



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor het Leefmilieu
en de Energie,**

**belast met het Natuurbehoud,
het Dierenwelzijn, de Netheid,
het Waterbeleid en de Haven van Brussel**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 1 DECEMBER 2021**

ZITTING 2021-2022

**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 1^{ER} DÉCEMBRE 2021**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski 1

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

betreffende "het gevolg gegeven aan de conclusies van de overlegcommissie over 5G en de toekomst van de uitrol van 5G in het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

De heer Alain Maron, minister

Vraag om uitleg van de heer Martin Casier 7

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

betreffende "het project ter versterking van de gewestelijke lage-emissiezone en de overschakeling op volledig elektrische energie".

Bespreking – Sprekers:

De heer Martin Casier (PS)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Alain Maron, minister

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski

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

concernant "la suite donnée aux conclusions de la commission délibérative sur la 5G et l'avenir du déploiement de la 5G en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs :

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

M. Alain Maron, ministre

Demande d'explications de M. Martin Casier 7

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

concernant "le projet de renforcement de la zone de basses émissions régionale consacrant le passage au tout à l'électrique".

Discussion – Orateurs :

M. Martin Casier (PS)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Alain Maron, ministre

103 Voorzitterschap: de heer Tristan Roberti, voorzitter.

Présidence : M. Tristan Roberti, président.

107 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

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

107 **betreffende "het gevolg gegeven aan de conclusies van de overlegcommissie over 5G en de toekomst van de uitrol van 5G in het Brussels Gewest".**

concernant "la suite donnée aux conclusions de la commission délibérative sur la 5G et l'avenir du déploiement de la 5G en Région bruxelloise".

109 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Mijnheer de minister, de federale overheid besliste in januari 2021 dat de telecomoperatoren 5G moeten aanbieden, zodat 70% van de bevolking daar tegen midden 2023 toegang toe heeft. Eind mei 2021 besliste het Overlegcomité om vergunningen voor 5G te veilen.**

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Ma question a été validée par le Bureau élargi le 30 juin, et certaines réponses ont été apportées depuis. Il est toutefois utile de faire le point sur ce dossier.

Ondertussen boekten technische werkgroepen vooruitgang, in overeenstemming met de besluiten van de ministerraad van 20 juli 2020. Er werd een coördinatieplatform opgericht. Overigens roept dat de vraag op of de Brusselaars wel degelijk inspraak hebben in de uitrol van 5G, zoals hun wordt voorgehouden.

Le samedi 5 juin 2021, la commission délibérative qui se penche sur les critères de déploiement de la 5G en Région de Bruxelles-Capitale s'est clôturée. Il est désormais temps que le gouvernement bruxellois avance, comme le gouvernement fédéral, sur le déploiement de la 5G et qu'il prenne les décisions nécessaires, comme le relèvement de la norme. L'occasion m'est donnée de vous interroger sur les prochaines étapes, après les conclusions de la commission délibérative.

In elk geval is 5G een zeer technisch dossier waarover veel fake news de ronde doet, terwijl het een objectief, met argumenten onderbouwd debat verdient.

Depuis le début de la législature, je vous interroge très régulièrement sur le déploiement de la 5G en Région bruxelloise. Je ne vais donc pas en refaire l'historique.

En janvier 2021, le gouvernement fédéral, par la voix de la ministre Petra De Sutter, annonçait l'obligation de couverture 5G par les opérateurs, avec 70 % de la population devant bénéficier de la technologie un an après son lancement, soit à la mi-2023.

À la fin du mois de mai 2021, le comité de concertation franchissait une nouvelle étape dans le déploiement de la 5G en approuvant la mise aux enchères des licences. Pendant ce temps, au Parlement bruxellois, se déroulait la commission délibérative ad hoc.

Notons qu'en parallèle, des groupes techniques avançaient également sur le sujet, faisant suite à une décision du conseil des ministres du 20 juillet 2020. Une plateforme de coordination avait aussi été mise en place. Dès lors, ne s'agit-il pas d'un leurre, de faire croire que les citoyens bruxellois avaient vraiment toutes les cartes en main et leur mot à dire au sujet du déploiement de la 5G ?

La 5G est un sujet technique, aussi complexe que la campagne de vaccination. Ce dossier n'échappe pas non plus aux "fake news". Il mérite donc un débat objectif et des discussions sérieuses et approfondies.

111 *5G is immers belangrijk voor onze ondernemingen, universiteiten, ziekenhuizen, burgers, ons land en zelfs de*

La 5G est un dossier important pour nos entreprises, nos universités, nos hôpitaux, les citoyens, la Belgique et l'Union

Europese Unie. Met de uitrol van die technologie zetten we Brussel op de kaart als een slimme wereldstad op het vlak van ruimtelijke ordening, veiligheid, energie, milieu en mobiliteit. Bovendien zal de uitrol van 5G een directe impact hebben op het Belgische herstelplan.

Hoe luiden de conclusies van de werkgroepen? De burgerleden van de commissie die zich over het onderwerp boog, willen dat de 43 aanbevelingen in maatregelen worden omgezet. Hoe zullen die aansluiten bij de besluiten van het Brussels platform ter coördinatie van het 5G-dossier?

Wat was de rol van de regeringsleden en hun kabinetten in de 5G-commissie en de diverse werkgroepen? Wat zijn de volgende stappen?

Hoe zal er bij de uitrol van 5G in het Brussels Gewest rekening worden gehouden met het milieu, de volksgezondheid, de economie, de werkgelegenheid en allerhande technologische aspecten? Wat is het tijdschema?

Federaal minister De Sutter dringt aan op een snelle invoering van 5G.

européenne. Bruxelles est une ville européenne et internationale qui ne peut agir comme une île isolée du monde. Nous sommes toutes et tous des citoyens du monde et pas seulement des Bruxellois. Déployer la 5G à Bruxelles, c'est en faire une ville intelligente, qu'il s'agisse d'urbanisme, de sécurité, d'énergie, d'environnement ou de mobilité. Les nouvelles technologies sont très utiles pour gérer les grandes villes. On ne cesse de le répéter : la 5G a et aura un effet direct sur le plan de relance belge après la crise.

Lors de sa séance du 25 février 2021, le gouvernement bruxellois a pris acte du rapport de la plateforme de coordination 5G et a approuvé la poursuite de ses travaux ainsi que de ceux des groupes de travail sur l'environnement, l'urbanisme, la fiscalité et la fibre optique. L'objectif est de doter la Région de l'ensemble des informations et textes législatifs nécessaires au déploiement d'un réseau 5G.

Quelles sont les conclusions de ces groupes de travail ? Les citoyens ayant participé aux travaux de la commission délibérative ont souhaité que les 43 recommandations soient traduites en mesures effectives. Comment ces recommandations sont-elles articulées avec les conclusions de la plateforme de coordination bruxelloise pour la 5G ? Quand et comment seront appliquées ces recommandations ?

Quel a été le rôle des membres du gouvernement et des cabinets ministériels dans la commission délibérative et dans les groupes de travail ? Quelles sont les prochaines étapes pour donner suite à ces groupes de travail et à la commission délibérative ?

Quelle sera la réponse du gouvernement bruxellois à la question suivante : "La cinquième génération de réseaux mobiles arrive en Belgique. Comment voulons-nous que la 5G soit implantée en Région de Bruxelles-Capitale en tenant compte de l'environnement, de la santé, de l'économie, de l'emploi et des aspects technologiques ?" Quel est le calendrier du gouvernement bruxellois relatif au déploiement de la 5G à Bruxelles ?

La ministre fédérale De Sutter soutient le déploiement rapide de la 5G nécessaire à une transition numérique réussie. À cet égard, le gouvernement fédéral a pris plusieurs décisions depuis le début de l'année, comme l'obligation d'une couverture de 70 % de la population pour la mi-2023, la création d'une plateforme de la connaissance et de l'apprentissage pour la 5G ou la couverture 5G sur les quinze principales lignes ferroviaires.

