogte van de precieze plaatsing, maar in elk geval zullen ze niet op plaatsen komen waar de gemeenten al dergelijke camera's hebben.*

Net Brussel heeft 25 voltijdse controleurs, die in het gewest patrouilleren. Zij hebben een lijst opgesteld van de locaties waar het vaakst vanuit de wagen gesluisstort wordt. Die worden het meest bewaakt.

Bruxelles Propreté dispose de vingt-cinq contrôleurs à temps plein pour verbaliser les actes de malpropreté. Certains agents ont plus de vingt ans d'ancienneté dans ce domaine. Ils sillonnent la Région tous les jours et connaissent bien la plupart des endroits problématiques. C'est pourquoi on a demandé à chacun d'eux de dresser une liste des endroits où les dépôts clandestins les plus récurrents sont commis à l'aide de véhicules. Ce sont ces endroits qui sont surveillés en priorité, indépendamment de la commune dans laquelle ils se trouvent.

La répartition des caméras entre les communes est établie de manière équitable sur le territoire, tout en identifiant les lieux où les infractions les plus graves et connues sont commises.

Mme Kazadi, les caméras de surveillance ne sont pas "la" solution, mais une partie de la solution. Certaines communes utilisent, depuis longtemps, des caméras mobiles pour détecter les personnes qui sont en infraction et effectuent des dépôts clandestins. Certains arrivent avec des camionnettes et utilisent l'espace public comme une décharge, pour déposer l'un, ses déchets de construction, l'autre, ses vieux matelas et divans. C'est inacceptable !

Des systèmes de sanction doivent être appliqués. Mais il est effectivement impossible de garder des agents cachés dans des coins de porte, des heures durant, pour prendre ces personnes en flagrant délit. Les caméras sont donc pertinentes, sans être "la" solution, cela va de soi. Elles font partie d'une stratégie globale.

²¹⁵³ L'année 2020 ne peut pas être considérée comme une année représentative en matière de répression étant donné que la crise sanitaire a fortement affecté le service recherche et verbalisation de Bruxelles Propreté. Par exemple, les fouilles de sacs poubelles n'ont pas pu se faire pendant une grande partie de l'année.

Les chiffres ventilés par commune sont disponibles et je les mettrai à disposition du secrétariat de la commission. La commune qui fait l'objet du plus grand nombre d'interventions est la Ville de Bruxelles - y compris Laeken, Haren et Neder-Over-Heembeek -, avec 958 interventions, ce qui est logique étant donné la taille du territoire. Watermael-Boitsfort présente le nombre le plus bas, avec deux interventions. Par ailleurs, en réponse à votre question sur la commune de Schaerbeek, sachez que 42 procès-verbaux y ont été dressés.

Concernant les quartiers Liedts-Brabant-Diamant, tout quartier particulièrement touché par cette problématique fait l'objet d'une attention accrue, mais en tenant compte du fait que le service recherche et verbalisation compte vingt-cinq agents de terrain qui doivent se répartir sur l'ensemble du territoire de la Région. Vous vous souviendrez que Bruxelles Propreté est intervenue, il y a quelques mois, auprès des commerçants, parce que la malpropreté doit bien sûr être abordée dans son ensemble, la malpropreté appelant la malpropreté.

Le quartier de la place Liedts est un des quatre quartiers prioritaires retenus comme zones pilotes sur lesquelles nous engageons des gestionnaires publics de zone. Ceux-ci ont pour

Los daarvan worden de camera's gelijkmatig verspreid over het hele grondgebied van het gewest.

De camera's zijn niet "dé" oplossing, maar wel een deel van de oplossing. Het sluikstorten is onaanvaardbaar en moet worden bestraft, maar je kunt moeilijk beampten uren aan een stuk ergens verscholen laten wachten om de sluikstorters op heterdaad te betrappen.

Ik zal de cijfers over de controles bezorgen, maar door de coronacrisis zijn die voor 2020 niet representatief. De vuilniszakken zijn bijvoorbeeld nauwelijks nagekeken. Het grootste aantal interventies gebeurde in Brussel-Stad (958), wat niet onlogisch is; het kleinste aantal in Watermaal-Bosvoorde (2). In Schaerbeek werden 42 processen-verbaal opgesteld.

Wijken waar sluikstorten veel voorkomt, krijgen een bijzondere aandacht, maar de controledienst van Net Brussel heeft wel maar 25 mensen op het terrein voor het hele gewest. De wijk rond het Liedtsplein is een van de vier prioritaire zones waar openbare beheerders werden aangesteld. Die moeten de netheid van en het comfort in de openbare ruimte verbeteren, samen met de plaatselijke actoren. In principe kunnen gemeenten, politiezones en andere gewestelijke organen ook steeds een beroep doen op de controledienst om samen te werken.

objectif, avec l'ensemble des acteurs présents - que ceux-ci soient publics ou privés - d'établir un diagnostic, puis de lutter au moyen d'actions concrètes pour l'amélioration de l'état de salubrité, de propreté, mais aussi de confort des espaces publics. Le territoire de la commune de Schaerbeek n'est donc pas oublié.

En outre, le service recherche et verbalisation est ouvert à toute demande de collaboration - en fonction des effectifs disponibles - formulée par les communes, des zones de police ou d'autres organismes régionaux. Cette collaboration peut se décliner sous des formes très diverses, avec des dispositifs tels que des surveillances, des collectes systématiques de sacs, des contrôles routiers, des contrôles sur des terrains privés, etc.

2155 Le service communication de Bruxelles Propreté intervient notamment à travers des actions de terrain menées par ses animateurs et en participant au projet Nudge.

Les actions de terrain visent à sensibiliser les citoyens par le biais de distributions de toutes-boîtes ou la pose de panneaux à jantes dans différents quartiers confrontés à de gros dépôts clandestins, par exemple autour de bulles à verre. Ces actions de sensibilisation ont été organisées par Bruxelles Propreté et ont eu lieu à Schaerbeek, Anderlecht et Saint-Gilles.

Quant au projet Nudge, il est de plus en plus utilisé pour les questions de propreté. Il a pour principe d'induire un comportement grâce à différents éléments visuels et ludiques, comme les cendriers-sondages présents dans certaines communes où les fumeurs ont la possibilité de voter avec leur mégot de cigarette. L'objectif est de les sensibiliser de manière ludique.

Nous avons également déployé une stratégie de propreté urbaine dont j'ai déjà eu l'occasion de parler. J'ai rencontré les différents acteurs concernés, notamment les échevins, il y a quelques mois. Hier, nous avons véritablement lancé l'opération. Les groupes de travail ont également été formés. L'un se concentre sur les dépôts clandestins. Il y a également tout un processus qui permettra d'évaluer et d'objectiver la propreté et la malpropreté. Le défi est colossal et nous avons besoin d'indicateurs de malpropreté objectifs.

Loin de moi l'idée de dire que Bruxelles est suffisamment propre dans l'ensemble. Ce n'est pas le cas dans tous les quartiers. Il est toutefois important que les différents intervenants sachent à quoi correspondent la propreté et la malpropreté et que ces indicateurs leur soient communiqués. Vous en conviendrez, certaines notions sont subjectives. Certains suivis et certaines mesures objectives de propreté existent déjà dans d'autres villes et pays. Nous les utiliserons également à Bruxelles.

Concernant la stratégie de propreté urbaine, nous travaillerons sur les encombrants et les dépôts clandestins à partir de trois axes, à savoir la prévention, la réaction et la répression.

Nous avons également organisé une étude psychosociale sur les comportements liés à la propreté dans l'espace public. En

De communicatiedienst van Net Brussel doet aan bewustmaking via zijn animatoren en via het project Nudge.

De animatoren verspreiden folders en plaatsen infopanelen in gemeenten als Schaerbeek, Anderlecht en Sint-Gillis.

In het project Nudge is het de bedoeling dat mensen via visuele en ludieke elementen gestimuleerd worden om een bepaald gedrag te vertonen.

In het kader van de stedelijke netheidsstrategie heb ik onlangs de schepenen van Openbare Netheid ontmoet. De werkgroepen zijn opgericht. Een daarvan concentreert zich op sluikstorten. Er wordt ook gewerkt aan objectieve indicatoren van netheid, die onontbeerlijk zijn om het probleem aan te pakken.

Sluikstorten wordt aangepakt via preventie, reactie en repressie. Om preventieve boodschappen te doen aanslaan, moeten we eerst begrijpen waarom mensen zich op een bepaalde manier gedragen. Daarom loopt er nu een psychosociale studie naar het gedrag inzake netheid in de openbare ruimte.

matière de prévention, si l'on veut atteindre la population avec des discours qui la touchent réellement, il est important de comprendre les moteurs de son comportement, y compris en matière de propreté et de malpropreté.

2157 **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Bruxelles Propreté et les communes doivent travailler main dans la main sur le terrain, au service de tous les Bruxellois, car ils sont complémentaires et pas concurrents.

Il est étonnant de découvrir qu'aucune action n'a été entreprise dans une commune telle que Schaerbeek, qui abrite près de 30 km de voiries régionales et dont la densité de population est élevée. Nous savons que le problème est récurrent dans toutes les communes.

Pour augmenter le nombre de caméras effectives et disponibles, des moyens complémentaires pourraient être développés avec Bruxelles Prévention et sécurité (BPS). Cet organisme dispose également de caméras sur les voiries régionales et communales, ainsi que de programmes permettant la recherche rapide d'éventuels dépôts clandestins.

La collaboration entre Bruxelles Propreté et les services communaux doit être intensifiée. Les problèmes entre personnes ne doivent pas miner le travail sur le terrain.

Je reviendrai avec d'autres questions, car j'aurai dorénavant l'occasion de suivre plus activement les travaux de notre commission.

2159 **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- La concertation entre les niveaux communal et régional est clairement essentielle pour arriver à progresser sur cette problématique, entres autres, en matière de propreté publique.

Je ne sais pas ce qu'il en est au niveau des caméras régionales, mais à Ixelles, les caméras étaient équipées d'un algorithme permettant de déclencher la prise de vue uniquement lorsqu'il se produisait un changement à proximité du lieu où survenaient des dépôts clandestins. Il ne s'agit évidemment pas de filmer les lieux pendant des heures, les visionner représentant une perte de temps colossale ! Des algorithmes existent à cet effet, je peux en témoigner. C'est un outil parmi beaucoup d'autres, mais il est particulièrement intéressant.

Votre remarque concernant les cendriers éducatifs et ludiques est également très pertinente, M. le ministre. J'avais moi-même déposé une proposition dans ce sens, qui a été rejetée par cette même commission, y compris par votre groupe politique qui ne la trouvait pas intéressante. La décision est prise d'en installer, je m'en réjouis et en informe votre groupe par la même occasion.

2159 **M. Alain Maron, ministre.**- Ce qui importe est d'avoir raison sur le fond et que les choses se fassent, madame Teitelbaum !

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- *Net Brussel en de gemeenten moeten samenwerken in plaats van elkaar te beconcurreren. Problemen tussen personen mogen het werk niet ondermijnen.*

Schaarbeek telt bijna 30 km aan gewestwegen en is erg dichtbevolkt. Het verbaast dat daar niet meer ondernomen wordt.

Om meer camera's te kunnen inzetten, is een samenwerking met Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) misschien nuttig. Dat orgaan beschikt immers ook over bewakingscamera's op heel wat wegen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- *Het overleg tussen het gewest en de gemeenten is essentieel.*

De camera's van de gemeente Elsene zijn geprogrammeerd om alleen beelden te schieten wanneer er iets gebeurt in de nabijheid van de plek waar gesluikstort wordt. Het is dus niet de bedoeling dat ze constant alles en iedereen filmen. Die beelden bekijken zou ook veel te veel tijd kosten.

Ik ben ook blij dat Net Brussel de nudgingtechniek wil toepassen. Ik had daarover al eerder een voorstel ingediend, dat echter ook door uw partij werd afgewezen.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Het belangrijkste is dat het uiteindelijk toch gebeurt.*

2163 **Mme Gladys Kazadi (cdH).**- En ce qui concerne les caméras, je tenais surtout à mettre en avant le déplacement éventuel du problème et l'efficacité du système. Les caméras ne sont en effet pas la seule solution pour lutter contre les dépôts clandestins.

Constate-t-on une diminution des dépôts clandestins aux endroits où les caméras ont été installées ? Je n'ai pas eu de réponse à cette question.

Sauf erreur de ma part, je n'ai pas eu de réponse non plus sur l'utilisation des données fournies par les caméras. Vous n'avez peut-être pas encore la réponse, c'est pourquoi je vous poserai une question écrite à ce sujet.

2163 **M. Alain Maron, ministre.**- À ma connaissance, les données issues des caméras de surveillance pour les dépôts clandestins sont utilisées à ce seul usage, dans le cadre des procédures prévues pour le constat d'infractions liées à la malpropreté. Les données ne sont pas envoyées à Bruxelles Prévention et sécurité (BPS).

S'agissant des effets de report, il vaut pour tous les systèmes de surveillance par caméra, y compris les caméras de sécurité. Les politiques de mise en place de caméras de surveillance sont différentes d'une commune à l'autre ; la sensibilité des bourgmestres n'est pas toujours la même. Dans votre parti, certains sont très favorables à l'installation de caméras de surveillance, et d'autres le sont moins, notamment en raison des effets de report que les caméras peuvent engendrer : l'infraction n'est pas commise sous la caméra, mais elle est commise quoiqu'il en soit, ailleurs. C'est une question importante.

Nous demanderons l'évaluation des résultats donnés par les caméras ; celles-ci ne sont actives que depuis quelques mois. Vous avez raison, une évaluation est nécessaire pour connaître leur réelle efficacité.

