



**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 5 MAI 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 5 MEI 2021

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

Demande d'explications de Mme Céline Fremault 1

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

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

concernant "le refus d'agrément et de subvention pluriannuelle 2021-2025 de l'ARAU dans le cadre de l'application de l'ordonnance du 4 septembre 2008 relative au subventionnement des associations et des projets ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain et du cadre de vie en Région de Bruxelles-Capitale".

Demande d'explications jointe de Mme Marie Nagy, 1

concernant "le refus d'agrément de l'ARAU comme association ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain, du cadre de vie et de la mobilité".

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Céline Fremault (cdH)

Mme Marie Nagy (DéFI)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Alain Maron, ministre

Demande d'explications de Mme Céline Fremault 9

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Céline Fremault 1

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

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

betreffende "de weigering tot erkenning en meerjaarlijkse subsidiëring 2021-2025 van ARAU in het kader van de toepassing van de ordonnantie van 4 september 2008 met betrekking tot het subsidiëren van de verenigingen en de projecten ter verbetering van het stadsmilieu en het leefklimaat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Marie Nagy, 1

betreffende "de weigering om ARAU te erkennen als vereniging die de verbetering van het stedelijk milieu, het leefkader en de mobiliteit tot doel heeft".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Céline Fremault (cdH)

Mevrouw Marie Nagy (DéFI)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Alain Maron, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Céline Fremault 9

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "l'état des lieux de l'accord 'burden sharing' post-2020".

Discussion – Orateurs :

Mme Céline Fremault (cdH)

M. Martin Casier (PS)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Marie Nagy (DéFI)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Alain Maron, ministre

Question orale de Mme Bianca Debaets

16

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 politique régionale de collecte et de recyclage des langes".

Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski

18

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

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

concernant "la fin des véhicules thermiques en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs :

Mme Aurélie Czekalski (MR)

met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de stand van zaken van het akkoord inzake 'burden sharing' na 2020".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Céline Fremault (cdH)

De heer Martin Casier (PS)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Marie Nagy (DéFI)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Alain Maron, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Bianca Debaets

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

betreffende "het gewestelijk beleid omtrent de inzameling en recyclage van luiers".

Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski

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

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

betreffende "het einde van thermische voertuigen in het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)		De heer Martin Casier (PS)	
M. Alain Maron, ministre		De heer Jonathan de Patoul (DéFI)	
M. Martin Casier (PS)		De heer Alain Maron, minister	
Question orale de M. Jonathan de Patoul	28	Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul	28
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 ressources humaines accordées à la Stratégie Good Food".		betreffende "de personele middelen die zijn toegewezen aan de Good Foodstrategie".	
Question orale de M. Sevkem Temiz	32	Mondelinge vraag van de heer Sevkem Temiz	32
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 automobiles de norme Euro4 dans le cadre de la LEZ".		betreffende "de Euronorm 4 - motorvoertuigen in het kader van de LEZ".	
Question orale de M. Martin Casier	36	Mondelinge vraag van de heer Martin Casier	36
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 "l'organisation de groupes de travail autour des abeilles à Bruxelles".		betreffende "de organisatie van werkgroepen rond bijen in Brussel".	
Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène	40	Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène	40
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 "l'usage de bâches thermosoudées sur les chantiers de bâtiments en construction ou en rénovation".		betreffende "het gebruik van warmteverzegelde dekzeilen op bouw- of renovatierterreinen".	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	43	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	43
à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

<p>la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,</p> <p>concernant "la zone 30 à Bruxelles et la qualité de l'air".</p> <p>Question orale de M. Julien Uyttendaele</p>	47	<p>met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "de 30 km-zone in Brussel en de luchtkwaliteit".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele</p>
<p>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,</p> <p>concernant "la propriété intellectuelle liée à l'utilisation de la marque STOP PUB".</p> <p>Question orale de Mme Victoria Austraet</p>	51	<p>aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "het intellectueel eigendom m.b.t. tot het gebruik van het merk STOP PUB".</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Victoria Austraet</p>
<p>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,</p> <p>concernant "la publicité pour des produits particulièrement non durables".</p> <p>Question orale de Mme Aurélie Czekalski</p>	53	<p>aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "de reclame voor buitengewoon niet-duurzame producten".</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski</p>
<p>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,</p> <p>concernant "le suivi de la contribution de la Région de Bruxelles-Capitale au plan de relance européen post-coronavirus calculée sur le poids de ses déchets d'emballages plastiques non recyclés".</p> <p>Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</p>	57	<p>aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "de opvolging van de bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan het Europese postcorona-herstelplan berekend op basis van het gewicht van zijn niet-gerecycleerde plastic verpakkingsafval".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven</p>
<p>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,</p> <p>concernant "le programme du dragage des boues dans le canal".</p>		<p>aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "het baggerprogramma voor slib uit het kanaal".</p>

1103 Présidence : M. Tristan Roberti, président.

Voorzitterschap: de heer Tristan Roberti, voorzitter.

1109 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CÉLINE FREMAULT**

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

1109 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,

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

1109 et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

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

1109 concernant "le refus d'agrément et de subvention pluriannuelle 2021-2025 de l'ARAU dans le cadre de l'application de l'ordonnance du 4 septembre 2008 relative au subventionnement des associations et des projets ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain et du cadre de vie en Région de Bruxelles-Capitale".

betreffende "de weigering tot erkenning en meerjaarlijkse subsidiëring 2021-2025 van ARAU in het kader van de toepassing van de ordonnantie van 4 september 2008 met betrekking tot het subsidiëren van de verenigingen en de projecten ter verbetering van het stadsmilieu en het leefklimaat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

1111 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME MARIE NAGY,**

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW MARIE NAGY,

1111 concernant "le refus d'agrément de l'ARAU comme association ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain, du cadre de vie et de la mobilité".

betreffende "de weigering om ARAU te erkennen als vereniging die de verbetering van het stedelijk milieu, het leefkader en de mobiliteit tot doel heeft".

1113 **Mme Céline Fremault (cdH).**- L'ordonnance du 4 septembre 2008 vise le subventionnement des associations et des projets ayant pour objectif d'améliorer l'environnement urbain et le cadre de vie à Bruxelles. À l'exception du cdH, remplacé par DéFI, cet acte législatif a été promulgué par les mêmes partenaires que ceux de la présente majorité.

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- De ordonnantie van 4 september 2008 legt de subsidieregels vast voor verenigingen en projecten die het stadsmilieu en het leefklimaat in Brussel verbeteren.

De vzw Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) werd in 1969 opgericht om ervoor te zorgen dat de overheid de stedelijke uitdagingen op een globale manier aanpakt. Het ARAU werd bekend door haar strijd tegen de onteigeningen in de Marollen, toen het Justitiepaleis werd uitgebreid, en door haar verzet tegen de stadsautostrades.

L'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) est une association créée en 1969. Il vise la transparence et l'approche globale des enjeux urbains bruxellois par les pouvoirs publics. Il travaille au droit à la ville pour tous en abordant une série de thèmes permettant aux habitants de participer activement à la vie de la cité : mobilité, logement, travail dans la ville, espaces verts, espace public et institutions.

Historiquement, l'association s'est fait connaître au moment de la "bataille de la Marolle" dont, avec le tandem Jacques Van der Biest et René Schoonbrodt, elle a été le puissant soutien. Cette première lutte urbaine s'opposait aux menaces d'expropriation en vue d'un projet d'extension du palais de justice de Bruxelles. C'est à ce moment que le terme bruxellisation est entré en grande pompe dans le dictionnaire.

Le combat de l'ARAU concernait également, à la même époque, les autoroutes de pénétration dans Bruxelles sur le modèle américain - en vogue dans l'État unitaire -, dont l'accès au quartier nord.

¹¹¹⁵ Ce mouvement contestataire est donc né avant la création de la Région bruxelloise, qui s'entourera d'ailleurs de ses conseils pour l'élaboration du plan de secteur.

Les actions de l'ARAU sont multiples et variées : analyses fouillées, communiqués et conférences de presse, colloques (écoles urbaines), conférences à l'instar des Midis de l'urbanisme, visites guidées, publications, voyages d'étude. En peu de mots, une formule résume tout : 51 ans, soit plus d'un demi-siècle de défense de la ville habitée et accessible.

Il est donc tout naturel et légitime que l'ARAU introduise auprès du gouvernement une demande d'agrément et de subvention pluriannuelle pour la période 2021-2025. Ses dix projets ne devraient normalement que ravir l'exécutif : soutien au péage urbain, entrées de ville, réaménagement des voies de pénétration et de la Petite ceinture, histoire et avenir des chaussées bruxelloises, enjeux logistiques d'approvisionnement, soutien au plan Good Move, le piéton et la ville, reconversion de parkings, analyse de projets de tram, revalorisation d'infrastructures ferroviaires.

Visiblement, l'actuel gouvernement ne l'a pas entendu de cette oreille et je le regrette. Pourtant, presque tous les avis des instances consultées ont été positifs, qu'il s'agisse des administrations régionales ou du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale (CERBC). La Commission régionale de la mobilité (CRM) se pose la question de savoir si le fait de n'avoir jamais sollicité ni bénéficié de subsides de Bruxelles Mobilité est vraiment relevant en l'espèce.

En tant que ministre chargée de l'environnement, j'ai le souvenir d'avoir subsidié une école urbaine de l'ARAU sur le bruit. N'était-ce pas une caution suffisante qui aurait dû convaincre Bruxelles Mobilité des compétences de l'ARAU et de son extraordinaire travail ?

¹¹¹⁷ Dans son avis du 14 janvier 2021, le Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale relève l'éligibilité complète de l'ARAU aux critères de l'ordonnance du 4 septembre 2008. Le Conseil salue le principe des agréments et subsides de la Région et ajoute en considérations générales : "Si beaucoup de fonds publics sont aujourd'hui utilisés pour des investissements de projets de courte durée, la Région fait preuve d'une vision à long terme." En définitive, le 4 mars 2021, le gouvernement retiendra toutes les candidatures sauf celle de l'ARAU, qui se voit refuser une reconnaissance structurelle.

La presse évoque l'éventualité pour l'ARAU de bénéficier d'une subvention d'un an. Ce serait injuste et inéquitable à l'égard d'associations subsidiées qui n'ont pas rempli tous les critères de l'ordonnance du 4 septembre 2008. En réalité, l'ARAU, qui n'a jamais bénéficié ni d'agrément ni de subsides à ce jour, travaille à personnel et budget déjà compressés, ce qui démontre son militantisme.

Dans la continuité politique et morale de l'accord donné pour l'école urbaine de l'ARAU sur le bruit (et couvert

Het ARAU bestond dus al voor de oprichting van het Brussels Gewest, dat trouwens een beroep op de vzw deed voor de opmaak van zijn gewestplan.

De vzw ijvert al 51 jaar voor een leefbare stad voor alle inwoners en heeft een erkenning en subsidie voor de periode 2021-2025 aangevraagd. De tien projecten van de vereniging zouden de regering moeten verheugen: stadstol, toegangswegen, heraanleg van de invalswegen en de Kleine Ring, geschiedenis en toekomst van de Brusselse steenwegen, bevoorradingsuitdagingen, Good Move, voetgangers en de stad, omvorming van parkings, analyse van tramprojecten en opwaardering van de spoorinfrastructuur.

Ofschoon bijna alle adviezen van de geraadpleegde instanties positief waren, heeft de regering de aanvraag niet goedgekeurd.

Volgens de pers zou het ARAU misschien wel in aanmerking komen voor een subsidie van een jaar, maar dat zou onrechtvaardig zijn ten opzichte van de verenigingen die niet aan alle voorwaarden voldoen maar wel een meerjarensubsidie krijgen.

De vorige regering sloot een overeenkomst met het ARAU voor een stadsatelier over geluid. Waarom beweert Brussel Mobiliteit dan dat het ARAU geen erkende ervaring heeft en dus geen recht heeft op een meerjarensubsidie? Stedenbouw en leefmilieu zijn toch nauw met elkaar verweven?

Waarom werd de aanvraag van het ARAU geweigerd? Wordt de ordonnantie van 2008 dan niet langer toegepast? Worden er geen subsidies op (middel)lange termijn meer toegekend aan verenigingen die bekendheid genieten bij het grote publiek?

Welke verenigingen en projecten ontvangen wel een erkenning en meerjarensubsidie op basis van de ordonnantie van 2008? Is de beslissing van de regering definitief?

par le gouvernement sur le budget précédent), pourquoi Bruxelles Mobilité affirme-t-elle que l'ARAU n'a pas d'expérience d'agrément et ne justifie pas d'une subsidiation pluriannuelle ? Cela est d'autant plus étonnant que l'urbanisme et l'environnement sont des matières connexes et liées, notamment pour les permis mixtes et l'évaluation des incidences. L'agrément pour l'environnement ne vaudrait-il pas pour l'agrément en urbanisme ?

Pourquoi avoir écarté l'ARAU de l'agrément et de la subsidiation pluriannuelle régionale ? Quelles sont les raisons de ce refus ? Le gouvernement aurait-il décidé de ne plus appliquer sa propre ordonnance du 4 septembre 2008 telle qu'imaginée par ses concepteurs, à savoir un texte visant à agréer et subsidier de manière pluriannuelle des associations connues du grand public comme l'ARAU, Inter-Environnement Bruxelles (IEB) et l'asbl BRAL sur le moyen et long termes ?

Pouvez-vous nous donner, dans un souci de transparence, la liste complète des associations et projets ayant bénéficié de l'agrément et de la subsidiation pluriannuelle du gouvernement sur fondement de l'ordonnance du 4 septembre 2008, avec les avis d'instances quant aux montants alloués aux bénéficiaires ?

Votre décision de refuser l'agrément et la subsidiation pluriannuelle est-elle irréversible ?

¹¹¹⁹ **Mme Marie Nagy (DÉFI)**.- Je souhaitais également vous interroger sur le refus d'agrément de l'ARAU comme association ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain, du cadre de vie et de la mobilité. Tout le paradoxe de ce refus se trouve dans ce titre. Nous sommes en effet nombreux, dans ce parlement et ailleurs, à nous référer aux analyses et aux prises de position de l'ARAU, acteur incontournable du débat sur la qualité de l'environnement urbain à Bruxelles depuis 52 ans maintenant. Or, ce n'est pas parce que l'on partage ou non le point de vue exprimé par les analyses de l'ARAU en matière d'urbanisme, de qualité de vie ou de mobilité que cette association mérite ou non l'agrément. Cette association connaît et alimente le débat sur la ville, et participe au processus de co-construction d'un projet urbain pour l'amélioration de la qualité de vie à Bruxelles.

Ce mardi 16 mars 2021, La Dernière Heure indiquait que l'ARAU fut le premier à défendre la démolition des viaducs et infrastructures routières. C'est aussi depuis un demi-siècle que l'ARAU est présent dans l'ensemble des débats et ne reçoit pourtant pas d'autres subsides structurels publics que celui octroyé par la Fédération Wallonie-Bruxelles dans le cadre de son école urbaine. Bref, il s'agit d'une asbl d'utilité publique connue pour son expertise.

L'un des arguments énoncés par les ministres de la mobilité et de l'environnement pour refuser son agrément est qu'il est très difficile de savoir à ce stade si l'ARAU respecte les critères de l'ordonnance de 2008. Cet argument est très étonnant. J'aimerais donc vous entendre sur cette justification de refus avancée par Bruxelles Mobilité.

Mevrouw Marie Nagy (DÉFI) (in het Frans).- *Het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) wordt niet erkend als vereniging die het stadsmilieu, het leefklimaat en de mobiliteit in Brussel verbetert. Nochtans is die vzw al 52 jaar een belangrijke speler in het debat over de kwaliteit van het Brusselse stedelijke milieu. Het is niet omdat niet iedereen het eens is met de standpunten van de vzw, dat ze die erkenning niet verdient.*

In maart 2021 schreef La Dernière Heure nog dat het ARAU de eerste was om de afbraak van viaducten en wegeninfrastructuur te verdedigen. Het ARAU is al een halve eeuw actief, zonder dat het structureel gesubsidieerd wordt, behalve door de Federatie Wallonië-Brussel voor een pedagogisch initiatief.

Brussel Mobiliteit meent dat men moeilijk kan nagaan of de vzw beantwoordt aan de criteria uit de ordonnantie van 2008.

1121 Quelles asbl ont reçu l'agrément en tant qu'associations ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain, du cadre de vie et de la mobilité en application de l'ordonnance de 2008 ?

Pourquoi est-il difficile de vérifier si l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) respecte les critères de l'ordonnance ?

Avez-vous reçu un dossier de demande d'agrément ? Était-il complet ? Dans la négative, avez-vous, demandé des informations complémentaires ?

Pouvez-vous me communiquer la liste complète des asbl financées dans ce cadre ?

Quel est, pour chacune d'elles, le montant du subside octroyé ?

1123 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Le travail de cette asbl alimente les travaux de notre parlement et plus largement le débat public sur la ville depuis 52 ans.

À la suite de l'article de presse qui a suscité les deux interventions précédentes, j'ai dû téléphoner au responsable de l'asbl afin de comprendre la situation : l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) ne s'est adressé à Bruxelles Mobilité et à Bruxelles Environnement que parce que le ministre de l'urbanisme lui a déclaré qu'il n'appliquait pas l'ordonnance de 2008 relative au soutien pluriannuel des associations.

Rappelons que cette ordonnance vise à accorder d'abord un agrément, puis un éventuel soutien structurel aux asbl ayant pour objectif l'amélioration de l'environnement urbain et du cadre de vie par le ministre qui a, dans ses compétences, l'objet social principal de l'asbl.

Pour ce qui concerne l'ARAU, il est difficilement contestable que l'objet social principal soit l'urbanisme. Nous interrogerons donc M. Smet.

À défaut d'une ouverture en urbanisme, l'asbl s'est tournée vers Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Elle a déposé deux dossiers de demande d'agrément et de subsides pluriannuels en mobilité et en environnement sur la base de propositions d'action spécifiques en mobilité et en environnement, puisque les activités de l'asbl touchent ces deux domaines au sens large.

Ces démarches ont ouvert la voie à un soutien annuel sur 2001, c'est-à-dire très en deçà de l'objectif de l'ordonnance, qui vise un soutien pluriannuel. Ce geste vient des deux administrations et cabinets concernés.

Les cabinets agissent dans le cadre de leurs compétences et budgets. Toutefois, la question est de savoir si, plus globalement, la Région supporte, d'une manière permettant de pérenniser les emplois, une société civile indépendante, active et pluraliste, éventuellement critique, ou, si elle entend promouvoir une vision de délégation de services, voire de sujétion à ses propres objectifs politiques.

Waarom is het moeilijk te controleren of het ARAU voldoet aan de criteria van de ordonnantie? Was het dossier van de erkenningsaanvraag volledig? Zo niet, hebt u bijkomende informatie gevraagd?

Kunt u de volledige lijst bezorgen van de vzw's die in dit kader erkend en gefinancierd worden?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) kreeg van de minister van Stedenbouw te horen dat hij de ordonnantie van 2008 niet op de vzw zou toepassen. Het doel van die ordonnantie is om vzw's die zich inzetten voor de verbetering van het stedelijk milieu en de leefomgeving te erkennen en structureel te subsidiëren.*

Aangezien de heer Smet het ARAU niet wilde erkennen, heeft het zich tot Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel gewend en heeft het erkenningsaanvragen en aanvragen voor meerjarige subsidies ingediend op basis van acties die met mobiliteit en leefmilieu te maken hebben. Dat heeft enkel een jaarlijkse subsidie opgeleverd.

Verleent het gewest duurzame steun aan een onafhankelijk, pluralistisch en soms ook kritisch middenveld? Of wil het dat middenveld onderwerpen aan de eigen politieke doelstellingen. Hoe ziet u dat?

C'est pourquoi je m'associe à mes collègues pour vous demander quelle est votre vision à cet égard.

1125 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Des objectifs de gestion sont-ils imposés aux asbl subventionnées ? À quoi s'engagent-elles ? Quel contrôle est-il exercé ?*

La communication d'informations erronées est-elle prise en considération lors de l'analyse des demandes de subsides ?

1127 **M. Alain Maron, ministre**.- Vos questions permettent de rappeler l'importance du travail de l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) et de démontrer l'apport crucial de la société civile au développement de la Région bruxelloise et aux débats urbanistiques et autres sur le développement de la Ville de Bruxelles, en cours depuis des décennies.

Quoi qu'en dise la presse, j'ai bien l'intention de soutenir financièrement l'ARAU dans ses projets relatifs à l'environnement. En effet, je considère que des ponts intéressants doivent être créés entre les acteurs de l'urbanisme, l'aménagement du territoire, la mobilité et l'environnement. Grâce à ces ponts, nous pourrions œuvrer concrètement au développement d'une ville-nature, une ville qui protège et redéploie la biodiversité urbaine, par exemple.

Ce soutien financier sera annuel, compte tenu de plusieurs facteurs qui ont été expliqués à l'asbl. Les facteurs principaux concernent les limites budgétaires générales de Bruxelles Environnement et le fait que l'asbl collabore pour la première fois avec Bruxelles Environnement sur la thématique de la ville-nature.

L'ARAU a remis une demande d'agrément auprès de l'administration de Bruxelles Environnement. Cependant, nous avons estimé que cette dernière n'est pas l'administration compétente pour le secteur d'activité principal de l'association. Certains d'entre vous ont d'ailleurs adressé une question sur l'agrément de l'ARAU à mon collègue Pascal Smet.

Cela ne change pas notre souhait d'apporter notre soutien à l'association, pour autant que ce dernier s'inscrive dans un cadre juste (y compris vis-à-vis d'autres associations) et soit conforme à la réglementation en vigueur.

1129 Parmi les agréments délivrés en 2021 et déposés auprès de Bruxelles Environnement qui ont été approuvés figurent :

- pour la thématique de l'eau, l'asbl Coordination Senne ;
- pour la thématique des espaces verts, Apis Bruoc Sella ;

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ook in Vlaanderen is er veel commotie over de toekenning en controle van subsidies.

Welke afspraken worden hierover gemaakt met de verenigingen? Worden er beleidsdoelstellingen vastgelegd? Hoe gaat het gewest na of de subsidies correct aangewend worden?

Als een vereniging foutieve informatie meedeelt, bemoeilijkt dat uw beleid? Wordt dit dan in overweging genomen bij de controle van de subsidiedossiers?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) en het middenveld in het algemeen leveren een cruciale bijdrage aan de stedenbouwkundige en andere debatten over de ontwikkeling van Brussel.*

Het ARAU heeft een erkenningsaanvraag ingediend bij Leefmilieu Brussel, maar die administratie is niet verantwoordelijk voor de hoofdactiviteit van de vzw. Dat belet niet dat we het ARAU zullen steunen voor projecten die met het leefmilieu te maken hebben. Die financiële steun zal echter om allerlei redenen niet meerjarig zijn. Zo moeten we rekening houden met de algemene begrotingsbeperkingen en speelt ook het feit dat de vzw voor het eerst met Leefmilieu Brussel samenwerkt.

In 2021 heeft Leefmilieu Brussel de volgende verenigingen erkend: Coördinatie Zenne, Apis Bruoc Sella, Le Début des Haricots, het Netwerk van Brusselse Actoren voor Duurzame Voeding, Rencontre des Continents, Coordination environnement, GoodPlanet Belgium, Réseau IDée, Tournesol-Zonnebloem, BRAL en Inter-Environnement Bruxelles (IEB). De daaraan verbonden meerjarige subsidies zijn nog niet goedgekeurd door de regering.

- pour la thématique des déchets, Repair Together ;
- pour la thématique Good Food, Le Début des Haricots, le Réseau des acteurs bruxellois pour l'alimentation durable (Rabad) et Rencontre des Continents ;
- pour la thématique de l'éducation relative à l'environnement (ERE), Coordination environnement (Coren), GoodPlanet Belgium, Réseau IDée et Tournesol-Zonnebloem ;
- pour la thématique de la ville-nature, BRAL et Inter-Environnement Bruxelles (IEB).

Les subsides pluriannuels envisagés pour chacun de ces agréments n'ont pas encore été approuvés par le gouvernement. Je ne peux donc pas répondre pour l'instant à la question des montants.

Je vous communique également les informations obtenues de ma collègue Elke Van den Brandt puisque votre question lui est également adressée quant à ses compétences en matière de mobilité. Les asbl agréées via l'ordonnance de 2008 sur la compétence de la ministre de la mobilité sont Pro Velo, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), Cyclo, le Fietsersbond, le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), Les Ateliers de la rue Voot, IEB, BRAL et Filter Café Filtré.

Concernant l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), Bruxelles Mobilité a appliqué le même raisonnement et estime difficile d'évaluer la demande d'agrément sans que l'asbl n'ait sollicité de subvention auprès de son administration au cours des années précédentes.

Concernant l'administration de l'urbanisme, pour laquelle mon collègue Pascal Smet est compétent, celui-ci mène une politique de subventionnement via des appels à projets auxquels l'ARAU est libre de postuler, ainsi que des subsides facultatifs. Dans ce dernier cadre, l'ARAU a bénéficié de plusieurs subventions via urban.brussels.

Voilà les informations dont je dispose et je ne doute pas que vous trouviez des compléments d'information en adressant des questions écrites à mes collègues Pascal Smet et Elke Van den Brandt.

¹¹³¹ Le contrôle des subsides s'exerce bien entendu par le biais du rapport d'activité et des pièces justificatives, outre des contacts réguliers entre l'administration, Bruxelles Environnement et les associations subsidiées.

Nous ne sanctionnons pas les asbl qui diffusent des informations erronées. Dans le cas contraire, de telles sanctions s'apparenteraient à une forme de censure. Pour autant que le cadre légal soit respecté, nous ne prenons pas ce genre de mesures.

De vzw's die erkend zijn voor het domein mobiliteit zijn Pro Velo, het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, Cyclo, de Fietsersbond, de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens, Les Ateliers de la rue Voot, IEB, BRAL en Filter Café Filtré.

Het is moeilijk om de erkenningsaanvraag van het ARAU te beoordelen omdat het de vorige jaren geen subsidies heeft aangevraagd.

De directie Stedenbouw, waarvoor de heer Smet bevoegd is, voert een subsidiëringsbeleid dat gebaseerd is op projectoproepen, waar het ARAU vrij aan kan deelnemen, en op facultatieve subsidies, waarvan er al meerdere aan het ARAU werden toegekend.

De controle op de subsidies gebeurt op basis van het jaarverslag, maar ook van regelmatige contacten. Vzw's die foutieve informatie verspreiden, worden niet bestraft, want dat zou op censuur neerkomen.

1133 **Mme Céline Fremault (cdH).**- Que vous alliez, selon des modalités encore inconnues, subsidier l'ARAU est une excellente nouvelle. Toutefois, je ne comprends pas la répartition des compétences d'exécution de l'ordonnance du 4 septembre 2008. L'ARAU s'est-il adressé au mauvais interlocuteur ?

Selon l'article de presse qui a suscité nos réactions, il s'adressait à vous. Or, vous me répondez qu'il s'agit d'un soutien annuel accordé dans le cadre de l'appel à projets Nature en Ville, et donc pas en exécution de cette ordonnance. M. Smet pourrait dès lors nous fournir une réponse concernant cette ordonnance, mais vous me dites qu'il ne travaille que par appel à projets.

Par conséquent, je ne comprends pas cette demande de subsidiation pluriannuelle, ni pourquoi Bruxelles Mobilité affirme que l'ARAU n'a pas d'expérience d'agrément et ne justifie pas de cette subsidiation.

J'ai le sentiment qu'il y a un problème d'interlocuteur et d'exécutant du cadre de l'ordonnance du 4 septembre 2008 : à qui faut-il désormais s'adresser pour voir ce texte correctement appliqué ? Si ce n'est pas à vous directement, serait-ce à M. Smet ? Mais celui-ci travaillerait par appel à projets. Nous l'interrogerons donc également à ce sujet.

1135 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Vous reconnaissez l'apport crucial des travaux de l'ARAU au débat public bruxellois. Il conviendrait d'informer Mme Van den Brandt et Bruxelles Mobilité que l'ARAU a travaillé sur tous les grands projets de mobilité en Région bruxelloise au moyen d'écoles urbaines, de conférences de presse, d'études, etc., notamment concernant le viaduc Herrmann-Debroux et le réseau de la STIB.

BRAL et IEB sont subsidiés structurellement, tant en matière d'environnement qu'en matière de mobilité. Or, l'ARAU semble n'entrer dans aucune case. De plus, le ministre supposé responsable dit ne pas pouvoir se charger de cette question sous prétexte qu'elle est structurelle. Or, l'ordonnance de 2008 s'applique à tous et l'ARAU effectue un travail global sur la qualité de l'environnement urbain au même titre que BRAL et IEB. Un subside annuel est une bonne chose, mais il ne couvrira pas les montants et la sécurité de fonctionnement qu'entend offrir l'ordonnance de 2008.

Je me permettrai dès lors de revenir sur le sujet afin de vous interroger vous, mais aussi Mme Van den Brandt et M. Smet, et de connaître également les montants que d'autres organismes reçoivent. Il me semble qu'il existe certains déséquilibres par rapport à l'apport démocratique au débat fourni par les différentes organisations présentes en Région bruxelloise.

1137 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je remercie mes collègues de leur intérêt pour ce dossier. Nous serons nombreux à interroger M. Pascal Smet.