Quelles pistes le gouvernement bruxellois étudie-t-il pour répondre aux décisions fédérales ? Existe-t-il une concertation avec le secteur afin de définir un cadre d'intervention pertinent et viable assurant l'équilibre entre les objectifs légitimes du gouvernement bruxellois et la réalité technologique, commerciale et juridique des opérateurs de téléphonie mobile ?

Quelle est la position du gouvernement bruxellois sur l'arrivée d'un quatrième opérateur ? Avez-vous étudié les répercussions de l'entrée de nouveaux opérateurs sur la faisabilité d'un

¹¹³ *Hoe zal de Brusselse regering tegemoetkomen aan de federale beslissingen? Pleegt u overleg met de sector over een duurzaam kader dat de terechte doelstellingen van de Brusselse regering verzoent met de technologische, commerciële en juridische realiteit van de telecomoperatoren?*

Hoe staat u tegenover de komst van een vierde operator? Wat was eventueel de impact ervan op de haalbaarheid van de uitrol van 5G, gelet op de huidige emissienormen, het gebrek aan

nieuwe locaties voor antennes en de lange duurtijd om een vergunning te verwerven?

115 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Nu de federale regering beslist heeft om 5G-licenties te veilen, rijst de vraag naar een efficiënte uitrol van 5G waarbij economische overwegingen verzoend worden met milieu- en gezondheidsoverwegingen en het respect voor eenieders vrijheden.*

DéFI is voorstander van technologische vooruitgang. Dat wil echter niet zeggen dat we blind mogen varen. Wij moeten uitmaken welke gedigitaliseerde samenleving wij willen.

Daarbij moeten we rekening houden met de milieu-impact van de uitrol van 5G. De ervaring in China en Zuid-Korea heeft geleerd dat het gebruik van 5G het energieverbruik doet toenemen, terwijl we in het licht van de klimaatverandering het energieverbruik net moeten doen dalen. Het Brussels Gewest is echter te klein om die uitdagen alleen aan te kunnen.

Bovendien verhoogt 5G onze digitale afhankelijkheid. Voort mogen we niet vergeten dat vrijheden moeten worden gerespecteerd en minderheden beschermd. Ik verwijs daarvoor naar de aanbeveling om te voorzien in zones met minimale straling, onder meer in bedrijven en sommige trein- en metrowagons.

117 **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Ik antwoord u graag wat mijn bevoegdheden betreft, in casu milieu. Andere vragen moet u stellen aan de minister-president, die het coördinatieplatform voorziet.*

Een aantal aanbevelingen van de 5G-commissie heeft niet meteen raakvlakken met milieu of heeft betrekking op kwesties waarvoor het gewest niet bevoegd is. Aan andere aanbevelingen ben ik dan weer wel tegemoetgekomen in mijn voorontwerp

déploiement de la 5G à Bruxelles avec les normes d'émission actuelles, la difficulté d'implanter beaucoup de nouveaux sites et le long délai d'obtention des permis ? Quelles sont les conclusions de cette étude ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- L'accord pour le déploiement de la 5G et la mise aux enchères des licences a été conclu au niveau fédéral. Maintenant, la question d'une implémentation efficace est soulevée, compte tenu d'un équilibre entre les aspects économiques, environnementaux, le respect des libertés de chacun, la santé, etc. C'est fondamental.

Mon groupe et moi sommes en faveur du progrès technologique. Cependant, pensons aux garde-fous : il ne faut pas foncer tête baissée, sinon nous irons droit dans le mur. Il nous faut savoir quelle société numérique nous voulons. Cette question a été évoquée durant la commission délibérative à laquelle j'ai participé. Le sujet est complexe et il faut du temps pour appréhender cette matière.

Je pense qu'il faut envisager la question environnementale par rapport à la dépense énergétique. L'expérience en Chine et en Corée du Sud a montré que la mise en œuvre de la 5G entraîne une augmentation de la consommation énergétique. Notre petite Région bruxelloise ne pourra pas y remédier, mais j'aimerais savoir comment nous appréhendons cette thématique. C'est un réel problème, nous le savons, et il faut faire tout ce qui est possible pour diminuer notre consommation d'énergie, sans quoi nous ne parviendrons pas à lutter contre le dérèglement climatique.

D'autres questions, notamment sociétales, sont probablement du ressort d'autres commissions : environ 75 % de la bande passante sont utilisés pour regarder des vidéos qui ne sont pas des plus intelligentes... La 5G sera également un accélérateur de notre dépendance numérique. Elle présente des avantages, néanmoins elle a aussi un impact considérable sur la société.

Je terminerai en évoquant le respect des libertés et la protection de certaines minorités. Par exemple, certaines personnes sont électrosensibles. Dans les recommandations, nous avons voté la possibilité de mettre en place des zones "blanches", avec le moins d'ondes possible, dans les entreprises, un wagon de train, de métro, etc. Ce genre de sujet doit être mis sur la table et décloisonné, sans se focaliser uniquement sur l'aspect environnemental.

M. Alain Maron, ministre.- S'agissant des conclusions de la plateforme, celle-ci est, pour rappel, sous la présidence du ministre-président. Je vous invite donc à l'interroger pour avoir tous les détails sur l'ensemble des groupes de travail et des thématiques. Pour ma part, je vous répondrai sur le groupe de travail environnement, qui me concerne. Il en va de même pour les recommandations de la commission délibérative organisée au parlement, car toutes les recommandations ne me sont pas personnellement destinées.

van ordonnantie, dat eind september groen licht kreeg van de regering.

Noch de regeringsleden, noch hun kabinetten speelden een rol in de 5G-commissie die door het parlement werd bijeengeroepen. De commissie kon wel een beroep doen op de expertise van de administraties, maar er namen geen kabinetsleden deel aan de commissie.

¹¹⁹ *Dat moet ook, want een onafhankelijke commissie staat garant voor een valabele en solide adviesprocedure.*

De werkgroepen daarentegen kwamen er op initiatief van de regering en moeten een kader uitwerken voor de uitrol van 5G. De leden zijn allemaal kabinetsmedewerkers of wegens hun technische of politieke expertise uitgenodigde ambtenaren.

Het coördinerend platform voor 5G komt nog geregeld samen, ook al werd het ontwerp van ordonnantie al in eerste lezing goedgekeurd, des te meer omdat de discussie over de thema's glasvezel en fiscaliteit nog niet afgelopen is.

Het in eerste lezing goedgekeurde ontwerp bevestigt de beperkte verhoging van de norm voor niet-ioniserende straling, overeenkomstig het voorzorgsbeginsel en de standstill omwille van de bescherming van het leefmilieu en de gezondheid van de Brusselaars.

Pour ce qui concerne mes compétences, j'ai intégré un maximum de recommandations de la commission délibérative directement dans l'avant-projet d'ordonnance, validé par le gouvernement fin septembre 2021. Il s'agit des recommandations 1, 2, 3, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 32, 35 et, dans une moindre mesure, des recommandations 8,13 et 27. Notons que toutes les recommandations ne concernent pas directement l'environnement ou ne relèvent pas de la compétence régionale. Il n'a donc pas été possible de tout intégrer. J'y reviendrai ultérieurement dans ma réponse.

Ni le gouvernement ni les cabinets n'ont un rôle dans le cadre des commissions délibératives, sauf bien sûr s'ils étaient sollicités. À ma connaissance, le parlement a organisé toute la commission délibérative sans contact particulier avec le gouvernement. Les rapports fournis par les administrations ou l'intervention de fonctionnaires experts découlent d'échanges directs entre les administrations et le parlement. Aucun membre de cabinet n'a assisté à la commission délibérative.

Il est important que les commissions délibératives mixtes soient indépendantes du gouvernement, car elles lui adressent des recommandations. Cette indépendance doit assurer un processus solide et valide.

Mais, si le Parlement ou des citoyens désirent interpellier le gouvernement au cours des débats, nous sommes évidemment à leur disposition. En l'occurrence, ce n'était pas le cas ici : la commission délibérative n'a pas sollicité le ministre ou le cabinet du ministre.