- *L'incident est clos.*

2169 **QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE**

2169 **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,**

2169 **concernant "les véhicules de collecte de Bruxelles Propreté parés de drapeaux de puissances étrangères afin de lancer un signal politique".**

2171 **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Fin décembre 2020, la presse a publié des photos d'un camion poubelle décoré de drapeaux turcs et circulant apparemment à Saint-Josse-ten-Noode.*

Mevrouw Gladys Kazadi (cdH) (in het Frans).- *Ik wilde er vooral op wijzen dat camera's het probleem misschien gewoon verplaatsen en dat ze dus niet alleenzalmakend zijn.*

Is het sluikestorten inderdaad verminderd op de plaatsen waar camera's hangen? En wie kan de gegevens gebruiken?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De gegevens worden uitsluitend gebruikt voor het opsporen van sluikestorters en worden niet gedeeld met Brussel Preventie & Veiligheid (BPV).*

Dat problemen zich verplaatsen, heb je altijd met bewakingscamera's. Ik zal de evaluatie van de resultaten van de camera's opvragen. Die zijn overigens nog maar een paar maanden in gebruik.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE

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

betreffende "de ophaalwagens van Net Brussel getooid met vlaggen van vreemde mogendheden om een politiek signaal uit te sturen".

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- *Eind december 2020 verschenen in de media foto's van een vuilniswagen, getooid met vlaggen van de republiek Turkije. Volgens het artikel werd de foto genomen aan het kruispunt van de Middaglijnstraat met de Molenstraat in Sint-Joost-ten-Node.*

Il s'agit là clairement d'un acte politique destiné à soutenir un régime qui se rend régulièrement coupable de nombreux crimes et d'une politique agressive dans son pays comme à l'étranger. Un tel acte est encore plus intolérable lorsqu'il est commis au moyen d'un drapeau qui suscite la controverse et représente un régime responsable de violations systématiques des droits de l'homme.

Quelles mesures Bruxelles Propreté a-t-elle prises pour mettre fin à cette pratique répréhensible ? Existe-t-il des exemples antérieurs de tels actes de provocation ?

Que fait Bruxelles Propreté pour punir les auteurs de cette provocation et pour éviter que de tels actes ne se reproduisent ?

Met zo'n vlag rondrijden is een politieke daad, duidelijk bedoeld om een regime te steunen dat zich de voorbije jaren bezondigd heeft aan ettelijke misdaden en een agressieve politiek in binnen- en buitenland. Ik hoef daarvoor maar te herinneren aan de recente veroordeling van journalist Can Dündar tot een gevangenisstraf van 27 jaar omdat hij gegevens bekendmaakte die aantoonde dat Turkije wapens heeft geleverd aan islamistische rebellen in Syrië. Ook de openlijke ondersteuning met materiaal en manschappen van het Azerbeidzjaanse leger, dat zich bij de verovering van delen van de autonome Republiek Artsach te buiten ging aan onnoembare wreedheden tegen de burgerbevolking, is een recente misdaad die gepaard ging met Turks vlaggengezwaai.

Het is ongepast om met vlaggen op voertuigen van de gewestelijke dienst Net Brussel rond te rijden. Het is helemaal onduidelijk als dat gebeurt met een vlag die controverse oproept en staat voor een regime dat verantwoordelijk is voor het systematisch schenden van de mensenrechten en dat bovendien vijandige acties uitvoert tegen de EU en tegen lidstaten van de EU.

Welke maatregelen heeft Net Brussel genomen om een einde te stellen aan die laakbare praktijk? Zijn er eerdere voorbeelden van dergelijke provocerende feiten? Ik denk van wel en zo nodig zal ik er straks enkele aanhalen.

Wat onderneemt Net Brussel om de daders van deze provocatie, die een belediging is voor vele Brusselaars en die een vorm van racisme kan worden genoemd, te bestraffen? Zijn er sancties opgelegd?

Welke maatregelen neemt u om een herhaling van dergelijke feiten te voorkomen?

²¹⁷³ **M. Alain Maron, ministre** (en néerlandais).- *Votre question porte sur un incident qui n'a rien à voir avec Bruxelles Propreté ou avec ma compétence régionale ; vous aurez remarqué que les éboueurs portent l'uniforme de la commune. Dès lors, c'est le bourgmestre Kir qui a été interrogé à ce sujet.*

De heer Alain Maron, minister.- Ik vrees dat u uw vraag tot de verkeerde persoon hebt gericht. Het zal u niet ontgaan zijn dat de vuilnisophalers een uniform van de gemeente dragen, met daarop "Sint-Joost-ten-Node Net 7d/7". Dat is ook duidelijk te zien op de foto.

Burgemeester Kir werd erop aangesproken. Hij verklaarde dat er een intern onderzoek is opgestart, zoals het artikel vermeldt. Uw vraag gaat dus over een feit dat niets te maken heeft met Net Brussel of met mijn gewestelijke bevoegdheid. Een dergelijk feit deed zich nog nooit voor bij Net Brussel.

²¹⁷⁵ **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *Ma question avait pour but d'étendre le sujet à Bruxelles Propreté, qui relève bien de votre compétence.*

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Dit specifieke geval betreft inderdaad hoofdzakelijk een gemeentelijke bevoegdheid. Ik wilde met mijn vraag de kwestie echter opentrekken naar het agentschap Net Brussel, dat wel onder uw bevoegdheid valt, mijnheer de minister.

Vous dites que vous n'avez pas connaissance d'autres cas, mais je me souviens d'un chauffeur de Bruxelles Propreté ne cachant pas sa sympathie pour les attaques terroristes en Europe et suggérant même que son camion poubelle soit utilisé comme arme, si nécessaire. Avez-vous l'intention d'envoyer un

U zegt geen weet te hebben van andere gevallen. Ik herinner mij nochtans levendig dat een chauffeur van Net Brussel zijn sympathie voor de terreuraanslagen in Europa niet onder stoelen of banken stak en in de media zelfs suggereerde dat zijn vuilniswagen altijd als wapen kon worden gebruikt indien dat

signal indiquant que de tels comportements sont absolument inacceptables ?

- L'incident est clos.

2179 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

2179 **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,**

2179 **concernant "le déploiement d'un réseau 5G et fibre optique en Région de Bruxelles-Capitale".**

2181 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises les difficultés que pose l'introduction de la 5G dans notre Région. Vous plaidez en faveur d'un réseau de "petites cellules", tandis que les opérateurs préfèrent une solution plus simple, plus efficace et moins coûteuse, à savoir l'installation de mâts supplémentaires aux endroits actuels.*

La mise en œuvre des petites cellules telles que vous les proposez est irréalisable, car il n'existe pas de réseau en fibre optique étendu ou autre réseau câblé en Région bruxelloise.

Le réseau en fibre optique est-il suffisamment développé pour permettre la construction d'un réseau 5G de qualité dans toute la Région ? Quels sont les investissements nécessaires à la modernisation de ce réseau ?

Combien de foyers bruxellois sont-ils déjà connectés au réseau en fibre optique ?

nodig zou zijn. Dat krasse voorbeeld, dat al van enige tijd geleden dateert, toen u nog geen minister was, illustreert dat dergelijk problematisch gedrag wel degelijk voorkomt, ook binnen de gewestelijke diensten. Het zou daarom niet misstaan als u en de directies van de gewestelijke diensten het signaal gaven dat dergelijk gedrag, zoals nu bij de gemeentediensten van Sint-Joost-ten-Node is vastgesteld, echt niet door de beugel kan. Bent u dat van plan?

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijnheer de minister, we hebben het al een paar keer gehad over de moeizame invoering van 5G in het Brussels Gewest. Dat heeft alles te maken met de Brusselse stralingsnorm, die in vergelijking met de andere gewesten veel strenger is en het bijna onmogelijk maakt om een 5G-netwerk te ontwikkelen.

U pleit voor een systeem waarbij er een heel groot aantal kleine zendmasten over de stad wordt verspreid, de zogenaamde 'small cells', die moeten worden verbonden met een glasvezelnetwerk of een andere kabel. De operatoren geven daarentegen de voorkeur aan een eenvoudiger, efficiënter en minder duur alternatief, namelijk het plaatsen van extra masten op de huidige locaties. In dat geval moeten er minder vergunningen worden aangevraagd, minder masten geplaatst en zijn er ook minder investeringen nodig in een alternatief glasvezelnetwerk of in een ander kabelnetwerk. Er zullen dus ook veel minder straten opgebroken worden.

Uw standpunt is voor mij het voorbeeld van de uitdrukking 'waarom gemakkelijk als het ook moeilijk kan'.

Ik heb begrepen dat het systeem van de 'small cells' zoals u dat voorstelt, in theorie een optie is, maar in de praktijk onuitvoerbaar blijkt omdat er geen uitgebreid glasvezelnetwerk of ander kabelnetwerk is in het Brussels Gewest. Bevestigt u dat het glasvezelnetwerk voldoende ontwikkeld is om over het hele gewest een gedegen 5G-netwerk uit te bouwen? Welke investeringen zijn er nodig om dat glasvezelnetwerk op te waarderen zodat het 5G kan ondersteunen?

Hoeveel Brusselse woningen zijn al aangesloten op glasvezelkabels? Zijn er daarvoor nog projecten aan de gang?

2183 *Selon votre scénario, combien de petites cellules faudrait-il installer pour disposer d'un réseau 5G de qualité ? Quel serait le coût total d'une telle installation ?*

Quelles sont les études existantes sur le déploiement d'un réseau 5G ?

Avez-vous déjà consulté les opérateurs qui disposent de droits d'utilisation provisoires pour les bandes de fréquences de 3.600 à 3.800 MHz ?

2185 **M. Alain Maron, ministre (en néerlandais).** - *Le déploiement du réseau de fibre optique pour connecter les antennes à leur réseau relève d'un plan stratégique propre à chaque opérateur, qui n'est pas connu de la Région.*

Au sein de la plate-forme stratégique 5G, nous avons mis en place un groupe de travail spécifique sur les réseaux en fibre optique. Par ailleurs, plusieurs instances privées prévoient d'étendre leur réseau au cours des prochaines années.

Seul le ministre Clerfayt peut répondre aux questions concernant le nombre de foyers connectés et le nombre de kilomètres de câble à fibre optique.

Je rappelle également que toutes les estimations seront théoriques et dépendront en grande partie du développement et des stratégies commerciales des différents opérateurs. Tous les chiffres doivent donc être interprétés avec réserve.

2187 *Il appartient non pas à Bruxelles Environnement mais à l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) d'étudier les conditions techniques du déploiement d'un réseau 5G à Bruxelles*

Hoeveel small cells zouden er in uw scenario moeten worden geïnstalleerd om een gedegen 5G-netwerk in te voeren? Hoeveel kost zo'n kleine antenne-installatie gemiddeld? Wat is de volledige kostprijs?

Welke studies werden er al besteld of uitgevoerd over de technische voorwaarden voor de aanleg van een 5G-netwerk, zoals het ontwikkelen van een glasvezelnetwerk en het installeren van een nieuwe generatie van actieve en dynamische antennes? Kunt u de afgeronde studies aan het parlement bezorgen?

Hebt u al overlegd met de operatoren die over voorlopige gebruiksrechten voor de 3.600 tot 3.800 MHz-frequentiebanden beschikken, met name Cegeka, Entropia, Orange, Proximus en Telenet? Zo ja, wat is het resultaat?

De heer Alain Maron, minister. - De strategie voor de invoering van antennes is in dit stadium nog vaag. We plegen overleg met de operatoren om meer duidelijkheid te krijgen. De aanleg van het glasvezelnetwerk dat nodig is om de antennes aan te sluiten op het netwerk, is een onderdeel van het strategische plan van elke operator. Het gewest kent de inhoud van die plannen niet.

De Brusselse regering erkent het belang van glasvezel als een strategische technologie die parallel met de invoering van 5G moet worden ontwikkeld. Het is immers een complementaire, niet-concurrerende strategie. Het gewest heeft het voordeel dat het over een uitgebreid eigen glasvezelnetwerk beschikt. Binnen het strategische 5G-platform hebben we een specifieke werkgroep inzake glasvezelnetwerken opgericht, waaruit blijkt dat we veel belang hechten aan de kwestie. Op verzoek van minister Clerfayt heeft de Brusselse regering zich ook voorgenomen om een glasvezelplan op te stellen. U kunt hem vragen stellen over dat plan.

Meerdere privé-instanties zijn van plan om hun netwerk tijdens de komende jaren uit te breiden.

Alleen minister Clerfayt kan antwoorden op de vragen over het aantal aangesloten woningen en het aantal kilometers glasvezelkabel. Ik probeer wel te antwoorden in verband met het aantal micro- en macroantennes dat moet worden geplaatst. Die kwestie wordt momenteel onderzocht door het 5G-platform binnen de regering, in samenspraak met Leefmilieu Brussel en de operatoren. Momenteel kan ik dus nog geen concreter cijfer geven.

Ik wijs erop dat alle ramingen altijd zeer theoretisch zullen zijn, aangezien veel zal afhangen van de ontwikkeling en de commerciële strategieën van de verschillende operatoren. Alle cijfers moet u dus met enig voorbehoud interpreteren.

Wat de totale installatiekosten van een small cell betreft, begroot Agoria 25.000 euro per small cell voor de installatie, de verwerving van het terrein en de kabelverbindingen.