Je partage votre conception transversale de l'environnement urbain et je sais que le gouvernement a la volonté de sortir de la notion de silos pour appréhender la ville dans sa globalité, ce

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- Dat u het ARAU toch op een andere manier zult subsidiëren, is uitstekend nieuws. De jaarlijkse subsidie zou worden toegekend in het kader van de projectoproep 'Natuur in de stad' en niet ter uitvoering van de ordonnantie.

Ik begrijp evenwel nog altijd niet wie daarvoor bevoegd is. Hopelijk kan staatssecretaris Smet meer informatie geven, maar u zegt dat zijn administratie enkel met projectoproepen werkt. Wie is nu eigenlijk bevoegd voor de correcte toepassing van de ordonnantie?

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- U erkent dat het ARAU een waardevolle bijdrage levert aan het openbare debat. Misschien kunt u mevrouw Van den Brandt en Brussel Mobiliteit erop wijzen dat het ARAU alle grote mobiliteitsprojecten in Brussel onder de loep heeft genomen.

BRAL en Inter-Environnement Bruxelles (IEB) krijgen structurele subsidies, zowel voor leefmilieu als voor mobiliteit. Het ARAU daarentegen lijkt in geen enkel vakje te passen. Een jaarlijkse subsidie is een goede zaak, maar biedt niet dezelfde werkingszekerheid als een meerjarige subsidie. Dat niet alle verenigingen op dezelfde manier lijken te worden behandeld, is onrechtvaardig.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- Ik deel uw bevoegdheidsverschrijdende visie op het stedelijk milieu en ik weet dat u een globaal stedelijk beleid voorstaat, maar dat is ook precies wat de vzw al 52 jaar verdedigt! Vandaar mijn onbegrip voor de beslissing van de regering. Aangezien gesubsidieerde verenigingen nauwkeurig worden gecontroleerd, vind ik het

que fait cette asbl depuis 52 ans. C'est pourquoi je ne peux que réaffirmer la pertinence de lui apporter un soutien pluriannuel, en particulier dans la perspective d'améliorer la qualité du cadre de vie en ville.

Enfin, je peux témoigner du fait que toutes les administrations contrôlent avec minutie l'utilisation des subsides par les asbl. C'est la raison pour laquelle il est préférable de leur permettre de travailler sur le long terme et de pérenniser les emplois, plutôt que de s'adonner à la "subsidiologie".

1139 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Ce n'est pas de la censure de refuser que les deniers publics servent à diffuser de fausses informations !*

Pour quelle année les subsides n'ont-ils pas encore été approuvés ?

1139 **M. Alain Maron, ministre** (en néerlandais).- *Pour l'année 2021.*

1139 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Celle en cours, donc.*

1145 **M. Alain Maron, ministre**.- Il est tout à fait logique et normal d'activer un cadre de subvention pluriannuelle stable pour des associations qui exercent une action structurelle dans un certain nombre de domaines. C'est ce que fait Bruxelles Environnement depuis de très nombreuses années et législatures. Je regrette qu'urban.brussels ne fasse pas de même.

Il existe des subventions pluriannuelles en matière d'environnement et de mobilité, mais visiblement pas dans le domaine de l'urbanisme, ce qui peut poser question. Les subventions de Bruxelles Environnement ne sont pas des subventions de secours pour celles et ceux qui n'arrivent pas à être subventionnés de manière pluriannuelle en matière d'urbanisme. Je parle ici de manière générale, et non pas spécifiquement du cas de l'ARAU. Il faudra sans doute discuter de ces questions avec M. Pascal Smet.

Si l'ARAU ne reçoit pas de subside pluriannuel de Bruxelles Mobilité, c'est en partie parce que l'association n'a jamais été préalablement subsidiée par Bruxelles Mobilité. Or, en général, que ce soit au niveau de Bruxelles Mobilité ou de Bruxelles Environnement, une subvention pluriannuelle n'est octroyée qu'à une association connue, déjà subsidiée par le passé et avec laquelle tout s'est déroulé correctement. Or, Bruxelles Mobilité ne connaît pas l'ARAU d'un point de vue administratif.

beter om hun de kans te geven om op lange termijn te werken en voor duurzame tewerkstelling te zorgen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- We mogen toch verwachten dat overheidsgeld niet gebruikt wordt om leugens te verspreiden. Dat is geen censuur. De overheid mag toch enige wetenschappelijke onderbouwing verwachten van subsidieontvangers. Als mensen leugens willen verspreiden, kunnen ze dat nog altijd met hun eigen geld doen. Uiteraard mogen subsidieontvangers een eigen mening hebben, maar waar het mij om gaat, is de verspreiding van informatie die niet correct is.

Voor welk jaar zijn de subsidies nog niet vastgelegd? Is dat voor 2021 of 2022?

De heer Alain Maron, minister.- Het betreft het jaar 2021.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het gaat dus om het lopende jaar.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Er worden al jaren structurele subsidies toegekend op het vlak van leefmilieu en mobiliteit, maar blijkbaar nog altijd niet op het vlak van stedenbouw. Dat is jammer.*

De subsidies van Leefmilieu Brussel zijn niet bedoeld als noodsteun voor verenigingen die geen meerjarige subsidie voor stedenbouw krijgen. Als het ARAU geen meerjarige subsidie van Brussel Mobiliteit heeft ontvangen, is dat deels omdat de vereniging voordien nooit door Brussel Mobiliteit is gesubsidieerd.

Het is niet omdat het ARAU een bekende vereniging is, dat ze automatisch recht heeft op een structurele subsidie. Alle verenigingen moeten gelijk worden behandeld.

Par ailleurs, le fait que l'ARAU ait pignon sur rue ne lui donne pas davantage droit à une subvention pluriannuelle. Il faut aussi veiller à l'égalité de traitement entre les associations.

1147 Cela me semble assez normal. Pour être clair, il n'y a pas de régime exceptionnel négatif pour l'ARAU. En effet, vos questions semblent laisser entendre que c'est le cas, mais il n'en est rien. L'association fait simplement des demandes de subventions. Je regrette d'ailleurs que ce ne soit pas possible en urbanisme. Pour l'ARAU comme pour les autres, il devrait y avoir un régime de subventions pluriannuelles activé auprès d'urban.brussels. Ce serait logique et normal. Cette administration ne relève pas de mes compétences, mais il serait intéressant de savoir pourquoi ce n'est pas le cas. Il y a sans doute de bonnes raisons.

Concernant les montants des subventions octroyées, toutes les subventions octroyées par Bruxelles Environnement sont publiées en ligne. Vous pouvez bien entendu me poser la question si vous le désirez, mais tout se trouve sur le site internet de Bruxelles Environnement.

1149 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Selon vous, il n'y aurait pas de perception négative de l'ARAU, mais nous avons l'impression du contraire. D'autres associations vous ont-elles contacté parce qu'urban.brussels avait refusé d'appliquer l'ordonnance de 2008 ?

1149 **M. Alain Maron, ministre.**- C'est difficile à établir. Lorsqu'une association demande une subvention en matière d'environnement, elle ne justifie pas sa requête en indiquant que cela lui a été refusé dans le cadre de l'urbanisme.

1149 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Cette affirmation ne repose donc pas sur des éléments concrets.

1149 **M. Alain Maron, ministre.**- Je ne voudrais pas que les subventions pluriannuelles de Bruxelles Environnement deviennent un réceptacle résiduaire.

- *Les incidents sont clos.*

1159 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CÉLINE FREMAULT**

1159 **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,**

1159 **concernant "l'état des lieux de l'accord 'burden sharing' post-2020".**

1161 **Mme Céline Fremault (cdH).**- Pour rappel, les ministres compétents ont conclu un accord politique sur la répartition des charges nationales (burden sharing) 2013-2020 ainsi que sur le produit de la mise aux enchères des quotas d'émissions de gaz à

Het is dus niet zo dat het ARAU negatief is beoordeeld. De vzw heeft een subsidie aangevraagd, maar die is niet beschikbaar voor stedenbouw. Het zou logisch zijn dat urban.brussels een meerjarige subsidie invoert, maar daarvoor moet u zich tot de bevoegde minister wenden.

Op de website van Leefmilieu Brussel kunt u alle subsidies en subsidiebedragen terugvinden die het toekent.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *Hebben ook andere verenigingen contact met u opgenomen omdat urban.brussels de ordonnantie niet toepast?*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Als dat zo is, dan staat dat niet in hun subsidieaanvraag.*

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *Uw bewering berust dus niet op een concrete vaststelling.*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik zou niet willen dat de meerjarige subsidies van Leefmilieu Brussel om die reden worden toegekend.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

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

betreffende "de stand van zaken van het akkoord inzake 'burden sharing' na 2020".

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *De verschillende ministers die in België voor het klimaat bevoegd zijn, sloten voor de periode 2013-2020 een akkoord over de verdeling van de nationale lasten (burden sharing) en over de*

effet de serre (European Union Emission Trading Scheme, EU ETS), pour la période 2013-2020.

Pour parvenir à cet accord, le travail avait été très intense et Bruxelles présidait d'ailleurs la Commission nationale climat (CNC). Un tel accord était essentiel, car :

- il permettait aux entités d'enfin recevoir leur part des revenus ETS et, donc, de financer divers projets énergétiques internes ;

- il permettait de clarifier nos engagements financiers internationaux, très régulièrement portés à l'ordre du jour, et pas uniquement dans le cadre des conférences des parties (COP).

- il permettait à la Belgique de retrouver une certaine crédibilité aux yeux de ses partenaires internationaux, puisque la première chose que l'on nous demande lorsque nous participons à une conférence climat, c'est si la Belgique a progressé.

Nous sommes en 2021 et cet accord fait partie du passé. Il faut en tirer tous les enseignements pour le nouvel accord post-2020 afin de ne pas réitérer les erreurs commises avant 2015. À ce propos, votre réponse du 6 janvier m'avait quelque peu inquiétée. Permettez-moi d'en reprendre trois éléments :

- en 2020, rien n'a été mis en œuvre pour faire avancer le dossier ;

- en l'absence de nouvel accord, le versement des revenus ETS aux diverses entités du pays serait à nouveau bloqué à partir du 1er janvier de cette année.

- pour le financement climatique international, les diverses entités du pays doivent maintenir leur engagement de l'accord 2013-2020, cela alors que la mobilisation des moyens de financement après 2020 devrait présenter une progression par rapport aux efforts antérieurs.

Enfin, dans votre réponse, vous mentionnez que vous restez vigilant et mobilisé pour qu'un nouvel accord sur la répartition des charges nationales soit conclu dans les meilleurs délais. À la date du 17 mars, soit lorsque j'ai rédigé la présente demande d'explications, aucune réunion plénière de la Commission nationale climat (CNC) n'avait encore été convoquée en 2021 sous le président wallon de ladite CNC, à savoir le ministre Philippe Henry. Il existe seulement une approbation écrite de diverses décisions, lesquelles ne concernent pas la répartition des charges nationales.

¹¹⁶³ À défaut de réunion "plénière" de la CNC, des réunions entre collaborateurs, entre directeurs de cabinet et/ou entre ministres ont-elles été organisées depuis le début de l'année en vue de travailler sur le nouvel accord de répartition des charges nationales ? De telles réunions avaient permis de parvenir à un accord en 2015.

Dans l'affirmative, quel est le nombre exact de réunions qui se sont déroulées depuis le 1er janvier, ventilées par format de réunion (collaborateurs de cabinet, directeurs de cabinet et/

emissiequota uit het European Union Emission Trading Scheme (EU ETS).

Zo'n akkoord was nodig om diverse energieprojecten te financieren, onze internationale financiële verbintenissen te verduidelijken en een zekere internationale geloofwaardigheid te herwinnen.

Dit akkoord behoort ondertussen tot het verleden, maar we moeten er lessen uit trekken voor het akkoord na 2020. In dit verband heeft uw antwoord op 6 januari met niet helemaal gerustgesteld. In 2020 is niets ondernomen om vooruitgang te boeken in het dossier. Zonder nieuw akkoord wordt de betaling van de ETS-inkomsten aan de deelstaten vanaf 1 januari 2021 opnieuw geblokkeerd. Voor de internationale klimaatfinanciering moeten na 2020 meer financiële middelen worden ingezet in vergelijking met de voorgaande periode.

U zou erover waken dat er zo snel mogelijk een nieuw akkoord over de verdeling van de nationale lasten zou komen. Op 17 maart was er evenwel nog geen enkele plenaire vergadering van de Nationale Klimaatcommissie (NKC) bijeengeroepen.

Hebben er vergaderingen plaatsgevonden tussen medewerkers, kabinetsdirecteurs of ministers over dit nieuwe akkoord? Hoeveel waren dat er exact sinds 1 januari? Wat hebben ze opgeleverd? Hebt u desnoods contact opgenomen met Waals minister Philippe Henry, voorzitter van de Klimaatcommissie, om dergelijke vergaderingen te houden?

ou ministres) ? Ces réunions ont-elles permis d'avancer sur le dossier ? Quels sont les sujets qui ont obtenu des signaux positifs des uns et des autres ?

Dans la négative, avez-vous contacté et pressé le ministre Philippe Henry en vue de la tenue de telles réunions ? Quelle a été sa réponse ?

Pouvez-vous me confirmer qu'aucun montant émanant des revenus ETS n'est plus versé à la Région bruxelloise depuis le 1er janvier 2021 ? Dans l'affirmative, quand ces versements auront-ils à nouveau lieu ? Au moment du nouvel accord politique ou au moment du nouvel accord de coopération ? Un arrangement politique ou juridique est-il à l'étude afin de rétablir plus rapidement ces versements ?

Quelles sont les conséquences de cette absence de versement sur la réalisation des projets énergétiques bruxellois à court et moyen termes ?

Dans la foulée de ce qui avait été lancé en 2019, le gouvernement a fait une série d'annonces sur la rénovation du bâti. Les précédents revenus ETS avaient permis de travailler sur tous les projets liés à l'énergie solaire dans notre Région, notamment en collaboration avec les communes. Ces revenus financiers sont donc bénéfiques pour les communes et pour la réalisation des objectifs de la Région bruxelloise.

S'agissant du financement climatique international, le gouvernement bruxellois a-t-il déjà arrêté une décision définitive quant au montant ? Se contentera-t-il du minimum, à savoir l'engagement de 2013-2020, ou est-il prévu d'augmenter ce montant pour l'accord post-2020 ?

L'urgence climatique est là. Ce matin, les uns et les autres se réjouissent que le plan de relance soit bien classé dans une appréciation climatique, mais le dossier de la répartition des charges nationales est essentiel pour la politique climatique belge et bruxelloise. Il permet en effet de nous positionner. Quatre des cinq ministres concernés par ce dossier sont issus de la même famille politique et vous bénéficiez de tous les enseignements des négociations de l'ancien accord.

Enfin, un ensemble de données sont déjà clairement reprises dans le plan national énergie-climat (PNEC). Vous avez donc toutes les cartes en main pour parvenir à un nouvel accord, j'espère avant la 26e conférence des parties (COP 26). Je ne manquerai pas de revenir régulièrement sur le sujet.

M. Martin Casier (PS).- Je partage un grand nombre des réflexions et des interrogations formulées par Mme Fremault.

Pour contribuer de manière juste et équitable au financement de la lutte contre le changement climatique au niveau international, la Belgique devrait apporter une contribution de l'ordre de 500 millions d'euros par an. Dans l'accord de gouvernement, le nouveau gouvernement fédéral s'est engagé à assurer

Kunt u bevestigen dat er sinds 1 januari 2021 geen enkel bedrag van de ETS-inkomsten meer aan het Brussels Gewest is betaald? Wat zijn de gevolgen daarvan voor de energieprojecten?

Heeft de Brusselse regering haar aandeel in de internationale klimaatfinanciering al vastgelegd? Wordt dat bedrag verhoogd ten opzichte van het eerdere akkoord? De tijd dringt voor het klimaat, beslissingen over de lastenverdeling mogen dus niet uitblijven.

Een aantal gegevens zijn al duidelijk opgenomen in het Nationaal Energie- en Klimaatplan. Zowat alle Belgische klimaatministers komen daarenboven uit dezelfde politieke familie. U hebt dus alle kaarten in handen om snel tot een nieuw akkoord te komen.

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *België zou jaarlijks 500 miljoen euro moeten bijdragen aan de strijd tegen klimaatverandering. Het federale regeerakkoord blijft echter vaag over het bedrag.*

Een nieuw akkoord inzake 'burden sharing' is nodig. Welke contacten hebt u hierover gehad met de bevoegde federale minister en de ministers van de andere gewesten? Hoeveel staat

une contribution croissante et additionnelle au financement international en faveur du climat, mais le montant reste flou.

Un nouvel accord "burden sharing" doit être trouvé au niveau national, avec les entités fédérées. Quels sont les contacts que vous avez pris dans ce dossier avec votre homologue fédéral, mais aussi avec vos collègues des gouvernements régionaux ? Où en est cet accord ? La Région de Bruxelles-Capitale participe-t-elle déjà aux discussions en la matière ? Comment celles-ci se déroulent-elles ?

Où en est la nouvelle contribution de la Belgique au financement de la lutte contre le changement climatique au niveau international ? Le montant est-il fixé ? Dans la négative, quand le sera-t-il ?

La COP 26 se tiendra en novembre 2021 à Glasgow. Quel est votre engagement personnel ainsi que celui des autres ministres de l'environnement ? Comment s'organisera la présence de la Belgique à cette COP 26 ?

¹¹⁶⁹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- En résumé, la ministre fédérale Mme Khattabi doit avancer dans cette matière avec les ministres régionaux en charge du climat. L'accord 2013-2020 a été reconduit pour 2021, ce qui permettra de continuer sur la même base et avec une même répartition de l'effort pour se donner le temps de négocier pour 2022-2030.

La répartition des charges nationales (burden sharing) est importante pour la période 2021-2030, puisque beaucoup d'entités belges ont amplifié leurs ambitions d'ici 2030 ; de facto, les objectifs du plan national énergie-climat (PNEC) qui vise à réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre sont normalement obsolètes.

Puisque nous parlons des objectifs européens, ceux-ci devront également être revus à la hausse, étant donné l'objectif décidé en décembre 2019 au Conseil européen, et la loi climat qui arrive. Le dessein est de traduire ces objectifs en réglementations lorsque la loi climat sera adoptée. Il faudra donc revoir les objectifs nationaux et, par conséquent, le burden sharing.

La collaboration entre les trois Régions sera essentielle : les entités fédérées et le gouvernement fédéral doivent s'accorder et parler d'une seule et même voix. La répartition de l'effort entre l'autorité fédérale et les Régions doit se faire au sein de la Commission nationale climat (CNC).

Où en est la collaboration entre les entités fédérées et le fédéral ? Quels contacts ont eu lieu depuis votre réponse du 6 janvier dernier ? Quelles sont les avancées et où en sont les négociations ? Comment l'effort est-il réparti entre le fédéral et les Régions, et selon quel calendrier ? Enfin, quel est l'objectif et quel calendrier est fixé pour parvenir à un accord ?

¹¹⁷¹ **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Je tiens d'abord à remercier Mme Fremault de remettre régulièrement cette question à l'ordre du jour de notre commission. En effet, comme j'ai coutume de le

het met dit akkoord? Is het bedrag van de Belgische bijdrage eindelijk vastgesteld?

COP26 vindt in november in Glasgow plaats. Wat zijn de verbintenissen van de Belgische ministers van Leefmilieu?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Federaal minister van Klimaat en Leefmilieu Khattabi moet in deze materie vooruitgang boeken met de gewestelijke ministers. Het akkoord 2013-2020 is verlengd tot 2021.*

De verdeling van de nationale lasten is belangrijk voor de periode 2021-2030, want de ambities zijn naar boven bijgesteld. De doelstellingen van het Nationaal Energie- en Klimaatplan om de uitstoot van broeikasgassen met 40% te verminderen zijn ondertussen al achterhaald.

De nationale doelstellingen en dus de burden sharing moeten bijgevolg worden aangepast. Daarvoor zal de samenwerking tussen de drie gewesten cruciaal zijn.

Hoe staat het met de samenwerking tussen de federale regering en de deelstaten? Hoe worden de inspanningen onderling verdeeld en volgens welk tijdschema? Wanneer wil men een akkoord klaar hebben?

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) *(in het Frans).*- *2030 is niet meer zo ver van hier. De klimaatzaak evolueert veeleer in de goede*

rappeler, seules neuf petites années nous séparent encore de 2030.

Cette échéance n'est plus si éloignée et les évolutions en matière d'approche climatique sont plutôt favorables, puisqu'il existe une volonté de rehausser les objectifs de réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), ceux-ci étant portés à une diminution de 55 %.

Il s'agit donc d'un élément très positif. Toutefois, tout cela nous amène à vous interroger, M. le ministre, sur le mandat qui est le vôtre pour réussir - précisément dans la limite de ces neuf ans - à "partager les efforts", selon une expression usitée.

Comment ce partage est-il actuellement négocié entre les entités fédérées et le gouvernement fédéral ? Où en sont les discussions menées au sein de la Commission nationale climat (CNC) ? Comment la Région bruxelloise se positionne-t-elle dans ces négociations ? Quelle est la portée de votre propre mandat par rapport à cette répartition des charges nationales ? Et quel calendrier envisagez-vous pour parvenir à un accord dans cette matière entre le gouvernement fédéral et les entités fédérées ?

¹¹⁷³ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le gouvernement espère réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030, mais nous ne savons toujours pas comment il compte s'y prendre. Vu l'urgence, je doute fort qu'il y parvienne.*

La Région achètera deux tiers de son énergie renouvelable extra-muros, car elle n'est pas en mesure de la produire elle-même. De quel mandat disposez-vous pour accepter l'objectif encore plus élevé de 55 %, alors que vous n'atteignez même pas les 40 % de réduction ? Quelle position défendez-vous au niveau national ?

Quel montant devrez-vous investir à l'étranger ? Qu'en est-il de la répartition des charges nationales ?

¹¹⁷⁵ **M. Alain Maron, ministre**.- Comme vous le mentionnez Mme Fremault, la Région de Bruxelles-Capitale ne préside pas actuellement la Commission nationale climat (CNC), ce qui ne l'empêche pas, bien sûr, de contribuer avec les autres entités à son bon fonctionnement. Je l'ai fait en 2020 et je continuerai à le faire activement en 2021.

richting, want de wil is er om de CO₂-doelstellingen nog te verhogen. Men spreekt nu van een vermindering met 55%.

De inspanningen daartoe moeten worden verdeeld. Hoe wordt momenteel onderhandeld over die verdeling tussen de deelstaten en de federale regering? Wat is het standpunt van de Brusselse regering daarbij? Hoever staan de besprekingen in de Nationale Klimaatcommissie? Wanneer denkt u een akkoord te bereiken?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Om de doelstellingen te halen waartoe de regering zich verbonden heeft, moet ze nu in actie komen. De regering wil de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 40% terugdringen. Ik betwijfel of het Brussels Gewest dat percentage zal halen, want naast de plannen heb ik nog nooit een fatsoenlijke uiteenzetting of een document met ernstige berekeningen gekregen over de wijze waarop het gewest die vermindering wil realiseren.

Om de doelstelling inzake hernieuwbare energie te halen, gaat u twee derde van die energie buiten het gewest aankopen omdat u die zelf niet kunt realiseren. Welk mandaat hebt u nog om in te stemmen met een hogere doelstelling? Welk standpunt verdedigt u bij de nationale besprekingen? Ik heb vernomen dat het Brussels Gewest pleit voor een emissiereductie van 55%, maar hoe zal het dat realiseren? Het Vlaams Gewest ziet dat niet meteen zitten, maar blijkbaar is dat voor het Brussels Gewest geen probleem.

Kunt u garanderen dat het Brussels Gewest een doelstelling van 55% emissiereductie kan realiseren? Hoeveel geld zult u daarvoor in het buitenland moeten investeren als u er niet eens in slaagt om een emissiereductie van 40% binnen het Brussels Gewest te realiseren?

Hoe staat het met de burden sharing? Wat is uw mandaat hiervoor en welk standpunt neemt u in?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zit momenteel de Nationale Klimaatcommissie (NKC) niet voor, wat niet wegneemt dat we constructief meewerken aan deze commissie.*

De NKC is in plenaire zitting bijeengekomen op 4 maart 2021. De agenda is te vinden op haar website en het verslag zal

Contrairement aux informations dont vous disposez, la CNC s'est réunie en session plénière le 4 mars dernier. L'agenda de la réunion est par ailleurs disponible sur son site internet et le rapport de cette réunion sera publié sur ce même site internet. Cette réunion, sous la présidence wallonne, a permis d'informer les membres du programme de travail de la nouvelle présidence et de fixer le cap des négociations sur la répartition des charges nationales (burden sharing). En effet, les membres de la CNC ont plaidé pour qu'un nouvel accord soit conclu au plus tard pour la prochaine conférence des parties (COP) à Glasgow, en novembre 2021.

Compte tenu des travaux actuellement en cours, au niveau européen, sur la révision du niveau d'ambition, ce calendrier est nécessaire et réaliste.

La réussite d'un nouvel accord réside en effet dans la méthode de travail. Ainsi, la présidence wallonne a souhaité démarrer les travaux par le biais de consultations bilatérales entre les différentes entités, permettant d'identifier et de discuter les questions politiques à résoudre. Ces réunions sont basées sur un premier travail réalisé par le groupe de travail de la CNC. Ce travail a permis d'identifier au niveau technique le contenu minimum d'une nouvelle répartition des charges nationales.

¹¹⁷⁷ Des contacts informels et réguliers ont lieu avec tous les cabinets des ministres ayant le climat ou l'énergie dans leurs compétences. Ils sont essentiels, car ils permettent également d'avancer sur d'autres sujets intimement liés à l'exercice de répartition des charges nationales pour la période 2021-2030, comme l'ambition de l'Union européenne d'accroître la baisse des émissions de gaz à effet de serre de 40 % à 55 % en 2030 par rapport au niveau de 1990.

Lors des réunions bilatérales avec le cabinet du ministre Philippe Henry, mon cabinet a défendu les intérêts bruxellois. À ce stade, je ne dispose pas des conclusions de ces rencontres bilatérales, organisées par la Région wallonne et toujours en cours. Un premier tour de conclusions sera réalisé à l'occasion de la prochaine plénière de la CNC, dont la date n'est pas encore arrêtée.

Concernant les revenus des enchères des quotas d'émissions de gaz à effet de serre (European Union Emission Trading Scheme, EU ETS), aucun versement n'a en effet encore eu lieu en 2021. À court terme, ceci ne devrait pas entraîner l'arrêt des projets dépendant de cette source de financement. À moyen terme, cette situation ne sera pas non plus problématique, puisque la CNC a annoncé vouloir conclure un accord politique sur la répartition des charges nationales avant la prochaine COP, en novembre 2021. La conclusion d'un accord devrait permettre de libérer les revenus. Mon intention est que les avancées politiques et juridiques, c'est-à-dire la négociation et la rédaction de l'accord de coopération, se déroulent de manière simultanée.

Pour l'année 2021, la contribution de la Région de Bruxelles-Capitale au financement climatique international restera équivalente aux années précédentes, à savoir 2,25 millions

ook op die website worden gepubliceerd. Tijdens die zitting zijn de leden geïnformeerd over het programma van het nieuwe Waalse voorzitterschap en is de koers bepaald voor de onderhandelingen over de verdeling van de nationale lasten (burden sharing). De leden hebben ervoor gepleit om ten laatste tegen de volgende conferentie van de partijen, de COP26 in Glasgow in november 2021, een nieuw akkoord te sluiten.

Het Waalse voorzitterschap wilde starten met bilaterale consultaties om zo de politieke knelpunten af te bakenen. Bij die gesprekken kan men zich steunen op de uitkomsten van de werkgroep van de NKC, die de verdeling van de lasten vanuit technisch standpunt heeft bekeken.

Alle kabinetten van de klimaat- en energiministers onderhouden regelmatig informele contacten. Daardoor kan ook vooruitgang worden geboekt in andere materies, zoals de Europese ambitie om de broeikasgassen te verminderen met 55% tegen 2030.

Op de bilaterale vergaderingen met het kabinet van minister Philippe Henry heeft mijn kabinet de Brusselse belangen verdedigd. Die vergaderingen zijn nog niet afgerond, dus ik beschik pas over de conclusies ervan tegen de volgende plenaire zitting van de NKC.

Wat EU ETS betreft, zijn er in 2021 inderdaad geen betalingen meer geweest. Op korte termijn zou dat niet mogen leiden tot een stopzetting van projecten. Op middellange termijn zal deze situatie evenmin problematisch zijn, aangezien de NKC tegen november 2021 een akkoord wil hebben, waardoor die inkomsten opnieuw beschikbaar zullen worden.

In 2021 draagt het Brussels Gewest evenveel bij aan de internationale klimaatfinanciering dan in de vorige jaren, namelijk 2,25 miljoen euro. Voor de volgende jaren wordt die bijdrage vastgelegd in het akkoord inzake burden sharing.

De ordonnantie betreffende het klimaat zal binnenkort aan het parlement worden voorgelegd.

d'euros. Pour les prochaines années, elle devra s'envisager dans le cadre du nouvel accord sur la répartition des charges nationales.

L'ordonnance sur le climat vous sera prochainement soumise et définira, pour la Région de Bruxelles-Capitale, le cadre de gouvernance des objectifs climatiques. Nous aurons l'occasion d'en reparler au moment de l'examen du projet.