Dans le cas des groupes de travail de la plateforme initiée par le gouvernement, la situation est évidemment différente. L'objectif de ce groupe de travail était d'avancer de manière cohérente et globale pour encadrer et préparer l'avenir de la 5G. Les participants étaient exclusivement des membres des cabinets concernés ainsi que des membres de l'administration sur invitation des cabinets, quand le sujet demandait un appui technique ou politique. Il s'agit donc d'un groupe de travail interne et transversal du gouvernement, voire, le cas échéant, des administrations.

La plateforme gouvernementale 5G est toujours active et se réunit de manière régulière. Même si la modification de l'ordonnance a passé sa première lecture, les lectures suivantes seront encore discutées dans cette plateforme. Par ailleurs, d'autres thématiques n'ont pas encore abouti, comme le groupe de travail fibre et le groupe de travail fiscalité, entre autres, eux aussi intégrés dans cette plateforme gouvernementale 5G.

Concernant votre dernière question, je vous répondrai uniquement sur les aspects environnementaux et de santé qui ont été intégrés dans l'avant-projet d'ordonnance qui fixe le cadre du déploiement de la 5G à Bruxelles. Le projet validé en première lecture fin septembre confirme le principe d'une hausse limitée de la norme d'émission des radiations non ionisantes, dans le respect des principes de précaution et de standstill, et dans le

¹²¹ *Daarnaast verplicht de tekst de operatoren om de impact van de toenemende digitalisering op het milieu met betrekking tot energieverbruik en afval te beperken. In Aziatische landen waar 5G ruim verspreid is, doet zich inderdaad een sterke toename van het energieverbruik voor doordat er meer mobiele data worden verbruikt. Aangezien 5G niet echt bijdraagt aan energiezuinigheid, sporen we de operatoren aan om mee te stappen in een beleid om het gebruik van mobiele data te beperken.*

De nieuwe Brusselse stralingsnorm van 6 V/m blijft de strengste norm van het land en is nog steeds veel strenger dan de door de Internationale Commissie voor Bescherming tegen Niet-Ioniserende Straling (ICNIRP) vooropgestelde limiet.

Voorts zullen de telecomoperatoren een duurzaam plan moeten uitvoeren om de gewestelijke doelstellingen inzake klimaat, energieverbruik en afvalpreventie te halen. Het Brussels Gewest zal daarop toezien. Een essentieel onderdeel van dat plan moet de optimalisatie van het netwerk zijn met het oog op de vermindering van het energieverbruik.

¹²³ *Daarnaast worden de operatoren verplicht om het publiek bewust te maken van het afval dat hun activiteiten genereren. De levensduur en de hergebruiksmogelijkheden van hun producten moeten worden bevorderd.*

Het tijdschema voor de invoering van 5G hangt af van de operatoren. Die hebben immers al het recht om 5G-antennes te installeren op voorwaarde dat ze zich aan de normen houden. Tot dusver hebben we nog geen 5G-vergunningsaanvraag ontvangen.

Momenteel ligt het voorontwerp van ordonnantie voor ter advies bij Brupartners, de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het comité van deskundigen

souci de protéger l'environnement et la santé des Bruxelloises et Bruxellois.

Il comprend également des obligations pour les opérateurs de limiter les conséquences environnementales en termes d'énergie et de déchets liés à la 5G et à l'essor du numérique. En effet, cela constitue un véritable problème : la 5G engendre, de manière presque mécanique, une augmentation de la consommation énergétique.

Un article récent paru dans Le Monde décrivait la situation dans certains pays d'Asie où la 5G est déjà largement implantée. On y note une augmentation sensible des consommations énergétiques liées aux données mobiles. C'est un phénomène fort préoccupant qu'il convient de maîtriser afin de respecter une certaine sobriété énergétique, y compris dans le secteur numérique. Or, la 5G n'y contribue pas. C'est pourquoi le projet d'ordonnance tente de cadrer les choses et d'inciter les opérateurs à entrer, eux aussi, dans une perspective de limitation de leurs consommations.

La norme d'émissions actuelle de 6 volts par mètre (V/m) serait ainsi portée à 14,57 V/m à l'extérieur et à 9,19 V/m à l'intérieur, en intégrant les antennes radio et télévision. Cette norme reste la plus stricte du pays, et largement inférieure aux recommandations de la Commission internationale de protection contre les rayonnements non ionisants ou de l'Organisation mondiale de la santé.

La Région renforcera également l'encadrement environnemental du secteur numérique. Il a été décidé d'obliger les opérateurs télécoms à s'inscrire dans les ambitions régionales en matières climatique, énergétique et de prévention des déchets. Ils seront tenus de mettre en œuvre un plan numérique durable et responsable qui devra assurer la diminution de la consommation énergétique des réseaux mobiles, avec reddition de comptes à la Région.

La façon dont les opérateurs pourront optimiser le fonctionnement pour diminuer la consommation énergétique des réseaux est capitale. Il est en effet inutile de mettre la pression sur l'ensemble des secteurs pour réduire la consommation énergétique, si l'on tolère des augmentations importantes de la consommation dans le cadre du numérique.

Ils seront également tenus, sous le contrôle de Bruxelles Environnement, de sensibiliser le public à la prévention des déchets issus de leurs activités. Ceci constitue en effet également un problème aigu et il faut donc promouvoir des formes de circularité, allonger la durée de vie des produits, les récupérer, les réutiliser, les réparer.

Concernant le calendrier de l'ordonnance 5G, le texte est passé en première lecture à la fin du mois de septembre. Il est actuellement dans l'attente des avis de Brupartners, du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale (CERBC) et du comité d'experts GSM.

inzake niet-ioniserende stralingen. We wachten ook nog op het milieueffectenrapport, de resultaten van het openbaar onderzoek en een advies van de Raad van State.

De tekst kan dus nog gewijzigd worden aan de hand van al die adviezen. We hopen het ontwerp eind 2022 aan het parlement te kunnen voorleggen.

¹²⁵ *In elk geval veroorzaakt Brussel geen vertraging, want de federale overheid gaat binnenkort van start met de veiling van 5G-licenties. Die laatste zullen normaal gezien eind 2022 operationeel zijn.*

Ik kan me niet uitspreken over de doelstellingen van de federale overheid, maar we werken wel samen waar mogelijk. Zo wordt de Brusselse norm aangepast en heeft Leefmilieu Brussel zich meermaals bereid verklaard deel te nemen aan het federale kennis- en leerplatform rond 5G. Leefmilieu Brussel heeft immers heel wat knowhow in huis over het meten van straling. Het kabinet van federaal minister De Sutter heeft laten weten dat het nog nauwer zal samenwerken met de gewesten voor dat platform.

Wij hebben ook expliciet te kennen gegeven dat we bereid zijn een vierde operator toe te laten tot de Brusselse markt. Gezien de voorwaarden voor die vierde licentie ziet het er evenwel naar uit dat dat allicht een b2b-operator zal zijn, die dus niet gericht is op het grote publiek, maar op bedrijven.

Le calendrier de déploiement dépend avant tout des opérateurs qui ont déjà légalement le droit de déployer des antennes 5G depuis l'entrée en vigueur des arrêtés d'exécution de l'ordonnance validés en troisième et dernière lecture par le gouvernement le 1er juillet 2021 et dans le cadre leurs licences provisoires 5G. Pour autant que les opérateurs respectent les normes, ils peuvent donc déployer la 5G. Aucune demande n'a encore été soumise pour des autorisations de déploiement de 5G à ce jour, cependant l'administration, les instruments de mesure, le cadre légal et les arrêtés sont prêts.

Concernant le calendrier de l'avant-projet d'ordonnance, celle-ci doit encore faire l'objet d'un avis du comité d'expert des radiations non-ionisantes ; d'un avis de Brupartners ; d'un avis du CERBC ; d'un rapport d'incidences environnementales ; d'une enquête publique et d'un avis du Conseil d'État.

Ce sont des processus lourds et incontournables qu'il reste à exécuter avant de soumettre le texte au parlement. Ce texte passé en première lecture pourrait évoluer au regard des résultats de l'enquête publique, des rapports d'incidence et des différents avis. Il est prévu qu'il soit soumis au parlement au dernier trimestre de l'année 2022, donc dans un an plus ou moins.