Le rôle intrinsèque de l'administration est de veiller au respect des normes environnementales. Dans ce cadre, Bruxelles Environnement s'appuie sur l'expertise de laboratoires, la littérature scientifique, les données fournies par les opérateurs et les mesures effectuées en interne.

Les arrêtés d'exécution permettant à Bruxelles Environnement d'exercer ce contrôle ont été soumis au gouvernement en première lecture en décembre 2020. Un bilan technique est également prévu dans le cadre du rapport annuel du comité d'experts bruxellois, dont la publication sur le site de Bruxelles Environnement a malheureusement été retardée par la crise sanitaire.

²¹⁸⁹ *Dans le cadre de ses missions, Bruxelles Environnement consulte régulièrement les opérateurs de téléphonie mobile, qu'ils soient déjà actifs en Région bruxelloise ou nouveaux détenteurs de la licence 5G.*

Outre l'échange d'informations pratiques sur l'examen des permis d'environnement, la concertation vise également le partage d'informations sur les stratégies de déploiement des opérateurs, ainsi que de données techniques. Malheureusement, pour des raisons de libre concurrence et de confidentialité, les informations fournies par les différents opérateurs ne peuvent être partagées.

Les discussions actuelles avec les opérateurs doivent permettre d'obtenir une image de la stratégie globale de déploiement sur le territoire bruxellois.

U stelde een vraag over studies. Leefmilieu Brussel is niet specifiek belast met het bestuderen van de technische voorwaarden voor de invoering van een 5G-netwerk in Brussel. Dat is eerder de rol van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT). Dat had overigens een studie uitgevoerd over de impact van de Brusselse stralingsnormen op de uitrol van de mobiele netwerken. Die studie werd op 12 december 2018 gepubliceerd en staat op de website van het BIPT.

De intrinsieke rol van de nieuwe administratie is gericht op de naleving van de milieunormen. Leefmilieu Brussel bestudeert dus de manier waarop de controle op de naleving van die norm worden uitgevoerd wanneer er actieve antennes verschijnen. Daartoe steunt Leefmilieu Brussel op de deskundigheid van laboratoria van de Universiteit Gent, op wetenschappelijke literatuur, op gegevens die de operatoren hebben doorgegeven en op metingen die intern werden uitgevoerd.

De uitvoeringsbesluiten die Leefmilieu Brussel in staat stellen die controle uit te oefenen, werden in december 2020 in eerste lezing aan de regering voorgelegd. De adviezen van de adviesinstantie worden momenteel geanalyseerd om de tweede lezing voor te bereiden. Er wordt ook een balans op technisch niveau gepland in het kader van het jaarrapport van het Brusselse deskundigencomité. Dat rapport zal binnenkort verschijnen. Helaas heeft de opstelling van het laatste rapport aanzienlijke vertraging opgelopen als gevolg van de coronacrisis, die de werkzaamheden van de deskundigen ernstig heeft verstoord.

Dit rapport zal op de website van Leefmilieu Brussel worden gepubliceerd.

In het kader van zijn opdrachten raadpleegt Leefmilieu Brussel regelmatig de operatoren die momenteel in het Brusselse gewest actief zijn op het gebied van mobiele telefonie. Leefmilieu Brussel zal dit overleg uiteraard openstellen voor eventuele nieuwe spelers die de definitieve 5G-licenties zouden hebben verworven tijdens de federale veiling.

Afgezien van de uitwisseling van praktische informatie over het onderzoek van milieuvergunningen is het overleg ook bedoeld om zo veel mogelijk informatie te delen over de uitrolstrategieën van de operatoren. Informatie daarover is vaak moeilijk te verkrijgen omdat het om een zeer concurrentiële markt gaat. Verder beogen we met dit overleg het uitwisselen van technische gegevens die nodig zijn om de controlemethodes op de naleving van 5G-normen, en met name de nieuwe MIMO-antennes, te moderniseren.

Om begrijpelijke redenen van vrije concurrentie kan de door de verschillende operatoren verstrekte informatie helaas niet worden meegedeeld. Bovendien gelden er voor deze uitwisselingen geheimhoudingsovereenkomsten, zogenaamde non-disclosure agreements.

De lopende besprekingen met de operatoren hebben tot doel de samengevoegde resultaten voor de drie belangrijkste operatoren

2191 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je suis toujours surprise par le manque de communication entre les membres du gouvernement. Le plan de fibre optique du ministre Clerfayt a-t-il été finalisé ou est-il encore en préparation ?*

Les opérateurs jugent irréalisable votre plan pour les petites antennes, car il impliquerait non seulement d'importants travaux de démolition, mais aussi un investissement de plusieurs milliards d'euros ainsi que l'installation d'antennes particulièrement énergivores, ce qui ne plaira pas aux Bruxellois.

Je ne comprends pas bien ce plan. Objectivement, l'idéal serait d'opter pour un ajustement des normes de rayonnement. J'espère que vous y réfléchissez.

2193 **M. Alain Maron, ministre**.- Il ne faut pas confondre la fibre optique spécifiquement destinée à relier les antennes 5G entre elles et au cœur du réseau, d'une part, et le déploiement de la fibre optique sur la majorité du territoire régional comme souhaité par le gouvernement, d'autre part.

Parallèlement aux discussions menées avec les opérateurs, le réseau Irisnet, qui est un réseau public-privé, doit continuer à se développer.

Nous nous sommes en effet mis d'accord sur une stratégie de développement de la fibre optique. Si vous souhaitez obtenir davantage de précisions, je vous invite à interroger le ministre Clerfayt, car ce dossier ne relève pas de ma compétence. Je gère seulement la norme environnementale, la norme de rayonnement électromagnétique pour les antennes. Je ne m'occupe pas du déploiement de la fibre optique.

Quoi qu'il en soit, nous devons viser une couverture maximale en fibre optique, le plus rapidement possible. C'est une priorité stratégique pour la Région.

- *L'incident est clos.*

2199 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

te verzamelen en zo een beeld te krijgen van de algemene uitrolstrategie op het Brusselse grondgebied.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het verrast mij telkens opnieuw hoe weinig de leden van de regering met elkaar spreken. De parlementsleden moeten onze vragen vaak opnieuw stellen aan andere ministers omdat informatie niet onderling wordt gedeeld. Is het glasvezelplan van minister Clerfayt al afgeklopt of is het plan nog in voorbereiding? Misschien kunt u mij op zijn minst die informatie geven, zodat ik weet wanneer ik hem daarover moet interpellieren.

Ik heb met de operatoren gesproken. Volgens hen is uw plan voor kleine antennes, waarbij 10.000 antennes per operator nodig zouden zijn, eenvoudigweg niet haalbaar. Niet alleen zouden alle straten moeten worden opengebroken om overal kabels te leggen, maar bovendien gaat daarmee een enorme investering van ettelijke miljarden euro's gepaard. Er zouden ook overal antennes moeten komen. Ik weet niet of de Brusselaars daar zo blij mee zullen zijn. Tot slot zullen al die antennes bijzonder veel energie verbruiken.

Ik begrijp het plan dus niet goed. Met een aanpassing van de stralingsnormen zou de regering een enorme bocht maken, maar objectief bekeken is het de enige oplossing. Ik heb nog maar weinig gehoord dat in de richting van een aanpassing van de stralingsnormen gaat, maar ik hoop dat u daarvoor openstaat en dat ook aan het onderzoeken bent. Het huidige plan is volgens de operatoren immers onhaalbaar.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Er bestaat misschien verwarring tussen het glasvezelnetwerk dat specifiek voor de 5G-antennes zal dienen, en de maximale uitrol van glasvezel op het Brusselse grondgebied, waar de regering voorrang aan geeft.*

Parallel met de besprekingen met de operatoren moet ook het publiek-private netwerk van Irisnet verder uitgebouwd worden.

Voor meer details over het glasvezelplan verwijst ik naar minister Clerfayt. Zelf ben ik alleen bevoegd voor de stralingsnormen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE

2199 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,

2199 concernant "l'accès à l'eau pour se laver".

2201 **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Les 76 fontaines d'eau potable que compte la Région bruxelloise sont généralement la propriété des communes. Toutefois, dans les plaines de jeux gérées par Bruxelles Environnement, on trouve souvent des fontaines, des robinets et des toilettes publiques.*

Il n'existe pas d'inventaire officiel des points d'accès à l'eau potable, mais en 2019, l'asbl Infirmiers de rue a réalisé un plan de Bruxelles reprenant les fontaines d'eau potable et les toilettes gratuites. Par ailleurs, début décembre 2020, la ministre Van den Brandt a annoncé avoir chargé l'administration de réaliser un inventaire des toilettes. L'accès à l'eau ne s'arrête toutefois pas à cet aspect.

À Bruxelles, le besoin d'accès à des points d'eau pour se laver est très grand, notamment pour les sans-abri mais aussi pour de nombreux ménages dont le logement n'a pas d'eau courante. Quelques associations essayent de rencontrer ce besoin, mais ces initiatives restent isolées et ne suffisent pas à couvrir la demande. Il est vraiment urgent de développer une approche globale de l'accès aux toilettes, à l'eau potable et pour se laver !

L'accès à l'eau dans l'espace public figurera dans la stratégie de résilience urbaine. Qu'en est-il de l'implication des différents acteurs, comme les communes, dans cette stratégie ?

Quel accès à l'eau envisagez-vous ? Par le biais de quels équipements voulez-vous assurer l'accès à l'eau ? S'agit-il de fontaines d'eau potable, de douches, de lavoirs ou de toilettes ?

2203 *L'enquête préalable à la confection d'un plan jogging bruxellois portait notamment sur les infrastructures, dont les fontaines*

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

betreffende "de toegang tot water om zich te wassen".

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- In uw antwoord op een vraag van eind 2019 zei u dat de toegang tot water in de openbare ruimte een belangrijk punt is, dat aan bod zal komen in de strategie inzake stedelijke veerkracht, die momenteel wordt uitgewerkt. Het Brussels Gewest telt nu 76 drinkwaterfonteinen, waarvan er 27 in de Vijfhoek staan. Doorgaans zijn die eigendom van de gemeenten, die bijgevolg verantwoordelijk zijn voor het onderhoud.

Het gewest speelt hier echter ook een rol. In de speeltuinen die Leefmilieu Brussel beheert, bevinden zich immers vaak ook drinkfonteinnetjes, waterkraantjes en openbare toiletten. De vzw Straatverplegers heeft in 2019 een nieuw stadsplan met de titel 'Fonteinen met drinkbaar water en gratis toiletten' opgesteld. Een officiële gewestelijke inventaris is er niet.

Op 8 december 2020 meldde minister Van den Brandt in de commissie voor de Mobiliteit dat ze de administratie gevraagd had een overzicht van de toiletten te maken. Toegang tot water omvat evenwel meer dan toiletten. In Brussel is er een grote behoefte aan toegang tot water om zich te kunnen wassen. Die behoefte bestaat niet alleen bij daklozen, maar ook bij gezinnen die in slechte omstandigheden wonen. Veel gezinnen hebben in hun woning geen stromend water.

Er bestaan enkele initiatieven die aan die behoeften proberen tegemoet te komen, zoals vzw Doucheflux, vzw Rolling Douche en vzw Samenlevingsopbouw Brussel. Zelfs het Kaaitheater opende tijdens de lockdown douches voor daklozen en voorziet in zijn nieuwe bouwplannen in extra douches. Dat is allemaal lovenswaardig, maar het blijven wel individuele acties en de vraag is groter dan het aanbod. Er is nood aan een overkoepelende aanpak, niet alleen voor toiletten, maar ook voor de toegang tot drinkwater en water om zich te kunnen wassen.

Toegang tot water in de openbare ruimte komt aan bod in de strategie inzake stedelijke veerkracht. U zei eind 2019 dat u ook andere spelers, zoals de gemeenten, bij die strategie wilt betrekken. Hoever staat u daarmee? Welke stappen hebt u al gezet?

Wat verstaat u onder toegang tot water? Gaat het om drinkfonteinen, douches, wasruimten of toiletten? Welke doelen wilt u op dat vlak bereiken? Via welke voorzieningen wilt u de toegang tot water verzekeren? Kunt u meer uitleg geven over het overleg inzake deze kwestie met de Brusselse gemeenten?

Er is een gewestelijk vrijetijdsloopplan in de maak. In de voorafgaande enquête onder hardlopers kwam ook de infrastructuur ter sprake, zoals drinkwaterfonteinen. Wat zijn de

d'eau potable. Quelles sont ses conclusions et les prochaines étapes ?

Dans de nombreuses villes à l'étranger, les établissements horeca reçoivent une indemnité s'ils mettent leurs toilettes à la disposition des passants. La ministre Van den Brandt disait en décembre qu'un débat à ce propos serait bienvenu. Qu'envisagez-vous dans ce domaine ?

Comment soutenez-vous les acteurs qui donnent accès à des installations sanitaires ? Cette offre peut-elle être étendue ?

Comment veillerez-vous à ce que les sans-abri aient accès à des toilettes, même dans des circonstances exceptionnelles, comme un confinement ?

²²⁰⁵ **M. Alain Maron, ministre** (en néerlandais).- *L'accès à l'eau est un droit humain fondamental. La disponibilité de l'eau dans l'espace public permet aux personnes en situation de précarité de boire et de se laver, aux promeneurs ou aux sportifs de se désaltérer et aux enfants de se rafraîchir quand il fait chaud.*

Comme vous le rappelez, multiplier les points d'accès publics à l'eau potable est de nature à renforcer la résilience urbaine tant sur le plan environnemental - face aux canicules et aux sécheresses, ou en réduisant notre empreinte écologique - que sur le plan social, en s'assurant que les plus démunis, les migrants ou les sans-abri, accèdent à ce bien commun.