¹¹⁷⁹ **Mme Céline Fremault (cdH).**- Je ne pouvais pas, le 17 mars dernier, au moment où j'ai rédigé mon interpellation, savoir que la réunion de la Commission nationale climat (CNC) avait eu lieu dès lors que l'information n'était pas publiée. Il serait d'ailleurs intéressant de mettre les publications à jour ou, à tout le moins, d'annoncer que la CNC s'est réunie, car la publication tardive laisse penser que rien ne peut plus s'y passer.

Pouvez-vous me préciser qui est à la manœuvre dans les consultations bilatérales ? S'agit-il de consultations entre collaborateurs, entre directeurs de cabinet ou entre les ministres eux-mêmes ?

Plutôt que de déterminer le contenu minimum d'une nouvelle répartition des charges, n'aurait-il pas mieux valu, au vu de toutes les recommandations, inverser la logique et définir un contenu maximal ?

Je note que l'absence de versements relatifs aux enchères des quotas d'émissions de gaz à effet de serre (European Union Emission Trading Scheme, EU ETS) ne devrait entraîner aucun problème à court et à moyen termes.

Si un accord politique devait intervenir en novembre 2021, c'est-à-dire parallèlement à la COP 26 de Glasgow, il faut - comme vous l'avez dit - un accord de coopération, qui doit être validé par le Comité de concertation. Cela prendra du temps ! Il faudra aussi qu'un vote s'opère sur la base de l'accord de coopération. J'ose espérer que l'accord politique pourra intervenir avant la COP 26 à Glasgow !

Je relève que le montant du financement climatique international sera identique aux précédents. Reste à savoir s'il est prévu d'augmenter cette somme pour l'accord post-2020, car cela doit être conforme à l'accord de Paris. Vous ne m'avez pas répondu sur ce point.

¹¹⁸³ **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Je pense que nous attendons tous avec intérêt la future ordonnance climat. Quoi qu'il en soit, il est intéressant de constater que tout devrait être prêt pour le mois de novembre, durant lequel doit se tenir la COP 26.

¹¹⁸⁵ **Mme Cielkje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Ce n'est pas la première fois que nous entendons parler d'une ordonnance climat. J'espère que cette fois, les parlementaires - notamment de l'opposition - recevront le texte bien à temps.*

Mevrouw Céline Fremault (cdH) (in het Frans).- *Wie is betrokken bij de bilaterale consultaties?*

Was het niet beter geweest om een maximale in plaats van een minimale inhoud van een nieuwe lastenverdeling vast te leggen?

Het Overlegcomité moet het akkoord in november valideren en dat zal tijd vragen. Ik hoop maar dat dat vóór COP26 zal lukken!

Zal het Brusselse bedrag voor de internationale klimaatfinanciering, conform het klimaatakkoord van Parijs, worden opgetrokken in het akkoord na 2020?

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *We wachten allemaal vol belangstelling op de toekomstige klimaatordonnantie. Alles zou dus tegen november moeten klaar zijn, want dan is er de COP26.*

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- *De Klimaatordonnantie werd al verschillende keren aangekondigd. Ik hoop dat het met deze ordonnantiefraam anders zal verlopen dan met de vorige wetgevende teksten, waarbij de parlementslidende teksten pas enkele dagen voor de stemming ontvingen. Het gaat hier om een zeer belangrijk debat.*

Serait-il possible de déjà recevoir le texte avant la deuxième lecture par le gouvernement ?

¹¹⁸⁷ **M. Alain Maron, ministre.**- L'ordonnance climat a été transmise aux services du parlement. Il reste un travail de correction avant le bon à tirer. J'espère que cela vous arrivera suffisamment à temps.

Il n'est pas question de ne pas laisser suffisamment de temps aux députés pour prendre connaissance du texte. Le texte est déjà entre les mains des membres de l'assemblée et est soumis à des corrections techniques.

La réunion bilatérale se passait entre experts et conseillers de cabinet. Il ne s'agissait pas d'une réunion bilatérale interministérielle. Il peut y avoir des contacts informels, mais ce n'était pas le cas pour cette réunion.

Concernant les engagements internationaux futurs, ils font partie de la négociation dans le cadre de l'accord sur la répartition des charges nationales. Je ne vais pas m'engager sur des montants pour les années précédentes.

La prochaine Commission nationale climat (CNC) aura lieu le 21 mai. Ce sera une réunion conjointe entre la CNC et Concere.

¹¹⁸⁹ Mme Van Achter, le plan national énergie-climat (PNEC) de toutes les entités, y compris de la Région bruxelloise, contient bien des mesures et les projections de l'incidence de ces mesures, qui permettront d'arriver à la réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre prévue par les objectifs du PNEC introduit il y a environ un an et demi. Il faudra donc revoir non seulement les objectifs mais aussi les moyens pour y arriver.

En ce qui concerne le financement international, l'accord de Paris ne prévoit pas d'augmentation avant 2025. On s'attend, à la suite des discussions et des négociations internationales au sein de la ou des prochaines COP, à une augmentation du financement au-delà de 2025, mais les décisions ne sont pas encore prises. Cela ne nous empêche pas d'augmenter notre propre financement, mais nous n'en sommes pas encore là.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁹³ **QUESTION ORALE DE MME BIANCA DEBAETS**

¹¹⁹³ 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,**

Zou de regering de parlementsleden al een versie voor de tweede lezing kunnen bezorgen, zoals de Vlaamse regering doet? Zo zou ook de oppositie een zicht krijgen op wat er al op tafel ligt, want nu wordt ze altijd verwezen naar teksten waarover ze niet beschikt en dat belemmert haar werk.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De klimaatordonnantie is aan de diensten van het parlement bezorgd. De parlementsleden zullen voldoende tijd hebben om kennis te nemen van de tekst.*

De bilaterale bijeenkomst vond plaats tussen experts en adviseurs van het kabinet, niet tussen ministers dus.

Over de toekomstige internationale verbintenissen zal worden onderhandeld in het kader van het akkoord inzake burden sharing. Ik wil daar nu geen bedragen op plakken.

De volgende Nationale Klimaatcommissie vindt plaats op 21 mei, samen met Enover.

Mevrouw Van Achter, het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) bevat wel degelijk berekeningen om de uitstoot van broeikasgassen met 40% te verminderen – het streefdoel dat anderhalf jaar geleden werd vastgelegd. Niet alleen de doelstellingen maar ook de middelen om ze te halen, moeten dus worden herzien.

We verwachten een hogere internationale financiering na 2025, maar daarover is nog geen beslissing genomen. Dat belet ons evenwel niet onze eigen financiering te verhogen, maar zover zijn we nog niet.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

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

1193 **concernant "la politique régionale de collecte et de recyclage des langes".**

1195 **Mme Bianca Debaets (CD&V)** (en néerlandais).- *L'accord de majorité mentionne une série d'objectifs en matière de collecte sélective et de recyclage, mais il n'est nulle part question des langes. Pourtant, de sa naissance jusqu'à ce qu'il soit propre, un enfant doit être changé en moyenne 4.000 fois. Autant de couches qui finissent parmi les déchets résiduels.*

En réponse à une question écrite à ce sujet, vous aviez indiqué que ces déchets représentaient 280 kg par bébé par an, sur la base de chiffres de 2010. Hormis deux projets pilotes lancés par Bruxelles Environnement, la Région ne mène cependant aucune politique en la matière.

La Flandre, pour sa part, a mené une enquête sur le recyclage et la collecte sélective des langes jetables et en Wallonie, il est désormais interdit de les jeter avec les déchets organiques. Avec des partis écologistes au pouvoir, la Région bruxelloise devrait se montrer au moins aussi ambitieuse.

1197 *Avez-vous déjà pris contact avec les autorités flamandes et wallonnes pour éventuellement vous inspirer de leur approche ?*

Comptez-vous vous pencher (à nouveau) sur ces flux de déchets ? Quand disposeriez-vous de chiffres récents ?

Avez-vous l'intention de promouvoir des projets pilotes portant sur les langes lavables, par exemple ? Si oui, où et quand seraient-ils lancés ?

1199 **M. Alain Maron, ministre** (en néerlandais).- *Les Régions se concertent en permanence sur la problématique des déchets et*

betreffende "het gewestelijk beleid omtrent de inzameling en recyclage van luiers".

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Enkele maanden geleden heb ik u schriftelijk ondervraagd over uw beleid inzake de recyclage van luiers. Het regeerakkoord omvat ambitieuze doelstellingen op het vlak van selectieve inzameling en recyclage van allerlei soorten afval, maar er wordt nergens gesproken over de afvalstroom die veroorzaakt wordt door luiers.

Nochtans is uit onderzoek gebleken dat er tijdens de luielperiode van een kind, die loopt van de geboorte tot het moment dat het zindelijk wordt, gemiddeld maar liefst 4.000 luiers ververst moeten worden. Al die luiers belanden bij het restafval.

Uw antwoord op mijn schriftelijke vraag was redelijk vaag. De recentste statistieken die u kon voorleggen, dateerden van 2010, toen wegwerpluiers 14.000 ton afval per jaar veroorzaakten. Dat komt dus neer op 280 kg afval aan wegwerpluiers per baby per jaar.

In uw antwoord kon ik ook geen effectief gewestelijk beleid ontwaren. In 2008 ging Leefmilieu Brussel weliswaar van start met twee proefprojecten, maar daar stopte de uitleg dan ook.

Vlaanderen en Wallonië daarentegen maken wel werk van dit thema. In Vlaanderen gaat het om de opstart van een onderzoek naar de recyclage en aparte inzameling van wegwerpluiers. In Wallonië is het sinds begin dit jaar niet meer toegestaan om luiers bij het organisch afval te gooien.

Volgens mij moet het Brussels Gewest minstens even ambitieus zijn, zeker met een regering waarin Groen en Ecolo vertegenwoordigd zijn. In die zin zou het toch wel vreemd zijn als het Brussels Gewest het slechter deed dan de twee andere gewesten.

Hebt u kennisgenomen van de stappen die Vlaanderen en Wallonië al gezet hebben om tot een betere inzameling en recyclage van wegwerpluiers te komen? Hebt u daarover contact opgenomen met de Vlaamse en Waalse overheid om te bekijken welke elementen uit hun aanpak interessant kunnen zijn voor het Brussels Gewest?

Bent u van plan om de afvalstromen die veroorzaakt worden door wegwerpluiers, alsnog of opnieuw in detail te onderzoeken? Wanneer denkt u over recente cijfers te beschikken?

Bent u van plan om proefprojecten op te starten, bijvoorbeeld over het promoten van herbruikbare luiers, die een aanzienlijk minder grote impact hebben op de algemene afvalberg? Zo ja, waar en wanneer zullen deze proefprojecten opgestart worden? Welke middelen maakt u daarvoor vrij?

De heer Alain Maron, minister.- Over de hele afvalthematiek wordt voortdurend overleg gepleegd tussen de gewesten. De afvalstroom van wegwerpluiers vormt hier geen uitzondering op

le flux des langes n'y fait pas exception. Leur recyclage a encore fait l'objet d'une réunion en mars dernier.

Divers éléments des politiques flamande et wallonne pourraient intéresser notre Région. Je pense aux critères d'application de fin de statut de déchet aux restes des langes recyclés, à la possibilité d'appliquer la responsabilité élargie des producteurs aux langes jetables, ou encore aux modalités d'application de leur collecte sélective.

Bruxelles Environnement analysera dans quelle mesure les conclusions des études flamande et wallonne peuvent s'appliquer à Bruxelles. J'en attends les résultats pour 2022.

¹²⁰¹ *Aucun projet pilote de promotion des langes lavables n'est prévu en milieu d'accueil. En revanche, un plan d'action est en cours d'élaboration pour renforcer les campagnes de sensibilisation des jeunes parents au zéro déchet et encourager l'utilisation de langes lavables et réutilisables.*

¹²⁰⁵ **Mme Bianca Debaets (CD&V)** (en néerlandais).- *Je me réjouis de votre réponse, tout en regrettant qu'aucun projet pilote ne soit lancé. Ne perdons pas de vue que les langes jetables représentent 12 % des déchets ménagers. Leur recyclage serait extrêmement bénéfique pour l'environnement.*

- *L'incident est clos.*

²¹⁰⁵ **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

en maakt dus deel uit van het interregionaal overleg, net als de andere afvalstromen.

In maart nog vergaderden de drie gewesten over de recyclage van luiers. Daarbij kwamen de werkzaamheden die het Vlaams Gewest sinds 2017 uitvoert, aan bod, evenals de toekomstige werkzaamheden van de drie gewesten voor 2022.

Een aantal aspecten van de Vlaamse en Waalse aanpak kunnen interessant zijn voor Brussel. Ik denk daarbij aan de criteria voor de einde-afvalstatus van de resten van gerecycleerde luiers, de mogelijkheid om de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid toe te passen op wegwerpluiers en de uitvoeringsbepalingen voor de selectieve inzameling van luiers.

Zodra de resultaten van de studies bekend zijn, zal Leefmilieu Brussel nagaan in hoeverre die werkzaamheden toegepast kunnen worden in Brussel. Leefmilieu Brussel volgt dus met aandacht het resultaat ervan en overlegt hierover geregeld met de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) en de bevoegde Waalse overheidsdienst.

Wat de gewestelijke visie op deze specifieke afvalstroom betreft, zal Leefmilieu Brussel eerst de resultaten van de Vlaamse en Waalse werkzaamheden analyseren en nagaan of ze relevant zijn voor Brussel. Ik verwacht de resultaten daarvan in 2022.

Op dit moment zijn er geen proefprojecten ter bevordering van wasbare luiers in de kinderopvang gepland. Ik wil daarentegen wel de bewustmakingscampagnes ter attentie van jonge ouders kracht bijzetten door hen tot nul afval aan te zetten en het gebruik van wasbare en herbruikbare luiers te stimuleren. Daartoe wordt momenteel een actieprogramma uitgewerkt.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Het verheugt mij dat er overleg is geweest met de andere gewesten en dat u op basis van het resultaat daarvan zult beslissen wat er in Brussel kan worden toegepast.

Het is wel jammer dat er geen proefprojecten of campagnes worden opgestart. Dit zou perfect kunnen, zeker in samenwerking met een aantal kinderdagverblijven.

We moeten goed voor ogen houden dat wegwerpluiers 12% van het huishoudelijk afval vertegenwoordigen. Een betere recyclage daarvan zou dan ook een belangrijke milieuwinst betekenen. Ik volg dit in ieder geval op en wacht op de resultaten van het onderzoek van Leefmilieu Brussel.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

2105 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,

2105 et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

2105 concernant "la fin des véhicules thermiques en Région bruxelloise".

2107 Mme Aurélie Czekalski (MR).- Début mars 2021, nous apprenions par voie de presse que la ministre du climat, de l'environnement, du développement durable et du pacte vert (Green deal) Zakia Khattabi, la ministre de l'énergie Tinne Van der Straeten et le ministre de la mobilité Georges Gilkinet avaient signé un document officieux (non-paper) au nom du gouvernement belge.

Dans ce dernier, ils réclament, auprès du vice-président exécutif de la Commission européenne Frans Timmermans et de la commissaire au transport Adina V#lean, que la Belgique sorte du véhicule thermique. Cependant, aucun délai n'est fixé quant à cette sortie. Les trois ministres fédéraux demandent que la Commission européenne fixe une date commune de sortie du véhicule thermique à tous les pays européens. Avec huit autres pays, la Belgique lance donc un appel à la Commission européenne pour des véhicules à zéro émission.

La Belgique n'est pas la plus avancée en matière de véhicules zéro émission, mais veut être en tête de file du changement vers un transport routier plus durable. Notre pays lance cette initiative avec le Danemark et les Pays-Bas. L'Autriche, l'Irlande, la Grèce, la Lituanie, le Luxembourg et Malte soutiennent également l'appel, dans lequel il est stipulé qu'il faut renforcer les infrastructures pour une mobilité zéro émission.

Un élément clé de la transition est évidemment l'infrastructure nécessaire, axée sur les infrastructures de recharge et de ravitaillement pour des solutions zéro émission. Cette transition nécessitera avant tout un déploiement étendu de la recharge publique.

2109 Le 3 juillet 2020, nous avons pu prendre connaissance de la vision stratégique du gouvernement bruxellois sur le développement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques.

Après une longue attente, la Région bruxelloise promet 11.000 bornes de recharge électrique d'ici 2035. L'on peut toutefois s'interroger sur le calendrier et le nombre de bornes. Le gouvernement bruxellois a en effet l'ambition de bannir le diesel et l'essence du territoire régional d'ici 2030-2035, même si cette décision est toujours en discussion. La mobilité électrique doit dès lors remplacer la mobilité dite traditionnelle.

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

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

betreffende "het einde van thermische voertuigen in het Brussels Gewest".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Begin maart lazen we in de pers dat de federale ministers Khattabi, Van der Straeten en Gilkinet in een officieus document aan de heer Timmermans, eerste vicevoorzitter van de Europese Commissie, en Eurocommissaris voor Transport V#lean hadden verklaard dat België de verbrandingsmotor bant. De drie federale ministers vragen de Europese Commissie een datum vast te leggen waarop wagens met verbrandingsmotor verboden worden in alle Europese lidstaten. Samen met acht andere landen doet België nu dus een oproep voor nuluitstoot bij wagens.*

Inzake nuluitstoot staat België nog niet zo heel ver, maar nu wil ons land deel uitmaken van de kopgroep op weg naar een duurzamer wegverkeer. Voor die omslag is in de eerste plaats natuurlijk een aangepaste infrastructuur nodig, met veel laadpunten langs de openbare weg.

Op 3 juli 2020 lichtte de Brusselse regering haar strategische visie toe over oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens. Tussen nu en 2035 wil het gewest werk maken van de langverwachte 11.000 laadpunten. De regering wil ook diesel en benzine bannen tegen 2030-2035, ook al wordt die beslissing nog altijd aangevochten.

Elektrische en hybride voertuigen maken nu 23% uit van de voertuigen op de Brusselse wegen. Dat is bijna een kwart van de nieuwe voertuigen.

Hebt u kunnen overleggen met de federale ministers alvorens zij het "Non-paper: Transition to zero-emission light-duty vehicles"

À Bruxelles, les chiffres sont à la hausse : les motorisations électriques et hybrides représentent 23 % des mises en circulation de voitures neuves à Bruxelles, soit près d'un véhicule neuf sur quatre. En 2020, il s'agissait de 13.387 voitures. En 2012, il y avait seulement 147 voitures électriques dans la circulation bruxelloise ; on en dénombrait 2.076, soit quatorze fois plus, en 2020. Il y a neuf ans, les nouveaux véhicules hybrides immatriculés étaient au nombre de 681, pour passer à 11.311 en 2020, soit une multiplication par seize.

Une concertation a-t-elle eu lieu avec les ministres Khattabi, Van der Straeten et Gilkinet avant qu'ils ne s'engagent au nom du gouvernement belge en signant le document "Non-paper: Transition to zero-emission light-duty vehicles" ? Pouvez-vous m'en dire davantage à ce sujet ?

Quelle est la position du gouvernement bruxellois vis-à-vis de cet engagement pris par le gouvernement fédéral ? L'objectif de sortie des véhicules thermiques à Bruxelles pour 2030-2035 est-il toujours d'actualité ?

Combien de bornes de recharge publiques ont-elles été installées depuis le début de cette législature, et combien le seront encore d'ici sa fin ? Quelle est la trajectoire ? De quel type de bornes s'agit-il, avec quelle puissance ? Quelle est la répartition entre le public, le semi-public et le privé ?

Cet objectif de 11.000 bornes publiques de recharge électrique est-il suffisamment ambitieux pour répondre aux objectifs européens et aux ambitions de fin des véhicules thermiques ? Sur quelle base ces données s'appuient-elles ?

Le jeudi 1er avril 2021, huit mesures de simplification administrative ont été prises pour le placement des bornes. Quelles sont-elles ?

Si on ne peut que se réjouir de l'exemplarité des pouvoirs publics, force est aussi de constater qu'elle aura un impact sur les finances des communes, qui sont déjà dans le rouge. Malgré la mise en place d'une centrale d'achat, ces véhicules restent plus onéreux. Cette décision a-t-elle été concertée avec les communes bruxelloises ?

²¹¹¹ M. Martin Casier (PS).- Les dates sont prévues dans la déclaration de politique régionale (DPR), puisque l'indispensable sortie du diesel est annoncée pour 2030 ; la sortie de l'essence interviendra dans une seconde phase en 2035.

Ces objectifs très ambitieux doivent être poursuivis pour leur enjeu climatique mais aussi pour des raisons de santé publique. En effet, nous sommes régulièrement en infraction par rapport aux normes de pollution et nous devons tendre vers le respect des normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Je dois rappeler tout de même que les véhicules "zéro émission" n'existent pas aujourd'hui, car même les véhicules électriques continuent à émettre du CO₂. C'est particulièrement le cas en

ondertekenden? Hoe staat de Brusselse regering tegenover die verbintenis van de federale regering? Blijft de benzine- en dieselban in Brussel nog altijd het doel tegen 2030-2035?

Hoeveel openbare laadpunten kwamen er bij sinds het begin van de regeerperiode? Hoeveel komen er nog bij? Om welk type punten gaat het, met welk vermogen? Hoe zit het met de verdeling tussen openbaar, semi-openbaar en privé? Is het doel van 11.000 laadpunten ambitieus genoeg om de Europese doelstellingen te halen en de diesel- en benzineban op te vangen? Hoe is dat aantal berekend?

Op 1 april 2021 gingen acht administratieve vereenvoudigingen in met betrekking tot de plaatsing van laadpunten. Waarover gaan die?

Er zullen gevolgen zijn voor de gemeentelijke financiën. Elektrische voertuigen blijven duur, ook al kunnen de gemeenten gebruikmaken van een aankoopcentrale. Is deze beslissing overlegd met de gemeenten?

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *De ambitieuze uitstap uit diesel in 2030 en uit benzine in 2035, aangekondigd in de gewestelijke beleidsverklaring, moet worden doorgevoerd, voor het klimaat en voor de volksgezondheid.*

Ik wil er wel op wijzen dat "nuluitstoot" voorlopig niet bestaat. Ook elektrische wagens stoten immers CO₂ uit, zeker in België, met zijn vele gascentrales. Voorzichtigheid is dus geboden.

In de omslag naar een ander type voertuig moeten we ons dringend afvragen of we wel particuliere wagens nodig hebben. Overstappen op elektrisch rijden zal aanzienlijke kosten met zich meebrengen. De prijs per kilowattuur is de afgelopen jaren misschien wel stelselmatig gedaald, maar de prijs van

Belgique, où les centrales au gaz sont encore nombreuses. Il nous faut donc rester prudents dans nos propos.

En revanche, dans le cadre de la transition vers un autre type de véhicule, il faudra débattre de la nécessité de posséder des véhicules personnels. Toutefois, pour un certain type de ménage et un certain type de déplacement pour lesquels les véhicules personnels sont indispensables, la transition vers l'électrique aura un coût considérable. Si le prix au kW/h baisse de manière relativement constante depuis quelques années, le prix des véhicules, lui, ne fait qu'augmenter, en raison de l'augmentation de la capacité de la batterie.

²¹¹³ Tout cela a bien évidemment des répercussions sur le type de véhicule que les ménages seront ou non en mesure d'acheter. En outre, dans une logique de transition des modes de déplacement - dans le cadre de la multimodalité -, les ménages achèteront un véhicule pour parcourir moins de kilomètres, de sorte que la question de la rentabilité de leur achat se posera encore davantage.

Par ailleurs, nous savons aujourd'hui que la moitié des véhicules bruxellois immatriculés sont des véhicules de seconde main. Autrement dit, les ménages consacrent à l'achat de véhicules des budgets plus limités qu'auparavant. On peut également se demander si un nombre suffisant de véhicules électriques d'occasion sera présent sur le marché pour constituer un stock d'occasion. Il se pose également la question de la durée de vie des batteries.

Il y a, d'une part, un enjeu économique majeur et, d'autre part, un enjeu de concertation et de coordination avec les autres Régions. Sans oublier l'enjeu de coconstruction avec des parties prenantes, une initiative du gouvernement précédent.

M. le ministre, différentes études d'incidences sociales, économiques et environnementales avaient été annoncées. Qu'en est-il ? Quand seront-elles disponibles et présentées ?

Qu'advient-il du processus de consultation entamé par votre prédécesseur ? Où en est le processus de coconstruction ? Quel est le calendrier des travaux ?

Qu'en est-il de la concertation avec les deux autres Régions ? Comment est-elle mise en œuvre ?

²¹¹⁵ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- D'un point de vue terminologique, parler de "véhicules zéro émission" ne me semble pas du tout opportun. En tant que responsables politiques, nous ne devrions pas utiliser cette expression, car ce serait malhonnête vis-à-vis du citoyen : comme nous le savons tous au sein de cette commission, il n'existe pas de véhicules zéro émission.

J'entends que la Belgique veut être leader pour un transport routier plus durable. Je m'en réjouis bien évidemment. Mais je me permets tout de même de jeter un pavé dans la mare, car je sais que beaucoup de partis sont représentés au gouvernement

de voertuigen blijft stijgen, omdat de batterij steeds krachtiger wordt.

De vraag is of gezinnen zich deze voertuigen zullen kunnen aanschaffen, zeker als ze er minder kilometers mee rijden, wat toch de bedoeling is van de modal shift. Sowieso geven de Brusselaars minder geld uit aan wagens, wat blijkt uit het feit dat de helft van het in Brussel geregistreerde wagenpark momenteel tweedehands is.

Het gaat hier om een ingrijpende economische operatie, die ook goed overlegd moet worden met de andere gewesten. Daarnaast zette de vorige regering ook een samenwerking met alle betrokken partijen in gang.

Hoever staat het met de aangekondigde sociale en economische studies en milieueffectenrapporten?

Wat is er geworden van het overleg dat uw voorganger opstartte? Hoe verloopt het overleg met de twee andere gewesten?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Wagens die niets uitstoten, bestaan eigenlijk niet en het zou dan ook eerlijker zijn om die term niet te gebruiken.*

Het is goed dat België het voortouw wil nemen in het streven naar een duurzaam wegverkeer, maar de beste manier om dat aan te pakken, zou zijn door iets te doen aan de bedrijfswagens. Doen alsof die kwestie opgelost zal zijn wanneer alle bedrijfswagens koolstofneutraal zijn, is intellectueel oneerlijk. Belangrijk in dit debat is ook het aspect van de arbeidskost. Ook de toevlucht tot

fédéral : il est absolument fondamental de revoir la question de la voiture de société en Belgique. C'est un élément essentiel par rapport à cette question de devenir leader pour un transport routier plus durable. En tant que Bruxellois, nous sommes très bien placés pour le dire et le savoir puisque nous sommes chaque jour envahis de voitures par les navetteurs. Ceci dit, ceux-ci n'ont pas toujours le choix.

Cette question de voiture de société est fondamentale et mérite réflexion. Prétendre qu'elle est résolue en assurant que les voitures de société seront zéro émission est intellectuellement malhonnête et ne prend pas la problématique à bras-le-corps. Évidemment, la problématique doit aussi être abordée par rapport au coût du travail en Belgique.

Quant au débat sur l'utilisation exclusive de voitures électriques, les interrogations qu'il soulève sont tout à fait légitimes et pertinentes en termes de concrétisation et d'opérationnalité. Nous ne pouvons pas nous tromper sur cette question, nous n'avons pas droit à l'erreur. Dans dix ou quinze ans, il sera trop tard. Je me joins donc à toutes les questions posées par mes collègues.

2117 **M. Alain Maron, ministre.**- La Région bruxelloise fait face à un double défi : sanitaire d'une part, puisque nous sommes confrontés à des concentrations importantes de polluants atmosphériques mesurées dans notre capitale, climatique d'autre part, dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique auquel notre ville doit apporter une contribution ambitieuse.

Dans ces deux domaines, le transport est un élément-clé du puzzle que nous devons résoudre. En effet, il est responsable d'une partie significative des émissions de polluants atmosphériques nocifs pour notre santé - 63 % des oxydes d'azote (NOx) et 34 % des PM10 -, mais aussi de 27 % des gaz à effet de serre émis dans la Région. Il est donc urgent d'entreprendre des actions ambitieuses dans ce secteur, même si d'autres sources de pollution, parfois situées en dehors de la Région bruxelloise, exercent une influence sur notre qualité de l'air.

À cet égard, il est important de rappeler que le report modal, dont la vision et les actions sont résumées au sein du plan Good Move, doit rester notre priorité. Il permet en effet de libérer de l'espace public pour de nombreux usages et de rendre notre ville plus attractive en résolvant les problèmes de congestion automobile. Encourager le report modal de la voiture individuelle vers d'autres moyens de déplacement comme la marche à pied, le vélo, les transports en commun ou les véhicules partagés, y compris avec chauffeur, demeure bel et bien une priorité du gouvernement.