Par ailleurs, vous n'êtes pas sans savoir qu'un accord a été trouvé au sein du Comité de concertation mercredi dernier. L'autorité fédérale va donc prochainement lancer ses enchères pour les licences 5G définitives. Ces licences devraient être opérationnelles à la fin de l'année 2022. En tout état de cause, nous ne ralentissons aucun processus. La mise aux enchères des licences fédérales amène à une mise en œuvre fin 2022, de sorte qu'il y a une relative synchronisation. Cela dit, il est vrai que certains opérateurs ont la possibilité d'utiliser des licences provisoires mais, en l'occurrence, il s'agit de la mise aux enchères de licences définitives.

Concernant les objectifs de l'autorité fédérale, cela relève de ses compétences et non des miennes. Nous collaborons néanmoins avec le pouvoir fédéral partout où nous le pouvons : la norme bruxelloise est en cours d'adaptation, Bruxelles Environnement a, à de nombreuses reprises, témoigné de sa disponibilité et de sa volonté auprès de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications de participer à la plateforme de la connaissance et de l'apprentissage pour la 5G.

Bruxelles Environnement dispose en effet d'un savoir-faire particulièrement important en matière de mesure des ondes. À ce stade, la plateforme renvoie vers le site de Bruxelles Environnement, et le cabinet de la ministre De Sutter nous indique qu'il intensifiera la collaboration avec les Régions sur cette plateforme d'échange. Mon cabinet et Bruxelles Environnement sont tout à fait ouverts à une collaboration avec le niveau fédéral dans le cadre de cette plateforme.

Nous avons, de manière explicite, indiqué notre disponibilité pour ce qui concerne le quatrième opérateur. A priori, les conditions liées à la quatrième licence - notamment les conditions de fréquence - induisent que ce quatrième opérateur

127 *Ten slotte bekijkt de federale regering of elektrohypersensiviteit erkend wordt als ziekte.*

129 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat al die procedures noodzakelijk zijn, maar dreigt Brussel toch niet achter te lopen op de federale overheid?*

Wordt er al nagedacht over potentiële testlocaties?

131 **De heer Alain Maron, minister** *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest zal normaal gezien niet achterlopen. We hebben de operatoren gevraagd of ze op zoek zijn naar testlocaties in Brussel, maar we hebben geen antwoord gekregen.*

131 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Operatoren hebben inderdaad in theorie het recht om 5G in te voeren, maar de Brusselse normen maken dat in de praktijk onmogelijk.*

- Het incident is gesloten.

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

137 **betreffende "het project ter versterking van de gewestelijke lage-emissiezone en de overschakeling op volledig elektrische energie".**

139 **De heer Martin Casier (PS)** *(in het Frans).*- *Op 24 juni keurde de regering een ontwerpbesluit in eerste lezing goed om de doelstellingen rond de lage-emissiezone wettelijk te verankeren en de bakens voor 2030 en 2035 uit te zetten.*

devoit plutôt, selon toute vraisemblance, être un opérateur qui se consacrera non pas au grand public mais au commerce interentreprises.

Concernant la délicate question de l'électrosensibilité, le gouvernement fédéral travaille à son éventuelle reconnaissance comme maladie. Le cas échéant, nous pourrions offrir notre appui dans ces travaux.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- J'ai bien entendu tout le processus, le calendrier et les différentes consultations qui doivent suivre leur cours. Cependant, ne risque-t-on pas d'accuser un retard par rapport aux exigences et recommandations du pouvoir fédéral pour le déploiement de la 5G ? En effet, en cas de retard dans le processus de consultation, ce retard se répercutera sur tout le déploiement à Bruxelles.

Au sein du gouvernement bruxellois, de votre cabinet ou de votre département, avez-vous déjà défini des sites tests, comme l'a fait la Région flamande (port d'Anvers, etc.) ? Une réflexion a-t-elle été menée à ce sujet ?

Pour ce qui est de la plateforme, j'avais posé une question écrite au ministre-président, mais les réponses reçues étaient succinctes. D'où ma tentative d'en savoir plus auprès de vous.

M. Alain Maron, ministre.- S'agissant du calendrier, il ne devrait pas y avoir de retard particulier à Bruxelles. Nous avons pris contact avec certains opérateurs pour leur demander leurs plans et perspectives, et s'ils souhaitaient la mise en place de zones de test. Sur ce dernier point, nous n'avons pas reçu de réponse.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Vous dites que les opérateurs peuvent déjà déployer la 5G à Bruxelles, mais les normes ne le permettent pas. C'est un peu le serpent qui se mord la queue. Nous reviendrons sur ce sujet, y compris auprès de vos collègues chargés de ce dossier.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARTIN CASIER
à **M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,**

concernant "le projet de renforcement de la zone de basses émissions régionale consacrant le passage au tout à l'électrique".

M. Martin Casier (PS).- Avant de commencer mon discours, j'aimerais vous demander d'excuser mon absence lors du vote sur l'ordonnance eau. J'intervenais à la Fédération Wallonie-Bruxelles sur un autre décret.

Het is een goede zaak dat u een tandje wilt bijsteken en de modal shift versnellen, maar de manier waarop is problematisch: u wilt volledig overschakelen op elektrische energie. Op de zware vrachtwagens na zijn tegen 2030 alle dieselveertuigen verboden en tegen 2035 moeten ook alle voertuigen op benzine, LPG en aardgas onder druk (compressed natural gas, CNG) eruit. Dat gaat veel verder dan de richtlijnen van de Europese Commissie, die zich beperken tot de nieuwe voertuigen.

Vanuit gezondheidsoogpunt is de LEZ absoluut een goede zaak en daarom zal de PS die ook blijven verdedigen. Maar we willen ook een sociaal rechtvaardige transitie met een groot draagvlak en op de weg daarnaartoe zien we nog veel valkuilen.

Nous apprenions le 24 juin qu'à votre initiative, le gouvernement bruxellois avait validé en première lecture un projet d'arrêté visant à renforcer légitimement les objectifs de la zone régionale de basses émissions (LEZ) et posant des jalons pour les échéances 2030 et 2035.

Mon groupe et moi-même nous réjouissons de la volonté du gouvernement d'accélérer la transition modale, nécessaire. Néanmoins, le choix que vous effectuez pose question. Ainsi, suivant votre proposition, il ne s'agit plus de fixer un cadre normatif sur la base des performances environnementales, comme prévu dans la réglementation actuelle de la LEZ en Région bruxelloise - qui se base sur les normes Euro -, mais d'adopter un cadre légal prescriptif sur le plan technologique, consacrant le tout à l'électrique. En effet, à l'exception des poids lourds, tous les véhicules diesel seront interdits de circulation pour 2030 et tous les véhicules essence, LPG et CNG le seront d'ici 2035.

En pratique, ce genre de mesure sera beaucoup plus brutale que celles envisagées par la Commission européenne, qui prévoit quant à elle l'interdiction de véhicules non électriques neufs pour 2035.

Je ne reviendrai pas sur l'importance des enjeux sanitaires motivant la mise en place de la LEZ régionale, que mon groupe connaît bien, soutient et continuera à soutenir dans la continuité du processus engagé, ni sur les possibilités de son renforcement, conformément à notre accord de majorité. Cependant, à notre sens, les écueils sont nombreux pour pouvoir assurer une transition sociale juste, équitable et garantie par une large adhésion des citoyens.

Pour ce faire, il nous semble qu'une large logique de coconstruction est plus que nécessaire. Lors de la précédente législature, votre prédécesseure avait lancé un large processus de coconstruction impliquant un vaste panel d'acteurs de premier plan qui, nous semble-t-il, n'a plus été renouvelé depuis lors. Les parties prenantes à ces consultations avaient souligné à de multiples reprises la nécessité de trouver d'autres solutions crédibles et abordables pour garantir une transition efficace et socialement juste.

Parmi ces solutions, il était fréquemment fait référence au gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG), retenu comme une énergie de transition crédible sur les plans environnemental et économique, tant pour les pouvoirs publics que pour les entreprises ou les ménages. Déjà en 2016, le parlement soulignait l'importance stratégique potentielle du CNG. Bruxelles Gaz électricité (Brugel) et la Commission de régulation de l'électricité et du gaz partagent également cette analyse et ont publié plusieurs études sur le sujet.