Malheureusement, l'élaboration de la stratégie de résilience a pris du retard à cause de la crise. Nous allons devoir la relancer à la lumière de la crise climatique et de la crise du coronavirus.

²²⁰⁷ *L'objectif est que tous les Bruxellois aient accès à l'eau. Le gouvernement a ainsi réservé 750.000 euros en 2021 pour le placement de 30 à 50 fontaines d'eau potable supplémentaires dans l'espace public. Ce projet sera probablement mis en œuvre en collaboration étroite avec les communes.*

Le ministre-président entend, en effet, faire de Bruxelles une ville pour les coureurs. Dans ce cadre, du 9 mars 2020 au 6 avril 2021, une enquête a été mise en ligne pour analyser les infrastructures bruxelloises. L'enquête n'est pas encore terminée, mais ses premières conclusions requièrent l'installation de fontaines supplémentaires sur les parcours classiques de course en Région de Bruxelles-Capitale.

resultaten van de enquête? Wat zijn de conclusies en de volgende stappen?

In veel steden, bijvoorbeeld in Duitsland, krijgen horecazaken een vergoeding als ze hun toiletten gratis ter beschikking stellen van passanten. Overweegt u iets gelijkaardigs? Minister Van den Brandt zei in december in de commissie voor de Mobiliteit dat een maatschappelijk debat daarover welkom zou zijn. Welke plannen hebt u op dat vlak?

Hoe ondersteunt u de actoren op het terrein die wasgelegenheid aanbieden? Is er een mogelijkheid om het aanbod uit te breiden, aangezien de vraag het aanbod aanzienlijk overstijgt?

Hoe zult u er in de toekomst voor zorgen dat daklozen toegang hebben tot een al dan niet openbaar toilet, ook tijdens uitzonderlijke omstandigheden zoals een lockdown?

De heer Alain Maron, minister.- De toegang tot water is een fundamenteel mensenrecht. De beschikbaarheid van water in de openbare ruimte stelt personen in precarie situaties in staat te drinken en zich te wassen. Ze biedt wandelaars en sporters de gelegenheid hun dorst te lessen en kinderen kunnen zich verkoelen als het warm is.

Zoals u aangeeft, kan een groter aanbod van plekken waar openbaar drinkwater beschikbaar is, de stedelijke veerkracht versterken, zowel op milieugebied - bij hittegolven en in perioden van droogte, of door onze ecologische voetafdruk te verkleinen - als op sociaal gebied, doordat de armsten, de migranten of de daklozen toegang krijgen tot dit elementaire gemeenschappelijke goed.

U vraagt me terloops naar de veerkrachtstrategie die in de algemene beleidsverklaring wordt genoemd en waartoe de openbare toegang tot drinkwater zeker zal bijdragen. Helaas moeten mijn administratie en ik toegeven dat de uitwerking van die veerkrachtstrategie vertraging heeft opgelopen. Wij hebben de volgorde van meerdere grote projecten moeten herzien vanwege de crisis. We zullen de werkzaamheden voor de strategie inzake stedelijke veerkracht echter moeten hervatten, niet alleen in het licht van de klimaatcrisis, maar ook met betrekking tot de coronacrisis.

Het is uiteraard de bedoeling dat alle Brusselaars toegang tot water hebben. Daarom heeft de regering in 2021 een budget van 750.000 euro uitgetrokken om het aantal drinkwaterfonteinen in de openbare ruimte uit te breiden tot dertig à vijftig fonteinen. Aan de uitvoeringsbepalingen van dit project wordt momenteel nog gewerkt. Dat zal heel waarschijnlijk in nauwe samenwerking met de gemeenten gebeuren.

Daarnaast werkt de minister-president inderdaad aan een actieplan om van Brussel een echte stad voor hardlopers te maken. Ik neem aan dat u daarop doelt.

Perspective.brussels organiseert van 9 maart 2020 tot 6 april 2021 een online-enquête om de verzoeken, punten van kritiek,

Par ailleurs, je suis favorable à un débat public sur l'accès aux toilettes dans l'horeca pour les personnes n'ayant pas consommé.

Pour les sans-abri, la Région assure l'accès à l'eau - douches et toilettes -, même en temps de confinement, en apportant un soutien financier à différents projets. Outre un accompagnement psycho-médico-social, les centres de jour pour sans-abri sont tenus d'offrir au moins un service d'aide à la vie quotidienne, comme la possibilité de prendre une douche. Certaines associations offrent, elles aussi, des services de douches, parfois même gratuitement.

²²⁰⁹ *Par ailleurs, des outils donnent un aperçu des services offerts aux personnes les plus précarisées, dont l'accès à l'eau :*

- la plate-forme survivinginbrussels.be permet aux personnes en situation de précarité de trouver intuitivement des informations complètes et à jour ;

- le site internet Help in brussels, de Bruss'help, répertorie l'ensemble des aides disponibles, au moyen de pictogrammes.

Les subventions octroyées sont évaluées chaque année en fonction des demandes relayées par les acteurs de terrain.

L'offre en matière d'accès à des équipements sanitaires est déjà étendue dans le cadre du dispositif hiver 86.400 coordonné par l'Association des maisons d'accueil et des services d'aide aux sans-abri (AMA). Les douze centres de jour concernés ont permis d'étendre, du 15 novembre 2020 au 30 juin 2021, l'offre de soins de première nécessité, dont des services d'hygiène.

²²¹¹ **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Vous faites référence à plusieurs initiatives qui permettent aux gens de se doucher, mais l'offre reste insuffisante, trop dispersée*

positieve aspecten en mogelijke verbeteringen van de Brusselse infrastructuur voor hardlopers te analyseren. Het onderzoek is nog niet afgerond. Er zijn dus nog geen definitieve conclusies. Niettemin wordt in de tussentijdse conclusies de aan- of afwezigheid van bepaalde infrastructuur genoemd. Er wordt bijvoorbeeld gevraagd om meer waterfonteintjes te plaatsen op de klassieke loopparcours in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Wat de toegang tot toiletten in de horeca voor niet-consumenten betreft, sta ik zeker open voor het idee van minister Van den Brandt om hierover een maatschappelijk debat op gang te brengen. Indien nodig zal ik er enthousiast aan deelnemen.

Voor daklozen waarborgt het gewest de toegang tot water (douches en toiletten), zelfs in tijden van lockdown, door diverse projecten financieel te ondersteunen. Zo moeten de dagcentra voor daklozen naast psycho-medisch-sociale begeleiding ook ten minste één dienst voor hulp bij het dagelijks leven aanbieden, zoals de mogelijkheid om te douchen.

Er zijn ook diensten die de mogelijkheid bieden om te douchen, al dan niet tegen een financiële bijdrage zoals de vzw Doucheflux, de vzw Espace social télé-service, de vzw L'Ilot en de vzw Orde van Malta.

Daarnaast zijn er tools die een overzicht geven van het dienstenaanbod ter zake, met name de toegang tot water (douches, toiletten enzovoort) voor de meest kwetsbare personen:

- survivinginbrussels: een gratis web-app (beschikbaar op smartphone, computer, tablet en interactieve terminal) die beantwoordt aan de informatiebehoeften van personen in precaire situaties in Brussel en hen in staat stelt om op een intuïtieve manier volledige en actuele informatie te vinden;

- Help in brussels: een website ontwikkeld door de vzw Bruss'help, die aan de hand van 24 pictogrammen een overzicht geeft van alle beschikbare hulp, onder meer op het gebied van drinkwaterfonteinen, hygiëne en sanitaire voorzieningen.

De toegekende subsidies worden elk jaar geëvalueerd op basis van de door de instanties op het terrein doorgegeven verzoeken.

Het aanbod op het gebied van toegang tot sanitaire voorzieningen is al uitgebreid in het kader van het door de vzw AMA gecoördineerde project 86.400, een getal dat verwijst naar het aantal seconden in een dag. Dankzij dit project, dat twaalf dagcentra omvat, zal het basiszorgaanbod, dat onder meer bestaat uit hygiënische diensten, kunnen worden voortgezet van 15 november 2020 tot en met 30 juni 2021.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- U verwijst naar meerdere initiatieven waar mensen kunnen gaan douchen, zoals de nieuwe dagcentra die tijdens de coronacrisis ter beschikking werden gesteld. We horen echter van alle instanties dat het aanbod niet volstaat, te versnipperd is en soms niet genoeg

et méconnue. Il faudrait absolument élaborer un plan qui les renseigne toutes.

Comment entendez-vous coordonner l'installation des nouvelles fontaines à eau avec les dix-neuf communes ?

J'espère que nous pourrons prochainement débattre de l'ouverture des sanitaires de l'horeca. Nous pourrions peut-être organiser des auditions, notamment avec des acteurs étrangers, pour étudier sa mise en œuvre à Bruxelles.

2213 **M. Alain Maron, ministre.**- Nous avons dégagé les budgets nécessaires à l'installation de fontaines à boire et allons entamer le dialogue avec les communes. En effet, leur implantation ne peut se limiter aux voiries régionales. Ce travail de coordination vient seulement d'être lancé, mais nous avons la ferme volonté d'avancer dans cette direction, tout comme Vivaqua.

- *L'incident est clos.*

3105 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

3105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

3105 **concernant "la collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale et les acteurs privés concernant le développement de bornes de recharge électriques et le renforcement du réseau d'électricité".**

3107 **M. le président.**- M. Maron répondra à la place de Mme Van den Brandt.

3107 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Lors de nos débats du 28 octobre 2020, vous nous avez informés que la Région de Bruxelles-Capitale avait choisi d'installer des bornes de recharge à vitesse normale, qui n'ont pas besoin d'un réseau de 400 volts (V) pour être alimentées en électricité. Il ne serait donc pas nécessaire de disposer d'un réseau renforcé pour déployer des bornes en voirie. Ceci étant, vous avez rappelé que la modernisation du réseau de Sibelga est en cours, conformément aux plans d'investissements de l'entreprise.

Vous estimez qu'un réseau de 230 V serait largement suffisant pour recharger des véhicules. De nombreuses cabines de type "Ready" sont en effet réparties sur le territoire régional et permettent, si des besoins de recharge plus rapide se faisaient

bekend. Het lijkt mij belangrijk om een gecoördineerd plan uit te werken en alle initiatieven in de verschillende gemeenten te groeperen, want ondanks de vele inspanningen blijft de nood heel hoog. Er zijn wel een paar plekken waar mensen kunnen gaan douchen, maar die moeten beter in kaart worden gebracht.

Ik hoor dat er dit jaar een aanzienlijk bedrag is vrijgemaakt voor nieuwe drinkwaterfonteinen. Dat is positief, maar het is mij niet helemaal duidelijk hoe de samenwerking met de gemeenten zal verlopen. Hoe zult u de installatie van de drinkwaterfonteinen coördineren voor de negentien gemeenten?

Ik wil net als u meewerken aan het openstellen van de horeca. Ik hoop dat we daar snel een debat over zullen voeren. Misschien kunnen we ook hoorzittingen organiseren, onder meer met stakeholders uit het buitenland, om te bekijken hoe we zoiets kunnen invoeren in Brussel.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik heb middelen vrijgemaakt voor drinkwaterfonteinen. Er volgt nog overleg met de gemeenten, want de fonteintjes moeten ook op andere plekken dan alleen maar langs gewestwegen te vinden zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de private actoren bij de uitrol van laadpalen en de versterking van het elektriciteitsnet".

De voorzitter.- Minister Maron antwoordt in plaats van minister Van den Brandt.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Op 28 oktober 2020 zei u dat het Brussels Gewest laadpalen zou installeren die op het bestaande elektriciteitsnet werken. Volgens u volstaat 230 V voor het herladen van voertuigen. In het Brussels Gewest zijn er echter heel wat Ready-cabines waarop snellaadpalen van 400 V kunnen worden aangesloten. Voor taxi's en hulpdiensten kunnen die nuttig zijn.*

Veel supermarkten zijn aangesloten op het laagspanningsnet, waardoor het niet mogelijk is om er elektrische wagens te herladen. Hoever staat het overleg met de parkinguitbaters en supermarkten over de installatie van laadpalen in het Brussels Gewest? Welke oplossingen bekijkt u?

sentir - dans les zones à forte rotation de stationnement, par exemple -, de raccorder des bornes de 400 V.

Pour les taxis ou les véhicules d'urgence, il serait possible d'installer des bornes de 400 V grâce aux cabines de type "Ready". Dans certains cas, des transformateurs pourraient être installés.

Peu de supermarchés sont reliés à la moyenne tension. La plupart sont raccordés à la basse tension et ne permettent pas aux voitures électriques de se recharger. Où en sont les discussions avec les exploitants de parkings, les supermarchés et leurs fédérations sur le déploiement des bornes de recharge électrique en Région de Bruxelles-Capitale ? Quelles sont les solutions à l'étude ?

Avec quels acteurs privés le gouvernement bruxellois collabore-t-il pour accroître le nombre de bornes ?

Quels sont les projets en perspective ?

Des aides sont-elles accordées pour faciliter le développement des bornes à Bruxelles ?

³¹¹¹ **M. Alain Maron, ministre.**- Je vous remercie pour votre question qui aborde un sujet important, sur lequel nous reviendrons régulièrement.

La mobilité étant une source significative de pollution de l'air et de gaz à effet de serre, nous devons agir avec ambition. C'est la raison pour laquelle nous avons créé, avec la ministre de la mobilité, un groupe de travail sur les bornes de recharge afin d'adopter rapidement une vision régionale en matière de déploiement de bornes, et d'accélérer sa mise en œuvre sur le terrain. Nous avons conscience du retard de Bruxelles en la matière.