2119 En outre, il est important de réduire fortement les émissions et de décarboner - à terme - les véhicules qui restent en circulation dans la capitale. C'est pourquoi Bruxelles met en place la zone de basse émission (LEZ), qui sera renforcée pour interdire le diesel et l'essence à moyen terme comme prévu dans l'accord de majorité.

elektrische wagens, roept vragen op en die moeten beantwoord worden.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Het Brussels Gewest staat voor een dubbele uitdaging: enerzijds de luchtvervuiling, met alle gevolgen van dien voor de gezondheid, en anderzijds de strijd tegen de klimaatopwarming.*

Het vervoer is voor beide kwesties een sleutelement. Het is verantwoordelijk voor een groot deel van de uitstoot van schadelijke deeltjes - 63% van de stikstofoxiden, 34% van de PM10-deeltjes - maar ook voor 27% van de broeikasgassen die in het gewest uitgestoten worden.

De overstap op minder vervuilende vervoersmodi, zoals verwerkt in het plan Good Move, moet dus een prioriteit blijven. Die aanpak maakt bovendien openbare ruimte vrij voor ander gebruik, maakt de stad aantrekkelijker en vermindert de files.

Daarnaast moeten de resterende voertuigen op termijn koolstofneutraal worden. Daarom heeft Brussel de lage-emissiezone ingevoerd, waarbinnen diesel en benzine geleidelijk aan verboden zullen worden.

Alle overheden moeten daarbij hun steentje bijdragen. België steunt, net als veel andere Europese lidstaten de nota die de

Si la Région bruxelloise montre (et doit continuer de montrer) l'exemple en matière de décarbonation du transport, elle ne pourra pas tout résoudre seule. Chaque niveau de pouvoir, qu'il soit européen, fédéral, régional ou même communal, devra apporter sa pierre à l'édifice.

Le gouvernement fédéral a soutenu le document auquel Mme Czekalski fait référence. Cette note est également appuyée par de nombreux autres États membres et vise à interpellier la Commission européenne sur l'importance de fixer un cadre réglementaire clair et ambitieux afin de favoriser l'émergence de véhicules utilitaires légers "zéro émission directe", et non pas "zéro émission".

Ce document est en adéquation avec la position bruxelloise et facilitera la réalisation des objectifs bruxellois de délaissier les carburants fossiles pour les véhicules légers. Cet objectif est plus que jamais d'actualité et nécessaire si nous souhaitons atteindre nos objectifs sanitaires.

Pour rappel, nous devons nous conformer aux normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de pollution de l'air. Or, nous en sommes encore loin tandis que l'Union européenne envisage de durcir ses propres normes sur la qualité de l'air pour s'aligner sur celles plus sévères de l'OMS. Nous avons aussi des objectifs climatiques à atteindre, à savoir une réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. À cet égard, l'objectif européen a récemment été revu à la hausse, de sorte que des efforts supplémentaires devront être fournis par rapport à ce qui est prévu dans notre contribution actuelle au plan national énergie-climat (PNEC).

²¹²¹ Bruxelles Environnement a mené un travail de consultation auprès des parties prenantes et réalisé des études d'impact en vue de fixer un calendrier 2025-2035. Outre celui-ci, une feuille de route visant à faciliter la transition du secteur du transport vers un niveau zéro émission directe sera présentée d'ici peu au gouvernement.

La question sur le déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques est pertinente, mais aussi très large. Lors de l'entrée en fonction du gouvernement actuel, seules quelques bornes de recharge avaient été installées dans l'espace public et la concession octroyée à PitPoint se trouvait dans une mauvaise passe.

Depuis le début de la législature, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité n'ont pas épargné leurs efforts pour améliorer cette situation. Un groupe de travail "bornes" a immédiatement été créé, ce qui a permis d'accélérer fortement le rythme d'installation des bornes. Aujourd'hui, celles-ci sont au nombre de 161 dans l'espace public, soit 322 points de recharge. Ce nombre n'est évidemment pas suffisant. Ce n'est qu'un début, mais le dossier a au moins été décoincé. L'objectif est d'atteindre 250 bornes installées, soit 500 points de recharge, d'ici la fin de l'année 2021.

Europese Commissie vraagt om een duidelijk en ambitieus kader te scheppen voor lichte vrachtwagens "zonder rechtstreekse uitstoot" (dus niet "zonder uitstoot"). Dat document strookt met de Brusselse ambities ter zake.

Brussel wil zich houden aan de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) inzake luchtvervuiling. Ook de EU is van plan om haar normen te verstrengen tot op het niveau van de WGO. Bovendien is het doel om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 40% te verminderen. Daarvoor zal een grotere inspanning nodig zijn dan ons huidige aandeel in het Nationaal Energie- en Klimaatplan.

Leefmilieu Brussel heeft raadplegingen gehouden en impactstudies uitgevoerd om een tijdschema vast te leggen voor 2025-2035. Binnenkort bespreekt de regering een schema voor de overgang van de transportsector naar vervoer zonder rechtstreekse uitstoot.

De ontplooiing van een netwerk van laadpunten is essentieel. Van bij het aantreden van deze regering, heeft Brussel Mobiliteit een werkgroep opgericht met als doel het tempo van de plaatsing van laadpunten flink op te drijven. Momenteel zijn er 161 in de Brusselse openbare ruimte en kunnen dus 322 voertuigen tegelijk worden opgeladen. Dat is uiteraard nog onvoldoende. We streven naar 250 laadpunten tegen eind 2021.

Daar moet je natuurlijk ook de semi-openbare laadpunten bij tellen. In totaal zijn er in het gewest ongeveer 1.000 laadpunten toegankelijk voor het publiek. Dat moeten er tegen 2035 wel 22.000 zijn. Daarnaast werken we ook aan een streefdoel tegen het einde van de regeerperiode.

Il ne s'agit là que des bornes installées dans l'espace public dans le cadre de concessions. Il faut y ajouter les bornes semi-publiques. Au total, il y a donc aujourd'hui environ 1.000 points de recharge accessibles au public dans toute la Région bruxelloise. L'objectif final est de disposer de 22.000 points de recharge accessibles au public d'ici à 2035.

2123 Notez également que nous souhaitons effectivement établir une trajectoire d'installation de bornes à l'horizon de la législature, soit à plus court terme puisqu'il s'agit ici de 2024. Celle-ci est en cours d'analyse et devrait être prête pour la fin de l'année.

Concernant le choix du type de borne en termes de puissance, comme mentionné dans la vision régionale, la priorité est donnée à la recharge normale puisque le réseau de bornes en voirie est destiné en premier lieu aux habitants de la Région. Cela n'empêche évidemment pas de prévoir une recharge plus rapide dans des lieux où elle se justifie par une forte rotation du stationnement et le besoin d'une recharge plus puissante.

S'agissant de la répartition public/semi-public/privé, si nous souhaitons rendre Bruxelles plus attractive et libérer de l'espace public en voirie, la recharge doit se faire le plus possible hors voirie pour éviter l'emprise des bornes et des véhicules dans l'espace public. Des bornes seront évidemment bel et bien installées dans l'espace public, mais cela ne pourra pas être le cas pour la totalité d'entre elles. Il est difficile de vous donner une répartition précise des bornes dans les différents lieux, car celle-ci dépendra aussi de l'action d'acteurs privés, qui doivent pouvoir jouir d'une certaine liberté dans l'installation des points de recharge. À ce sujet, le gouvernement utilisera les leviers à sa disposition pour fixer des objectifs clairs et faciliter l'installation de bornes hors voirie à Bruxelles.

Bien qu'elle ait connu un début difficile, la concession octroyée à PitPoint est génératrice de nombreuses leçons utiles et a permis de mettre en place des procédures efficaces pour le traitement des demandes de bornes. Récemment, le gouvernement a adopté une note de simplification administrative qui se base sur ces leçons afin de lever une série de barrières et d'accélérer fortement l'installation de bornes en voirie. L'objectif du projet PitPoint étant actuellement atteint, des sanctions à son encontre ne sont pas prévues.

2125 Vous m'interrogez également sur l'adéquation de l'objectif visant à installer 11.000 bornes de recharge accessibles au public à l'horizon 2035. Ce chiffre est le fruit d'un premier exercice d'estimation du nombre de points de recharge publiquement accessibles, qui est nécessaire à une électrification totale du parc de véhicules légers. Cette estimation tient compte d'une série de données et permet de formuler des hypothèses, qui sont toutes rendues publiques dans le cadre de la vision régionale sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques.

Parmi les facteurs pris en considération, citons le taux de motorisation des ménages, l'évolution prévue de la population, les objectifs du plan Good Move, les distances moyennes

Wat de keuze van de laadpunten betreft, geeft de regering de voorkeur aan punten met een standaardoplaadtijd, aangezien ze in de eerste plaats bestemd zijn voor de bewoners van het gewest. Dat belet niet dat ook snelle laadpunten mogelijk zijn op plaatsen met een groot verloop.

Om de openbare ruimte zoveel mogelijk vrij te maken, gebeurt het opladen liefst zo weinig mogelijk op de openbare weg. Er komen zeker ook laadpunten in de openbare ruimte, maar de meerderheid moet elders een plaats vinden. De precieze verdeling zal afhangen van wat privé-actoren doen, maar de regering zal alle beschikbare hefboomen gebruiken om daar duidelijke doelstellingen voor vast te leggen en de plaatsing van laadpunten op privéterreinen te bevorderen.

De oorspronkelijke concessie voor PitPoint verliep moeizaam, maar we hebben daar belangrijke lessen uit geleerd. De regering heeft een nota goedgekeurd over de vereenvoudiging van de procedures voor de plaatsing van laadpunten. PitPoint heeft ondertussen overigens zijn doelstellingen bereikt en dus komen er geen sancties.

Het streefdoel van 11.000 laadpunten tegen 2035 is gebaseerd op een raming van hoeveel er nodig zijn voor een volledig geëlektrificeerd wagenpark van lichte voertuigen.

Factoren die een rol spelen, zijn onder meer de mate waarin gezinnen gemotoriseerd zijn, de verwachte bevolkingsgroei, de gemiddelde afstanden die in het gewest afgelegd worden, de energiebehoeften van elektrische voertuigen en de batterijcapaciteit. Die raming zal in de toekomst aangepast moeten worden omdat al die factoren kunnen evolueren.

De regering heeft al meerdere stappen ondernomen om de regelgeving aan te passen aan het streefdoel met de goedkeuring van een visie op de laadpunten; een nota over

parcourues au sein de la Région, le besoin énergétique des véhicules électriques ou encore la capacité des batteries des véhicules.

Cette estimation a été soumise à des acteurs de terrain et à des spécialistes de ce type d'infrastructure. Elle permet de se projeter dans l'avenir, de formuler des hypothèses de besoins de points de recharge et de courbes de déploiement, ainsi que de donner un cap aux opérateurs désireux d'investir et de s'installer en Région de Bruxelles-Capitale.

Cela étant, comme toute estimation de besoins futurs, elle est appelée à évoluer en fonction des besoins des utilisateurs de véhicules électriques, tels qu'ils seront observés sur le terrain, notamment pour ce qui concerne l'évolution de la recharge privée hors voirie et de la recharge rapide.

Concernant les adaptations réglementaires nécessaires à la réalisation de cet objectif, le gouvernement a déjà entrepris plusieurs mesures :

- l'adoption d'une vision "bornes" ;
- l'adoption de la note sur la simplification administrative ;
- l'adoption d'un arrêté relatif aux conditions d'exploitation des parkings, visant à rendre les parkings bruxellois prêts à l'électricité ;
- la préparation d'un projet intermédiaire avec Sibelga, visant à installer 200 bornes de recharge supplémentaires à Bruxelles en 2021-2022.

²¹²⁷ Au sujet de ce dernier point, le premier lot de bornes sera lancé par Sibelga en fin d'année et installé dans le courant de l'année prochaine. Aujourd'hui, Sibelga, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité travaillent sur la localisation de ces bornes pour chaque commune, en fonction de différentes données telles que les besoins en matière de recharge. Une série de lieux sont ainsi proposés aux communes, qui peuvent sélectionner ceux qui leur semblent les mieux adaptés aux besoins locaux. Ce processus est en cours et sur la bonne voie.

La simplification administrative tire les leçons du projet pilote PitPoint et vise à réduire de six à deux mois le délai entre une demande de borne et son installation effective. La note contient des aspects administratifs purs, comme la réduction du nombre d'étapes administratives et la validation des demandes de permis ou d'installation de bornes en lots plutôt qu'une par une, mais aussi des aspects liés à la coordination, par exemple la meilleure implication des administrations et des communes concernées, la facilitation des interventions de marquage au sol et le contrôle des travaux réalisés en voirie, ainsi que des aspects liés à l'amélioration continue des processus, notamment en impliquant Easybrussels dans les discussions. Cette note a été élaborée à la suite d'un important travail réalisé notamment par

de vereenvoudiging van de procedures; een besluit over de exploitatievoorwaarden van parkings, die voorbereid moeten worden op de komst van de elektrische wagens en de voorbereiding van een project met Sibelga voor de plaatsing van 200 bijkomende laadpunten in 2021-2022.

In het kader van dat laatste project, begint de plaatsing van de laadpunten volgend jaar. Sibelga, Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit zoeken nu naar de beste locaties, waaruit de gemeenten dan moeten kiezen.

De vereenvoudiging van de procedures moet ertoe leiden dat de tijd tussen een aanvraag en de effectieve plaatsing van een laadpunt, teruggebracht wordt van zes tot twee maanden. Niet alleen moet het aantal administratieve stappen verminderen, maar ook de coördinatie tussen de betrokken administraties en gemeenten moet beter. Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, urban.brussels, Sibelga, Brugel en easy.brussels hebben de vereenvoudiging samen uitgewerkt.

De overheid moet het goede voorbeeld geven. Uit het jaarverslag van Leefmilieu Brussel blijkt dat het koolstofneutraal maken van de wagenparken van de overheidsinstellingen op de goede weg is. Het gewest bevordert dat zoveel mogelijk, via opleidingen, communicatie over alle mogelijkheden en begeleiding.

Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, urban.brussels, Sibelga, Bruxelles Gaz électricité (Brugel) et Easybrussels.

Vous m'interrogez également sur l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de décarbonation. Comme le démontre le rapport annuel publié par Bruxelles Environnement, les flottes publiques sont déjà sur la bonne voie, ce qui est une excellente nouvelle. De nombreux outils sont mis à la disposition des autorités bruxelloises pour faciliter la transition. Des formations et salons permettant de découvrir les dernières tendances et bonnes pratiques en matière de mobilité durable leur sont proposés chaque année. Il y a quelques semaines, Bruxelles Environnement a lancé son premier cyberbulletin consacré aux flottes publiques, qui fournit de nombreuses informations et services utiles aux autorités publiques. Depuis janvier 2021, un facilitateur Mobility and Fleet est opérationnel pour accompagner les pouvoirs publics dans ce domaine. Bruxelles Environnement a également développé un outil informatique permettant aux entités publiques bruxelloises d'anticiper et de préparer les aspects budgétaires liés à cette transition.

2129 Enfin, une centrale de leasing de véhicules est disponible à Bruxelles Environnement et Sibelga dispose d'une centrale d'achat pour les bornes et les véhicules afin de permettre aux entités publiques de réduire les coûts.

Par ailleurs, nous allons mener une concertation avec les autres entités à propos de leurs zones de basse émission afin de comprendre leur fonctionnement et de pouvoir ainsi harmoniser un certain nombre d'aspects. Des consultations avec les autres Régions auront lieu au sein d'organes ad hoc en vue de concrétiser la feuille de route et d'identifier les actions que nous pourrions prendre en commun.

Concernant les coûts, à court terme, les prix d'achat restent plus élevés pour les véhicules électriques, mais le Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) a démontré qu'ils diminueront progressivement à moyen terme. Créer un marché d'occasion des véhicules électriques est en effet crucial et le futur calendrier de la zone de basse émission sera accompagné d'une feuille de route qui intégrera cette question. Ceci dit, au kilomètre parcouru, il est moins cher de rouler à l'électricité que de rouler à l'essence ou au diesel. Après un prix d'achat plus élevé, des économies sont donc réalisées.

2131 Les concertations et consultations restent importantes et ont été menées précédemment au moyen de consultations écrites, de tables rondes et d'entretiens. Nous poursuivrons sur cette voie dans le cadre des études actuelles.

L'idée est de tracer une feuille de route, mais également de prévoir des mesures d'accompagnement pour le public, les entreprises privées ainsi que les administrations.

Nous devons tendre vers le "zéro émission directe" et la décarbonation, mais nous ne mettrons pas en place une sortie des véhicules à émissions directes sans prévoir un accompagnement

Leefmilieu Brussel heeft een leasingcentrale en Sibelga biedt een aankoopcentrale aan voor laadpunten en voertuigen.

Daarnaast zullen we met andere overheden overleggen over een eventuele harmonisering van de lage-emissiezones en over mogelijke gemeenschappelijke acties.

Op korte termijn zullen elektrische voertuigen duurder blijven in aankoop, maar op middellange termijn dalen de kosten. Het is cruciaal dat er een markt ontstaat voor tweedehandse elektrische wagens en het tijdschema voor de lage-emissiezone zal met die factor rekening houden. Per kilometer is rijden op elektriciteit trouwens nu al goedkoper.

We hebben over al die zaken heel veel overleg gepleegd en dat zullen we ook blijven doen. Er komt een schema voor de invoering van de maatregelen, maar er komen ook begeleidingsmaatregelen voor het publiek, de ondernemingen en de administraties.

fort. Celui-ci sera inclus dans la feuille de route que nous proposerons bientôt au gouvernement.

2133 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je me permets une parenthèse : vous dites que le transport pollue, mais c'est à cette pollution que nous revenons toujours dans nos débats. Il y a aussi le bâtiment; nous attendons toujours la mise en œuvre de votre stratégie de rénovation. Je voudrais également rappeler qu'en matière de mobilité, il faut arrêter d'opposer les modes de transport entre eux, nous avons besoin d'une vision concertée.

Vous dites que le dossier se décoinçait, mais je doute quand même des objectifs bruxellois pour ce qui concerne les bornes. Pas moins de 11.000 bornes sont envisagées d'ici 2035, alors que la Région n'en a placé que 161 en deux ans. Pour atteindre l'objectif de 11.000 bornes, il faudra donc installer entre 700 et 800 bornes par an d'ici 2035.

J'accueille néanmoins avec optimisme les mesures de simplification administrative, notamment la réduction des délais de six à deux mois.

En tout état de cause, il est grand temps de dresser un tableau général des prévisions d'installation. Je le répète : le point des bornes de recharge ne pourra se faire qu'en collaboration avec le secteur privé. C'est ainsi que ces projets et objectifs seront accomplis, et il est primordial de créer des synergies. Nous reviendrons sur le sujet en temps voulu, soit auprès de vous, soit auprès de votre collègue Mme Van den Brandt.

2135 **M. Martin Casier (PS).**- M. le ministre, deux points me paraissent essentiels.

Premièrement, vous avez évoqué les études qui seront bientôt présentées au gouvernement par Bruxelles Environnement. Je serai très heureux d'en disposer le moment venu - il me paraît en effet essentiel d'en mesurer le contexte général. J'aimerais néanmoins vous encourager à consulter tant les parties prenantes que les Régions avant les prises de décisions et les présentations au gouvernement, à défaut de quoi nous nous trouverons toujours pris dans une dynamique de retard. Je ne prétends pas que c'est ce que vous avez affirmé, mais voudrais juste m'assurer que nous parlons bien de ce cadre-là.

Deuxièmement, j'attire votre attention sur le fait que les deux autres Régions ont défini le gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG) comme élément de transition permettant d'atteindre, à terme, des émissions directes nulles en matière de véhicules.

Je sais que nous avons déjà tenu ce débat en commission, mais je crois que qu'il serait opportun de ne pas exclure cette piste en Région bruxelloise, parce qu'elle a une réelle incidence en termes de diminution des particules fines d'oxydes d'azote (NOx) et de dioxyde de carbone (CO2). Ce n'est bien évidemment pas une solution miraculeuse, mais elle doit être considérée comme un

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het verkeer is vervuilend, maar er zijn ook nog andere bronnen van vervuiling, zoals bijvoorbeeld de bouw. We wachten nog steeds op uw renovatiestrategie. U moet ook eens ophouden met verschillende vervoerswijzen tegen elkaar uit te spelen.*

Ik heb mijn twijfels bij uw streefdoelen. Om aan 11.000 laadpunten te geraken tegen 2035 moeten er elk jaar 700 à 800 bij komen, terwijl dat er de voorbije twee jaar maar 161 waren. Ik verheug mij wel over de vereenvoudiging van de procedures, maar in elk geval zullen er synergieën nodig zijn met de privésector.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *Leefmilieu Brussel zal binnenkort een nota voorleggen aan de regering. Mag ik erop vertrouwen dat er voldoende overleg geweest is met de andere gewesten en met alle betrokken partijen?*

De andere gewesten zien compressed natural gas (CNG) als iets wat kan helpen om de rechtstreekse uitstoot van voertuigen tot nul te reduceren. Die brandstof zou in elk geval de uitstoot van stikstofdioxiden en CO2 sterk kunnen reduceren. Een mirakeloplossing is het ook niet, maar u mag ze niet zomaar buiten beschouwing laten als mogelijke overgangmaatregel.

élément de transition qui peut être mis en place dès aujourd'hui, et ce à moindre coût pour les ménages.

Je vous remercie pour l'attention que vous avez accordée à la question du stock de véhicules d'occasion. J'attendrai avec intérêt que vous nous présentiez la stratégie globale qui sera mise en œuvre concernant ces différents éléments et ne manquerai pas de vous réinterroger à ce sujet.

2141 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je réitère ma demande à tous mes collègues qui ont des liens affirmés avec le pouvoir fédéral, afin que l'on se penche à nouveau sur la question du véhicule de société. Cela me paraît être un débat essentiel au sein de notre société.

Pour revenir à la question du tout à l'électrique, de nombreux citoyens s'adressent à moi, car ils ne savent pas quoi faire. Ils savent que les véhicules thermiques vont progressivement être interdits mais n'ont pas de quoi charger un véhicule électrique s'ils devaient être amenés à en acheter un. Le citoyen sera de plus en plus souvent confronté à ce dilemme. S'il doit changer de véhicule en 2030 et qu'il n'a pas la possibilité de recharger un véhicule électrique près de chez lui, il sera devant un choix difficile.

Je pense que nous devons adopter une approche pragmatique, et je me réjouis d'entendre qu'on y travaille. Cette question devra être gérée de manière efficace et intelligente.

- *L'incident est clos.*

2147 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

2147 **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,**

2147 **concernant "les ressources humaines accordées à la Stratégie Good Food".**

2149 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- En février dernier, nous avons pu assister à l'évaluation de la stratégie Good Food et à l'annonce de la coconstruction prochaine de la stratégie Good Food 2.0. L'agriculture urbaine est un formidable outil multifonctionnel qu'il nous faut développer dans la capitale. En effet, plus qu'un moyen d'approvisionner les Bruxellois avec des produits locaux et de qualité, l'agriculture urbaine est une possible porte d'entrée pour monter une série de projets, par exemple de cohésion sociale, de protection de la biodiversité, de sensibilisation du public aux thématiques environnementales ou encore de réinsertion socioprofessionnelle.

Un des points mis en avant dans cette évaluation de fin de parcours était le développement d'outils participatifs toujours plus pointus et l'importance de la décision participative et du partage de la gouvernance. Nous ne pouvons que saluer

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Ik vraag iedereen die banden heeft met de federale regering aan te dringen op een regeling voor de bedrijfswagens.*

Veel mensen weten niet wat ze moeten doen. Ze weten dat wagens met verbrandingsmotoren stilaan zullen verdwijnen maar kunnen nog geen elektrische wagen kopen omdat ze die nergens kunnen opladen. Ik hoop dat dat probleem op een pragmatische manier wordt aangepakt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

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

betreffende "de personele middelen die zijn toegewezen aan de Good Foodstrategie".

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *In februari werd de Good Foodstrategie geëvalueerd. Daarbij bleek dat bijvoorbeeld voor de stadslandbouw - die voor lokaal kwaliteitsvoedsel én voor sociale samenhang zorgt - een participatieve aanpak met het middenveld erg belangrijk is. Bij de start in 2015 van de Good Foodstrategie konden de kleine spelers op het terrein enkel niet-dwingend advies verlenen; nu is er een participatieve raad met werkgroepen die openstaan voor alle geïnteresseerden. Dat aspect wil men nog versterken in de nieuwe Good Foodstrategie 2.0.*

cette initiative qui entend impliquer toujours plus le "monde émergent", les acteurs de terrain et les filières.

Lors du lancement de la stratégie Good Food en 2015, le volet gouvernance prévoyait un conseil consultatif, les petits acteurs pouvant seulement donner des conseils non contraignants à l'époque. Après évaluation à mi-parcours, ce même conseil consultatif a évolué vers un conseil participatif associé à des groupes de travail ouverts à tous. La stratégie Good Food 2.0 se veut encore plus inclusive et à l'écoute, rendant cette nouvelle gouvernance plus démocratique et plus proche des réalités du terrain.

2153 Si nous nous réjouissons de cette coconstruction, participer activement à des réunions et des groupes de travail ponctuels, recueillir les avis et les faire remonter, tout cela prend énormément de temps. La question de la disponibilité des ressources humaines pour coconstruire la nouvelle stratégie se pose donc avec acuité.

Jusqu'ici, le monde paysan est assez peu évoqué dans la stratégie Good Food, alors qu'il en est un acteur essentiel. Il faut toutefois reconnaître que, quand on est dans un champ ou que l'on gère un petit élevage, il est difficile d'aller défendre ses intérêts dans des réunions, certes pertinentes, mais également énergivores. Pourtant, pour que les groupes de travail soient efficaces, il semble essentiel de recueillir les avis de ces acteurs, dont l'expertise de terrain est nécessaire. Le constat est donc clair : le fameux "monde émergent" composé de nombreux acteurs de terrain de l'agriculture urbaine bruxelloise a besoin de moyens pour participer à la construction de la future stratégie.

Pouvez-vous me rappeler le budget inscrit pour l'agriculture urbaine ? Quels sont les moyens humains et financiers accordés à la cellule Good Food de Bruxelles Environnement ?

Il importe de faire remonter les demandes et l'expertise de terrain pour que la coconstruction soit efficace. Combien de personnes sont engagées pour garantir une bonne coordination de ce projet ?

D'après mes informations, la Fédération bruxelloise des professionnel-le-s de l'agriculture urbaine (FédéAU) a engagé une personne depuis avril 2021 pour une durée d'un an. Dans quel cadre la subvention de ce poste a-t-elle été octroyée ? Pourquoi n'accorder qu'un subside pour un an ? Ne serait-il pas plus intéressant de proposer une perspective à plus long terme tant ce poste est important pour les acteurs de l'agriculture urbaine à Bruxelles ?

D'autres personnes sont-elles engagées pour permettre de coconstruire la stratégie en relayant les préoccupations et expertises des acteurs de terrain ?

D'autres outils sont-ils exploités pour donner les moyens aux petits acteurs de participer, sachant qu'ils sont bien souvent submergés de travail ?

Wij zijn alvast zeer tevreden met die evolutie, maar dat doet wel de vraag rijzen naar de personele middelen om die participatieve strategie ook echt waar te maken. Voorsnog komt de stedelijke landbouwer, ook al speelt hij een essentiële rol in de Good Foodstrategie en kan hij of zij bogen op aanzienlijke expertise op het terrein, in de werkgroepen weinig aan de bak.

Hoeveel middelen maakt u vrij voor stadslandbouw? Welke personele en financiële middelen hebt u toegekend aan de cel Good Food van Leefmilieu Brussel?

Een wisselwerking met het terrein is onontbeerlijk, wil de participatieve aanpak werken. Wie wordt er gelast met de coördinatie van het project? Naar verluidt zou de Federatie van stadslandbouwprofessionals in Brussel (FédéAU) vorige maand een gesubsidieerde medewerker voor een jaar hebben aangeworven. Komt er een subsidiëring van een medewerker op een langere termijn?

Zijn er nog andere personen die de bekommernissen en de knowhow van de landbouwers in de participatieve organen verwoorden? Hoe zorgt u voor inspraak van de mensen op het terrein?

2155 La déclaration de politique régionale prévoyait la création d'un centre pour l'agroécologie. A-t-il été lancé ? Dans l'affirmative, les acteurs de terrain ont-ils été consultés dans le cadre de son lancement ? Quelles sont ses tâches et quel est son rôle dans l'élaboration de la stratégie Good Food ?

Lors de l'élaboration de la stratégie précédente, beaucoup de savoirs ont été accumulés. Quels sont les moyens mis en place pour assurer une bonne capitalisation et une bonne diffusion de toutes ces connaissances ? La transmission des connaissances est, en effet, un aspect à ne pas négliger si nous voulons que la stratégie Good Food soit efficace sur le long terme.

2157 **M. Alain Maron, ministre.**- L'élaboration de la stratégie Good Food 2.0 constitue effectivement un travail d'ampleur qui, par son caractère participatif, requiert du temps, des budgets et des ressources humaines dans les administrations et parmi les acteurs concernés.

Bruxelles Économie et emploi contribue à la mise en œuvre de la stratégie sur les questions relatives aux compétences de l'agriculture professionnelle, avec une équipe dédiée au sein de l'équipe agriculture. Trois équivalents temps plein (ETP) travaillent sur la stratégie Good Food. Le budget de l'équipe agriculture pour la stratégie Good Food est de 225.000 euros pour les marchés publics et études programmées pour 2021, et de 405.000 euros pour les subsides facultatifs et l'appel à projets pour l'agriculture urbaine professionnelle.

Plusieurs études en cours, ainsi que les acteurs subsidiés en 2021, constituent des apports au processus de coconstruction.