Malgré tout, l'option que vous avez proposée semble tout autre puisque le CNG se verrait également interdit en Région bruxelloise dès 2035, alors même que les deux autres Régions se

¹⁴¹ *Uw voorganger had een participatief proces met een groot inspraakpanel op gang getrokken, maar dat lijkt nu stil te liggen. Op de overlegmomenten werd er nochtans steeds op gehamerd dat er geloofwaardige en betaalbare oplossingen nodig waren voor een efficiënte en sociaal rechtvaardige transitie.*

In dat verband werd aardgas onder druk of CNG meermaals naar voren geschoven als een relatief schone en niet al te dure overgangsenergiebron. Al in 2016 beklemtoonde het parlement het mogelijke strategisch belang van CNG. De Brusselse energieregulator Brugel en de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) deelden die analyse en voerden allerlei studies over CNG uit.

Nu beslist u iets helemaal anders: ook CNG gaat in 2035 in de ban in Brussel. In de twee andere gewesten wordt CNG wel gepropageerd om de overgang te maken na het verbod op benzine en diesel. U dwarsboomt dus de strategische plannen van Vlaanderen en Wallonië. Hoe moet het met de Vlaamse en Waalse pendelaars die van benzine of diesel zijn overgeschakeld op CNG en ineens Brussel niet meer in mogen?

Welke adviezen en analyses deden u afzien van het eerdere idee om CNG in te zetten om de overstap te maken?

Waarom legt u de analyses van Brugel en de CREG naast u neer?

sont résolument engagées dans sa promotion comme carburant de transition, en substitution de l'essence et au diesel.

Au-delà des questions sociales et économiques sur lesquelles je vous ai déjà interrogé, cette option n'est donc assurément pas sans peser sur la pertinence des plans stratégiques en matière de carburants de substitution adoptés par les deux autres Régions depuis plusieurs années. On aurait du mal à imaginer que les navetteurs flamands et wallons qui auront abandonné le diesel et l'essence au profit du CNG se voient interdire d'entrer en Région bruxelloise.

Alors que les consultations antérieures des parties prenantes ne prévoyaient pas une interdiction du CNG et que bon nombre de groupes de discussion ainsi que les différents conseils consultatifs ont souligné l'opportunité stratégique de s'en servir comme carburant de transition, de quels avis et analyses disposiez-vous pour invalider ces travaux ?

Par ailleurs, pouvez-vous nous préciser pourquoi vous n'avez pas jugé pertinentes les analyses de Brugel et de la CREG en matière de CNG ?

Cette nouvelle orientation consacrant le tout à l'électrique d'ici quinze ans découle-t-elle d'un processus de coconstruction similaire à celui conduit par votre prédécesseur ? Ce processus a-t-il impliqué de pareille manière l'ensemble des acteurs précédemment conviés ? Dans la négative, la logique de coconstruction qui a prévalu jusqu'ici sera-t-elle relancée avec les mêmes méthodologie et publicité ?

Les comptes rendus des différents groupes de travail et rapports similaires à ceux rédigés jusqu'ici par Bruxelles Environnement seront-ils à nouveau publiés ? De tels rapports seront-ils disponibles et joints aux demandes d'avis envoyées aux différents conseils consultatifs (Brupartners, Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale) ?

Vous avez déjà fait plusieurs fois référence à une série d'études visant à étayer l'adoption de nouveaux jalons pour la LEZ. Nous les validons sur le principe. Cependant, elles ne nous ont jamais été transmises et ne sont pas non plus disponibles sur le site de Bruxelles Environnement. Pouvez-vous nous dire quel était précisément l'objet de chacune de ces études ? Ont-elles bien été présentées aux acteurs et débattues avec eux ? Quand seront-elles publiées ?

Comme je le disais, la consécration du tout à l'électrique pour les véhicules particuliers n'est à ce jour pas l'option retenue dans les deux autres Régions, mais s'imposera pourtant à tous les navetteurs ainsi qu'aux entreprises et indépendants actifs en Région bruxelloise. Cette décision, que vous avez portée en gouvernement, a-t-elle fait l'objet d'une concertation préalable avec les deux autres Régions ? Quels avis ces dernières ont-elles rendus ? Si vous n'en disposez pas encore, quand sera-ce le cas ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Pour assurer le respect des normes européennes sur la neutralité carbone d'ici à 2050, des

¹⁴³ *Vloeit de beslissing om volledig op elektrische wagens in te zetten, voort uit een participatief overlegproces zoals dat van uw voorganger? Zo niet, zal een dergelijk proces heropgestart worden?*

Zullen de werkgroepen en Leefmilieu Brussel opnieuw hun verslagen publiceren? Zijn ze ter beschikking van de adviesraden?

U verwees meermaals naar een reeks onderzoeken op basis waarvan de nieuwe ijkpunten van de lage-emissiezone werden vastgesteld. Wij hebben die echter nooit kunnen inkijken. Wat werd er precies onderzocht? Werden die onderzoeken besproken met alle belanghebbenden? Wanneer worden ze gepubliceerd?

Hebt u voorafgaandelijk overleg gepleegd met de andere gewesten? Wat was hun advies?

¹⁴⁵ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Om de Europese normen inzake koolstofneutraliteit tegen 2050 te halen,*

heeft de regering beslist om dieselloertuigen te verbieden vanaf 2030 en benzine-, LPG- en CNG-voertuigen vanaf 2035. Het gewest is dus strenger dan de Europese Commissie, die vanaf 2035 alle nieuwe voertuigen die niet elektrisch zijn, wil verbieden.

Zowel het gewest als Europa zet enkel in op elektrische voertuigen. Dat zou evenwel niet de enige optie mogen zijn. Om de sociale rechtvaardigheid te waarborgen, moeten we andere energiebronnen voor voertuigen onderzoeken en het openbaar vervoer versterken en toegankelijker maken.

Aardgas onder druk (CNG) biedt bijvoorbeeld heel wat voordelen. CNG-voertuigen stoten minder fijn stof en CO2 uit en zijn goedkoper. België telt momenteel al 23.000 CNG-voertuigen en 147 CNG-bevoorradingspunten.

¹⁴⁷ *Waarom wordt CNG verboden, terwijl onze burens die brandstof als overgangmaatregel promoten?*

Hebt u de maatregelen in overleg met de andere gewesten genomen? Waarom gelden ze enkel voor Brussel?

Hebt u de vertegenwoordigers van de sector ontmoet?

¹⁴⁹ **De heer Alain Maron, minister (in het Frans).** - *Het ontwerp van LEZ-besluit houdt geen verplichte overstap naar elektrische auto's in, maar verbiedt wel voertuigen met een verbrandingsmotor. Aandrijfmechanismes die geen directe uitstoot veroorzaken, blijven welkom. Op die manier maken we het transport koolstofvrij en brengen we een drastische verbetering van de luchtkwaliteit teweeg.*

mesures doivent en effet être prises. Pour ce faire, comme l'a rappelé mon collègue, les véhicules diesel seront interdits en 2030 et les véhicules à essence, LPG et à gaz naturel comprimé d'ici à 2035.

Néanmoins, nous nous étonnons que les mesures régionales soient plus strictes que celles envisagées par la Commission européenne, qui projette l'interdiction de véhicules neufs autres qu'électriques pour 2035. Nous ne remettons pas en question l'importance de respirer un air de meilleure qualité, ni ses bienfaits sur la santé des Bruxellois. Comme vous le savez, l'Organisation mondiale de la santé a estimé que les particules fines et ultra fines causent plus de 3 millions de décès dans le monde.

Cependant, la transition vers la neutralité carbone ne peut se faire sans promouvoir les alternatives énergétiques à mesure qu'elles garantissent un effet moins important sur la qualité de l'air et l'environnement. Cela passe notamment par l'augmentation et une meilleure accessibilité des transports publics, mais également par d'autres options pour les véhicules. Dans un souci d'équité sociale, le passage au tout à l'électrique ne peut pas être la seule possibilité envisagée.