Ce groupe de travail comprend, notamment, des représentants de Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. Il est en contact régulier avec les différents acteurs, dont Comeos, qui pourraient installer des bornes de recharge sur leurs parkings. Des rencontres sont prévues dans les prochains mois afin de poursuivre ces échanges.

Il convient de préciser que la question n'est pas simplement de savoir quelle est la tension disponible dans le parking de tel ou tel supermarché mais d'avoir un plan cohérent et intégré de déploiement d'une infrastructure de recharge sur l'ensemble du territoire régional.

À cet égard, la note stratégique régionale, adoptée en juin dernier, pose les jalons pour le déploiement de cette infrastructure. Elle présente une vision et des objectifs clairs pour toutes les questions liées au déploiement d'un réseau de bornes en voirie. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler au sein de cette commission.

Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité collaborent pour poursuivre sa mise en œuvre et ont déjà fortement progressé

Met welke privépartners werkt de regering samen om het aantal laadpalen uit te breiden?

Wat zijn uw plannen en vooruitzichten?

Is er steun toegekend voor de ontwikkeling van een laadpalennetwerk?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- Samen met minister Van den Brandt richtte ik een werkgroep op die zich over een snelle invoering van een laadpalennetwerk in Brussel moet buigen. Het gewest loopt immers achterop op dat vlak. Die werkgroep heeft regelmatig contact met uiteenlopende actoren die laadpalen op hun parkings kunnen installeren.

Het gaat niet simpelweg over de netspanning op een bepaalde plaats. We willen een samenhangend ontwikkelingsplan voor herlaadinfrastructuur op het hele Brusselse grondgebied. De grote lijnen daarvoor zijn al in de strategische gewestnota opgenomen die in juni 2020 is goedgekeurd.

Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit zijn het voorbije jaar goed opgeschoten met de uitwerking van een visie rond het laadpalennetwerk. In september 2020 hebben ze het aan alle betrokken partijen voorgelegd. De wetswijzigingen die nodig zijn voor de omschakeling van PitPoint naar een laadpalennetwerk, zijn in de maak.

Gemeenten kunnen rekenen op steun en begeleiding van Sibelga en Leefmilieu Brussel.

Sibelga kreeg de opdracht om een aanbesteding voor vierhonderd bijkomende laadpunten in 2021 op te stellen.

au cours de l'année écoulée. La vision a été présentée à toutes les parties prenantes en septembre dernier. Les modifications législatives nécessaires à la transposition du système de "lots de bornes" qui remplacera le système PitPoint sont en bonne voie.

Sibelga et Bruxelles Environnement offrent un soutien non négligeable aux communes : centrale d'achat pour véhicules électriques, centrales de leasing pour véhicules électriques, mais aussi un soutien dans l'installation de bornes sur les voiries communales. Comme vous le savez, les communes disposent d'espaces de parking public ou semi-public.

L'après PitPoint se prépare d'ailleurs. Instruction a été donnée à Sibelga de préparer une adjudication de 400 points de recharge supplémentaires en 2021, qui devrait inclure des bornes dédiées à l'autopartage électrique.

³¹¹³ Hors voirie, les choses avancent aussi : Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont noué une collaboration fructueuse et travaillent à affiner la vision régionale sur ce déploiement. Des supermarchés "basse tension" pourraient être intégrés à ce plan, pour la recharge lente – en particulier quand ces places sont mutualisées avec les riverains, ne serait-ce qu'en soirée.

En parallèle, d'autres services additionnels aux acteurs bruxellois voient le jour : un facilitateur "bornes" entrera en fonction d'ici peu au sein de Bruxelles Environnement. Il pourra répondre aux nombreuses interrogations des acteurs bruxellois et les soutenir dans la transition vers la mobilité électrique.

Bruxelles Environnement avance également rapidement sur le cadre législatif qui doit permettre de soutenir le déploiement de la mobilité zéro émission directe. Un arrêté déterminant les conditions d'exploitation des parkings publics sera prochainement adopté en troisième lecture. Il définit une série d'obligations liées à l'installation de bornes hors voirie (obligation de câblage pour les nouveaux parkings et fixation d'un ratio de bornes à installer dans les parkings d'ici 2025). Ces mesures envoient au secteur un signal important : nous avançons !

Parmi les collaborations et projets avec les acteurs privés, citons d'abord la concession accordée à PitPoint pour le projet charge.brussels. Par ailleurs, l'initiative Electric Avenue entend installer 300 bornes de recharge en terrains privés dans le quartier de l'avenue Louise. Le gestionnaire d'emplacements de parking BePark, la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (Febiac), Engie et Sibelga sont partenaires de cette initiative coordonnée par Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI). Nous sommes en contact avec ces différents acteurs, afin de les soutenir et de comprendre les obstacles rencontrés dans la mise en place de leur projet. Mes équipes ont ainsi rencontré et échangeront encore avec BECI. Par ailleurs, de nombreuses autres rencontres auront lieu cette année dans le cadre du travail continu du groupe de travail "bornes".

Supermarkten die op laagspanning zijn aangesloten, kunnen in het laadpalennetwerk worden opgenomen voor herladen dat meer tijd vergt, zeker als de parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor omwonenden.

Daarnaast krijgt Leefmilieu Brussel binnenkort een facilitator voor de laadpalen, die op de vele vragen van de Brusselse actoren kan antwoorden en hen kan steunen in de overstap naar elektrische voertuigen.

Voorts boekt Leefmilieu Brussel vooruitgang met het wettelijke kader voor de ontwikkeling van mobiliteit zonder rechtstreekse uitstoot. Binnenkort wordt een besluit over de exploitatievoorwaarden voor openbare parkings goedgekeurd waarin normen voor de installatie van laadpalen buiten de openbare weg staan.

Ik overleg met de verschillende belanghebbenden over steun en over de obstakels die zij tegenkomen bij de uitwerking van hun projecten.

Er bestaat nog geen specifieke financiële steun voor de installatie van laadpalen, maar Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW) biedt investeringspremies voor kmo's. Ze mogen echter alleen worden toegekend als ze worden gebruikt om een belemmering voor de installatie van laadpalen weg te werken.

Il n'existe aujourd'hui pas d'aides financières spécifiques pour l'installation de bornes, mais les primes à l'investissement de Bruxelles Économie et emploi (BEE) à l'attention des petites et moyennes entreprises sont néanmoins accessibles. Ces aides doivent être accordées avec parcimonie, uniquement dans le cas où elles servent à lever une barrière claire à l'installation de bornes.

³¹¹⁵ N'oublions pas qu'à Bruxelles, un ménage sur deux ne possède pas de voiture, et encore moins de voiture électrique. Par essence, le système de bornes doit être rentable pour les opérateurs qui les installent.

Sachez toutefois qu'accorder un soutien financier au déploiement du réseau est loin d'être le seul levier à disposition des autorités publiques pour encourager l'installation de bornes. Ainsi, comme mentionné précédemment, Bruxelles Environnement mettra à disposition des acteurs bruxellois un facilitateur, qui soutiendra le déploiement de bornes hors voirie et répondra au maximum à leurs questions. Ce service s'ajoute à la centrale d'achat de bornes de Sibelga, qui sera opérationnelle d'ici peu et soutiendra les autorités publiques.

Dans le courant de l'année, Bruxelles Environnement renforcera également l'information publique disponible sur la mobilité zéro émission, afin de répondre aux questions que se posent le plus fréquemment le public et les entreprises à ce sujet.

En parallèle à ce support pratique qu'offrent de plus en plus Bruxelles Environnement et Sibelga, et au renforcement à venir autour de la communication autour des bornes à Bruxelles, nous travaillons à la mise en place d'un cadre réglementaire clair, - avec l'adoption de la vision régionale, de l'arrêté fixant les conditions générales d'exploitation applicables aux parkings, d'un quota de bornes, etc. - qui donne un objectif clair aux Bruxellois.

Il est crucial d'offrir un signal à long terme aux acteurs économiques et de débloquer ainsi de nombreuses décisions d'investissements. Beaucoup d'opérateurs s'interrogent sur l'opportunité d'investir dans des infrastructures liées à certains types d'énergie et il importe donc de donner un signal clair.

Enfin, dans le cadre du projet européen Benefic - qui vise le développement d'infrastructures de recharge dans différents pays européens -, un troisième appel à projets sera lancé pour soutenir des projets en Région bruxelloise. C'est notamment dans ce cadre que le projet PitPoint avait été soutenu.

³¹¹⁷ **Mme Aurélie Czekalski (MR).** - Le travail avance dans le bon sens, notamment en ce qui concerne la mise en place d'un facilitateur au sein de Bruxelles Environnement.

Je vous remercie de nous avoir exposé l'état des lieux du déploiement des bornes de recharge au sein de notre Région. Le développement des celles-ci ne pourra se faire qu'en collaboration avec le secteur privé. Les opérateurs privés ont besoin d'être rassurés quant au raccordement à la moyenne

In Brussel heeft één op de twee gezinnen geen auto, laat staan een elektrische. De laadpalen moeten ook rendabel zijn voor de operatoren die ze installeren.

Financiële steun is echter niet de enige hefboom waarover de overheid beschikt. Er zijn ook nog de facilitator van Leefmilieu Brussel en de aankoopcentrale voor laadpalen van Sibelga, die binnenkort van start gaat.

Daarnaast zal Leefmilieu Brussel meer informatie beschikbaar maken over mobiliteit zonder uitstoot.

Tegelijkertijd werkt de regering aan een wettelijk kader waarmee de Brusselaars een duidelijke doelstelling zullen krijgen.

Het is belangrijk dat de economische spelers een signaal over de lange termijn krijgen, zodat zij tot investeringen overgaan. Heel wat operatoren vragen zich immers af op welk type energie ze moeten inzetten.

Ten slotte komt er een derde projectoproep in het kader van het Europese project Benefic ter ondersteuning van projecten in het Brussels Gewest.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans). - *Het is een goede zaak dat Leefmilieu Brussel een facilitator krijgt.*

De installatie van een laadpalennetwerk kan alleen in samenwerking met privéoperatoren. U moet hen dan ook geruuststellen wat de aansluiting op het middenspanningsnet betreft. Daarom moet de werkgroep contacten onderhouden met alle betrokkenen.

tension. Il est donc important qu'au sein de ce groupe de travail des contacts soient établis avec les fédérations, les opérateurs, etc. et ce, afin que ce projet réponde aux attentes des utilisateurs.

Nous reviendrons donc vers vous pour le suivi de ce dossier.

- *L'incident est clos.*

3121 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

3121 **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,**

3121 **concernant "la décarbonation des transports fluviaux sur le canal de Bruxelles".**

3123 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Le transport fluvial de marchandises ou de personnes sur le canal de Bruxelles est encore largement sous-exploité. En effet, en 2019, il était estimé que 90 % du transport de marchandises était acheminé par la route. Pour autant, malgré une croissance progressive de la fréquentation depuis sa mise en service comme mode de transport en commun alternatif, le Waterbus, par exemple, ne propose que quatre trajets aller-retour quotidiens pendant six mois de l'année.

Pourtant, le transport fluvial de marchandises ou de personnes permet une réduction drastique de la pollution atmosphérique et sonore causée par le trafic routier. Une étude de la Vrije Universiteit Brussel (VUB) indique notamment que l'impact de la pollution de l'air coûte 50.000 euros par jour, essentiellement en frais de santé. Pour pallier ce problème, Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) a estimé qu'effectuer un transfert modal en passant du transport routier au transport fluvial permettrait de réduire de manière non négligeable les émissions de dioxyde de carbone. À titre d'exemple, 7,3 millions de tonnes de marchandises transportées par voie d'eau au port de Bruxelles en 2018 ont permis l'économie de 680.000 camions dans la Région bruxelloise.

Dans cette optique, DéFI se réjouit de l'ambition manifestée par le gouvernement bruxellois d'encourager le transport de marchandises par voie maritime. Néanmoins, il faut évoquer le fait que le transport fluvial génère aussi de la pollution par des rejets d'hydrocarbures et de zinc.

Comme nous le savons, la Région privilégie l'utilisation de systèmes de propulsion alternatifs au diesel et à l'essence, visant donc une sortie de ces carburants au plus tard en 2030, pour le diesel, et en 2035 pour l'essence.

Si ces objectifs semblent concerner avant tout le transport routier, je me suis interrogé sur la volonté de contribuer à la décarbonation des bateaux qui naviguent sur le canal de Bruxelles. Concernant le transport de marchandises, je me suis

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

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

betreffende "het koolstofarm maken van het riviertransport op het kanaal van Brussel".

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *In 2019 verliep het goederenvervoer in het Brussels Gewest voor 90% over de weg. Ook de Waterbus biedt als alternatief openbaar vervoer maar vier trajecten aan gedurende de helft van het jaar. Het kanaal wordt dus nog zwaar onderbenut als verkeersroute.*

Nochtans zou goederen- en personenvervoer via het kanaal zorgen voor een drastische daling van de luchtvervuiling en de lawaaihinder, zoals onder meer blijkt uit onderzoek van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI).

Dat de Brusselse regering het goederenverkeer via het water wil bevorderen, is voor de DéFI-fractie dus zeker een goede zaak, al stoten ook boten schadelijke stoffen uit.