2159 À Bruxelles Environnement, deux services sont impliqués dans la stratégie Good Food : le service alimentation et le service agriculture urbaine. Les moyens humains et financiers alloués à la coconstruction se situent essentiellement dans le service alimentation et le département consommation durable auquel il appartient, avec environ 4,5 ETP. Ces derniers travaillent sur la stratégie Good Food, tant pour la poursuite de sa mise en œuvre dans les projets récurrents en cours que pour la coconstruction de la stratégie 2.0.

Les moyens spécifiquement alloués à la coconstruction peuvent être évalués à 1,6 ETP sur les 4,5 mentionnés. Un marché d'appui externe à la coconstruction accompagne le processus, pour un budget total de 115.000 euros pour 2020-2021.

Votre seconde question porte sur la Fédération bruxelloise des professionnel-le-s de l'agriculture urbaine (FédéAU). Cette dernière a introduit une demande de subside à la fin de l'année 2020, qui a reçu tout mon soutien. L'objectif de la subvention accordée est de lui permettre de s'organiser dans les premières années de lancement et d'affiner son fonctionnement en interne, notamment en matière d'autonomisation financière (système de cotisation des membres, etc.). La fédération pourra évaluer ses besoins après sa première année de fonctionnement et

In de algemene beleidsverklaring stond dat er een agro-ecologisch centrum zou komen. Is dat gestart? Werden de spelers op het terrein daarbij betrokken? Wat zijn de taken van dat centrum? Welke rol krijgt het bij het opmaken van de Good Foodstrategie?

De vorige strategie had al heel wat knowhow vergaard. Wat doet u om die te verspreiden, om zo de Good Foodstrategie nog doeltreffender te maken?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De uitwerking van de Good Foodstrategie 2.0 vergt inderdaad tijd, geld en personeel.*

Bij Brussel Economie en Werkgelegenheid werken drie voltijdse equivalenten aan de nieuwe strategie. Het team beschikt over 225.000 euro voor de overheidsopdrachten en de studies in 2021 en 405.000 euro voor de facultatieve subsidies en de projectoproep voor professionele stadslandbouw. Daarnaast leveren de gesubsidieerde actoren ook een bijdrage aan de nieuwe strategie.

Bij Leefmilieu Brussel zijn twee diensten met 4,5 voltijdse equivalenten betrokken bij het opmaken van de nieuwe strategie. 1,6 van hen is specifiek met de zogenaamde coconstructie bezig. Daarnaast is er een begeleidende externe opdracht voor een budget van 115.000 euro voor 2020-2021.

De Fédération bruxelloise des professionnel-le-s de l'agriculture urbaine vroeg eind 2020 een subsidie aan, waarmee ze in de eerste jaren van haar bestaan haar organisatie wil betalen en haar werking verbeteren. Na een jaar zal ze haar behoeften evalueren en met de bevoegde diensten bespreken.

Ook andere personen worden aangeworven voor het werk aan de strategie, mensen die de bezorgdheden en de ervaring van de spelers op het terrein kennen. De leden van de participatieve raad van Good Food helpen mee werkgroepen te organiseren. Daarnaast leidt het Netwerk van Brusselse Actoren voor Duurzame Voeding zelf twee groepen.

Tot nu toe namen meer dan honderd deelnemers met uiteenlopende achtergronden aan vijf werkgroepen deel.

ne manquera pas de discuter de ceux-ci avec les services administratifs compétents.

D'autres personnes sont effectivement engagées pour participer à la coconstruction en relayant les préoccupations et expertises des acteurs de terrain. Outre les équipes précitées et les ressources humaines du marché d'accompagnement, les membres du conseil participatif de Good Food ont été sollicités pour aider à l'organisation de groupes de travail et relayer les travaux.

Le Réseau des acteurs bruxellois pour l'alimentation durable (Rabad) porte lui-même deux groupes. Les préoccupations et expertises des acteurs de terrain sont relayées grâce à la participation de nombreux acteurs. À ce stade, cinq groupes de travail ont déjà eu lieu, rassemblant plus de 100 acteurs de divers horizons (recherche, administrations régionales et communales, fédérations, entreprises, associations, etc.).

²¹⁶¹ Puisque les petits acteurs sont souvent submergés de travail, deux approches sont développées pour leur donner les moyens de participer: d'un côté, le travail par les fédérations et réseaux qui représentent ces acteurs; d'un autre côté, les formats souples des échanges de coconstruction, avec la possibilité de rencontres bilatérales courtes pour ceux qui le souhaitent.

En ce qui concerne le centre d'agroécologie, le processus de coconstruction a démarré par un groupe de travail large (plus de 30 acteurs impliqués à ce stade, dont la FédéAU qui doit faire remonter les besoins des producteurs). Il s'agit d'abord de construire une vision partagée, puis de la faire évoluer dans la pratique, en lien avec les besoins des acteurs de terrain.

Enfin, vous vous interrogez sur les moyens mis en place pour assurer une bonne capitalisation et diffusion de toutes les connaissances accumulées lors de la construction de la stratégie précédente.

L'évaluation de la stratégie a fait l'objet d'un document complet qui est à la disposition de chacun. Le portail Good Food recense toutes les études déjà réalisées dans le cadre de la stratégie Good Food. L'administration a bien sûr une mémoire institutionnelle précieuse et participe à tous les groupes de travail de coconstruction. De plus, pour chaque groupe de travail organisé, une note de cadrage reprenant les enseignements de la première stratégie est diffusée en préparation de la discussion. Les débats en groupe de travail s'appuient clairement sur les constats de la première stratégie, et ne partent donc pas d'une feuille blanche. Comme vous le constatez, nous prenons le temps et nous nous dotons des outils nécessaires pour mettre en œuvre un processus réellement participatif et efficace.

²¹⁶³ En parallèle, nous poursuivons la mise en œuvre d'actions, conformément à la déclaration de politique régionale et forts des enseignements de l'évaluation et de l'expérience de tous les acteurs et actrices de terrain et des administrations, impliqués depuis des années dans la stratégie. Autrement dit, alors que nous

De kleinere spelers worden op twee manieren betrokken: via federaties en netwerken, maar ook door soepele structuren die een vlotte uitwisseling en bilaterale contacten mogelijk maken.

Een uitgebreide werkgroep binnen FédéAU, met meer dan dertig deelnemers, ontwikkelt nu een gedeelde visie in functie van de noden op het terrein; later wordt die in de praktijk omgezet.

Er bestaat een document met de resultaten van de strategische evaluatie. De administratie neemt deel aan de werkgroepen. De lessen die uit de vorige strategie zijn getrokken, worden geïmplementeerd in de discussie binnen de werkgroepen. Zij vertrekken dus niet van een wit blad.

Tegelijk zetten we onze acties voort, op basis van de algemene beleidsverklaring en de ervaringen van de diensten en de actoren. We kijken dus naar de toekomstige strategie, maar plukken ook de vruchten van het huidige beleid.

sommes en train de coconstruire la stratégie de la fin de cette année, la stratégie actuelle continue de porter ses fruits.

2165 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- J'entends que vous avez l'intention de soutenir la Fédération bruxelloise des professionnel-le-s de l'agriculture urbaine (FédéAU) afin qu'elle puisse s'organiser au mieux dès ses premières années de fonctionnement. J'entends également qu'une porte est ouverte pour la suite. S'il est vrai qu'un subside d'un an aide ces structures à démarrer, celui-ci ne leur permet pas d'envisager de réelles perspectives. Comme vous le soulignez, il serait très intéressant de se pencher sur l'autonomisation financière de ce genre de structure.

S'agissant de la coconstruction, je constate que de nombreuses réflexions sont en cours et je m'en réjouis. Prenons garde toutefois à la charge de travail qui repose souvent sur les épaules de quelques acteurs seulement. Bien sûr, il s'agit du cœur du travail des conseils participatifs, mais les échos qui me parviennent du terrain montrent qu'ils sont parfois eux-mêmes quelque peu submergés.

Il s'agit donc de gérer cette coconstruction de la manière la plus intéressante, efficace et agréable pour tout le monde.

- *L'incident est clos.*

2169 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

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 automobiles de norme Euro4 dans le cadre de la LEZ".**

2171 **M. Sevket Temiz (PS).**- D'après les dispositions en vigueur, les véhicules automobiles diesels de norme Euro 4 ne pourront plus circuler en Région bruxelloise à partir du 1er janvier 2022, c'est-à-dire d'ici six mois.

Le calendrier et le rythme de bannissement progressif des véhicules les plus anciens avait été adopté dans un contexte économique considéré comme stable et prévisible. De plus, l'accord de majorité prévoit que des mesures d'accompagnement tenant compte de la situation sociale des ménages soient adoptées.

Malheureusement, depuis mars 2020, nous traversons une situation sanitaire contraignante liée à l'apparition du Covid-19, qui a eu et a encore des effets négatifs sur la santé publique, ainsi que des répercussions socio-économiques et culturelles sur un grand nombre des citoyens, qui ont dû restreindre leurs activités professionnelles, voire les fermer à la suite de plusieurs confinements.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Ik hoor dat u FédéAU wil steunen opdat die federatie goed mogelijk kan starten. Maar u opent ook een venster op de toekomst, want met een subsidie van één jaar geraak je niet ver. Dergelijke structuren moeten inderdaad een financiële autonomie kunnen verwerven.*

De reflectie rond coconstructie is positief, maar ik heb ook opgevangen dat veel deelnemers van de participatieve raden lijden onder de hoge werkdruk. Laten we ervoor zorgen dat zij hun werk kunnen doen op een boeiende, efficiënte en aangename manier.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de Euronorm 4 - motorvoertuigen in het kader van de LEZ".

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- *Euronorm 4-motorvoertuigen mogen vanaf 1 januari 2022 niet meer in het Brussels Gewest rijden. Dat is beslist in een stabiel geachte economische context. Het regeerakkoord voorziet bovendien in begeleidingsmaatregelen.*

De Covid-19-crisis heeft voor veel burgers sociaal-economische gevolgen. Velen zijn hun job verloren en hebben geen perspectief op middellange termijn. Deze rampzalige gevolgen treffen vooral de armsten onder ons.

Om de gevolgen van deze crisis op te vangen, treft de overheid een reeks maatregelen, zoals premies of leningen tegen lage rente.

Desondanks kunnen niet alle gezinnen hun auto missen. Ze gebruiken hem om te gaan werken of om mindervaliden of kinderen mee te vervoeren.

Beaucoup de nos concitoyens ont perdu leur emploi, et le budget des ménages est fortement mis sous tension. Beaucoup n'arrivent pas à avoir une perspective à moyen terme afin d'avancer dans leurs projets de vie. Beaucoup souffrent psychologiquement et ne voient plus comment retrouver une vie normale, c'est-à-dire une vie économiquement, socialement et culturellement viable.

Ces conséquences désastreuses affectent plus particulièrement les plus démunis d'entre nous, celles et ceux qui étaient déjà exposés à la fragilité de la vie sous tous ses aspects avant cette crise sanitaire de portée mondiale.

Pour amortir les conséquences de cette crise sanitaire, sociale et économique, les responsables exécutifs mettent tout en œuvre afin de réduire au maximum les pertes de niveau de vie, en déployant toute une série de mesures telles que l'aide au logement, des primes pour entreprises et commerces, l'accès au chômage partiel ou au droit passerelle, ou encore des prêts à taux bas, voire zéro, afin de maintenir la tête hors de l'eau dans cette situation précaire.

Malgré cela, et malgré des dispositions comme la réforme de la prime Bruxell'air qui devra permettre à un nombre croissant d'automobilistes de se passer de véhicule, tous les ménages disposant aujourd'hui d'une voiture ne pourront s'en passer pour aller travailler et aider aux déplacements de leurs proches moins valides ou non autonomes, par exemple des enfants participant à des activités parascolaires.

²¹⁷³ Pour bon nombre de ménages dont le budget est fortement touché par la crise, il sera impossible de consentir à l'achat d'un véhicule neuf ou d'une voiture d'occasion récente. C'est notamment pour cette raison que, lors de la première période de confinement, la verbalisation des véhicules Euro 3 avait été suspendue.

Le contexte économique a singulièrement évolué depuis l'époque où a été fixé le calendrier de la zone de basse émission (LEZ) régionale. Quel est le nombre de véhicules diesels Euro 4 restant immatriculés en Région bruxelloise à ce jour ? A-t-on constaté un ralentissement de la radiation des plaques minéralogiques des véhicules Euro 4 depuis l'émergence de la crise sanitaire et économique ?

De quelle manière est prise en considération la situation des ménages les plus fragiles ayant besoin de leur voiture pour des raisons de mobilité, économiques, sociales, scolaires, parascolaires et familiales ? Comme bon nombre de ménages possèdent encore des véhicules diesels de norme Euro 4 et n'ont pas les moyens de changer de voiture d'ici à la fin de l'année 2021, puisqu'ils sont sans ressources financières et que les banques ne leur accordent pas de crédit, l'octroi d'un délai supplémentaire a-t-il été envisagé ? Si oui, pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

²¹⁷⁵ **M. Alain Maron, ministre.**- La pollution de l'air est un véritable problème dans notre pays. Elle cause notamment plus de 9.000 décès prématurés par an et a une incidence significative sur les parties les plus densément peuplées de la Région, où

Voor heel wat gezinnen zal het onmogelijk zijn een nieuwe auto of een recente tweedehandsauto te kopen. Daarom zijn tijdens de eerste lockdown geen Euronorm 3-voertuigen bekeurd.

Sinds de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) is de economische situatie sterk veranderd. Hoeveel Euronorm 4-voertuigen zijn er nog ingeschreven in het Brussels Gewest? Zijn er minder nummerplaten van dergelijke voertuigen geschrapt sinds de coronacrisis?

Hoe wordt rekening gehouden met de situatie van de meest kwetsbare gezinnen die hun auto nodig hebben? Heeft men overwogen om de termijn te verlengen?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Luchtvervuiling veroorzaakt in ons land jaarlijks meer dan 9.000 vroegtijdige overlijdens. Ze heeft een aanzienlijke impact op de dichtstbevolkte gebieden van het gewest, waar doorgaans*

résident généralement les ménages qui perçoivent des revenus inférieurs à la moyenne et qui utilisent le moins la voiture. C'est singulièrement le cas dans le centre de Bruxelles et la première couronne.

Notre pays fait d'ailleurs l'objet de poursuites de la Commission européenne en raison des concentrations trop élevées de dioxyde d'azote, qui est principalement issu du transport et, en particulier, du diesel. Nous sommes sous le coup de menaces d'astreintes substantielles pour le non-respect des objectifs et des obligations en matière de qualité de l'air.

La zone de basse émission (LEZ), en place depuis 2018 sur le territoire régional, a pour objectif de retirer progressivement de la circulation les voitures, camionnettes, minibus et bus polluants de la circulation, afin de protéger la santé des Bruxelloises et des Bruxellois, mais aussi des navetteurs et des personnes qui visitent Bruxelles.

Pour répondre à votre première question, le 11 décembre 2020, environ 46.400 véhicules diesel de norme Euro 4 étaient immatriculés en Région de Bruxelles Capitale, selon les données de la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). Il s'agit essentiellement de voitures (environ 38.000 véhicules de catégorie M1), de camionnettes (environ 8.000 véhicules de catégorie N1) et de bus ou minibus (205 véhicules de catégories M2 et M3).

Toutefois, si ces données d'immatriculation sont intéressantes, il est pertinent de consulter les données issues des caméras de la LEZ, qui nous renseignent sur le nombre de véhicules qui circulent réellement en Région bruxelloise. On sait en effet que le lieu d'immatriculation ne correspond pas forcément à la destination ou au domicile des automobilistes. C'est notamment le cas de certaines flottes de véhicules de société ou encore de bus immatriculés en Région bruxelloise mais qui circulent essentiellement, voire exclusivement en dehors de la Région. Par ailleurs, dans les données fournies par la DIV figurent également les véhicules dits "fantômes", autrement dit des véhicules qui ne circulent plus, mais dont la plaque n'a jamais été rentrée.

²¹⁷⁷ À ce sujet, selon les dernières données issues de caméras datant de mars 2021, environ 38.500 véhicules diesels Euro 4 immatriculés en Région de Bruxelles-Capitale ont été flashés au moins une fois pendant le mois. Il s'agit principalement de voitures (environ 32.200), suivies de camionnettes (environ 6.250) et de bus et minibus (84). À titre indicatif, il s'agit d'environ 10 % de la flotte totale de véhicules immatriculés dans la Région et flashés pendant la même période par les caméras de la zone de basse émission (LEZ).

Pour répondre à votre seconde question, en l'absence de données détaillées et récentes sur le nombre de véhicules radiés auprès de la DIV, nous nous basons sur les données issues des caméras de la LEZ, à savoir l'évolution de la part des véhicules diesels de norme Euro 4 immatriculés en Région et flashés chaque mois dans la LEZ entre juillet 2018 et mars 2021.

gezinnen wonen met een lager dan gemiddeld inkomen, die het minst de auto gebruiken.

De Europese Commissie heeft ons land op het matje geroepen wegens te hoge concentraties stikstofdioxide.

De LEZ heeft als doel om geleidelijk vervuilende auto's en bussen van de weg te halen om de gezondheid van de Brusselaars te beschermen.

Op 11 december 2020 waren volgens de dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV) ongeveer 46.400 Euronorm 4-voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingeschreven. Ongeveer 38.000 daarvan zijn personenwagens.

De camera's van de LEZ geven ons echter informatie over het aantal voertuigen die echt rondrijden in het Brussels Gewest. De plaats van inschrijving stemt immers niet per se overeen met de plaats van bestemming of de woonplaats van de automobilisten.

Volgens de laatste gegevens van die camera's, die dateren van maart 2021, zijn ongeveer 38.500 Euronorm 4-voertuigen die in het gewest zijn ingeschreven, minstens één keer per maand geflitst. Het gaat om ongeveer 10% van de voertuigen die in het gewest zijn ingeschreven en in dezelfde periode zijn geflitst door die camera's.

Bij gebrek aan recente gegevens van de DIV over het aantal geschrapte voertuigen baseren we ons op de gegevens van de LEZ-camera's.

Van juli 2018 tot maart 2021 is het aandeel van de in Brussel ingeschreven Euronorm 4-voertuigen constant gedaald, in totaal met 42%.

Pendant cette période, nous observons une baisse constante de la part de véhicules diesels Euro 4 immatriculés en Région bruxelloise en circulation dans la LEZ, soit une réduction de 42 % entre juillet 2018 et mars 2021. En comparaison avec 2018 et 2019, la réduction s'est particulièrement accélérée en 2020 : réduction de 4 % au premier semestre de 2020, et de 14 % au deuxième semestre, contre 5 % et 8 % respectivement en 2019.

Depuis le début de la crise sanitaire qui a éclaté au premier trimestre de 2020, nous observons ainsi une accélération de la réduction de la part des véhicules bruxellois concernés par l'interdiction de 2022. Les données du premier trimestre de 2021 indiquent une même tendance, avec une réduction de 8 % entre janvier et mars 2021, contre 2 % l'année précédente.

²¹⁷⁹ Ceci s'explique assez logiquement par l'approche de la date d'interdiction fixée à janvier 2022 et par l'efficacité du signal envoyé par la LEZ. Les conducteurs anticipent les restrictions à venir et s'adaptent progressivement en conséquence.

Nous portons une attention particulière aux mesures d'accompagnement des ménages les plus précarisés dans le cadre de cette transition. Vous savez que de nombreuses alternatives à la voiture individuelle existent à Bruxelles : le taxi, les voitures partagées ou les transports en commun, pour ne citer que celles-ci.

Bruxelles investit des montants significatifs dans la mobilité à Bruxelles : 1,4 milliards d'euros au total, dont plus d'un milliard pour la STIB en 2021. Ces montants sont proportionnellement bien plus élevés que dans les autres Régions.

À côté de cela, différentes mesures d'accompagnement sont en place ou en cours de mise en œuvre, dans le cadre de la LEZ :

- la mise en place de certaines dérogations, plus particulièrement pour les personnes en situation de handicap ;

- la possibilité, pour les visiteurs occasionnels ou les personnes qui utilisent peu leur véhicule, d'acheter un titre de transport journalier ;

- depuis le début de l'année 2020, un service de coaching en mobilité personnalisé accompagne les intéressés vers une nouvelle mobilité et offre différents services afin de les aider à trouver les solutions les plus adaptées à leur situation.

²¹⁸¹ Nous avons également renforcé la prime Bruxell'air, dont le budget a été quadruplé afin de mieux accompagner les ménages bruxellois vers une nouvelle mobilité. D'ici peu, le montant de cette prime sera modulé sur les revenus des ménages pour mieux tenir compte des publics précaires et elle offrira une large palette de services de mobilité. Cette prime nouvelle version au budget quadruplé sera active avant le 1er janvier 2022.

En 2018, Bruxelles Économie et emploi (BEE) a instauré une prime pour accompagner les professionnels dans le cadre du

Sinds het begin van de coronacrisis stellen we een snellere daling vast.

Dat valt logisch te verklaren: de datum van het verbod nadert.

We schenken bijzondere aandacht aan de begeleidingsmaatregelen voor de meest kwetsbare gezinnen. Er bestaan in Brussel tal van alternatieven voor de individuele auto: deelauto's, openbaar vervoer enzovoort.

Brussel investeert grote bedragen in mobiliteit: 1,4 miljard euro in totaal, waarvan ruim 1 miljard voor de MIVB in 2021.

Daarnaast zijn er verschillende begeleidingsmaatregelen, zoals uitzonderingen voor mensen met een beperking, de mogelijkheid om een dagpas te kopen en een coachingdienst die geïnteresseerden helpt met het zoeken naar nieuwe of aangepaste mobiliteitsoplossingen.

Het budget voor de Brussel'Air-premie is verviervoudigd. Deze premie wordt binnenkort afgestemd op het gezinsinkomen.

In 2018 heeft Brussel Economie en Werkgelegenheid een premie ingevoerd voor de vervanging van professionele bestelwagens.

Voor de Euronorm 4-voertuigen zal een overgangperiode van drie maanden gelden. In die periode krijgen de bestuurders van een dergelijk voertuig een verwittiging en nog geen boete.

remplacement de leur camionnette. Tout comme pour la prime Bruxell'air, celle-ci est en cours de révision et d'amélioration.

Enfin, concernant le prochain jalon et l'interdiction des véhicules diesels Euro 4, une période transitoire de trois mois sera réinstaurée, à l'image de ce qui a été fait lors des phases précédentes. Un projet d'arrêté modificatif organisant cette période provisoire est en cours d'adoption. Dans ce laps de temps, un courrier d'avertissement sera envoyé aux personnes qui auront circulé dans la LEZ avec un véhicule diesel Euro 4, sans qu'aucune sanction ne leur soit infligée.

Enfin, un plan de communication et de sensibilisation à la LEZ est élaboré chaque année. Plusieurs campagnes d'information sont prévues cette année, mobilisant différents canaux de communication. Les Bruxellois propriétaires d'une voiture ou d'une camionnette concernée par le jalon de 2022 recevront prochainement un courrier d'information.

2183 **M. Sevket Temiz (PS)**.- Effectivement, la qualité de l'air est importante et constitue même un enjeu crucial. Aujourd'hui, comme vous le soulignez, nous nous trouvons dans une crise sanitaire mondiale exceptionnelle. De nombreux ménages et petits commerçants ont vu leurs revenus diminuer drastiquement. Ces groupes de personnes sont en attente d'une solution venant de l'exécutif.

Le 1er janvier 2022, un délai transitoire de trois mois prendra cours. Il serait opportun de faire en sorte que ce délai soit allongé. Il s'agit d'une demande des petits commerçants et des familles qui ne disposent pas d'autre moyen de locomotion que la voiture. Nous devons être à leur écoute et leur donner une réponse satisfaisante et positive. La qualité de l'air est bien entendu importante, mais je vous demande, M. le ministre, de prévoir un délai supplémentaire de trois mois.

- *L'incident est clos.*

2187 **QUESTION ORALE DE M. MARTIN CASIER**

2187 **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,**

2187 **concernant "l'organisation de groupes de travail autour des abeilles à Bruxelles".**

2189 **M. Martin Casier (PS)**.- En décembre 2020, cette commission s'est déjà penchée sur la question des abeilles. On ne répètera jamais assez que la pollinisation est essentielle pour le maintien des écosystèmes, mais aussi pour l'agriculture.

Ten slotte wordt jaarlijks een communicatie- en sensibiliseringsplan opgesteld. De eigenaars van een Euronorm 4-voertuig krijgen binnenkort ook een informatiebrief in de bus.

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- *De luchtkwaliteit is inderdaad belangrijk maar het inkomen van heel wat mensen is drastisch verminderd tijdens deze crisis. Op 1 januari 2022 vangt een overgangperiode van drie maanden aan. Het zou goed zijn om die termijn te verlengen. Dat vraag ik u namens de kleine handelaars en gezinnen die alleen maar de auto hebben om zich te verplaatsen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG 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 organisatie van werkgroepen rond bijen in Brussel".

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *We kunnen niet genoeg herhalen hoe belangrijk bijen voor het behoud van de ecosystemen en de landbouw zijn.*

In december 2019 besliste u om bijenkorven in Natura 2000-gebieden te verbieden, omdat die bijen een gevaar vormen voor de wilde bijen. In augustus 2020 kwam u evenwel op die beslissing terug en kondigde u een rondetafelconferentie met wetenschappers, bijenhouders en natuurkenners aan. Leefmilieu

En décembre 2019, vous aviez décidé d'interdire les ruches dans les zones Natura 2000, estimant que les abeilles domestiques de ces ruches représentaient un risque pour les abeilles sauvages.

En août 2020, vous êtes revenu sur votre décision, annonçant vouloir réunir autour de la table tous les acteurs du secteur : scientifiques, apiculteurs et naturalistes. Votre administration s'était alors engagée à organiser des groupes de travail afin d'aboutir à un compromis. Lors de nos discussions en décembre dernier, nous avons en effet pris conscience de la grande divergence de vues et de fonctionnement entre les différents acteurs. Or, à la date du 22 mars 2021, lors du dépôt de ma question, aucun groupe de travail n'a encore été formé ni aucune date fixée.

Rappelons que la Région bruxelloise a mis en place depuis plusieurs années une stratégie régionale en faveur des pollinisateurs, ce que l'on ne peut que saluer. Je pense notamment au développement d'îlots de nature et à l'obligation d'obtenir un permis d'abattage d'arbres. Ce sont des éléments essentiels dans ce débat. Ces efforts de maillage vert doivent absolument être poursuivis, surtout dans les zones de Bruxelles qui ne bénéficient pas de suffisamment d'espaces verts, à savoir les zones les plus centrales.

²¹⁹¹ Un autre point soulevé lors de nos discussions de fin décembre était l'absence d'obligation légale de cadastre des ruches. Or, des solutions relativement simples existent : des apiculteurs pourraient, par exemple, réaliser ce cadastre aux moments d'hivernage des abeilles.

Il importe que le gouvernement se positionne clairement et rapidement sur la question des abeilles car cette question s'inscrit dans le débat plus large de la pollinisation et de la biodiversité.

Quel est le calendrier prévu pour la mise en place des groupes de travail et des consultations annoncés ?

Combien de ruches sont présentes sur le territoire bruxellois ? Quel est l'état d'avancement de la mise en place d'un cadastre des ruches en Région bruxelloise, plébiscité par les différents acteurs ? Y a-t-il trop de ruches en Région bruxelloise ?

Sur quelles études se basent les positions de votre administration ? Quelle est la position de Bruxelles Environnement sur l'installation de ruches à vocation pédagogique ? Quelle est la position de Bruxelles Environnement sur l'installation de ruches de petite production de miel local bruxellois, qui pourrait s'inscrire dans la stratégie Good Food ?

Qu'existe-t-il comme mesure incitative afin de promouvoir le choix des plantes garantissant une plus grande diversité dans l'alimentation des pollinisateurs ?

²¹⁹³ **M. Alain Maron, ministre.**- J'ai déjà eu l'occasion de revenir à plusieurs reprises sur cette idée selon laquelle j'aurais décidé d'interdire les ruches en Natura 2000. Je précise à nouveau que

Brussel zou werkgroepen organiseren om tot een compromis te komen. Bij de indiening van mijn vraag in maart 2021 was er evenwel nog altijd geen werkgroep opgericht of een oprichtingsdatum vastgesteld.

Het Brussels Gewest zet zich al jaren in voor de bescherming van bestuivers, onder meer via natuureilandjes en een verplichte kapvergunning voor bomen. De ontwikkeling van dat groene netwerk moet absoluut worden voortgezet, vooral in de centrumwijken.

Intussen is er nog steeds geen wettelijke verplichting om een kadaster van de bijenkorven bij te houden, terwijl bijenhouders dat eenvoudig tijdens de overwintering van de bijen zouden kunnen opstellen.

Het is belangrijk dat de regering snel een duidelijk standpunt inneemt. Wanneer zullen de werkgroepen van start gaan?

Hoeveel bijenkorven staan er op het Brussels grondgebied? Hoe vordert het kadaster van de bijenkorven? Staan er te veel bijenkorven in Brussel?

Op welke studies baseert de administratie zich? Hoe staat Leefmilieu Brussel tegenover bijenkorven voor pedagogische doeleinden respectievelijk voor de productie van plaatselijke honing in het kader van Good Food?