Ainsi, le gaz naturel comprimé présente une alternative aux voitures à moteur thermique. En effet, les véhicules roulant au gaz naturel émettent moins de particules fines et de CO2, et présentent également un avantage financier, étant moins chers que les véhicules roulant à d'autres carburants. Par ailleurs, la Belgique compte à ce jour environ 23.000 véhicules roulant au gaz et 147 stations-services sur le territoire belge.

Nous nous interrogeons sur l'interdiction dont fait l'objet le gaz naturel comprimé alors que nos voisins le promeuvent comme un carburant de transition pour les véhicules particuliers. Ils ont par ailleurs pris de l'avance quant au déploiement de celui-ci sur leur territoire depuis quelques années.

Je me joins aux questions de mon collègue. Pourriez-vous nous préciser les raisons qui justifient l'interdiction du CNG au vu de tous les avantages qu'il présente ?

Avez-vous pris les mesures évoquées en concertation avec les autres Régions ? Pourquoi ces mesures s'appliquent-elles en Région bruxelloise uniquement ?

Avez-vous eu des réunions avec les différents représentants du secteur ?

M. Alain Maron, ministre. - Que cela semble compliqué, pour d'aucuns, de se passer de l'énergie fossile ! Et comme cela semble faire peur à certains, y compris sur le plan de la mobilité ! Surtout sachant qu'il s'agit de perspectives pourtant à très long terme : cette sortie de l'énergie fossile pour les véhicules individuels n'est prévue que pour 2035, alors que nous ne sommes encore qu'en 2021.

Voorts is de planning minder zwart-wit dan u denkt. Het klopt dat lichte voertuigen tegen 2030 niet meer op diesel en benzine mogen rijden en niet meer op liquified petroleum gas (LPG) of compressed natural gas (CNG) in 2035, maar die data variëren naargelang van het voertuigtype. Alle data staan op lez.brussels.

Avant tout, permettez-moi de rectifier quelques éléments importants que vous mentionnez dans vos questions.

Premièrement, le projet d'arrêté LEZ ne prévoit pas de passage généralisé vers l'électrique, mais une sortie des véhicules thermiques, à l'instar de ce qui se fait dans de nombreux autres pays et villes - telles que Paris, Londres, Oslo ou Amsterdam. Toutes les technologies ne produisant pas d'émissions directes seront donc acceptées à Bruxelles, à nous d'utiliser chacune d'entre elles là où elles sont les plus pertinentes. Il s'agit vraiment d'un double objectif : la décarbonation du transport et l'amélioration drastique de la qualité de l'air.

Deuxièmement, le calendrier est moins binaire que vous semblez le penser. S'il est correct de dire que le gouvernement prévoit, pour les véhicules légers, une sortie du diesel en 2030 et de l'essence, du gaz de pétrole liquéfié et du gaz naturel comprimé en 2035, ces dates varient ensuite en fonction du type de véhicule concerné. En effet, il y a des dates ultérieures pour les camionnettes, les bus, etc. Toutes ces dates sont en ligne sur le site lez.brussels.

Le calendrier prévoit, par exemple une sortie du diesel en 2033 pour les camionnettes les plus lourdes - soit après les voitures individuelles, légères - et pour les minibus de catégorie M2. La sortie du thermique est fixée pour 2036 pour les bus urbains - à savoir ceux de la STIB, qui adapte son plan d'investissement pour y arriver. Pour les motocyclettes, elle sera réalisée d'ici à 2028, car il existe déjà de bonnes alternatives électriques. Enfin, la sortie du thermique pour les motos est prévue pour 2035.

Dans l'établissement de ce calendrier différencié selon le type de véhicule, le gouvernement a pris en compte les remarques des parties prenantes, la situation socio-économique des acteurs bruxellois, ainsi que les évolutions technologiques actuelles et futures. Il n'est donc pas question de fixer des règles arbitraires - irréalistes pour certains types de véhicules -, mais bien d'envoyer un signal clair et crédible à long terme pour stimuler une mobilité moins polluante à Bruxelles. Et l'envoi de ce signal est important : les acteurs économiques, les parties prenantes, les Bruxelloises et Bruxellois - mais aussi toutes les personnes qui se rendent à Bruxelles en voiture - ont besoin de prévisibilité.

S'agissant des consultations réalisées par mon administration ainsi que sur l'intérêt du gaz naturel comprimé, une large consultation a été organisée en 2019 auprès des parties prenantes au travers d'une phase écrite et des tables rondes. Leurs résultats ont été synthétisés dans un rapport final. Une série d'études sur différents sujets - santé, environnement, mobilité, les effets socio-économiques - ont ensuite été réalisées en 2020-2021.

Comme je le souligne régulièrement dans cette commission, les résultats de ces études, de même que tous les autres documents relatifs à la décision de la LEZ, sont disponibles depuis plusieurs mois sur le site de Bruxelles Environnement. Je vous invite à les consulter.

¹⁵¹ *Zo mogen zware bestelwagens en minibussen van categorie M2 tot 2033 op diesel blijven rijden. Stadsbussen met een verbrandingsmotor gaan er in 2036 uit, motorfietsen al in 2028 en motoren in 2035.*

Door die gedifferentieerde planning houdt de Brussels regering rekening met de input van de betrokken partijen, de sociaal-economische toestand van de Brusselaars en de bestaande en nieuwe technologieën.

In 2019 heeft mijn administratie een grootschalige bevraging georganiseerd. De resultaten staan in een eindrapport. Daarna volgde een aantal onderzoeken naar de gevolgen voor de gezondheid, het milieu, de mobiliteit en de sociaal-economische effecten.

¹⁵³ *De resultaten van die onderzoeken staan al maanden op de website van Leefmilieu Brussel.*

Tijdens de raadpleging bleek dat een aantal partijen CNG inderdaad als een overgangsbrandstof beschouwt, vooral voor voertuigen waarvan de omschakeling op korte of middellange

termijn moeilijker ligt, zoals tientonniers. Voorts leert de raadpleging dat er nauwelijks interesse is om na 2035 nog aardgas te gebruiken voor het vervoer.

De recente regeringsbeslissing berust niet alleen op die uitvoerige enquête, maar ook op meerdere door Leefmilieu Brussel bestelde impactstudies die aan de beslissing voorafgingen, met name die over de technologische, energetische en sociaal-economische evolutie.

Lors de la consultation, il est apparu que les parties prenantes entendues considéraient effectivement le gaz naturel comprimé comme un carburant de transition utile principalement pour certains véhicules plus difficiles à décarboner à court ou à moyen terme, tels que les poids lourds. Des passages extensifs résumant les discussions menées sur le rôle du gaz naturel comprimé lors de cette consultation sont disponibles dans le résumé des tables rondes consacrées aux infrastructures énergétiques, à l'environnement et la santé, et à la décarbonation de la logistique. Je vous en recommande la lecture.

Par la suite, cette question importante a également été creusée dans les multiples études d'impact réalisées pour préparer la décision, en particulier celle portant sur les évolutions technologiques, énergétiques et socioéconomiques. Parmi ses très nombreuses recommandations liées à l'évolution du parc automobile bruxellois, l'étude confirme les évaluations des parties prenantes et réitère l'intérêt faible - voire inexistant - d'utiliser du gaz naturel après 2035 pour la majorité des véhicules. Celui-ci restera néanmoins un combustible de transition jusqu'à cette date et pourra être utilisé au-delà, comme vous le mentionnez, pour les poids lourds.

Comme vous le constatez donc, la récente décision du gouvernement repose sur des consultations approfondies des parties prenantes - qui ont eu et auront encore lieu -, ainsi que sur les études d'impact réalisées à la demande de Bruxelles Environnement. Pour chacun des types de véhicules en circulation, il a simplement été tenu compte des alternatives existantes et de l'impératif d'atteindre à la fois nos objectifs climatiques, contenus dans le plan national énergie-climat, et nos objectifs de santé.

Je sais combien vous êtes attachés à nos objectifs climatiques, puisque vous revendiquez même un relèvement de notre ambition en la matière. Nous devons à tout le moins atteindre les objectifs fixés et pour ce faire, il est indispensable de mettre en application la LEZ 2 et l'échéancier approuvé par le gouvernement.