Maakt de regering werk van het koolstofarm maken van de Brusselse binnenscheepvaart? In de haven van Antwerpen wordt bijvoorbeeld geëxperimenteerd met schepen die op methanol varen. Het voordeel is dat er geen grote aanpassingen van de bestaande motoren nodig zijn.

penché sur le cas d'Anvers, dont le port mène actuellement l'expérience "Fast Water" qui vise à recourir à des bateaux navigant avec un moteur au méthanol. L'avantage d'un tel moteur est que sa fabrication ne nécessite pas d'énergie fossile et exige peu d'adaptations par rapport aux moteurs existants.

³¹²⁵ L'an prochain, l'un des remorqueurs du Port d'Anvers devrait naviguer avec ce carburant. Le futur des bateaux naviguant sur le canal de Bruxelles réside d'ailleurs certainement dans une mixité énergétique.

Dans le cadre de l'abaissement des normes d'émission, Brussels by Water qui assure la gestion du Waterbus, envisage le passage à la propulsion électrique ou à l'hydrogène pour ses bateaux à l'horizon 2025-2027.

Monsieur le ministre, récemment encore, nous parlions de la nécessité de "décarboner". Compte tenu de cette situation, voici mes questions :

Le Waterbus fonctionnera-t-il effectivement à l'énergie électrique ou à l'hydrogène d'ici 2025-2030 ?

Quelle part du transport total de marchandises à Bruxelles est-elle acheminée par voie d'eau ?

La navigation sur le canal de Bruxelles a-t-elle également un impact sur la pollution des deux autres cours d'eau bruxellois - la Senne et la Woluwe ? Dans l'affirmative, dans quelle mesure ?

Existe-t-il d'autres instruments de mesure de la pollution générée par le transport fluvial ? Dans l'affirmative, quels sont les derniers résultats de ces instruments de mesure ?

Quelles sont les différentes énergies de propulsion avec lesquelles naviguent les bateaux sur le canal de Bruxelles, qu'ils appartiennent au Port de Bruxelles, à la Région ou qu'ils soient de passage ?

Existe-t-il actuellement une interdiction de navigation sur le territoire bruxellois pour des bateaux propulsés par certaines énergies particulièrement polluantes ? Sinon, ce type d'interdiction est-il à l'étude ?

Êtes-vous au fait de l'expérience "Fastwater" actuellement menée par le Port d'Anvers ? Soutenez-vous la mise en œuvre d'une expérimentation semblable en Région bruxelloise ?

Le recours aux énergies de propulsion plus vertes telles que l'électrique, le méthanol, l'hydrogène ou l'ammoniac pour les bateaux appartenant au Port de Bruxelles, est-il à l'étude ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ? Est-ce faisable ? Selon quelles modalités et à quelle échéance ? Dans la négative, pour quelles raisons ?

Ook voor het vervoer op het Brusselse kanaal zijn alternatieve brandstoffen de toekomst.

Zal de Waterbus zoals gepland tegen 2025-2030 op elektriciteit of waterstof varen?

Hoeveel van het totale goederenvervoer in Brussel wordt via het kanaal vervoerd?

Heeft het vervoer via het kanaal een impact op de vervuiling van de Zenne en de Woluwe? Wordt die gemeten, en zo ja, wat zeggen de cijfers?

Welke verschillende energiebronnen worden door boten gebruikt op het Brusselse kanaal? Heeft de regering een verbod op het gebruik van bepaalde vervuilende energiebronnen ingesteld, of wordt dit onderzocht?

Bent u voorstander van een proefproject zoals dat in de haven van Antwerpen?

Wordt er onderzocht of de schepen van de Haven van Brussel kunnen overschakelen op duurzamere energie zoals elektriciteit of methanol? Zo ja, wat is de conclusie? Zo nee, waarom niet?

3127 **M. Alain Maron, ministre.**- Sans que je puisse l'avancer avec certitude, l'intention affichée par la direction de Brussels by Water, qui gère le Waterbus, est bien de faire fonctionner ce dernier à l'énergie électrique ou à l'hydrogène d'ici 2025-2030. C'est ce qu'elle a annoncé lors du comité d'accompagnement de ce vendredi 15 janvier 2021.

Quant aux données les plus récentes sur le transport de marchandises, elles sont disponibles dans la brochure éditée en 2019 par Bruxelles Mobilité et intitulée "Chiffres clés sur le transport de marchandises à Bruxelles". Toutefois, bien que ce document contienne de nombreuses informations, aucune ne porte sur la proportion que représente le trafic fluvial par rapport au trafic routier.

En Région de Bruxelles-Capitale, les interactions entre la Senne et le canal ont lieu quasi exclusivement de la Senne vers le canal. Le canal joue un rôle très important dans la prévention des inondations. Lorsque le niveau de la Senne est trop élevé, les excédents d'eau de la Senne sont évacués dans le canal au niveau du déversoir d'Aa, situé en aval de l'écluse d'Anderlecht ainsi qu'en amont de l'écluse de Molenbeek, à la porte de Ninove. Il n'y a aucune interaction directe entre la Woluwe et le canal. La navigation sur le canal de Bruxelles n'a donc pas d'impact sur la pollution de la Senne et de la Woluwe en Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne d'autres éventuels instruments de mesure de la pollution générée par le transport fluvial, Bruxelles Environnement dispose depuis 2010 (l'année de référence) d'un inventaire des émissions visant à associer les activités du territoire (dont le trafic maritime) à des charges de pollution renvoyées vers les différentes masses d'eau, dont fait partie le canal. Nous relevons une contribution significative de la navigation à la charge polluante du canal pour les substances suivantes : aluminium, zinc, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et huiles minérales.

3129 Ni la Région, ni le Port de Bruxelles ne gère de flottes de bateaux commerciaux de navigation intérieure. Ceux-ci sont opérés par des sociétés spécialisées ou par des propriétaires particuliers. Bien qu'il existe déjà des initiatives de développement de propulsions alternatives, notamment hydrogène ou électrique, les bateaux de navigation intérieure sont propulsés, jusqu'à présent, par des moteurs thermiques utilisant du gazole non routier.

Aucune interdiction de navigation ne vise les bateaux de navigation intérieure actuellement. Cette matière relève conjointement de la compétence des trois Régions qui sont traversées par le canal. Pour le moment, ce dossier n'est pas à l'étude, mais le Port de Bruxelles se propose de mettre le point à l'ordre du jour de la Commission interrégionale des voies hydrauliques.

Le Port de Bruxelles n'est pas partenaire du projet H2020 Fastwater, mené par le Port d'Anvers, qui vise à démontrer la faisabilité d'utiliser le méthanol comme carburant des navires.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Het is inderdaad de intentie van de beheerders van de Waterbus om tegen 2025-2030 over te schakelen op elektriciteit of waterstof.*

Ik beschik niet over cijfers over het percentage van het totale goederenvervoer dat via het kanaal verloopt. Het verkeer op het kanaal zorgt overigens niet voor extra vervuiling van de Zenne en de Woluwe omdat er maar beperkt contact is tussen deze verschillende waterlopen.

Sinds 2010 beschikt Leefmilieu Brussel over een uitstootinventaris. Daaruit is op te maken dat het transport via het kanaal zorgt voor vervuiling met aluminium, zink, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (paks) en minerale oliën.

Momenteel varen binnenvaartschepen op diesel. Er zijn hierrond nog geen verbodsbepalingen opgesteld en die zitten ook niet in de pijplijn. Dit valt onder de gezamenlijke bevoegdheid van de drie gewesten die door het kanaal worden doorkruist. De Haven van Brussel is wel van plan dit aan te kaarten in de Interregionale Commissie van de Waterwegen.

De Haven van Brussel werkt niet mee aan het Antwerpse proefproject rond het gebruik van methanol als brandstof en heeft hierrond zelf momenteel geen plannen.

Tot slot beschikt de Haven van Brussel over vier boten, die op diesel of benzine varen. Er loopt momenteel geen onderzoek naar een eventuele overschakeling op duurzamere brandstoffen. In een eerste fase wil de Haven immers investeren in de verduurzaming van zijn wegvoertuigen en passagiersterminal.

De Haven van Brussel zal in het kader van een nieuw Horizon 2020-project echter wel deel uitmaken van een consortium van Europese havens, dat opslag- en distributie-infrastructuur voor

Le Port de Bruxelles ne prévoit pas actuellement une expérience de ce type.

Enfin, le Port de Bruxelles dispose de quatre bateaux : un bateau patrouilleur, un bateau d'intervention rapide de type Zodiac, ainsi que de deux bateaux nettoyeurs, le Castor et le Botia. Ces bateaux sont propulsés au diesel ou à l'essence. Aucune étude n'est en cours, pour le moment, concernant le recours aux énergies de propulsion plus vertes, telles que l'électrique, le méthanol, l'hydrogène ou l'ammoniac, pour ces bateaux.

Le Port de Bruxelles a fait le choix d'investir, dans un premier temps, dans l'acquisition de véhicules routiers à faibles émissions et dans l'électrification des quais du terminal à passagers.

Toutefois, dans le cadre du lancement d'un nouveau programme H2020, le Port va prendre part à un consortium de ports européens, piloté par le Port de Valence, visant à développer des infrastructures de stockage et de distribution d'hydrogène. Ces infrastructures pourraient approvisionner des camions, dans un premier temps, mais un approvisionnement des bateaux fluviaux est envisagé par la suite.

³¹³¹ Par ailleurs, le Port de Bruxelles suit activement le développement de l'hydrogène en Région de Bruxelles-Capitale.

Le rôle du Port dans ce développement peut être triple : en tant que facilitateur, le Port peut participer à l'implantation d'infrastructures de stockage, mais aussi de distribution, par le biais de la mise à disposition de terrains portuaires, par exemple.

Ensuite le Port, en tant que client direct à terme, peut convertir un certain nombre de ses véhicules à l'hydrogène ; d'autres fonctionnant avec ce mode de propulsion peuvent être aussi achetés. Cependant, une évaluation préalable du rapport coût/avantages d'une telle conversion doit être menée.

Enfin, en tant qu'acteur, le Port peut développer une capacité de recharge à destination des bateaux de passage. Cette possibilité doit encore être étudiée, notamment en investiguant sur les options prises par les autres ports belges à ce sujet, mais également sur les choix des Pays-Bas puisque ce pays est précurseur en la matière.

Bruxelles Environnement dispose des chiffres de l'estimation de la pollution émise par les bateaux dans le canal pour l'année 2016. Je mettrai cette très longue liste de polluants, avec les quantités de rejet, à votre disposition au secrétariat de la commission.

³¹³³ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Vos réponses sont très intéressantes et la question sur l'énergie utilisée par les bateaux, fort pertinente. Il y a évidemment des bateaux privés, mais certains appartiennent au Port de Bruxelles. J'entends que des réflexions sont en cours et que tous ces éléments sont analysés. Je me réjouis également que la question figure à l'agenda de la Commission interrégionale des voies hydrauliques.

waterstof wil ontwikkelen. Die waterstof zal in eerste instantie door vrachtwagens worden gebruikt, maar kan nadien ook als brandstof dienen voor binnenvaartschepen.

Ook aan de uitrol van waterstof in het Brussels Gewest werkt de Haven van Brussel op verschillende manieren mee. De Haven kan opslag- en distributiecapaciteit ter beschikking stellen op de haventerreinen, zijn voertuigen geheel of gedeeltelijk laten overschakelen op waterstof en mogelijk ook oplaadstations voor boten installeren.

Leefmilieu Brussel beschikt over schattingen betreffende de vervuiling door boten op het kanaal in het jaar 2016. Ik zal deze lange lijst aan het commissiesecretariaat bezorgen.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Het is goed om te horen dat deze kwestie op de agenda staat van de Interregionale Commissie van de Waterwegen en dat er wordt nagedacht over het soort brandstof dat boten gebruiken.*

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

3135
3137 **QUESTION ORALE DE M. BERTIN MAMPAKA MANKAMBA**

3137 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,

3137 et à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du logement et de l'égalité des chances,

3137 concernant "la pollution intérieure dans les logements publics et privés de la Région bruxelloise".

3139 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME GLADYS KAZADI,**

3139 concernant "la qualité de l'air intérieur en Région de Bruxelles-Capitale".

3141 **M. Bertin Mampaka Mankamba (MR).**- Le parc public de logements sociaux compte 3.000 unités gérées par les sociétés immobilières de service public (SISP), auxquelles il faut en ajouter une dizaine de milliers gérées par les régies foncières et autres. Ma question vous est adressée, car elle concerne notamment la santé.

À l'heure où les zones urbaines de la planète prennent conscience de l'importance du maintien de la qualité de l'air extérieur, la pollution intérieure reste trop peu analysée pour conscientiser et mobiliser. Si la pollution des lieux de travail est connue et réglementée par une législation relativement stricte grâce à une prise de conscience des dirigeants, la pollution intérieure des habitats est un sujet peu développé, voire inexistant dans les campagnes de sensibilisation, malgré son impact sanitaire non négligeable.

La qualité de l'environnement intérieur dépend de multiples facteurs, y compris de la pollution extérieure. Néanmoins, la majorité des substances présentes dans l'habitat proviennent de sources intérieures, dont certaines ont été évoquées par mes collègues. Il s'agit des matériaux de construction, des revêtements des sols et des murs, des peintures, des installations techniques, y compris les systèmes de chauffage, etc. Une question vous a d'ailleurs été posée sur le nombre de ménages bruxellois qui avaient recours au bois pour se chauffer.