Worden er incentives voor bepaalde planten gegeven om een grotere voedseldiversiteit voor verstuivers te creëren?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik heb al eerder uitgelegd dat het verbod op bijenkorven in Natura 2000-*

l'annonce de décembre 2019, en réponse à une question de Mme Debaets, ne concernait que le retrait des ruchers des sites de Bruxelles Environnement. Cette annonce a, malheureusement, été mal relayée par les journalistes. Depuis lors, nous sommes revenus à plusieurs reprises sur ce point, tant au parlement que dans la presse ou qu'auprès des différents acteurs.

²¹⁹³ **M. Martin Casier (PS).**- C'est exact, je vous prie de m'excuser pour cette erreur.

²¹⁹³ **M. Alain Maron, ministre.**- L'élaboration de la stratégie pour les pollinisateurs a suivi son cours et une version préliminaire est maintenant validée. Elle sera soumise très prochainement à un groupe de travail associant monde apicole, scientifiques et naturalistes, avant d'être proposée au Conseil supérieur bruxellois de conservation de la nature (CSBCN).

En ce qui concerne le nombre de ruches, le nombre de colonies est estimé à 708 colonies dans le rapport d'activités de la Société royale d'apiculture de Bruxelles et ses environs (Srabe), publié en mars 2021. Cette estimation a été faite sur la base d'une extrapolation des déclarations de 25 % des 423 apiculteurs membres de l'association. Ce chiffre, qui est à prendre avec précaution, est en augmentation de plus de 50 % par rapport à 2018.

La mise en place d'un cadastre est prévue dans le cadre de la stratégie régionale des pollinisateurs. Dans un premier temps, et dès l'automne 2021, une déclaration des colonies prêtes pour l'hivernage sera établie en phase test sur une base volontaire, notamment afin de déterminer les outils les plus adaptés pour le traitement informatique des données.

²¹⁹⁹ Cette déclaration sera rendue obligatoire à terme, comme en France par exemple, mais l'adoption d'un cadre juridique sera nécessaire pour ce faire. Il est en préparation. La mise en œuvre sur deux ans se fera progressivement et en concertation avec les représentants des apiculteurs, qui ont effectivement manifesté leur intérêt lors de leurs interventions en séance de travail.

Vous l'aurez compris, la préservation de la biodiversité des plus de 200 espèces d'abeilles sauvages de notre territoire est une priorité pour le gouvernement comme pour Bruxelles Environnement. Cet objectif est tout à fait compatible avec une petite apiculture de loisir et d'autosuffisance, à caractère traditionnel et à visée pédagogique lorsque cela est possible.

En revanche, nous ne soutenons pas a priori le développement d'une apiculture économique, liée à du parrainage par le biais de sociétés privées et à des formes de "bee-washing" dans le cadre de la responsabilité environnementale des entreprises ou encore dans une perspective de production de masse par quelques opérateurs économiques. Ces derniers souhaitent ce faisant se profiler comme écoresponsables sous prétexte qu'ils commercialisent des produits de la ruche.

Cette vision rejoint globalement celle des représentants actuels du monde apicole bruxellois, lesquels défendent cette petite

gebieden enkel betrekking heeft op de bijenkorven van Leefmilieu Brussel.

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *Mijn excuses voor die vergissing.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *De eerste versie van de strategie voor bestuivers is klaar en wordt binnenkort aan een werkgroep van bijenhouders, wetenschappers en natuurkenners voorgelegd, waarna het aan de Brusselse Hoge Raad voor Natuurbehoud wordt voorgesteld.*

De Brusselse imkersvereniging Srabe schat in haar activiteitenverslag van maart 2021 het aantal bijenkolonies op 708. Dat is een stijging met meer dan 50%, maar dat cijfer moet met de nodige voorzichtigheid worden gehanteerd, aangezien het om een extrapolatie gaat op basis van de verklaringen van een kwart van haar leden.

De strategie voor bestuivers omvat ook de opmaak van het kadaster. In het najaar 2021 komt er een proefproject rond de vrijwillige aangifte van het aantal overwinteringsklare kolonies om de meest geschikte gegevensverwerkingsinstrumenten te bepalen.

Op termijn zal de aangifte verplicht worden, maar daarvoor moet eerst een rechtskader worden uitgewerkt.

Het behoud van de meer dan tweehonderd bijensoorten in Brussel is een prioriteit voor de regering en Leefmilieu Brussel. Die doelstelling is perfect verzoenbaar met kleine bijenkorven voor eigen gebruik en voor pedagogische doeleinden. Daarentegen steunen we geen grote commerciële projecten.

Onze visie sluit aan bij die van de vereniging van Brusselse imkers, die pleit voor het voortbestaan van kleinschalige amateurprojecten. Daarbij moeten we wel vermijden dat door een veelvoud aan kleine individuele projecten de draagkracht van het milieu wordt overschreden.

apiculture de loisir qui a toujours eu sa place à Bruxelles et qui doit continuer à pouvoir exister.

Par ailleurs, même si de petits ruchers individuels ne posent pas de problème, c'est surtout la vision globale à l'échelle du territoire qui permettra d'établir si ces pratiques sont tenables. C'est un exemple typique de la "tragédie des biens communs", bien connue dans le domaine des politiques environnementales : c'est le cumul des pratiques individuelles qui peut devenir problématique s'il dépasse la capacité d'accueil de l'environnement.

²²⁰¹ Ces potentielles dérives peuvent être prévenues par des modalités de supervision, voire éventuellement de limitation, des pratiques.

La surpêche est une illustration intéressante : des quotas sont régulièrement fixés et révisés, ce qui permet d'ajuster les pratiques à la capacité de l'environnement. Bruxelles Environnement réfléchit à une solution analogue pour la question des abeilles.

Continuer d'augmenter les ressources alimentaires des pollinisateurs par des démarches de végétalisation et de gestion écologique est une piste à exploiter en parallèle. Ces pratiques de renforcement de la qualité écologique des paysages bruxellois seront promues par différents outils en cours d'élaboration dans le cadre du plan nature, mais aussi par d'autres actions déjà évoquées au sein de cette commission.

À ce jour, les recommandations visent surtout à privilégier les plantes indigènes dans les aménagements ; de nouvelles listes ont été publiées fin 2020 sur le site de Bruxelles Environnement.

Une sélection de plantes serait tout à fait pertinente afin d'améliorer ces outils ; une proposition en ce sens est d'ailleurs intégrée au projet de stratégie régionale en faveur des pollinisateurs et sera discutée avec les partenaires.

Il convient donc d'envisager la question de manière globale et systémique, en concertation avec les différents acteurs, pour avancer dans la meilleure direction possible : la plus équilibrée et la plus favorable à l'augmentation de la biodiversité.

²²⁰³ **M. Martin Casier (PS).**- Votre conclusion sur le travail de concertation va dans le sens de ma question, et je m'en réjouis. À travers ces différents outils, une stratégie globale se met en place. Ce sont de bonnes choses, tout comme le sont les réflexions de Bruxelles Environnement. La réflexion sur les quotas me paraît, elle aussi, intéressante.

Il reste un réel travail à faire afin d'accroître les capacités nourricières des différents pollinisateurs. Ainsi, il faut sensibiliser les Bruxellois qui disposent d'un jardin, mais qui ne sont pas toujours très conscients de l'efficacité de certaines plantes qu'ils cultivent. Nous devons les inciter à aller vers davantage de biodiversité dans le choix de leurs plantations.

Mogelijke schade kan worden voorkomen door de activiteiten te controleren of te beperken. Leefmilieu denkt na over een quotasysteem voor bijen op basis van draagkracht, zoals gebruikelijk is om overbevinging te voorkomen.

Daarnaast moeten we de voedselbronnen voor bestuivers verhogen door nog meer in te zetten op vergroening en een milieuvriendelijk beheer.

Leefmilieu Brussel beveelt aan om vooral inheemse planten te gebruiken en heeft eind 2020 nieuwe lijsten op zijn website gepubliceerd. In de strategie voor bestuivers zal een plantenselectie worden voorgesteld en met de partners besproken.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *Het verheugt mij dat u werk maakt van een globale en doorgesproken strategie. De reflectie over de quota is interessant.*

Er is nog heel wat werk voor de boeg om de voedselcapaciteit voor de bestuivers te vergroten. We moeten Brusselaars met een tuin aansporen om een groter palet aan planten te planten. De binnenterreinen van huizenblokken maken deel uit van het groene netwerk, vooral in wijken met minder parken. We moeten dus nog proactiever te werk gaan en een grote bewustmakingscampagne organiseren.

- Het incident is gesloten.

Les intérieurs d'îlot font en effet partie intégrante du maillage vert, et singulièrement dans les quartiers disposant de moins de parcs. Il s'agit là d'un domaine dans lequel nous pourrions être encore plus proactifs. De nombreux Bruxellois seraient heureux de participer à cette réflexion s'ils étaient sensibilisés à l'importance de la biodiversité et des pollinisateurs. Une campagne à grande échelle devrait cibler les quartiers pertinents.

Je me réjouis de voir que ce dossier progresse et je ne manquerai pas de revenir vers vous dès que ces stratégies auront été affinées.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

concernant "l'usage de bâches thermosoudées sur les chantiers de bâtiments en construction ou en rénovation".

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Les entrepreneurs du secteur de la construction, les monteurs d'échafaudages et les entreprises de nettoyage de façade utilisent quotidiennement des bâches d'échafaudage, tant pour la rénovation et la restauration que pour de nouvelles constructions.

Parmi les modèles de bâches d'échafaudage, il en est un qui a fait son apparition depuis peu. Il s'agit de films thermorétractables permettant de protéger un chantier contre les facteurs externes tels que la pluie, le froid, le soleil, la poussière et d'autres contaminants. Un des avantages de ce film plastique pour le secteur est la possibilité de continuer à travailler en toute saison. Sur le site web des fournisseurs de ces films plastiques, il est indiqué que ceux-ci respectent l'environnement et sont recyclables.

M. le ministre, en vertu des informations qui précèdent, avez-vous connaissance de l'utilisation de ces films plastiques dans le secteur de la construction ? Votre administration a-t-elle déjà effectué des analyses ou des études sur la pose de ces nouveaux produits et leurs répercussions sur l'environnement ?

Pouvez-vous confirmer ou infirmer que ces plastiques présentés comme recyclables par les fournisseurs le sont réellement ? De manière plus générale, quelle est la stratégie régionale en matière de réduction de l'usage du plastique dans le secteur de la construction ?

M. Alain Maron, ministre.- Avant de répondre à vos questions à la lumière des compétences qui sont les miennes, je dois rappeler que ce sujet est en réalité en grande partie du ressort du gouvernement fédéral. En effet, si l'environnement est une

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

betreffende "het gebruik van warmteverzegelde dekzeilen op bouw- of renovatierreinen".

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (*in het Frans*).- *Aannemers gebruiken vaak dekzeilen tijdens renovatie- en bouwwerken.*

Krimpfolie is hiervoor een recente toepassing en biedt op stellingen bescherming tegen regen, koude en stof. Dergelijke folie maakte het mogelijk om in alle weersomstandigheden te werken. Volgens de fabrikanten is de folie milieuvriendelijk en herbruikbaar.

Wordt deze folie gebruikt in de bouwsector? Heeft uw administratie al onderzoek gedaan naar de impact op het milieu? Is deze folie effectief herbruikbaar? Is er een beleid rond de beperking van het gebruik van plastic in de bouw?

De heer Alain Maron, minister (*in het Frans*).- *Dit onderwerp behoort grotendeels tot de federale bevoegdheid, want die is nog altijd verantwoordelijk voor de normering van nieuwe producten. Op www.b-epd.be is een databank beschikbaar met*

compétence largement régionalisée, elle ne l'est cependant pas entièrement, comme vous le savez.

L'autorité fédérale est en effet compétente pour ce qui touche à l'établissement de normes, lors de la mise sur le marché des produits, comme les écolabels. Depuis 2015, une législation fédérale fixe des règles pour l'affichage environnemental des produits de construction. Ainsi, l'incidence environnementale est calculée de manière plus uniforme et les informations environnementales sur les produits de construction sont davantage étayées.

Les produits s'accompagnent de déclarations environnementales (EPD, Environmental Product Declaration) dans le cadre du programme B-EPD du service public fédéral. Ce programme est accessible pour les produits de construction commercialisés ou proposés sur le marché belge ou utilisés dans des ouvrages construits sur le territoire belge. Le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement a constitué une base de données à cet effet sur son site web www.b-epd.be.

À titre de complément, je vous rappelle que le gouvernement bruxellois collabore avec les autres Régions dans le cadre de l'élaboration de Totem, un outil en ligne et gratuit lancé en 2018 afin d'évaluer l'incidence environnementale d'un projet de rénovation ou construction sur l'ensemble du cycle de vie d'un bâtiment. Ceci dit, l'évaluation Totem ne concerne que les matériaux de construction incorporés dans le bâtiment, qu'il s'agisse d'une nouvelle construction ou d'une rénovation. À ce stade, les matériaux liés à l'exécution du chantier, tels que les éléments de coffrage, les bâches et les composants d'échafaudages, ne le sont pas.

²²¹³ À ma connaissance, il n'existe pas de stratégie spécifique à la réduction de l'usage de plastique en tant que telle dans le secteur de la construction. Cependant, dans le cadre des actions et projets visant à soutenir et accompagner le secteur du bâtiment dans sa transition écologique, les autres possibilités permettant de ne pas recourir au plastique sont mises en avant et promues.

Le système des primes propose depuis de nombreuses années un bonus pour les matériaux à forte teneur en matières issues de la biomasse, en particulier pour les matériaux d'isolation.

Comme je viens de l'indiquer, l'outil Totem permet de calculer l'incidence environnementale liée à l'utilisation de matériaux dans un projet de construction ou rénovation. Les matériaux à forte teneur en éléments issus de la biomasse ou les matériaux à forte teneur en matière recyclée présentent généralement une incidence environnementale plus faible, ce qui influence donc favorablement le score environnemental global du bâtiment obtenu via une modélisation avec Totem.

Relevons également qu'au sein des formations et séminaires destinés aux professionnels de la construction, les options de matériaux à faible incidence environnementale sont systématiquement mises en valeur.

milieu-informatie over producten die in de bouwsector gebruikt worden.

De Brusselse regering werkt met de andere gewesten ook samen aan Totem, een gratis online tool om de milieu-impact van bouwmaterialen en -projecten in te schatten. Werfmateriaal, zoals zeilen en stellingen, is daar voorlopig nog niet in opgenomen.

Volgens mij bestaat er geen beleid om plasticgebruik in de bouwsector te reduceren. Maar er bestaat wel een premie voor wie bijvoorbeeld duurzame isolatiematerialen gebruikt. Duurzaam materiaal heeft meestal een lagere impact op het milieu. Met behulp van de tool Totem kun je de milieuscore van bouwmaterialen berekenen.

Ook tijdens opleidingen en studiedagen voor de bouwsector worden materialen met een lage milieu-impact gepromoot. Voor particulieren gebeurt dat door homegrade.brussels.

Bij projectoproepen voor Be Circular en be.exemplary, en in de toekomst RenoLab-C, is de materialenkeuze overigens een doorslaggevend criterium.

Les particuliers bénéficient de formations et accompagnements prodigués par homegrade.brussels, qui mettent en avant les matériaux à faible incidence environnementale, et cela tant en finition qu'en isolation, ou pour la mise en œuvre de mesures acoustiques.

Enfin, depuis plusieurs années, les différents appels à projets soutenant le secteur - Be Circular et be.exemplary - et, dans un futur proche le Renolab, mettent en avant le choix des matériaux comme un critère déterminant. Les matériaux réutilisables, démontables, modulables et issus de matières renouvelables sont de facto favorisés.

2215 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Un des éléments de votre réponse me renvoie à une réflexion que j'avais trouvée très intéressante lors d'une de vos interventions. Lors d'un séminaire avec le secteur immobilier bruxellois, vous aviez souligné à quel point il était important de tenir compte de toutes les incidences directes et indirectes de la construction.

Quand on sait que la Région bruxelloise lance un plan très ambitieux en matière de rénovation du bâti, il est opportun de pouvoir avoir cette réflexion et ne pas uniquement renvoyer vers homegrade.brussels, même si son travail est intéressant. Des recommandations, plus spécifiques encore, sont peut-être nécessaires.

Nous serons probablement appelés à utiliser ce genre de bâches thermosoudées dans le cadre de chantiers publics. Il est donc important d'obtenir des recommandations afin de s'assurer de la nécessité de ces bâches, mais aussi de suivre le processus de recyclage. Faire de ces bâches un déchet de chantier supplémentaire ne nous apporterait rien.

2217 Des dizaines de milliers, voire des centaines de milliers de mètres carrés vont devoir être rénovés à Bruxelles au cours des prochaines années. Il est donc véritablement utile de pouvoir suivre ce travail de manière constructive. Je vous encourage à le faire et je ne manquerai pas de déposer des textes à cet égard, le cas échéant.

2217 **M. Alain Maron, ministre.**- Je suis évidemment d'accord avec vous. J'aimerais vous rassurer sur le fait qu'il s'agit d'un véritable point d'attention dans le cadre de la stratégie de rénovation. Le Renolab constitue l'un des aspects de la stratégie, dans lequel se retrouvent et se concentrent notamment des acteurs et actrices de terrain qui tentent de trouver des solutions techniques et technologiques afin de nous permettre d'atteindre plus facilement nos objectifs de rénovation du bâti. Le Renolab intègre la question de l'économie circulaire.

Par ailleurs, il est important de réduire nos émissions indirectes et de tenter d'atteindre nos objectifs de rénovation du bâti en maintenant les incidences environnementales au niveau le plus bas et en favorisant la réutilisation, l'économie circulaire et l'utilisation de matériaux responsables d'un point de vue environnemental.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Uw antwoord doet me denken aan uw woorden tijdens een studiedag met de Brusselse vastgoedsector. U zei toen dat je in de bouw met alle factoren rekening moet houden. Gezien de ambitieuze renovatieplannen van het Brussels Gewest is het misschien opportuun om dit in gedachten te houden en niet alleen maar te verwijzen naar homegrade.brussels.*

Misschien zijn er meer specifieke aanbevelingen nodig, zoals voor het gebruik van krimpfolie. We moeten ons afvragen of dergelijke zeilen wel nodig zijn en we zouden ook het recyclageproces moeten opvolgen.

Voor de volgende jaren staan er enorm veel renovaties op stapel. Dat werk moet goed opgevolgd worden, want extra werfafval kunnen we missen als kiespijn.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik ben het met u eens en het is ook een aandachtspunt in het renovatiebeleid, waar ook RenoLab-C deel van uitmaakt. Daarvoor zoekt men technische en technologische oplossingen zodat de doelstellingen van dat beleid beter gerealiseerd kunnen worden.*

Ik deel uw mening dat we de milieu-impact zo laag mogelijk moeten houden via recyclage, door duurzame materialen te gebruiken en door de circulaire economie te betrekken in ons renovatiebeleid.

Je vous rejoins donc entièrement, et je vous rassure sur le fait que cette question fait partie de la stratégie de rénovation, et qu'elle restera un point d'attention particulier pour nous.

2221 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)**.- J'entends la remarque du ministre, mais je tiens à souligner que le personnel de chantier n'est pas toujours conscientisé sur le plan environnemental, et c'est normal, car ces personnes ont souvent un autre regard sur l'environnement. Elles voient davantage le côté pratique des choses, dans le cadre de leurs activités. Dès lors, il est important de les conscientiser et, peut-être, de prévoir des incitants. Je veux vraiment être constructif à cet égard, et je suis sûr que nous sommes sur la même longueur d'onde. Si nous n'allons pas sur les chantiers afin d'expliquer le processus, nous risquons de passer à côté de l'enjeu.

- *L'incident est clos.*

2225 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

2225 **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,**

2225 **concernant "la zone 30 à Bruxelles et la qualité de l'air".**

2227 **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Le 15 juillet 2020, nous avons eu un échange dans cette commission au sujet de l'instauration de la zone 30 généralisée en Région bruxelloise et de ses conséquences sur la qualité de l'air. Cet échange faisait suite à des études dans lesquelles des experts démontraient que la mise en zone 30 avait un effet modéré sur la qualité de l'air et pouvait même s'avérer, sous certaines conditions, plus polluante. Je ne souhaite pas dans cette question évoquer les aspects de mobilité et de sécurité routière qui concernent votre collègue Mme Van den Brandt.

Dans votre réponse à ma question, vous avez évoqué le fait que Bruxelles Mobilité a consulté Bruxelles Environnement en tant qu'experte de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre du développement de la zone 30. Bruxelles Environnement a remis un avis nuancé quant à l'incidence sur la qualité de l'air de l'application de la mesure "zone 30 généralisée". Selon Bruxelles Environnement, s'agissant des émissions dans l'air, l'optimum pour les moteurs thermiques (essence, diesel) se situe autour de 70 km/h en vitesse moyenne constante pour la majorité des polluants, sur la base de modèles de calculs d'émissions. En théorie, un passage de 50 à 30 km/h pourrait entraîner une hausse des émissions.

On cite souvent la ville de Grenoble en exemple pour le 30 km/h généralisé, mais il faut aussi signaler que cette ville est passée de la septième à la quatrième place des villes les plus embouteillées de France. Or les embouteillages polluent. Une étude réalisée en

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (*in het Frans*).- *Wij zitten duidelijk op dezelfde golflengte maar het is ook belangrijk om het personeel op de bouwerven zelf milieubewuster te maken. Vaak hebben zij immers alleen oog voor de praktische kant van de zaak.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de 30 km-zone in Brussel en de luchtkwaliteit".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Op 15 juli 2020 hebben we in deze commissie gedebatteerd over de invoering van de veralgemeende zone 30 in het Brussels Gewest en de gevolgen ervan voor de luchtkwaliteit. Uit onderzoek bleek dat een zone 30 een beperkt effect had op de luchtkwaliteit.*

Bovendien bracht Leefmilieu Brussel naar aanleiding van een vraag van Brussel Mobiliteit in het kader van de totstandkoming van de zone 30 een genuanceerd advies uit over de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de veralgemeende zone 30. Voor de luchtkwaliteit ligt de optimale snelheid rond 70 km/u en in theorie kan een verlaging naar 30 km/u zelfs tot een hogere uitstoot leiden.

De stad Grenoble wordt vaak als voorbeeld aangehaald voor een veralgemeende zone 30, maar die stad is van de zevende naar de vierde plaats geklommen in de lijst van Franse steden met de meeste files en files zijn vervuילend.

2019 démontre en outre que la pollution de l'air fait un mort tous les trois jours à Grenoble.

2229 En règle générale, moins on accélère et freine, moins on pollue. Pour demeurer à 30 km/h, il est compliqué de rouler autrement qu'en deuxième vitesse, ce qui augmente le régime moteur et, par conséquent, les émissions.

Il y a tout un travail de conscientisation et d'éducation à entreprendre auprès des conducteurs. Il est évident que la seule manière d'obtenir un air plus propre est d'atteindre une fluidité du trafic. Les freinages et les accélérations sont extrêmement polluants, surtout pour des camionnettes bien chargées. Pour obtenir une meilleure fluidité du trafic, il faut se concentrer sur les infrastructures : feux de signalisation et carrefours intelligents, limitation de vitesse dynamique, signalisation dynamique, davantage de parkings périphériques, parcours itinérants par type de transport, accélération des chantiers, réglementation et coordination des livraisons, chantiers, services divers, etc.

Enfin, la question de la pollution atmosphérique est complexe et régulièrement évoquée dans cette commission. L'automobile n'en représente qu'une partie. Les avancées technologiques nous aident à améliorer la qualité de l'air. La technologie doit nous aiguiller. Nous ne reviendrons pas en arrière, mais pourrions à tout le moins avancer en connaissance de cause.

De nouvelles études ont-elles été réalisées par Bruxelles Environnement sur les répercussions de la zone 30 généralisée en Région de Bruxelles-Capitale ? Dans l'affirmative, quels en sont les principaux enseignements ? Dans la négative, est-ce prévu ?

Lorsque la décision de mettre la Région de Bruxelles-Capitale en zone 30 a été prise, le gouvernement a-t-il pris en considération l'indice de la qualité de l'air ?

Un suivi accru et plus ciblé a-t-il été réalisé pour évaluer les effets de la généralisation ? Si oui, quels en sont les résultats ? Si non, pourquoi ?

Cela fait maintenant plusieurs mois que la zone 30 généralisée a été mise en œuvre. Quels sont les premiers effets sur la qualité de l'air ?

2231 Des mesures spécifiques de la qualité de l'air ont-elles été effectuées ? Si oui, quels en sont les premiers résultats ? À quels endroits ont été effectuées ces mesures ? Quelle méthode a été utilisée pour effectuer ces mesures ?

Bruxelles Environnement a-t-elle développé des communications, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, pour favoriser une "écoconduite" ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous donner davantage de détails à ce sujet ?

2233 **M. Alain Maron, ministre.**- La question de la pollution de l'air est effectivement cruciale, sur le plan tant sanitaire que climatique. À cet égard, le transport routier joue un rôle

Hoe minder men versnelt en remt, hoe minder men vervuult. Om 30 km/u te rijden, moet je in tweede versnelling rijden, wat de uitstoot verhoogt. Er is nog heel wat werk om bestuurders daarvan bewust te maken. De enige manier om schonere lucht te verkrijgen, is een vlotter verkeer. Daarvoor moeten we ons concentreren op onder andere slimme verkeerslichten.

Technologische vooruitgang moet ons helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Heeft Leefmilieu Brussel nieuw onderzoek verricht naar de gevolgen van de veralgemeende zone 30?

Heeft de regering bij haar beslissing om de zone 30 over het hele gewest uit te breiden, rekening gehouden met de luchtkwaliteit?

Worden de gevolgen van de zone 30 geëvalueerd?

Wat zijn de eerste effecten van de invoering van de veralgemeende zone 30?

Is de luchtkwaliteit gemeten? Waar? Hoe?

Heeft Leefmilieu Brussel gecommuniceerd over ecologisch rijden?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid en het klimaat. Wegvervoer is verantwoordelijk voor zowat 63% van de uitstoot*

important. Il est en effet à l'origine de près de 63 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de 34 % des émissions de particules fines. La protection de la santé des Bruxellois passe donc par des actions ambitieuses en la matière, en particulier pour encourager le report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport via le plan Good Move, mais aussi pour rendre le parc de véhicules en circulation plus propre via la zone de basse émission (LEZ).

Nous n'avons d'ailleurs pas le choix : Bruxelles fait l'objet d'un avis motivé de la Commission européenne, qui menace de nous poursuivre devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) si nous n'agissons pas avec davantage d'ambition pour lutter contre ce problème pressant.

Le gouvernement prend ce problème très au sérieux. C'est la raison pour laquelle il a adopté l'ambitieux plan de mobilité régional Good Move, qui vise à encourager fortement le report modal. Celui-ci doit mener à une réduction de l'utilisation individuelle de la voiture au cours de la prochaine décennie, et aura par ce biais un effet positif significatif sur la pollution de l'air. La zone 30 généralisée, élément central du plan Good Move, est, quant à elle, une mesure de sécurité routière et de fluidification du trafic. Il ne s'agit donc pas d'une mesure environnementale d'amélioration de la qualité de l'air.

La mise en œuvre du plan Good Move bat son plein, comme le démontrent les sommes importantes débloquées pour la mobilité en 2021 : 1,5 milliard d'euros, dont plus d'1 milliard d'euros pour les transports en commun.

2235 Concernant plus concrètement votre question sur les effets de la zone 30 sur la qualité de l'air, il est important de se rendre compte des contraintes techniques liées à un tel exercice. En effet, pour qu'une station de mesure puisse évaluer de manière pertinente l'effet sur la qualité de l'air de la zone 30 généralisée instaurée à Bruxelles, il faudrait - pour avoir une base de comparaison - que celle-ci soit au moins modérément influencée par le trafic routier, et que les voiries à proximité immédiate de la station de mesure aient été limitées à 50 km/h jusqu'en 2020 et à 30 km/h depuis 2021. La seule station du réseau de mesure téléométrique bruxellois répondant à ces critères est la station de Molenbeek-Saint-Jean. Une éventuelle analyse d'incidences ne pourra donc se faire qu'à une échelle extrêmement locale.

À ce stade, il est bien trop tôt pour envisager la moindre conclusion quant à un effet éventuel de la zone 30 généralisée sur les concentrations de polluants atmosphériques. En effet, les conditions météorologiques, en régissant la qualité de la dispersion des polluants, constituent un facteur important déterminant la qualité de l'air à court et à moyen termes. Pour s'en affranchir, il faut considérer des périodes d'étude suffisamment longues.

Lors du confinement en 2020, en raison de la forte réduction des émissions du trafic, une évaluation d'incidences a pu être réalisée au terme d'un mois et demi de mesures. Dans le cas de la zone 30, les conséquences sur les émissions seront naturellement plus

van stikstofoxiden en 34% van de uitstoot van fijnstof. We moeten dus ambitieus zijn, in het bijzonder om de modal shift te promoten via Good Move, maar ook om het wagenpark schoner te maken via de lage-emissiezone.

We hebben trouwens geen keuze: de Europese Commissie dreigt ermee Brussel voor het Hof van Justitie van de Europese Unie te dagen.