Quant au processus de consultation qui a entouré le calendrier, je ne vais pas pouvoir vous détailler toutes les étapes franchies ces dernières années. La méthode est claire et vous en trouverez une synthèse sur le site de Bruxelles Environnement.

J'insisterai sur le fait que l'implication des parties prenantes a également été au cœur des études menées par la suite. Deux des entretiens téléphoniques ont par ailleurs été réalisés auprès des acteurs bruxellois clés et des tables rondes ont complété les informations récoltées. Ceci a permis de mieux intégrer les acteurs de la santé, les très petites entreprises, les indépendants, les secteurs de la construction, de la logistique et du tourisme, mais aussi des représentants de groupes sociaux plus fragiles, des spécialistes des questions socioéconomiques et des associations actives dans le domaine social.

Ces entretiens ont notamment permis d'alimenter l'analyse de l'impact socioéconomique, l'analyse des mesures

¹⁵⁵ *Ik kan u geen gedetailleerd overzicht van het hele consultatieproces geven, maar de methode is duidelijk en de synthese staat op de website van Leefmilieu Brussel. Aangezien bij de onderzoeken ook alle actoren werden betrokken, konden we beter rekening houden met het standpunt van de gezondheidszorg, zeer kleine ondernemingen, zelfstandigen, de bouwsector en de logistieke sector, het toerisme, vertegenwoordigers van kwetsbare sociale groepen, experts in sociaal-economische kwesties en sociale organisaties.*

Er loopt ook grootschalig overleg voor de uitwerking van de gewestelijke strategische visie op laadpalen.

¹⁵⁷ *Het punt staat ook op de agenda van de uitgebreide interministeriële conferentie Leefmilieu. De Brusselse regering speelt dus zeker geen soloslim.*

De studie van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) toont weliswaar aan dat de directe CO₂-uitstoot van CNG lichtjes lager ligt, maar dat wordt tegengesproken door heel wat internationale studies. Bovendien moet de uitstoot van methaan, de belangrijkste component van CNG dringend worden aangepakt om de klimaatopwarming op korte termijn tegen te gaan, aldus de Intergouvernementele Werkgroep inzake Klimaatverandering.

Wat de strategieën van de andere gewesten betreft, er was geregeld contact tussen de administraties om de plannen voor de koolstofafbouw op elkaar af te stemmen.

d'accompagnement et le projet de feuille de route sur la mobilité à faible taux d'émissions.

De très larges concertations des parties prenantes ont également eu lieu dans le cadre de l'élaboration de la vision stratégique régionale sur les bornes, concertation qui est loin d'être terminée. Dès l'adoption du calendrier par le gouvernement, nous sommes en effet retournés auprès des parties prenantes pour leur présenter notre proposition de jalons et de feuille de route. Fin juin dernier, ces deux documents ont ainsi été soumis à Brupartners, au Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, à Brulocalis et à la Commission régionale de la mobilité. Le 16 septembre a eu lieu une présentation approfondie et publique de ces documents. Depuis a démarré un processus de consultation, composé d'une dizaine d'ateliers, qui sera organisé jusqu'à la fin de l'année.

Le point a également été mis à l'agenda de la conférence interministérielle de l'environnement élargie. Le gouvernement bruxellois est donc très loin de faire cavalier seul sur cette transition.

Concernant les études de la Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG) et de Bruxelles Gaz électricité (Brugel), elles ont d'abord été prises en considération dans la large revue de la littérature réalisée dans le cadre des études d'impact. À cet égard, si l'étude de la CREG démontre des émissions de CO₂ directes légèrement inférieures pour le CNG vis-à-vis des autres alternatives thermiques, ce constat est contredit par de très nombreuses études au niveau international. Celles-ci démontrent que si l'on considère l'ensemble des émissions émises au cours du cycle de vie d'un véhicule, du puits à la roue, le gaz naturel n'est pas plus avantageux que le diesel ou l'essence, au niveau du CO₂. C'est notamment dû au très puissant effet de serre lié au méthane dont il est principalement composé.

D'ailleurs, il y a quelques semaines, lors de la conférence des parties à Glasgow (COP 26), il y a eu des groupes de travail et des déclarations spécifiques sur le méthane. Or, le CNG, c'est essentiellement du méthane.

Ces émissions de méthane sont particulièrement pointées du doigt dans le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui souligne l'importance de s'y attaquer pour respecter nos objectifs climatiques. La réduction rapide de nos émissions de méthane est un levier puissant pour limiter le réchauffement climatique à court terme.

Voilà qui devrait sceller la destinée du CNG, en tout cas au regard de nos objectifs climatiques et particulièrement pour les voitures individuelles.

Quant à la stratégie des autres Régions, des contacts réguliers ont eu lieu avec leurs administrations tout au long de la réalisation des différentes études, ce qui a permis d'échanger sur nos

¹⁵⁹ *Het Vlaams Gewest heeft onlangs beslist om de fiscale vrijstelling voor CNG-auto's te schrappen, omdat uit recente studies blijkt dat ze nauwelijks milieuvoordelen bieden. Net als het Brussels Gewest beschouwt het CNG als een overgangsbrandstof. In zijn recente klimaatplan stelt het vanaf 2030 een verbod op de inschrijving van voertuigen met verbrandingsmotor.*

Zowel het Waals als het Vlaams gewest bekijkt hoe ze de overstap naar nulemissievoertuigen sneller kunnen realiseren. Dat wordt nog dringender nu Europa de klimaatdoelstellingen heeft aangescherpt. Ook het Brussels Gewest wil ambitieuzer zijn.

Alles komt opnieuw ter sprake in de interministeriële conferentie en in interfederale werkgroepen.

¹⁶¹ *Gegevens over de sociaal-economische gevolgen van de transitie naar nulemissievoertuigen vindt u in de studie van de VUB en Stratec op de website van Leefmilieu Brussel.*

De regering zal de transitiesteun gevoelig opvoeren. Particulieren en ondernemingen kunnen premies krijgen en de Brussel'Air-premie is sterk verhoogd.

¹⁶³ **De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *Het is ons niet te doen om de promotie van compressed natural gas (CNG); wij willen voorkomen dat de transitie talrijke gezinnen sociaal-economisch verzwakt. Hoe kan een gezin met een bescheiden*

stratégies respectives en matière de décarbonation du transport et de les aligner au maximum, en fonction des objectifs de chacun.

En ce qui concerne plus particulièrement le CNG, la Région flamande a récemment décidé, à la suite des études récentes démontrant son faible avantage sur le plan environnemental, de cesser l'exonération fiscale des véhicules au CNG. Dans sa note de vision 2030, elle explicite également qu'elle considère - comme Bruxelles - le CNG comme un carburant de transition, mais que la transition vers les véhicules zéro émission doit avoir lieu rapidement, en particulier pour les véhicules automobiles légers, les deux-roues et les bus. Dans son récent plan climat, la Région flamande annonce d'ailleurs vouloir interdire l'achat ou l'immatriculation de véhicules thermiques dès 2030.

En Région wallonne comme en Région flamande, d'importantes réflexions sont en cours pour augmenter l'ambition et accélérer le passage vers les véhicules zéro émission. Ceci est rendu plus urgent encore au vu de la rehausse récente des objectifs européens en matière de climat et devrait déboucher d'ici peu sur d'importantes décisions à leurs niveaux respectifs. De notre côté, nous allons également rehausser nos ambitions. Toutefois, en matière de mobilité, nous avons déjà une petite avance. Dès lors, nos perspectives de rehausse des ambitions qui seront décidées par le gouvernement en mars porteront sur d'autres secteurs, même s'il existe peut-être encore de petites marges en mobilité.

Tout ceci sera rediscuté dans le cadre du point que nous avons introduit à la conférence interministérielle, dont j'ai parlé, visant à échanger avec les autres Régions sur notre calendrier de la zone de basses émissions, mais aussi dans le cadre de groupes de travail interfédéraux, récemment créés afin de transposer des directives européennes, telles que la directive sur les véhicules propres.