Ainsi, des mesures révèlent que les concentrations de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, d'hydrocarbures et d'aldéhydes sont souvent plus élevées à l'intérieur de la maison qu'à l'extérieur. La pollution à l'intérieur des bâtiments, où l'être humain passe environ 80 % de son temps, constitue un des problèmes majeurs

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

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

en aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen,

betreffende "de vervuiling van de binnenlucht in de openbare en private woningen van het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW GLADYS KAZADI,

betreffende "de kwaliteit van de binnenlucht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De heer Bertin Mampaka Mankamba (MR) (*in het Frans*).- *In veel steden is men zich tegenwoordig goed bewust van de noodzaak om de kwaliteit van de buitenlucht te bewaken. Dat bewustzijn is er nog niet als het op de binnenlucht aankomt. De luchtkwaliteit op de werkvloer is vrij strikt gereguleerd maar die in woningen ontbreekt in de bewustmakingscampagnes.*

De kwaliteit van de binnenlucht hangt af van meerdere factoren: de bouwmaterialen, de wand- en vloerbekleding, de verf, technische installaties, zoals verwarmingstoestellen enzovoort.

Uit metingen blijkt bijvoorbeeld dat de concentraties aan koolstofmonoxide, stikstofoxide, koolwaterstof en aldehyde in huis vaak hoger zijn dan buiten. Die luchtvervuiling kan leiden tot ademhalingsproblemen, slapeloosheid enzovoort.

de nuisance environnementale pour la santé. Elle peut provoquer des problèmes respiratoires, des insomnies, etc.

3143 C'est donc dans le but de prévenir et conscientiser les citoyens de l'éventuelle existence de polluants intérieurs nocifs pour leur santé que la cellule régionale d'intervention en pollution intérieure (Crip) a été instaurée par Bruxelles Environnement, qui relève de vos compétences.

Existe-t-il une collaboration entre la Crip et les propriétaires de logements publics tels que les communes, les CPAS, les sociétés immobilières de service public (SISP), la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) et les régies foncières ? J'estime le nombre de ces logements à 41.000.

La semaine passée, j'ai interpellé le gouvernement sur le rôle des 40 assistants sociaux du Service d'accompagnement social aux locataires sociaux (SASLS), rattaché à la SLRB. Ces assistants sociaux sont-ils ou seront-ils sensibilisés aux questions de pollution intérieure afin de conscientiser les locataires à cette problématique et leur faire savoir que leur médecin traitant a la possibilité de solliciter la Crip en cas de suspicion de polluants intérieurs nuisibles ?

Des études récentes sur la qualité de l'air des logements du parc public bruxellois ont-elles été réalisées, notamment dans les logements les plus vétustes ? La question peut sembler indécente à Mme Ben Hamou, mais votre prédécesseure Mme Huytebroeck avait lancé une telle étude. L'un de vos collaborateurs a probablement géré ce dossier à l'époque où je siégeais en commission du logement.

3145 Dans l'affirmative, dans quel contexte ont-elles été menées ? Quels en ont été les résultats au regard des normes recommandées par Bruxelles Environnement en la matière ? L'étude à laquelle je fais référence a été menée au Logement bruxellois.

Les administrations du logement et/ou votre cabinet ont-ils pris connaissance de mesures de polluants nuisibles dans des logements publics, dans des quantités dépassant les normes recommandées par Bruxelles Environnement ? Dans l'affirmative, lesquelles ? Quelles actions ont-elles été lancées pour y remédier ?

Les travailleurs de Bruxelles Logement, notamment ceux de la direction de l'inspection régionale du logement (DIRL), ont-ils été sensibilisés à cette problématique ? Lors d'un contrôle, les agents sont-ils en mesure de relever si une source de polluants intérieurs nuisibles et visibles semble contraire aux recommandations de Bruxelles Environnement, et d'en informer les locataires et propriétaires ?

De manière plus générale, votre gouvernement envisage-t-il une action de sensibilisation et d'information afin de promouvoir une meilleure qualité de l'air dans le logement public et privé, et de

Binnen Leefmilieu Brussel werd daarom de Regionale Cel voor Interventie bij Binnenhuisvervuiling (RCIB) opgericht. Werkt de RCIB samen met de gemeenten, de OCMW's, de openbare vastgoedmaatschappijen (OVM), de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) en de Grondregie? Ik schat dat zij samen zowat 41.000 wooneenheden in bezit hebben.

Vorige week heb ik de regering bevestigd over de 40 maatschappelijke assistenten bij Dienst voor Maatschappelijke Begeleiding van Sociale Huurders (DMBSH). Zijn zij op de hoogte van het belang van een goede binnenluchtkwaliteit zodat ze ook aan de bewustwording van de huurders kunnen werken? Weten zij dat hun arts een beroep kan doen op de RCIB als er een vermoeden is van schadelijke stoffen in de woning?

Is er recent onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in de Brusselse openbare woningen, meer bepaald in de meest verouderde?

Zo ja, welke zijn de resultaten van de studie, binnen het kader van de normen van Leefmilieu Brussel? Ik verwijst naar de studie die uitgevoerd werd bij De Brusselse Woning.

Heeft de administratie of uw kabinet weet van gevallen waarin de normen van Leefmilieu Brussel overschreden werden? Op welke manier is daaraan verholpen?

Zijn de medewerkers van de directie Gewestelijke Huisvestingsinspectie (DGHI) zich bewust van deze problematiek? Zijn zij in staat om bij een huisbezoek de bron van de vervuiling vast te stellen? Brengen zij dan de huurders en eigenaars op de hoogte?

Voorziet uw regering in een bewustmakings- en informatiecampagne rond deze problematiek?

Denkt u aan een versterking van de desbetreffende regelgeving om installaties en materialen met een schadelijke invloed te bannen?

Zult u de administraties binnen de huisvestingssector nauwer laten samenwerken met de RCIB?

responsabiliser tant les propriétaires, y compris publics, que les locataires ?

Envisagez-vous de renforcer l'appareil législatif en vue de restreindre les installations techniques ou les matériaux de finition susceptibles d'avoir un effet sur la santé des habitants ?

À défaut, comptez-vous instaurer une collaboration plus étroite et systématique entre les administrations du secteur du logement et la Cripsi afin de conscientiser et sensibiliser les locataires et propriétaires à la pollution intérieure et à ses effets sur la santé ?

J'ai assisté à une dispute entre un locataire et le Foyer laekenois autour du fait qu'une personne respirait trop et que cela produisait de la condensation au plafond...

³¹⁴⁷ **Mme Gladys Kazadi (cdH).**- Les Bruxellois et Bruxelloises ont droit à une vie en bonne santé, ils méritent donc de bénéficier d'un air sain. Pour réaliser cet objectif, le gouvernement précédent a mis en place toute une série de mesures visant à améliorer la qualité de l'air extérieur. Vous semblez vouloir aujourd'hui poursuivre en ce sens. Nous devons en effet agir efficacement face aux maladies pulmonaires et aux décès prématurés liés à un air pollué.

Cependant, il n'y a pas que l'air extérieur. La qualité de l'air intérieur joue également un rôle essentiel dans la réflexion sur la qualité de vie des Bruxellois, puisque nous y passons la majorité de notre temps. Étant donné que les derniers débats sur le sujet au sein de cette commission remontent à plus d'un an, il est temps de faire l'état des lieux des différents projets en la matière.

La pollution intérieure présente plusieurs origines : les produits de nettoyage, le manque d'aération, la pollution venant de l'extérieur, l'humidité, les composés organiques volatils ou encore les pollutions issues des matériaux de construction. Les impacts sur la santé peuvent être multiples, allant de troubles légers à des problèmes plus graves : allergies, problèmes neuropsychiques ou respiratoires.

Pour faire face à cette problématique, la Région utilise actuellement deux outils : d'une part, la sensibilisation et, d'autre part, l'ambulance verte par le biais de la cellule régionale d'intervention en pollution intérieure (Cripsi). La sensibilisation se fait surtout par le biais du site de Bruxelles Environnement, tandis que l'ambulance verte intervient dans les écoles et chez les particuliers à la demande d'un médecin.

Sous la précédente législature, il avait été demandé à Bruxelles Environnement de travailler sur trois axes bien spécifiques : un guide de bonnes pratiques pour les écoles, une formation des professionnels des secteurs du logement et socio-médical, et un site internet commun à la qualité de l'air extérieur et intérieur. Des tests de qualité de l'air intérieur auprès des particuliers, des entreprises ou des écoles qui en font la demande pourraient également être proposés, selon des modalités à définir.

Mevrouw Gladys Kazadi (cdH) (in het Frans).- Blijkbaar wilt u dezelfde weg volgen als de vorige regering om de kwaliteit van de buitenlucht te verbeteren.

Ook de binnenlucht speelt een essentiële rol in de levenskwaliteit van de Brusselaars. De laatste discussie hierover dateert van meer dan een jaar geleden. Het is dus hoog tijd voor een stand van zaken.

Er zijn meerdere redenen voor een slechte binnenlucht: onderhoudsproducten, een gebrek aan verluchting, externe pollutie, vocht, vluchtige stoffen en bouwmaterialen. Die vervuiling kan lichte tot zware gevolgen hebben: van allergieën tot neurologische aandoeningen en ademhalingsproblemen.

Het gewest wil hier dit op twee vlakken aanpakken: met bewustmaking via de website van Leefmilieu Brussel en via de RCIB, die zich vooral toelegt op scholen en op huisbezoeken, na aanvraag door een arts.

Tijdens de vorige regeerperiode werd aan Leefmilieu Brussel gevraagd om rond drie specifieke punten te werken: een gids met goede praktijken voor de scholen, een opleiding voor de medewerkers in de huisvestingssector en in de sociaalmedische beroepen en een gemeenschappelijke website rond buiten- en binnenlucht. Ook tests van de luchtkwaliteit in privéwoningen, bedrijven en scholen kunnen tot de mogelijkheden behoren.

3149 Votre gouvernement a annoncé qu'en 2021, vous présenterez un plan d'action Bruxelles respire. Trois axes ont été précisés : une meilleure mesure de la qualité de l'air, une amélioration de la compréhension des impacts sanitaires et une sensibilisation plus importante.

En ce qui concerne l'ambulance verte, combien de personnes ont pu bénéficier de ce service en 2020 ? Combien d'écoles ont été visitées ? Quelle est la répartition par commune des interventions ? Quels budgets y sont alloués ? Combien de personnes travaillent actuellement sur ce projet ? Combien de médecins ont fait appel à cette ambulance verte ?

Sur la question de la sensibilisation, a-t-on une idée de combien de personnes sont touchées par ces informations ? Par exemple, combien de personnes visitent la page qualité de l'air intérieur de Bruxelles Environnement ? Les fiches sont de qualité, mais encore faut-il qu'elles soient largement diffusées pour que les citoyens puissent en prendre connaissance.

Qu'en est-il de la diffusion du guide de bonnes pratiques pour les écoles et des formations de professionnels du logement et du secteur socio-médical ?

Au sein du plan Bruxelles respire, une partie sur l'air intérieur nous sera-t-elle également présentée et, si oui, dans quel délai ?

3151 **M. Alain Maron, ministre.**- Je vous remercie pour vos questions qui me permettent de faire le point sur la qualité de l'air intérieur. C'est un sujet important dans la mesure où nous passons en moyenne 80 % de notre temps à l'intérieur de bâtiments : à la maison, au travail, dans les espaces de loisirs, en voiture ou dans les transports publics... La qualité de l'air intérieur peut donc avoir un impact considérable sur la santé. Mme Kazadi a rappelé les polluants à surveiller - composés organiques volatils, moisissures, acariens, etc. -, mais leurs sources - peintures, mobilier, produits d'entretien, humidité, etc. -, doivent également être contrôlées pour protéger la santé.

Je commencerai par répondre aux questions de Mme Kazadi. La cellule régionale d'intervention en pollution intérieure (Cripri) est une initiative de Bruxelles Environnement, en partenariat avec Sciensano et le Fonds des affections respiratoires (Fares). Concrètement, ce service vise à repérer, dans l'habitat, les pollutions pouvant être à la source de problèmes de santé. Elle intervient en complément d'un diagnostic médical. Dès le moment où un médecin suspecte qu'un problème de santé pourrait être lié à la présence d'une pollution à l'intérieur de l'habitation de son patient, il peut solliciter l'intervention de la Cripri et de l'ambulance verte.

Celle-ci réalise des interventions à domicile au cours desquelles une équipe constituée d'analystes et d'une infirmière sociale effectue des prélèvements chimiques et biologiques, et remplit un questionnaire avec l'habitant. Après analyse et discussion des résultats avec le médecin qui a alerté la cellule, la Cripri peut éventuellement donner des conseils spécifiques.

In het plan "Brussel ademt" staan drie actiepunten: een betere meting van de luchtkwaliteit, een beter begrip van de impact op de gezondheid en een betere bewustmaking.

Hoeveel personen hebben de groene ambulance van de RCIB gebruikt? Hoeveel scholen zijn er bezocht? Hoe zijn de interventies verdeeld over de gemeenten? Hoeveel mensen werken momenteel aan het project? Hoeveel artsen hebben al een beroep gedaan op de groene ambulance?

Hoeveel mensen zijn er bereikt via de bewustmakingscampagne? Hoeveel bezoekers trekt de pagina over luchtkwaliteit op de website? Hoe staat het met de verspreiding van de gids met goede praktijken en met de opleidingen?

Zal het plan "Brussel ademt" een onderdeel over binnenlucht bevatten?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De regionale cel voor Interventie bij Binnenhuisvervuiling (RCIB) is een initiatief van Leefmilieu Brussel, in samenwerking met het Belgisch Instituut voor Gezondheid (Sciensano) en de vzw Fonds des affections respiratoires (Fares). De RCIB moet in woningen de vervuiling opsporen die de gezondheid kan aantasten. Ze treedt op na een medische diagnose, wanneer de arts vermoedt dat vervuiling aan de basis ligt van een bepaalde aandoening. Na analyse van de resultaten van het onderzoek, kan de RCIB eventueel ook specifieke adviezen geven.*

Het RCIB voert jaarlijks 150 tot 200 onderzoeken uit. In 2020 waren dat er wat minder (63) omwille van de coronacrisis. Ook de procedures werden aangepast wegens de pandemie.