De regering neemt het probleem zeer ernstig. Daarom heeft ze Good Move goedgekeurd. Dat moet resulteren in minder individueel autoverkeer. De veralgemeende zone 30, een sleutelement van Good Move, is een maatregel voor meer verkeersveiligheid en een vlotter verkeer. Het is dus geen milieumaatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Good Move wordt volop uitgerold met in 2021 1,5 miljard euro voor mobiliteit, waarvan ruim 1 miljard voor het openbaar vervoer.

U vraagt naar de effecten van de invoering van de zone 30 op de luchtkwaliteit, maar technische problemen beletten vooralsnog een algemene meting en dus analyse. Enkel het station van Sint-Jans-Molenbeek kan conform de vereiste criteria meten.

In dit stadium is het nog veel te vroeg om conclusies te trekken over eventuele gevolgen voor de luchtvervuiling. De onderzoeksperiode moet immers lang genoeg zijn. Door de sterke daling van de uitstoot door het verkeer als gevolg van de lockdown in 2020 was een effectbeoordeling na anderhalve maand mogelijk. Aangezien de gevolgen in de zone 30 natuurlijk veel kleiner zijn, is een langere onderzoeksperiode van minstens een jaar nodig.

faibles, de sorte qu'une période plus longue est indispensable pour mettre en évidence un effet potentiel sur la qualité de l'air. A priori, on estime qu'une telle analyse devrait être effectuée au terme d'au moins un an de mesures des concentrations.

2237 À ces considérations s'ajoutent les circonstances exceptionnelles liées aux mesures mises en œuvre dans le cadre de la pandémie de Covid-19 et qui complexifient l'évaluation de l'effet de la zone 30.

Tout d'abord, les mesures de confinement mises en place en 2020 ont entraîné une amélioration prononcée de la qualité de l'air par rapport à une année normale. La comparaison de la situation après mise en place de la zone 30 devrait donc idéalement se faire avec des données de l'année 2019, qui représente une année plus ordinaire.

Ensuite, le changement des habitudes de mobilité que les mesures sanitaires ont instauré (principalement via la généralisation du télétravail) continue d'altérer la normalité des concentrations mesurées en 2021. Une étude des concentrations après la mise en place de la zone 30 généralisée devrait donc être réalisée lorsque les habitudes de mobilité seront similaires à celles d'avant la pandémie. Au vu des modifications de comportement attendues à la suite de la pandémie (plus de télétravail, de mobilité active, etc.), il est possible que les conditions aient changé durablement.

Il est aussi à noter que les études relatives aux effets d'une telle mesure sur la pollution de l'air sont partagées. Si certaines études semblent prédire une augmentation des émissions par kilomètre parcouru lorsque la vitesse moyenne de circulation diminue, d'autres indiquent l'inverse et soulignent que d'autres facteurs ont un effet sur les émissions. Les zones 30 entraîneraient ainsi d'une meilleure fluidité de la circulation (avec moins de cycles d'arrêt et de redémarrage et une vitesse plus constante), des accélérations moins fortes, ou encore la diminution de la part modale des déplacements en voiture individuelle dans les zones 30. En effet, de telles zones se prêtent davantage aux déplacements à vélo et à pied. Pour un cycliste qui roule à 20 ou 25 km/h, il est plus sécurisant d'être dépassé par une voiture dont la vitesse est limitée à 30 km/h, en tout cas lorsqu'il n'y a pas de piste cyclable séparée.

2239 À court terme, il est donc plus que probable que la situation dépende du type de voirie. Il importe de prendre conscience que la qualité de l'air à Bruxelles dépendra surtout de la réduction du trafic automobile et de l'amélioration des conditions de trafic, notamment par l'harmonisation des feux.

De plus, la flotte des véhicules en circulation à Bruxelles est en pleine transformation : il y a de plus en plus de véhicules à boîte automatique avec un nombre important de vitesses. Par conséquent, la question des véhicules thermiques qui doivent passer en deuxième vitesse deviendra obsolète.

Ensuite, de plus en plus de véhicules hybrides roulent jusqu'à 30 km/h sur le moteur électrique, tandis que le moteur thermique

Ook de uitzonderlijke omstandigheden door de coronamaatregelen bemoeilijken de evaluatie van de zone 30. Idealiter moet er worden vergeleken met de gegevens van 2019, een 'normaler' jaar, des te meer omdat de nieuwe mobiliteitsgewoonten als gevolg van de coronamaatregelen, wel eens duurzaam kunnen zijn.

De conclusies over de effecten van de zone 30 op de luchtverontreiniging zijn verdeeld: volgens sommige studies stijgt de uitstoot per afgelegde kilometer wanneer de gemiddelde snelheid van het verkeer daalt, terwijl andere studies een gunstig effect zien van de vlottere verkeersdoorstroming, de minder sterke versnellingen en het lager aandeel van individueel autoverkeer in zones 30 ten opzichte van verplaatsingen te voet of per fiets.

Op korte termijn zal de verbetering van de luchtkwaliteit in Brussel vooral afhangen van een vermindering van het autoverkeer en betere verkeersomstandigheden, door bijvoorbeeld de afstemming van de verkeerslichten.

Bovendien is het Brussels wagenpark in volle verandering: meer voertuigen met automatische versnellingsbak en meer hybride en volledig elektrische voertuigen. De vragen over een eventueel hogere uitstoot bij een snelheid van 30 km/u zullen dus hoe langer hoe minder belangrijk worden.

ne s'enclenche qu'au-delà de 30 km/h. Il y a également de plus en plus de voitures totalement électriques. La modification du parc rend dès lors quelques problèmes caducs et renforce la pertinence de la zone 30 généralisée. En effet, en zone 30, on est pratiquement sûr que les véhicules hybrides restent plus longtemps ou quasiment tout le temps sur le moteur électrique et, par conséquent, n'émettent plus.

Quoi qu'il en soit, les questions relatives à l'éventuelle augmentation des émissions à 30 km/h vont devenir, avec ces modifications du parc, de plus en plus marginales au fur et à mesure des années.

Les effets bénéfiques de la zone 30 sur la sécurité routière et l'amélioration des conditions de circulation des automobilistes, des piétons et des cyclistes, quant à eux, persisteront pendant longtemps.

2241 Concernant votre question sur la communication, plusieurs outils ont en effet été développés par les administrations régionales. Des pages consacrées à l'écoconduite sont consultables sur le site de Bruxelles Environnement et un dépliant intitulé "Se déplacer en respectant l'environnement : 10 conseils", qui aborde la même thématique, a été publié.

2241 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'ai souhaité aborder le sujet de la qualité de l'air, le gouvernement en ayant fait l'une de ses priorités politiques.

Comment peut-on jauger les effets de la zone 30 généralisée si un seul appareil spécifique a été placé à Bruxelles, sur le site de Molenbeek-Saint-Jean ? Comptez-vous adapter cette prise de mesures d'ici un an, la zone généralisée étant instaurée depuis le début du mois de janvier ? Nous reviendrons sur le sujet en commission environnement comme en commission mobilité.

2241 **M. Alain Maron, ministre.**- Comme je l'ai expliqué, une comparaison scientifique et fiable, des mesures précises de l'amélioration ou de la détérioration de la qualité de l'air découlant de l'instauration de la zone 30, sont très difficilement réalisables.

À long terme, nous utiliserons les instruments de mesure, dont celui de Molenbeek-Saint-Jean, pour tenter de cerner les évolutions. Toutefois, un effet positif pourrait découler de l'évolution des habitudes de mobilité et de télétravail plutôt que de la zone 30. La situation évoluant avec le Covid-19, et vraisemblablement de manière assez durable, il est impossible d'établir une comparaison toutes choses étant égales par ailleurs.

Il n'existe en tout cas aucune inquiétude que la zone 30 puisse détériorer la qualité de l'air à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

2249 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

De gunstige effecten van de zone 30 op de verkeersveiligheid en de verkeersomstandigheden voor de autobestuurders, voetgangers en fietsers zullen daarentegen duurzaam zijn.

Leefmilieu Brussel communiceert over ecologisch rijden via zijn website en een brochure "Zich verplaatsen met oog voor het milieu: 10 tips".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Hoe kunnen de effecten van de veralgemeende zone 30 worden gemeten als er maar één specifiek toestel in Sint-Jans-Molenbeek is geplaatst?*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Een wetenschappelijke, betrouwbare vergelijking van de metingen van de luchtkwaliteit is zeer moeilijk.*

Op lange termijn zullen we meetinstrumenten zoals dat van Sints-Jans-Molenbeek gebruiken om de evolutie te proberen volgen. Een positief effect zou evenwel veeleer uit de veranderde mobiliteitsgewoontes en het telewerk kunnen voortvloeien dan uit de zone 30. De situatie is door Covid-19 wellicht vrij duurzaam veranderd, zodat een vergelijking onmogelijk is.

Er bestaat hoe dan ook geen enkele ongerustheid dat de zone 30 de luchtkwaliteit in Brussel zou kunnen verslechteren.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

2249 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,

2249 concernant "la propriété intellectuelle liée à l'utilisation de la marque STOP PUB".

2253 M. Julien Uyttendaele (PS).- J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur le financement et le fonctionnement du dispositif "Stop Pub". Ma question porte ici sur des aspects juridiques et, plus particulièrement, sur la propriété intellectuelle.

Rappelons que l'opération "Stop Pub" a été initiée en France dans le cadre du plan national de prévention 2004-2013, inspiré d'une initiative citoyenne et popularisé en 2004 par le ministère de l'écologie et du développement durable à l'occasion du premier plan national de réduction des déchets.

L'autocollant "Stop Pub" a par ailleurs été largement distribué par le ministère jusqu'en 2008. En juillet 2000, la marque "Stop Pub Merci", aujourd'hui expirée, a été déposée en France. En 2009, stoppub.fr devient, selon la présentation du site, la référence en matière de fourniture de l'autocollant Stop Pub.

En juin 2017, toujours en France, la marque semi-figurative "Stop Pub" sous sa forme actuelle a été déposée dans la classe 40 - services d'imprimerie - auprès de l'Institut national de la propriété intellectuelle (INPI).

Les mentions légales du site sont sans équivoque : "Le sigle Stop Pub est une marque déposée. Toute reproduction de ce sigle, du nom ou de la charte graphique est interdite, sauf autorisation fournie par le vendeur. L'utilisation non commerciale des supports images fournis par le vendeur est autorisée uniquement pour les acheteurs dans le cadre des opérations Stop Pub dont ont fait l'objet leurs commandes".

En septembre 2019, le même déposant a tenté de faire enregistrer la marque "Oui Pub" dans les classes 16 et 40, demande qui a été rejetée par l'INPI dans sa totalité. À ce jour, il semblerait que les termes "Stop Pub" et "Oui Pub" ne fassent pas l'objet d'un dépôt de marque auprès de l'Office Benelux de la propriété intellectuelle. En France, la marque "Stop Pub" est donc exploitée par le déposant, sous la forme d'une entité commerciale enregistrée sous le statut d'entrepreneur individuel.

2255 Le déposant a enregistré non seulement le nom de domaine précédemment cité, stoppub.fr, mais également le nom de domaine stoppub.be, en ayant pris soin de rediriger le trafic de ce dernier vers le site français, sans aucun message d'avertissement.

En Belgique, bien que l'enregistrement des noms de domaines avec l'extension .be repose sur le principe du premier arrivé, premier servi, il est soumis à certaines règles et DNS Belgium se réserve le droit de suspendre les noms de domaine, de résilier

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

betreffende "het intellectueel eigendom m.b.t. tot het gebruik van het merk STOP PUB".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- Ik heb u al vragen gesteld over de financiering en werking van 'Stop Pub', een actie die is begonnen in Frankrijk. In juli 2000 is het – ondertussen vervallen – merk 'Stop Pub Merci' in Frankrijk geregistreerd. In juni 2017 is het merk 'Stop Pub' in zijn huidige vorm geregistreerd in de klasse 40 (drukkerijdiensten) bij het Franse Institut national de la propriété intellectuelle.

Op de website wordt duidelijk vermeld dat Stop Pub een geregistreerd merk is en dat elke weergave ervan verboden is, behalve met de toestemming van de verkoper.

In september 2019 heeft dezelfde aanvrager geprobeerd om het merk 'Oui Pub' in de klassen 16 en 40 te laten registreren. Die aanvraag is evenwel afgewezen. 'Stop Pub' en 'Oui Pub' zouden niet geregistreerd zijn bij het Benelux-Bureau voor de Intellectuele Eigendom (BOIP).

De aanvrager heeft niet alleen de domeinnaam stoppub.fr geregistreerd, maar ook stoppub.be. In België is de registratie van domeinnamen met de extensie .be aan bepaalde regels onderworpen.

In tegenstelling tot Frankrijk wordt 'Stop Pub' beheerd door de gewesten.

Kunt u bevestigen dat 'Stop Pub' en 'Oui Pub' niet geregistreerd zijn bij het Benelux-Bureau voor de intellectuele eigendom? Is

l'enregistrement ou de limiter de quelque façon le service à la demande ou sur ordre des pouvoirs publics.

Notons que la preuve de l'enregistrement ou de l'utilisation abusive du nom de domaine peut être établie si, en utilisant ce nom de domaine, le détenteur a sciemment tenté d'attirer, à des fins lucratives, les utilisateurs de l'internet sur un site web ou autre espace en ligne lui appartenant en créant une probabilité de confusion avec la marque, le nom commercial, la dénomination sociale ou le nom de société, l'indication géographique, l'appellation d'origine, l'indication de provenance, le nom de personne ou la dénomination d'une entité géographique du plaignant en ce qui concerne la source, le parrainage, l'affiliation ou l'approbation du site web ou autre espace en ligne du détenteur ou d'un produit ou service qui y est proposé.

À la différence de ce qui se passe en France, le dispositif "Stop Pub" est géré par les Régions, et leur autonomie doit perdurer en se préservant d'abus potentiels liés à la propriété intellectuelle qui les empêcherait d'utiliser des noms ou les soumettrait à des licences commerciales.

Pouvez-vous confirmer que "Stop Pub" et "Oui Pub" ne font l'objet d'aucun dépôt de marque auprès de l'Office Benelux de la propriété intellectuelle ? Une tentative de dépôt a-t-elle déjà été effectuée ? La Région a-t-elle pris conseil auprès de spécialistes en propriété intellectuelle à ce sujet ?

Est-il nécessaire de déposer la marque afin d'éviter un dépôt par des tiers qui pourraient en restreindre l'usage ? Des contacts avec les autres Régions ont-ils été pris à cet égard ? Le dépôt de la marque par Bruxelles Environnement pour le Benelux est-il le seul moyen de garantir un usage public du terme "Stop Pub" et de se prémunir de tout recours ultérieur ?

Bruxelles Environnement a-t-elle déjà été alertée de l'existence du site stoppub.be ? Une communication est-elle prévue pour préciser l'absence de liens entre Bruxelles Environnement et cette initiative privée et commerciale établie à l'étranger ? Des procédures vont-elles être entamées concernant le site stoppub.be ?

2257 **M. Alain Maron, ministre.**- Les mentions "Stop Pub" et "Oui Pub" ne font l'objet d'aucun dépôt de marque auprès de l'Office Benelux de la propriété intellectuelle, et il me semble qu'aucune demande n'a été faite en ce sens.

Au sujet de l'éventuelle restriction d'utilisation de la marque Stop Pub par des tiers, je précise que le terme Stop Pub ne recouvre aucune appellation officielle. Il est utilisé par l'administration car il est facile à comprendre. Les textes qui prévoient les dispositions Stop Pub en Région bruxelloise utilisent les termes "autocollant anti-pub" et "autocollant anti-publicité". L'autocollant néerlandais utilisé à Bruxelles est "antireclamesticker".

er al een poging tot registratie ondernomen? Heeft het gewest hierover advies ingewonnen bij deskundigen in intellectuele eigendom?

Is het noodzakelijk het merk te laten registreren om te voorkomen dat anderen dat doen? Zijn hierover contacten geweest met de andere gewesten? Is de registratie van het merk het enige middel om het openbare gebruik van 'Stop Pub' te waarborgen?

Is Leefmilieu Brussel op de hoogte van het bestaan van de website stoppub.be? Zal er worden gecommuniceerd dat Leefmilieu Brussel niets te maken heeft met dit commerciële privé-initiatief uit het buitenland? Worden er procedures opgestart tegen de website stoppub.be?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- 'Stop Pub' en 'Oui Pub' zijn niet geregistreerd bij het BOIP.

De administratie gebruikt de term, omdat hij gemakkelijk te begrijpen is. In de wetgeving worden de termen 'autocollant anti-pub' en 'antireclamesticker' gebruikt.

In het Vlaams Gewest is de officiële benaming 'ja/nee-stickers'. In het Waals Gewest worden de termen 'Oui publicité', 'Non presse gratuite' et 'Oui presse gratuite' gebruikt.

Leefmilieu Brussel beschikt over een eigen website en er zijn geen plannen om een specifieke website 'Stoppub' te creëren.

Les exemples cités en annexe des textes mentionnent quant à eux "Stop presse gratuite" et "Gratis bladen". Il s'agit des seuls exemples valables pour les autocollants.

En Région flamande, l'appellation officielle est "ja/nee-stickers". En Région wallonne, différents modèles utilisent les mots "Oui publicité", "Non presse gratuite" et "Oui presse gratuite".

En outre, Bruxelles Environnement dispose de son propre site internet pour mettre en œuvre sa politique liée à la distribution de la publicité dans les boîtes aux lettres et il n'est pas prévu de créer un site spécifique "Stoppub".

Dans l'hypothèse d'un conflit lié à l'utilisation du nom de domaine "stoppub.be", l'organisme compétent assurera la bonne gestion du nom de domaine. En Belgique, l'organisme compétent pour les noms de domaine est DNS Belgium. De façon générale, l'enregistrement d'un nom de domaine respecte le principe du premier arrivé, premier servi. Toutefois, de nombreuses règles, y compris en matière d'abus, entourent l'utilisation des noms de domaine enregistrés auprès de DNS Belgium.

Dans le cas où un tiers viendrait à déposer la marque Stop Pub dans le but d'en restreindre l'utilisation, il agirait sans doute de manière frauduleuse et son comportement pourrait, le cas échéant, être qualifié d'illicite. Ceci dit, DNS Belgium ne serait pas responsable de cette pratique. Les autorités publiques se chargeraient de remédier à la situation si nécessaire.

²²⁵⁹ DNS Belgium mentionne sur son site internet deux procédures en cas d'abus de nom de domaine : la procédure alternative par l'intermédiaire du Centre belge d'arbitrage et de médiation (Cepani) et la procédure basée sur la loi du 26 juin 2003 relative à l'enregistrement abusif des noms de domaine (maintenant article XII.22 du Code de droit économique).

Le dépôt de la marque Stop Pub n'est donc pas un prérequis pour garantir l'usage de ce terme et des autres termes associés aux autocollants contre la publicité.

Je prends note de l'existence d'un site stoppub.be, mais aucune action à cet égard n'a été prévue. Nous resterons attentifs aux activités de ce site internet à l'avenir.

²²⁶¹ **M. Julien Uyttendaele (PS).** - Dans l'imaginaire populaire, c'est le terme Stop Pub que l'on retient et cela peut générer des problèmes à l'avenir. La personne qui dispose des droits de propriété intellectuelle en France s'intéresse à la Belgique à cause de ce site belge qui renvoie vers le site français.

À terme, il pourrait être plus avantageux financièrement pour Bruxelles Environnement de déposer cette marque pour le territoire du Benelux. Cela évitera toute tentative frauduleuse. Je comprends qu'il n'y a pas encore eu d'initiative à ce sujet, mais il serait intéressant d'y réfléchir.

- *L'incident est clos.*

In geval van een conflict over een domeinnaam treedt DNS Belgium op. Over het algemeen geldt het principe 'first come first served'.

Wanneer een derde het merk Stop Pub zou laten registreren om het gebruik ervan te beperken, zou dat onwettig zijn.

DNS Belgium vermeldt op zijn website twee procedures in geval van misbruik van een domeinnaam.

De registratie van het merk Stop Pub is geen noodzakelijke voorwaarde om te waarborgen dat deze termen op de juiste wijze worden gebruikt.

Ik neem nota van het bestaan van een website stoppub.be, maar er zijn geen plannen om daartegen een procedure op te starten.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans). - *De bevolking kent en onthoudt 'Stop Pub' en dat kan in de toekomst problemen opleveren.*

Op termijn zou het voor Leefmilieu Brussel voordeliger kunnen zijn om dit merk in de Benelux te laten registreren.

- Het incident is gesloten.

2265 **QUESTION ORALE DE MME VICTORIA AUSTRÆT**

2265 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,

2265 concernant "la publicité pour des produits particulièrement non durables".

2267 **Mme Victoria Austræet (indépendante).**- En décembre dernier, la ville d'Amsterdam a adopté une motion envisageant la fin des publicités pour des entreprises et des produits liés aux énergies fossiles. L'idée est, par exemple, de bannir de l'espace public des messages promotionnels pour les voyages en avion bon marché. La ville doit encore étudier la faisabilité de cette mesure avant de l'appliquer de façon graduelle, mais la motion rappelle à juste titre qu'il existe déjà dans la loi des restrictions publicitaires, puisque la publicité pour le tabac est déjà interdite.

En mars et avril derniers, c'est l'Assemblée nationale française qui votait en faveur de l'interdiction de la publicité pour la vente des énergies fossiles. Cette mesure a été critiquée pour son manque d'ambition, puisqu'elle ne concerne pas réellement les biens et services polluants, mais simplement les énergies proprement dites. Malgré ces critiques, je retiens l'analyse de la démarche faite par la ministre française de la transition écologique, qui explique que "la publicité reflète et influence nos modes de consommation. Elle doit contribuer à les rendre plus vertueux."

Force est de constater que la question fait débat chez plusieurs de nos voisins. Très souvent, la publicité repose sur une sollicitation de nos réactions émotionnelles et de certains de nos biais cognitifs. On peut citer l'effet de rareté, la pensée de groupe, l'effet de mode, l'appel à la virilité... Les exemples sont nombreux. Et bien souvent, ni notre réflexe émotionnel, ni le produit qu'on cherche à nous vendre ne contribuent à une société plus responsable, durable ou égalitaire.

Le problème causé par certaines publicités a d'ailleurs fait l'objet d'un débat en mars dernier en commission, grâce à ma collègue Margaux De Ré, qui a interrogé Mme Ben Hamou quant à une possible interdiction des publicités sexistes. Dans sa réponse, Mme Ben Hamou a expliqué que, dans le cadre d'une révision du règlement régional d'urbanisme (RRU), M. Smet étudiait actuellement la possibilité d'imposer des conditions quant au contenu des publicités, pour y empêcher tout contenu contraire à la loi, à l'ordre public ou aux bonnes mœurs.

2269 Le contenu publicitaire est une matière qui touche cependant aussi au Code de droit économique, et la légalité de la démarche doit donc être analysée. Une réflexion similaire peut être menée en ce qui concerne la publicité visant des biens et services polluants. À ma connaissance, ni la Région ni le pouvoir

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VICTORIA AUSTRÆT

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

betreffende "de reclame voor buitengewoon niet-duurzame producten".

Mevrouw Victoria Austræet (onafhankelijke) (in het Frans).- *In december heeft de stad Amsterdam een motie goedgekeurd om reclame voor producten die verband houden met fossiele brandstoffen, bijvoorbeeld goedkope vluchten, te verbieden. De stad moet de haalbaarheid ervan nog onderzoeken. Ook in andere buurlanden zorgt dergelijke reclame voor discussie, aangezien reclame nu eenmaal onze consumptie beïnvloedt.*

Naar aanleiding van het debat in maart in commissie over seksistische reclame wees staatssecretaris Ben Hamou erop dat staatssecretaris Smet de mogelijkheid onderzocht om voorwaarden op te leggen om reclame die in strijd is met de wet, de openbare orde of goede zeden te verhinderen.

Een soortgelijke denkoefening is mogelijk voor vervuilende goederen en diensten, zeker als het gaat over absoluut niet-duurzame producten zoals vliegvluchten, imposante auto's of vlees. Daar is geen sprake van in de regeerakkoorden van de verschillende regeringen. Nochtans streven ze allemaal naar minder uitstoot van broeikasgassen en reclame remt nu net

fédéral n'ont pris d'engagement à cet égard dans les accords de gouvernement.

Nous retrouvons par contre des intentions en faveur d'une réduction des émissions indirectes de gaz à effet de serre dans la politique climatique. Il est facile de voir à quel point la publicité - qui nous incite généralement à consommer et surconsommer toujours davantage - freine la transition écologique. Elle nous pousse par ailleurs à des achats émotionnels, donc souvent irraisonnés, voire impulsifs.

Un dernier facteur aggravant est le fait que de nombreuses publicités qui s'imposent à nous dans l'espace public bruxellois concernent des produits particulièrement non durables, tels que des voyages en avion, des voitures imposantes ou de la viande.

M. le ministre, parallèlement aux réflexions qui sont menées pour mettre un terme aux publicités sexistes, le gouvernement a-t-il envisagé de travailler sur une restriction des publicités visant des produits liés aux énergies fossiles ou autrement polluants ?

Quelle est votre position à ce sujet ? Savez-vous si le pouvoir fédéral s'est penché sur cette question ? Des discussions existent-elles à ce propos avec des organismes tels que le Jury d'éthique publicitaire (JEP) ?

²²⁷¹ **M. Alain Maron, ministre.**- Je constate avec plaisir que nos voisins avancent sur la question de la publicité et de son impact. Des initiatives, à l'instar de celle que vient de prendre la ville d'Amsterdam sont éloquentes et peuvent s'avérer inspirantes pour d'autres villes européennes, dont Bruxelles, et pour la Belgique en général.

Ma réponse toutefois sera relativement brève car, comme vous le soulignez, la publicité est une compétence fédérale qui relève du code du droit économique ainsi que de la protection de la santé des consommateurs.

Au début de l'année 2020, la députée Sarah Schlitz, aujourd'hui secrétaire d'État, a déposé un texte à la Chambre visant à interdire la publicité pour les véhicules les plus polluants, en raison de leur impact néfaste sur le climat et la qualité de l'air.

Au niveau régional, l'instrument qui pourrait nous permettre d'agir en la matière est en effet le règlement régional d'urbanisme (RRU). Il est donc opportun que vous interpelliez mon collègue, M. Pascal Smet, comme le suggérait également Mme Ben Hamou dans le cadre du débat sur les publicités sexistes.

Je crains néanmoins que notre champ d'action ne soit limité. Il n'empêche que la piste est à explorer car nous avons tous intérêt à ce qu'il y ait le moins possible de publicités néfastes sur les murs et panneaux d'affichage de la capitale.

²²⁷³ En ce qui concerne la compétence liée à l'environnement, une réflexion sur la publicité dont le contenu est lié aux produits fossiles ou à d'autres polluants pourrait avoir lieu dans le cadre du processus de rédaction d'un nouveau plan air-climat-

die ecologische transitie, omdat ze emotionele, zelfs impulsieve aankopen aanmoedigt.

Is de regering van plan om reclame voor producten in verband met fossiele energie te beperken?

Wat is uw standpunt hierover? Heeft de federale regering zich al over zo'n verbod gebogen?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Initiatieven zoals dat van de stad Amsterdam kunnen een inspiratiebron vormen voor Brussel en België.*

Reclame is echter een federale bevoegdheid. Ik vrees dus dat ons actieterrein beperkt is.

In 2020 heeft mevrouw Sarah Schlitz bij de Kamer een voorstel ingediend om reclame voor de meest vervuilende voertuigen wegens hun negatieve gevolgen voor het klimaat en de luchtkwaliteit te verbieden.

Het gewest zou actie kunnen ondernemen via de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. U moet dus uw vraag richten tot mijn collega Smet.

Nog een mogelijkheid is te werken via een aanpassing van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, ook al zijn onze bevoegdheden op het vlak van milieu relatief beperkt.

énergie (PACE), toujours dans les limites de nos compétences régionales, qui sont relativement restreintes pour le moment.

Actuellement, nous ne disposons pas d'informations sur des initiatives ou réflexions en cours au gouvernement fédéral, y compris dans le volet fédéral du plan national énergie-climat (PNEC). L'avant-projet de plan fédéral du développement durable, qui est en phase de consultation jusqu'au 8 juin, ne semble pas non plus aborder ce thème.

Comme vous le voyez, il s'agit d'un chemin qui reste à construire dans le cadre d'une collaboration entre les entités. Autant dire que cela ne se réalisera pas tout de suite.

2275 **Mme Victoria Austraet (indépendante).**- J'entends les différentes pistes que vous évoquez dans le cadre des compétences limitées de la Région. J'espère sincèrement que nous pourrons avancer dans ce domaine.

- *L'incident est clos.*

2279 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

2279 **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,**

2279 **concernant "le suivi de la contribution de la Région de Bruxelles-Capitale au plan de relance européen post-coronavirus calculée sur le poids de ses déchets d'emballages plastiques non recyclés".**

2281 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Fin juillet 2020, dans le cadre du plan de relance européen, le Conseil européen a convenu de l'élaboration d'une taxe plastique. Dès le 1er janvier 2021, chaque État membre sera redevable d'une contribution nationale calculée sur le poids de ses déchets d'emballages plastiques non recyclés. En réponse à une question orale que je vous adressais à ce sujet, le 16 décembre 2020, vous déclariez qu'il est prévu de collecter et de recycler 50 % de PMC en plus sur l'ensemble du pays. En Région bruxelloise, une collecte de 24.000 tonnes de P+MC est attendue, grâce au sac bleu élargi.