J'en viens à votre dernière question sur l'incidence socioéconomique de la transition vers des véhicules zéro émission. Cette incidence est analysée de manière approfondie dans l'étude réalisée par la VUB et Stratec, et disponible sur le site de Bruxelles Environnement. Je vous invite à la consulter.

Je souligne que le gouvernement a décidé d'accroître de façon significative le soutien et l'accompagnement proposés dans le cadre de cette transition, tant en ce qui concerne la promotion que la communication. L'accompagnement des particuliers et des entreprises est assuré grâce au système de primes - adopté à l'initiative de ma collègue Barbara Trachte - ainsi qu'à la réforme de la prime Bruxell'air, dont les montants ont été considérablement augmentés. Le montant de la prime offerte aux consommateurs qui optent pour le transfert modal peut à présent atteindre 900 euros, qui pourront être utilisés dans le cadre d'une plus grande diversité de solutions alternatives.

M. Martin Casier (PS).- Je souhaiterais clarifier un point qui a déjà été largement débattu.

Pour mon groupe, il ne s'agit pas tant d'encourager le gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG) plutôt qu'un

inkomen een betaalbare tweedehands wagen vinden die aan de normen van de lage-emissiezone voldoet?

Het is ook niet onze bedoeling om individuele verplaatsingen te blijven aanmoedigen. We zijn wel degelijk voorstander van de modal shift, maar heel wat huishoudens zullen toch nog een eigen wagen nodig hebben. Wij betwijfelen echter dat er tegen 2035 betaalbare elektrische voertuigen beschikbaar zullen zijn op de tweedehandsmarkt. De CO2-uitstoot moet naar beneden en dat vereist een modal shift, maar daarbij moet er rekening gehouden worden met de sociaal-economische situatie van de huishoudens.

De technologie voor elektrische wagens zal nog verbeteren, maar dat geldt ook voor CNG en ook dat kan bijdragen tot het terugdringen van onze CO2-uitstoot.

autre carburant, mais de se demander si cette transition ne va pas affecter un certain nombre de ménages du point de vue socioéconomique. Je continue à avoir des inquiétudes à cet égard. Le CNG n'est évidemment pas la solution miracle ; comme vous l'avez rappelé, il pose question concernant les émissions de CO2. En revanche, en ce qui concerne l'émission de particules fines 2.5, etc., on sait que son bilan est particulièrement positif par rapport au diesel et à l'essence.

S'agissant de la transition, l'âge moyen d'un véhicule à Bruxelles est de dix ans. Or pour les biens que vous évoquez, cette moyenne est de quatorze ans. Une famille modeste pourra-t-elle dès lors trouver des véhicules qui sont conformes à la zone de basses émissions en seconde main à 3.000 euros ?

Entendons-nous bien : nous ne voulons pas continuer à encourager les déplacements individuels et le transfert modal global doit évidemment être mis en œuvre. C'est aussi pour cette raison que nous nous sommes tellement battus, entre autres, en faveur de la quasi-gratuité pour les jeunes dans les transports en commun. Toutefois, pour un ensemble de ménages, des moyens de déplacement personnels seront encore nécessaires, en tout cas pour un certain nombre de trajets par semaine.

Mon groupe nourrit des inquiétudes sur la question de savoir si, d'ici 2035, des véhicules électriques à 3.000 euros seront disponibles sur le marché de l'occasion. Tel est le fond de notre remarque. Pour le reste, nous sommes d'accord avec vous au sujet des stratégies à long terme : il faut décarboner et cela passera par un transfert modal. Néanmoins, cela ne peut être fait sans tenir compte des conditions socioéconomiques de certains ménages.

Si vous avez des croyances et des espérances en matière d'évolution technologique de l'électricité, nous en avons aussi sur des évolutions possibles du CNG : le bio-CNG, le gaz mixte (avec de l'hydrogène), etc. Tous ces éléments peuvent contribuer à diminuer la quantité de CO2 émis.

Mon groupe s'inquiète de voir que votre cabinet se réfugie quelque peu derrière l'électrique et ne se montre pas toujours objectif concernant les évolutions techniques permettant l'utilisation du gaz comme carburant.

J'entends que vous voulez nous rassurer sur un certain nombre de points. Nous prenons bonne note de vos réponses et je me ferai un plaisir d'aller lire les études qui m'avaient échappé.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Nous sommes en 2021, mais 2030 ou 2035, c'est demain. Je le répète, gouverner, c'est prévoir. Vous avez parlé de prévisibilité, mais les Bruxellois ressentiront l'impact sur leur quotidien si nous ne déployons pas de solutions alternatives crédibles. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il faut envoyer un signal clair, mais il faut aussi accompagner les Bruxellois dans cette transition, en tenant compte de leur situation personnelle et socioéconomique.

¹⁶⁵ *Wij vrezen dat uw kabinet zich blindstaart op elektrische wagens en daardoor geen oog meer heeft voor de mogelijkheden van CNG als brandstof.*

¹⁶⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- 2030 en 2035 staan als het ware voor de deur. Een duidelijk signaal is nodig. Tegelijk moet u meer rekening houden met de sociaal-economische situatie van de Brusselaars.

169

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Bij verbrandingsmotoren gaat er nu eenmaal meer energie verloren dan bij elektrische motoren.*

Voorts zullen we ook na 2035 allicht nog gas nodig hebben, maar dan veeleer om gebouwen te verwarmen, want dat zal niet overal volledig elektrisch kunnen. Daarbij zullen we geleidelijk aan meer inzetten op biogas. Dat kunnen we dus maar beter niet verspillen aan personenwagens, waarvoor er wel een duidelijk en eenvoudig alternatief is.

Ten slotte mag u niet alleen kijken naar de aankoop prijs van een voertuig, maar ook naar de brandstofprijzen. De productie van biogas en waterstof is erg duur. Uit studies blijkt bovendien dat elektrische voertuigen op een bepaald moment goedkoper zullen worden dan wagens met een verbrandingsmotor.

171

Ik begrijp uw bekommernis, maar we moeten het hele plaatje bekijken en toekomstgerichte beslissingen durven te nemen op basis van wetenschappelijk onderzoek.

- Het incident is gesloten.

M. Alain Maron, ministre.- Le rendement thermique des moteurs à combustion, y compris au gaz, est très largement inférieur à celui des moteurs électriques, ce qui engendre des pertes d'efficacité énergétique importantes. Cela est avéré et assez clair.

Le biogaz et sa production seront nécessaires pour décarboner principalement la chaleur, mais aussi le froid, dans le bâtiment. Il faudra progressivement électrifier, mais, dans un certain nombre de cas, le processus sera complexe. Ainsi, le gaz sera sans doute maintenu au-delà de 2035 pour un certain nombre de systèmes de chauffe, et là, il sera possible d'utiliser progressivement davantage de biogaz.

Nous ne pouvons donc pas nous permettre de gaspiller le biogaz dans les domaines où l'alternative est claire. Pour les voitures individuelles, tous les constructeurs automobiles basculent vers l'électrique. L'alternative est donc simple. Cependant, en matière de chauffage des logements, la situation est plus compliquée. La perpétuation du gaz sera probablement plus longue que sur les véhicules individuels, et ce, de manière justifiée. C'est là qu'il nous faudra concentrer la décarbonation du gaz car il est compliqué de produire du biogaz, il n'y en aura pas de trop.

Outre le prix des véhicules, il faut garder à l'esprit celui du carburant. Il n'y a pas de raison que les biogaz soient bon marchés étant donné que leur production est coûteuse. La production de biogaz ou même de l'hydrogène vert coûte extrêmement cher, raison pour laquelle les véhicules à hydrogène sont d'ailleurs coûteux. Les études tendent à démontrer que le prix des véhicules électriques diminuera tendanciellement pour croiser la courbe du prix des véhicules à moteur thermique, qui auront tendance à se raréfier et devenir plus chers.

Si je comprends vos préoccupations quant à l'accessibilité d'un véhicule automobile pour celles et ceux qui en ont besoin et manquent de moyens, je pense néanmoins qu'il faut examiner la situation de manière globale et structurelle et oser se projeter en faisant confiance aux études scientifiques sur lesquelles s'appuient nos décisions.

- L'incident est clos.