L'ambulance verte effectuée entre 150 et 200 interventions par an. Elles ont été moins nombreuses en 2020 en raison de la crise sanitaire, l'objectif étant d'éviter de contaminer des patients qui, souvent, présentent déjà des problèmes respiratoires.

3153 En 2020, seules 63 visites ont eu lieu. Cette situation est exceptionnelle et due aux conditions sanitaires liées au Covid-19. Pour chacune de ces visites, les procédures d'analyse à domicile ont été adaptées en vue de limiter les risques de propagation du virus.

Actuellement, dans le cadre des interventions de la Cripsi, seules les crèches et les écoles maternelles sont analysées sur une base volontaire. En règle générale, trois crèches et deux écoles maternelles sont analysées chaque année. Aucune école n'a pu être analysée en 2020 étant donné que la crise du Covid-19 s'est déclenchée au moment où il était prévu de le faire.

La crise du Covid-19 a également eu un impact sur le fonctionnement même de ces analyses, étant donné que les écoles étaient concentrées sur des priorités beaucoup plus immédiates comme la gestion de la crise, et que les classes avaient tendance à être aérées en permanence, ce qui aurait fortement perturbé les résultats des analyses de la qualité de l'air. Les résultats auraient été, certes, plus positifs, mais nous n'aérerons pas éternellement les classes en permanence, y compris en hiver. Cela étant dit, il est clair que dans tous les cas, même au-delà de la crise de Covid-19, il est important d'aérer régulièrement les locaux, dont les classes.

Je dispose de la répartition des enquêtes par commune pour la dernière année "normale", à savoir 2019. Je propose de la transmettre au secrétariat.

Les budgets alloués consistent en un marché de sous-traitance pour les analyses microbiologiques des habitats. Ce marché a été attribué pour un montant de 123.000 euros TVA comprise. Il faut également tenir compte du personnel employé par Bruxelles Environnement pour la Cripsi, à savoir une personne à 0,3 équivalent temps plein (ETP) de niveau A, deux personnes à 0,8 ETP de niveau B et deux personnes à 0,5 ETP de niveau C.

3155 Depuis la création de la Cripsi, près de 1.568 médecins ont introduit des demandes d'analyse de logement à travers le service offert par cette cellule.

Bruxelles Environnement dispose d'outils de sensibilisation à la pollution de l'air intérieur. Ils sont régulièrement distribués aux habitants bruxellois, comme la brochure "Vivre dans un environnement intérieur sain : 10 conseils". Les brochures sont également distribuées par diverses associations et sociétés liées au logement. En 2020, la page internet consacrée à la qualité de l'air intérieur a reçu 9.199 visites, avec 11.179 pages vues.

Le guide Scol'Air des conseils et bonnes pratiques pour un air sain à l'école a été distribué à tous les établissements bruxellois en mars 2019. Il est accompagné de check-lists destinées aux directeurs ou directrices, aux enseignants et aux médecins

Momenteel worden alleen crèches en scholen op vrijwillige basis onderzocht. Normaal gaat het jaarlijks om drie crèches en twee scholen, maar in 2020 konden door de pandemie geen scholen bezocht worden. Bovendien werden de klaslokalen tijdens de crisis veel meer verlucht, wat een vertekend beeld zou geven van de luchtkwaliteit.

Ik kan de gegevens per gemeente over de controles in 2019 aan de commissie bezorgen.

Voor de microbiologische analyses werd een openbare aanbesteding uitgeschreven van 123.000 euro. Daarnaast heeft Leefmilieu Brussel voor de RCIB 0,3 voltijdse equivalenten (VTE) in dienst van niveau A, twee 0,8 VTE van niveau B en twee 0,5 VTE van niveau C.

Sinds de oprichting van de RCIB hebben bijna 1.568 artsen een analyse van een woning aangevraagd.

Leefmilieu Brussel maakt de bevolking bewust van de mogelijke vervuiling van de binnenlucht, bijvoorbeeld via een brochure of via een website over dat thema, die in 2020 overigens 9.199 keer bezocht werd. Alle Brusselse scholen ontvingen in 2019 een gids met goede praktijken, met daarbij jaarlijkse checklists voor directeurs, leerkrachten en schoolartsen. In het kader van het project Babel'Air worden aan de scholen ook diverse opleidingen aangeboden over de verschillende elementen van luchtvervuiling.

De RCIB werkt al jaren samen met de eigenaars van openbare woningen. Die stellen hun huurders regelmatig voor om een beroep te doen op de RCIB. De resultaten van de analyses

scolaires. Il est conseillé de remplir ces check-lists chaque année afin de se remémorer les bons gestes pour garder un air de qualité à l'école.

La politique de lutte contre la pollution de l'air mise en œuvre ces derniers mois comprend, en effet, un volet lié à la lutte contre la pollution de l'air intérieur. Ainsi, dans le cadre du projet Babel'Air, de nombreuses formations sont offertes aux enseignants et aux écoles bruxelloises pour les sensibiliser aux différentes dimensions de la pollution de l'air, dont la pollution intérieure.

M. Mampaka, il existe des collaborations entre la Cripa et les propriétaires de logements publics depuis de nombreuses années. Ceux-ci sont nombreux à proposer à leurs usagers de faire appel à la Cripa afin d'évaluer l'impact du logement sur la santé de la famille. Bien sûr, les informations concernant les logements ne sont jamais données directement aux propriétaires, fussent-ils publics, afin de protéger le secret médical des habitants.

³¹⁵⁷ Vous m'interrogez également sur la sensibilisation des assistants sociaux aux problématiques de la qualité de l'air. À cet égard, bien que des formations aient déjà été données il y a plusieurs années sur le sujet et que la Cripa donne régulièrement, sur sollicitation, des séances de formation et/ou d'information en la matière, il est prévu d'organiser d'autres formations à l'intention des travailleurs psycho-médico-sociaux de la Région. Par ailleurs, de nombreux travailleurs du secteur du logement connaissent le service et le conseillent à leurs bénéficiaires. Le but des formations est également de donner des conseils aux travailleurs de ce secteur afin qu'ils servent de relais et expliquent aux gens comment entretenir leur logement pour éviter sa contamination par des polluants intérieurs.

S'agissant de la qualité de l'air dans les logements du parc public bruxellois, il n'existe pas d'études spécifiques à ce sujet, ni d'études portant sur les logements vétustes. Tous les logements sont concernés par des problèmes de pollution intérieure, qu'ils soient neufs, vétustes ou rénovés. Au même titre que les autres logements de la Région de Bruxelles-Capitale et dans des proportions similaires, les logements sociaux sont régulièrement analysés par l'équipe de la Cripa. Les problèmes de ces logements sont davantage liés à la surpopulation et à la vétusté qui peut en découler.

Il faut savoir qu'il existe très peu de normes pour la qualité de l'air intérieur et que l'interprétation des résultats n'est pas toujours aisée. Cependant, nous nous référons aux valeurs guides en vigueur dans d'autres pays, au niveau européen ou de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Il n'empêche que des conseils généraux de lutte contre la pollution intérieure peuvent être donnés, mais pas imposés, sachant que la pollution intérieure dépend également du mode de vie des habitants, pas seulement des problèmes structurels liés au logement.

Les travailleurs de Bruxelles Logement sont également sensibilisés à la pollution de l'air intérieur. Un certain nombre de polluants visibles, tels que les moisissures et les insectes

worden overigens nooit rechtstreeks aan de eigenaars bezorgd, maar alleen aan de bewoners, omwille van het medische beroepsgeheim.

Hoewel er al heel wat opleidingen rond luchtkwaliteit bestaan, zal de RCIB nog bijkomende opleidingen organiseren voor de maatschappelijke assistenten in het gewest, zodat ze de mensen correct kunnen informeren. Veel mensen uit de huisvestingssector kennen de cel overigens en raden haar dienstverlening aan aan bewoners waarmee ze in contact staan.

Er zijn geen specifieke studies over de luchtkwaliteit in de Brusselse openbare woningen, noch over woningen in slechte staat. Problemen met de kwaliteit van de binnenlucht zijn er overigens in alle woningen. Sociale woningen worden even vaak door de RCIB geanalyseerd als andere woningen. Hun specifieke problemen hebben vaak te maken met overbevolking.

Er bestaan erg weinig normen rond vervuiling van de binnenlucht en de interpretatie van de resultaten is niet altijd eenvoudig. Er kan advies worden gegeven maar niets kan worden opgelegd. De binnenluchtvervuiling is ook het gevolg van de levenswijze van de bewoners.

De werknemers van Brussel Huisvesting wordt gevraagd om te letten op uiterlijke tekenen van vervuiling, zoals vochtplekken of bepaalde insecten. Zij kunnen de bewoners aanraden om een beroep te doen op de RCIB.

nuisibles, sont décrits dans le Code bruxellois du logement et font partie des constatations effectuées par la direction de l'inspection régionale du logement (DIRL). Les employés de cette dernière peuvent donc conseiller de faire appel à la Cripsi lorsque des problèmes de santé sont identifiés.

3159 Quant à de potentielles modifications de la législation, les questions concernant les matériaux de finition relèvent du gouvernement fédéral à travers la politique des normes de produits. Sans doute les gouvernements régionaux et fédéral pourraient-ils davantage collaborer sur de nombreux aspects de ladite politique des normes de produits.

Toutefois, lors des séances d'information sur les pollutions intérieures, les personnes traitant de ces sujets rappellent couramment les conseils les plus adéquats pour éviter des contaminations de l'air intérieur lors de travaux, cela à destination tant des particuliers que des professionnels.

3161 **M. Bertin Mampaka Mankamba (MR).**- Vous avez énuméré une série de chiffres de sensibilisation dans le secteur privé. Ayant été échevin à la Ville de Bruxelles, je sais que les mesures prises par la Région bruxelloise manquent parfois de relais auprès des opérateurs locaux. Ces chiffres ne me permettent donc pas d'évaluer l'impact de votre campagne de sensibilisation, surtout auprès des propriétaires et locataires privés.

Vous n'avez pas répondu à la question relative aux besoins éventuels d'un renforcement de l'appareil législatif. J'en déduis que, selon vous, le dispositif actuel suffit. Je suggère toutefois de continuer à l'évaluer.

3163 **Mme Gladys Kazadi (cdH).**- La qualité de l'air intérieur conditionne également notre état de santé, même si l'on en parle moins. Vous avez vous-même indiqué que l'on passait beaucoup de temps à l'intérieur. Cette forme de pollution doit retenir notre attention au même titre que la pollution extérieure.

La crise sanitaire a bien sûr eu un impact sur les interventions et les analyses, mais la recherche d'autres canaux de sensibilisation, pour informer davantage les citoyens sur l'importance d'une bonne qualité de l'air intérieur et les bonnes pratiques, reste nécessaire.

Je salue néanmoins les actions menées au sein des écoles. Le spectre du public à atteindre doit cependant être élargi davantage.

Vous m'avez répondu au sujet des professionnels du logement, mais pas au sujet des formations des professionnels du secteur socio-médical. Il ne faut pas oublier d'agir à ce niveau.

Il faudrait également, - il s'agit ici de simples propositions constructives -, s'assurer de la mise en œuvre du système d'audit de la qualité de l'air intérieur adopté pour les logements et établissements ouverts au public. Et pourquoi ne pas, sous certaines conditions, développer une sorte d'accompagnement et

De federale overheid is bevoegd voor de normen voor bouwmaterialen die in woningen worden gebruikt, maar zou op dat vlak beter met de gewesten kunnen samenwerken.

Tijdens informatievergaderingen wordt er steeds gehamerd op de goede praktijken.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (MR) (in het Frans).- *U noemt cijfers over de bewustmaking in de privésector, maar die maken onvoldoende duidelijk of die bewustmaking ook een echte impact heeft.*

U had het ook niet over een betere wetgeving. Blijkbaar vindt u dat de huidige volstaat, maar u zou ze dan toch beter blijven evalueren.

Mevrouw Gladys Kazadi (cdH) (in het Frans).- *De kwaliteit van de binnenlucht moet evenveel aandacht krijgen als die van de buitenlucht. Ik begrijp dat de coronacrisis een impact had op de interventies, maar bewustmaking blijft noodzakelijk.*

De acties die op de scholen gericht zijn, zijn uitstekend. Bij de opleidingen mogen ook de mensen uit de sociaalmedische sector niet over het hoofd worden gezien.

U moet ervoor zorgen dat het systeem van audits van de binnenluchtkwaliteit in woningen en openbare gebouwen ook daadwerkelijk toegepast wordt. En waarom zou u geen werk maken van begeleiding of financiële steun voor bewoners waarvan de gezondheid aangetast blijkt?

Ik herhaal ook mijn voorstel om analyses van de binnenluchtkwaliteit te laten uitvoeren wanneer particulieren, ondernemingen of scholen daarom vragen.

- De incidenten zijn gesloten.

une aide financière à destination des occupants de logements lorsqu'il s'avère que leur santé est affectée ?

Je maintiens également la proposition, faite lors de mon exposé, de tests de qualité de l'air intérieur auprès des particuliers, entreprises et écoles qui en font la demande. Même s'il faut en déterminer les modalités, il s'agit en tout cas de pistes d'action intéressantes.

- *Les incidents sont clos.*