Différentes mesures sont prises en vue de réduire la contribution dont sera redevable la Belgique, mais vous déclariez que rien n'avait encore été décidé concernant son financement. Celui-ci serait opéré soit par une taxe supplémentaire à charge des producteurs-importateurs, soit par des moyens émanant de la trésorerie fédérale. Une réunion entre les différentes entités a été organisée par le gouvernement fédéral afin d'étudier les différentes possibilités et de dégager les premières pistes concernant le modus operandi. Au moment de votre réponse, vous ne saviez donc pas encore quelle forme prendrait cette contribution, ni par conséquent qui devait l'organiser (niveau

We hebben momenteel geen weet van initiatieven bij de federale regering.

Alle entiteiten samen moeten samen aan de weg timmeren.

Mevrouw Victoria Austraet (onafhankelijke) (in het Frans).- *Ik hoop dat er schot in de zaak komt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de opvolging van de bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan het Europese postcoronaherstelplan berekend op basis van het gewicht van zijn niet-gerecycleerde plastic verpakkingsafval".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Vanaf januari 2021 moet elke Europese lidstaat een belasting betalen berekend op basis van het volume niet-gerecycleerd plastic verpakkingsafval.*

Op 16 december 2020 zei u dat er nog niets beslist was over de financiering van deze belasting. Het kon gaan om een bijkomende taks voor de producenten en invoerders, of er kon een beroep worden gedaan op federale middelen. De federale overheid had toen al een overleg georganiseerd om een goede modus operandi uit te stippelen.

Eind januari had u de betrokken sectoren nog niet gecontacteerd omdat er nog te veel onzekerheden waren. U zei dat alles in het werk moest worden gesteld om het volume gerecycleerd plastic afval te verhogen en het aantal plastic verpakkingen te verminderen. Zo een belasting zou echter geen rem mogen zetten op de middelen die nu naar sortering en recyclage gaan, maar zou ze integendeel moeten versterken.

fédéral ou régional), ni qui s'en acquitterait (niveau fédéral, régional ou producteurs) et pour quel montant.

Fin 2020, en réponse à ma question orale, vous n'aviez pas encore contacté officiellement les secteurs concernés car les incertitudes étaient trop nombreuses. Vous terminiez en déclarant que tout levier permettant d'améliorer les performances de recyclage des déchets de plastiques et de limiter les quantités emballages non recyclables mis sur le marché - encore trop importantes malgré les cotisations et obligations de reprise en vigueur - était bon à prendre. Il ne faudrait cependant pas que pareille contribution réduise les moyens affectés aujourd'hui au tri et au recyclage, mais bien qu'elle les renforce.

2283 OÙ en sont les discussions entre les différentes entités du pays à ce sujet ? Êtes-vous parvenus à un accord ? Si oui, quel est-il ? Si non, pour quelles raisons ? La vision est-elle la même dans les trois Régions du pays ?

La contribution sera-t-elle calculée sur la mise en production ou en fonction du nombre de déchets sauvages ?

Des contacts ont-ils déjà eu lieu ? Quels en sont les premiers résultats et quelle suite y sera-t-elle donnée ? Quel est l'avis du secteur sur cette nouvelle taxe ?

En parallèle, où en est la transposition de la directive SUP (single-use plastics), censée être effectuée en 2021 ? Quelles sont les prochaines étapes ?

Quels contacts avez-vous pris avec les professionnels du secteur et avec vos homologues fédéraux à ce sujet ? Quels sont les résultats de ces contacts ?

Quelles seront les conséquences pour les Bruxelloises et les Bruxellois ?

2285 **M. Alain Maron, ministre.** - Concernant la taxe plastique, je ne peux vous apporter d'éléments nouveaux à ce stade. Le dernier échange officiel que j'ai eu avec l'autorité fédérale à ce sujet date de mon courrier du 19 février 2021, envoyé au ministre compétent Vincent Van Peteghem. Je lui signifiais que la Région bruxelloise accueillait favorablement cette taxe qui constituera un levier important en matière d'amélioration des performances de recyclage des déchets plastiques, pour autant que cette contribution n'ampute pas de moyens régionaux dédiés aujourd'hui à la prévention, au tri et au recyclage.

J'ai également rappelé que la Région prenait déjà les mesures nécessaires afin de réduire cette contribution belge. Pour rappel, le secteur des emballages est soumis à l'application du principe du pollueur-payeur, principalement par l'obligation de reprise prévue par l'accord de coopération du 4 novembre 2008 concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballage.

Hoever staat het overleg tussen de verschillende beleidsniveaus van het land? Is er een akkoord? Delen de gewesten dezelfde visie?

Wordt de bijdrage berekend op basis van de productie of van de hoeveelheid zwerfvuil?

Is er al overleg geweest met de sector en met uw federale evenknie? Wat denkt de sector over deze taks?

Hoever staat de omzetting van de SUP-richtlijn (single-use plastics), die in 2021 haar beslag moet krijgen? Wat zijn de volgende stappen?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans). - *Ik kan hier momenteel niets nieuws over zeggen. Op 19 februari 2021 heb ik een brief gestuurd naar minister Van Peteghem. Ik heb hem gezegd dat het Brussels Gewest de taks verwelkomt, zover die de gewestelijke middelen voor preventie, sortering en recyclage niet doorkruist.*

Het gewest heeft al maatregelen genomen om die federale belasting te verminderen. In de verpakgingssector geldt immers het principe 'de vervuiler betaalt', met name door de terugnameplicht waarin het samenwerkingsakkoord van 4 november 2008 voorziet.

2287 Une modification de l'accord de coopération a été approuvée par les trois Régions et ce parlement en juillet 2020, et a instauré des taux de recyclage par matériaux beaucoup plus élevés.

De plus, l'introduction dans tout le pays du nouveau sac bleu devrait mener à une augmentation importante de la collecte et a priori du recyclage des déchets d'emballages ménagers en plastique.

De même, cette assemblée a tout récemment transposé dans l'ordonnancement juridique de la Région la directive (UE) 2019/904 relative à la réduction de l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement (directive SUP, pour single-use plastics). Cette directive vise notamment à prévenir et à réduire l'incidence sur l'environnement de certains produits en plastique, dont les emballages.

La liste des produits visés par une interdiction fédérale de mise sur le marché reste limitative dans la directive. Et si des mesures de prévention relevant des Régions constituent un minimum, elles ne peuvent garantir une réduction importante de l'utilisation de certains produits à usage unique toujours disponibles sur le marché, les moyens de contrôle régionaux étant limités. J'invite donc l'État fédéral à prendre, dans le cadre de ses compétences, ses responsabilités en matière de mise sur le marché de ces produits. C'est sans aucun doute le levier le plus puissant à cet égard.

Dans le cadre de ce dossier, le gouvernement fédéral et les Régions doivent coordonner leurs efforts sur la base d'une vision commune et intégrée de la gestion et la minimisation des emballages et des déchets en général, singulièrement en plastique. En effet, si les déchets sont une compétence des Régions, c'est bien à l'autorité fédérale qu'il convient d'assumer l'ensemble de la contribution, puisqu'elle dispose des prérogatives nécessaires au financement du budget européen. Selon les Régions, cette contribution devrait en tout cas être coordonnée et centralisée au niveau fédéral.

Depuis mon courrier du 19 février 2021, la Région n'a plus eu de contacts avec l'État fédéral sur cette matière. La question de la mise en œuvre de cette nouvelle contribution au niveau belge reste donc en suspens, mais les Régions devraient recevoir une proposition à ce sujet dans le courant de ce mois.

2289 Quant au mode de calcul de la contribution plastique et les modalités de sa mise en œuvre, ils restent encore à déterminer. L'unique information certaine à cet égard est que la décision prévoit une nouvelle ressource propre, dont les recettes proviennent de l'application d'un taux d'appel uniforme au poids de déchets d'emballages plastiques non recyclés produit dans chaque État membre.

En ce qui concerne la transposition de la directive SUP, la Région est compétente pour la transposition de l'article 4 concernant les mesures sur la réduction de la consommation des plastiques à usage unique (SUP), de l'article 8 sur la responsabilité élargie du

Het samenwerkingsakkoord werd in juli 2020 gewijzigd en er werden veel hogere recyclagequota ingevoerd. Voorts zal er dankzij de nieuwe blauwe zak meer plasticafval worden opgehaald en gerecycleerd.

Daarnaast zette het Brussels Gewest onlangs de Europese SUP-richtlijn om. De lijst van kunststofproducten waarvoor de lidstaten een verbod moeten uitvaardigen om ze in de handel te brengen is beperkt. Met de gewestelijke preventiemiddelen alleen zal het gebruik van die producten die nog steeds op de markt beschikbaar zijn niet sterk afnemen, omdat de controlemiddelen ontoereikend zijn. De federale regering heeft dus de sterkste hefboom in handen en moet haar verantwoordelijkheid nemen wat het in de handel brengen van die producten betreft.

De federale regering en de gewesten moeten een gemeenschappelijke visie uitwerken rond het beheer en de beperking van verpakkingen en afval in het algemeen. De federale regering moet de taks op wegwerpplastic coördineren.

Sinds 19 februari 2021 had ik daarover geen contact meer met federaal minister Van Peteghem. Het is afwachten hoe België de nieuwe bijdrage zal innen. Ik verwacht in de loop van deze maand een voorstel daarover.

De details van de berekening en de toepassing van de bijdrage liggen nog niet vast. Er zal een eenvormig heffingspercentage worden toegepast op grond van het gewicht van het niet-gerecycleerde plastic verpakkingsafval.

Het gewest is bevoegd voor de omzetting van de artikelen betreffende de maatregelen voor consumptievermindering van de kunststofproducten voor eenmalig gebruik, de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, de gescheiden inzameling en bewustmakingsmaatregelen.

De producentenverantwoordelijkheid wordt uitgebreid voor acht specifieke afvalstromen. Het parlement heeft op 2 april

producteur, de l'article 9 sur la collecte séparée et de l'article 10 sur les mesures de sensibilisation.

L'article 8 de la directive prévoit l'instauration d'un régime de responsabilité élargie des producteurs pour huit flux spécifiques visés à l'annexe E de la directive : diverses sortes d'emballages, récipients, sachets et sacs alimentaires. Il s'agit par exemple de gobelets, mais aussi de lingettes humides, ballons de baudruche, produits du tabac, déchets d'engin de pêche, etc. Cet article prévoit des dispositions particulières sur la couverture des coûts par ces régimes de responsabilité élargie, notamment en matière de propreté publique.

L'ordonnance relative aux déchets du 14 juin 2012 a été modifiée et approuvée par le parlement le 2 avril dernier. Pour permettre l'habilitation du gouvernement à opérer cette transposition, un projet de modification de l'arrêté relatif à la gestion des déchets (arrêté Brudalex), qui coordonne tous les arrêtés relatifs aux déchets en Région bruxelloise, vient d'être introduit en première lecture au gouvernement afin d'intégrer ces nouveaux flux de responsabilité élargie des producteurs.

Par ailleurs, les nouvelles responsabilités élargies des producteurs sur la cellulose introduites dans l'arrêté Brudalex sont vouées à être intégrées dans l'accord interrégional sur les plastiques à usage unique, qui est en cours de négociation actuellement pour entrer en vigueur au plus tard le 5 janvier 2023.

²²⁹¹ Quant à l'article 4 déjà mentionné, portant sur la réduction de la consommation des plastiques à usage unique, il sera transposé via l'arrêté relatif aux produits à usage unique et à la promotion des produits réutilisables. Actuellement, ce dernier est au stade de la première lecture au gouvernement.

L'article 9 sur la collecte est déjà transposé par l'accord interrégional de coopération du 4 novembre 2008, concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballage.

Enfin, l'article 10 concerne les mesures de sensibilisation. Bruxelles Environnement dresse actuellement la liste de ces mesures.

Au vu du délai de transposition de la directive SUP fixé au 3 juillet 2021, la priorité actuelle est l'adoption de mesures nécessaires à ladite transposition. Des mesures réglementaires plus ambitieuses, en plus de l'introduction des responsabilités élargies et des mesures de sensibilisation, sont donc à l'étude. Nous comptons poursuivre dans cette voie.

²²⁹³ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je reviendrai ultérieurement consulter l'issue de la concertation qui aura eu lieu.

Je ne peux que vous encourager à vous concerter avec vos homologues afin d'avoir une vision globale et de ne pas créer de disparités. Je vous encourage également à poursuivre vos contacts avec les professionnels du secteur. Premiers acteurs

2021 de ordonnantie betreffende afvalstoffen gewijzigd en goedgekeurd. Ook werd een ontwerp tot wijziging van het besluit betreffende het afvalbeheer (Brudalex) in eerste lezing aan de regering voorgelegd.

Daarnaast zal de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in verband met cellulose in het interregionale akkoord over wegwerpplastic worden opgenomen.

Het artikel betreffende de consumptievermindering wordt omgezet via het besluit betreffende producten voor eenmalig gebruik en ter bevordering van herbruikbare producten. De regering buigt zich daarover in eerste lezing.

Het artikel betreffende de inzameling is reeds omgezet via het interregionaal samenwerkingsakkoord uit 2008.

Ten slotte stelt Leefmilieu Brussel een lijst op van de bewustmakingsmaatregelen.

Momenteel krijgt de goedkeuring van de maatregelen die nodig zijn voor de omzetting van de richtlijn voorrang. De overige maatregelen worden bestudeerd.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *U moet met de federale minister en de andere gewestministers over een gezamenlijke visie blijven overleggen. Ook met de sector moet u contact houden.*

- Het incident is gesloten.

touchés par ce dossier, ils en connaissent les tenants et aboutissants.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le programme du dragage des boues dans le canal".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Afin d'assurer une parfaite navigabilité sur les quatorze kilomètres de voie d'eau traversant la Région, le Port de Bruxelles doit mener des opérations de dragage dont le coût est non négligeable.

Suivant le contrat de gestion 2021-2025, le Port s'engage à exécuter, après évaluation, le plan de dragage 2013-2032 et le recyclage des boues du canal et à mener un projet pilote de biodragage. Cette mission imposée au Port de Bruxelles manque de précision quant au volume réel de boues à retirer de la voie d'eau et au niveau minimum à respecter afin de ne pas entraver le trafic des bateaux sur le canal. En effet, aucune mention n'est relevée concernant le tirant d'eau minimum, ni le tirant d'air à atteindre. Dans le plan pluriannuel, un montant annuel de 1,816 million d'euros est attribué aux opérations de dragage pour la période de 2021 à 2025.

La première surprise tient dans le montant annuel constant du budget réservé aux opérations de dragage, alors que des circonstances extérieures peuvent avoir une influence sur l'importance des boues s'accumulant au fil du temps.

À notre connaissance, le Port de Bruxelles s'est basé, dans le passé, sur un volume annuel de dépôts de boues de l'ordre de 40.000 m³. Il est dommage qu'aucune information ne filtre au sujet des quantités qui seraient draguées chaque année au cours des cinq années à venir. La réponse à une question posée en 2019 mentionne qu'un volume de 52.771 m³ de boue avait été dragué cette année-là, tandis que le volume prévu pour 2020 se situait aux alentours de 31.039 m³.

Pourquoi ne dispose-t-on pas d'une estimation pour les prochaines années ? Il est d'ores et déjà clair que le montant des dragages est loin de représenter un montant constant chaque année, comme le laisse supposer le plan pluriannuel.

Pour 2021, un volume de quelque 26.000 m³ devrait être dragué, ce qui correspondrait plus ou moins à un montant de 1,7 million d'euros. Avec cette quantité draguée en 2021, le Port s'inscrit dans le budget fixé de 1,816 million d'euros. Mais l'arbre ne cache-t-il pas la forêt, vu que le Port a toujours soutenu qu'il fallait tenir compte d'un dépôt annuel de 40.000 m³ de boues

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het baggerprogramma voor slib uit het kanaal".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- Volgens de beheersovereenkomst 2021-2025 verbindt de Haven van Brussel zich ertoe het baggerplan 2013-2032 uit te voeren en het slib te recycleren. Er is echter niet precies vastgelegd hoeveel slib er uit het kanaal moet worden gehaald. In het meerjarenplan is een jaarlijks bedrag van 1,816 miljoen euro toegekend voor de baggerwerkzaamheden in de periode 2021-2025.

De eerste verrassing is dat het jaarlijkse bedrag constant blijft, terwijl externe omstandigheden een invloed kunnen hebben op de hoeveelheid slib.

De Haven van Brussel heeft zich in het verleden gebaseerd op een jaarlijks volume van 40.000 m³. Het is jammer dat er geen informatie beschikbaar is over de hoeveelheden van de komende vijf jaar.

Waarom is er geen raming voor de komende jaren?

In 2021 zou ongeveer 26.000 m³ slib gebaggerd moeten worden, waarvoor zo'n 1,7 miljoen euro nodig zou zijn. Op die manier blijft men binnen het vooropgestelde budget, maar de Haven van Brussel gaf steeds aan dat er elk jaar 40.000 m³ slib wordt afgezet in het kanaal en in de voorbije jaren werden veel grotere hoeveelheden gebaggerd.

dans le canal ? Le Port n'a-t-il pas dragué 74.840 m³ de boues en 2017-2018 et 83.810 m³ en 2019-2020, pour retomber à un volume prévu en 2021 de 26.000 m³ ?

Puisque la voie d'eau mérite une attention particulière, pourquoi créer des conditions de navigabilité qui ne tiendraient pas compte des quantités à draguer pour garantir une bonne navigabilité sur le canal ?

Comment expliquer que le contrat de gestion ne fasse aucune allusion au tirant d'eau et au tirant d'air à respecter pour assurer une bonne navigabilité sur le canal ?

Comment expliquer que la valeur estimée des dragages à effectuer en 2022, 2023, 2024 et 2025 reste inchangée au fil des années ?

²³⁰⁵ Comment justifier que le volume de boues à évacuer prévu en 2021 soit limité à 26.000 m³, soit un chiffre nettement inférieur à celui des années précédentes ?

Où en est le Port de Bruxelles dans son projet pilote de biodragage ? Ce projet est-il évalué sur le plan budgétaire et, dans l'affirmative, à quel moment ?

²³⁰⁷ **M. Alain Maron, ministre.**- Le contrat de gestion du Port de Bruxelles mentionne que le port est l'organe "gestionnaire de référence du canal en collaboration avec d'autres acteurs flamands, wallons, et européens. À ce titre, il maintient notamment la voie d'eau bruxelloise en tant que maillon dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et gère les infrastructures directement liées à la navigation sur le canal : écluses, ponts, berges et quais".

Le contrat de gestion précise à son article 11 que le Port s'engage à "exécuter, le cas échéant après réévaluation, le plan de dragage 2013-2032 et le recyclage des boues du canal, et à mener un projet pilote de biodragage".

Ces éléments sont l'expression du rôle primordial du Port de Bruxelles comme garant de la navigabilité du canal, dont le tirant d'air et le tirant d'eau maxima sont, entre autres, des facteurs déterminants.

Comme vous le savez certainement, les différents tronçons du canal de Bruxelles ont reçu une classe CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) en 1992.

Entre la frontière régionale nord et le pont Van Praet, le tirant d'eau est de 5,80 m, le tirant d'air de 32 m, ce qui correspond à une classe VIb et à un tonnage de 6.000 tonnes.

Entre le pont Van Praet et pont des Armateurs, le tirant d'eau est de 4 m, le tirant d'air de 4,5 m, ce qui correspond à une classe IV et à un tonnage de 4.500 tonnes.

Waarom wordt geen rekening wordt gehouden met de te baggeren hoeveelheden om een goede bevaarbaarheid te garanderen? Waarom wordt in de beheersovereenkomst niet verwezen naar de diepgang? Hoe kan het dat de te baggeren hoeveelheid slib de komende jaren onveranderd blijft?

Waarom ligt de hoeveelheid slib in 2021 veel lager dan de vorige jaren?

Hoever staat het proefproject met biologisch baggeren? Gebeurde er al een budgettaire evaluatie?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Volgens de beheersovereenkomst van de Haven van Brussel is de haven beheerder van het kanaal in samenwerking met andere actoren.*

In artikel 11 staat dat de haven zich ertoe verbindt het baggerplan 2013-2032 uit te voeren, het slib van het kanaal te recycleren en een project voor biologisch baggeren op te zetten.

De Haven van Brussel speelt dus een cruciale rol voor de bevaarbaarheid van het kanaal.

In 1992 kregen de verschillende delen van het kanaal een CEMT-klasse.

Het deel tussen de noordelijke gewestgrens en de Van Praetbrug stemt overeen met een klasse VIb en een tonnage van 6.000 ton. Andere delen stemmen overeen met de klasse IV.

Entre le pont des Armateurs et la frontière régionale sud, le tirant d'eau est de 2,5 m, le tirant d'air de 4,5 m, ce qui correspond à une classe IV et à un tonnage de 1.350 tonnes.

2309 Notons qu'une classe IV exige une hauteur libre minimale de 5,25 m, mais que, pour des raisons historiques et techniques - notamment l'existence d'ouvrages d'art anciens -, cette exigence n'est pas respectée. Cet élément n'entrave cependant pas la navigation marchande, puisque la grande majorité des navires ne vont pas au-delà du pont à hauteur de la place Saintelette.

La stratégie du Port de Bruxelles est cependant de prévoir une hauteur libre de 7 m ou, à minima de 5,25 m, pour la construction de nouveaux ponts ou le remplacement de ponts existants par de nouveaux ponts.

À titre d'exemple, la nouvelle passerelle de Gosselies est un pont mobile avec une hauteur libre maximale de 7 m, tandis que les passerelles sur le canal à Molenbeek-Saint-Jean auront une hauteur libre de 5,25 m.

Le tirant d'eau, quant à lui, nécessite une attention constante. Les changements climatiques et les sécheresses répétées, ainsi que l'afflux naturel de boue en suspension, qui se dépose au fond du canal, menacent la sécurité de la navigation et, par extension, les intérêts du Port.

La stratégie du Port de Bruxelles consiste à suivre l'évolution de la boue dans le canal en fonction du temps, moyennant un service de bathymétrie contractuel, autrement dit un sondage bisannuel du fond du canal avec un sonar.

2311 Ce contrôle permet de calculer l'évolution des boues déposées annuellement et de déterminer la quantité de boues à draguer annuellement à certains endroits du canal.

S'agissant des aspects budgétaires et prévisionnels tels que prévus dans le contrat de gestion 2021-2025, ceux-ci sont basés sur une analyse historique du régime de dragage. Entre 2007 et 2020, 42.000 m³ de boues ont été dragués en moyenne par an, soit 588.000 m³ sur quatorze ans. Sur la base du contrat de bathymétrie, on constate une évolution du volume des boues : en 2010, le volume total de matériaux de dragage accumulés dans le canal était de 407.000 m³, tandis qu'en 2020, le volume total des boues de dragage s'élevait à 194.000 m³.

D'après l'article 9 du contrat de gestion 2013-2018, les objectifs étaient basés sur un programme indicatif de dragage sur vingt ans, préparé et mis à jour en permanence par le port, et correspondant à un volume annuel moyen de 40.000 m³. Ce programme définit les modalités et le rythme des opérations de dragage afin d'atteindre un niveau maximal de 250.000 m³ de boues décantées d'ici 2032.

Le programme de dragage est mis à jour annuellement compte tenu, d'une part, de l'évolution des volumes de boues à draguer et de leur qualité, et, d'autre part, de l'utilisation de meilleures

Een klasse IV vereist een minimale vrije hoogte van 5,25 m, maar om historische en technische redenen, met name de aanwezigheid van oude kunstwerken, is aan die eis niet voldaan. Voor nieuwe bruggen voorziet de Haven van Brussel in een vrije hoogte van 7 m of minstens 5,25 m.

Er moet voortdurende aandacht zijn voor de diepgang. Klimaatverandering en droogte, alsook de afzetting van slib, bedreigen de veiligheid van de scheepvaart. De strategie van de Haven van Brussel bestaat erin de evolutie van het slib in het kanaal te monitoren via een tweejaarlijkse bodempeiling met een sonar. Zo kunnen de jaarlijkse baggervolumes worden bepaald.

Het budget en de ramingen in de beheersovereenkomst 2021-2025 zijn gebaseerd op een historische analyse van de baggerregeling. Tussen 2007 en 2020 is jaarlijks gemiddeld 42.000 m³ slib gebaggerd.

Volgens artikel 9 van de beheersovereenkomst 2013-2018 waren de doelstellingen gebaseerd op een indicatief baggerprogramma over twintig jaar, dat de haven voortdurend updatet en dat overeenstemt met een gemiddeld jaarvolume van 40.000 m³. Dat programma legt het ritme van de baggerwerkzaamheden vast om tegen 2032 een volume van 250.000 m³ te halen.

Het baggerprogramma wordt jaarlijks geüpdatet rekening houdend met de evolutie van het slibvolume en het gebruik van betere baggertechnieken. De vooropgestelde doelstelling werd ruimschoots gehaald en in een veel korter tijdsbestek; het gebaggerde slibvolume was gemiddeld twee keer zo hoog als de natuurlijke slibafzetting.

Deze baggerregeling kon echter niet worden volgehouden en moest dus worden aangepast. Dat verklaart het kleinere baggervolume in de nieuwe beheersovereenkomst.

techniques de dragage, dans une perspective à la fois écologique et de limitation des coûts.

Il est à noter que l'objectif maximal de 250.000 m³ d'ici 2032 a été plus qu'atteint, et dans un délai beaucoup plus court, à savoir dès 2018. Cette année-là, le volume total de boues de dragage accumulées dans le canal était déjà de 248.000 m³, tandis que le volume annuel moyen de boues à évacuer entre novembre 2010 et novembre 2020 est estimé à 21.200 m³.

En d'autres termes, dans le régime de dragage du contrat de gestion 2013-2018, il a été procédé en moyenne à deux fois plus de dragage que de sédiments déposés par des moyens naturels.

Cependant, ce régime de dragage ne peut être maintenu et a dû être adapté. L'effet d'un ajustement du rythme de dragage peut être mesuré et évalué par son maintien pendant plusieurs années et une évaluation annuelle. Ceci explique la réduction du volume de dragage pour le nouveau contrat de gestion, puisque le Port de Bruxelles a décidé de maintenir l'adaptation d'un rythme de dragage constant pour la période du contrat de gestion actuel. Notons que le volume estimé pour la période 2021-2025 correspond à une réduction non pas de moitié mais de 35 %, une marge de sécurité étant prévue.

²³¹³ Cette diminution du volume annuel de dragage permet de réaliser des économies, qui seront utilisées ailleurs, notamment pour la construction de nouveaux murs de quai et l'extension du terminal à conteneurs.

En ce qui concerne le biodragage, une étude spécifique a été menée par le Port entre 2008 et 2011. Celle-ci a conclu que la méthode de traitement biologique des boues est efficace par rapport aux objectifs visés, mais ne peut se substituer entièrement à une méthode classique de dragage, car elle ne peut être utilisée que dans des zones calmes du canal, soit dans des zones, à l'époque, extrêmement limitées.

Il a été demandé au Port de réaliser à nouveau cette étude pour voir dans quelle mesure la situation a évolué.

La cellule environnement du Port, en concertation avec mon cabinet, met la priorité, en ce début de contrat de gestion, sur les projets qui prendront du temps pour déployer leurs pleins effets, tels que la réduction des émissions de CO₂ au niveau du domaine, la mise en force du programme d'efficacité énergétique et certaines études relatives au plan de gestion de l'eau 2016-2021 (PGE). L'étude sur le biodragage est néanmoins planifiée pour 2022 ou 2023 au plus tard. Je ne suis pas encore en mesure d'estimer le montant de l'étude.

²³¹⁵ **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).** - Nous prenons acte des chiffres avancés concernant le dragage. On drague donc deux fois plus que ce qui est utile en termes de dépôt de sédiments. Je constate que les données ont évolué et semblent avoir été analysées avec beaucoup de précision. Ces dernières années,

Dankzij dit kleinere jaarlijkse baggervolume zijn besparingen mogelijk. Het geld zal worden gebruikt voor de bouw van nieuwe kaaimuren en de uitbreiding van de containerterminal.

Tussen 2008 en 2011 heeft de haven een specifieke studie over biologisch baggeren uitgevoerd. De conclusie luidde dat de biologische baggermethode de klassieke methode niet volledig kan vervangen. De Haven zal de studie in 2022 of 2023 opnieuw uitvoeren. De prijs van de studie kan nog niet worden geraamd.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).* - *Er wordt dus twee keer meer gebaggerd dan nodig is gelet op de slibafzetting. Ik stel vast dat de gegevens zijn gewijzigd, maar nauwkeurig zijn geanalyseerd. Ik hoop dat de nieuwe studie over biologisch baggeren de aandacht krijgt die ze verdient.*

ce sujet revient de manière récurrente, car il soulève certaines inquiétudes chez les usagers de la voie d'eau.

- *Het incident is gesloten.*

Quant au biodragage, je comprends que l'ancienne étude a été jugée obsolète et qu'il est envisagé d'en mener une nouvelle pour 2022-2023. J'espère qu'on réservera à cet outil toute l'attention qu'il mérite. Je reviendrai ultérieurement sur ces questions.

- *L'incident est clos.*