



**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 13 JULI 2022**

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 13 JUILLET 2022**

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 00
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 00
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jamal Ikazban 6

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

betreffende "het hitte- en ozonpiekenplan voor 2022".

Bespreking – Sprekers:

De heer Jamal Ikazban (PS)

De heer Alain Maron, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 10

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

betreffende "de toekomstplannen van de Haven van Brussel".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Alain Maron, minister

Mondelinge vraag van de heer David Leisterh 17

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

betreffende "de verlenging van de milieuvergunning van Brussels Airport en de

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Jamal Ikazban 6

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 plan fortes chaleurs et pics d'ozone 2022".

Discussion – Orateurs :

M. Jamal Ikazban (PS)

M. Alain Maron, ministre

Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter 10

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

concernant "les projets d'avenir du Port de Bruxelles".

Discussion – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Alain Maron, ministre

Question orale de M. David Leisterh 17

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 renouvellement du permis d'environnement de Brussels Airport et la question du survol de la Région bruxelloise".

kwestie van de vluchten boven het Brussels Gewest".			
Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysse	19	Question orale de M. Marc-Jean Ghysse	19
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,	
betreffende "de eventuele invoering van de in Frankrijk geteste "Ja reclame"-sticker".		concernant "l'éventuelle mise en œuvre du dispositif "Oui Pub" testé en France".	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	21	Question orale de M. Christophe De Beukelaer	21
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,	
betreffende "het waterbeheer in Brussel en de synergieën tussen bevoegde instanties".		concernant "la gestion de l'eau à Bruxelles et les synergies entre organismes compétents".	
Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysse	25	Question orale de M. Marc-Jean Ghysse	25
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,	
betreffende "de energie-efficiëntie van de Brusselse gebouwen".		concernant "l'efficacité énergétique du bâti bruxellois".	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	28	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	28
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,	
betreffende "de aanpassing aan doelstelling 55 van de Europese Unie en de gevolgen daarvan voor Brussel".		concernant "l'ajustement à l'objectif 55 de l'Union européenne et ses conséquences pour Bruxelles".	
Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette	31	Question orale de Mme Els Rochette	31
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast		à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de	

met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de sanitaire voorzieningen van de zomerbars in de Brusselse parken".

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

concernant "les installations sanitaires des guinguettes ouvertes l'été dans les parcs bruxellois".

1103 Voorzitterschap: de heer Tristan Roberti, voorzitter.

Présidence : M. Tristan Roberti, président.

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**
1105 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse**
Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie,
Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JAMAL IKAZBAN
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,

1105 **betreffende "het hitte- en ozonpiekenplan voor 2022".**

concernant "le plan fortes chaleurs et pics d'ozone 2022".

1109 **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans)*.- *Door de*
klimaatverandering gaat Europa gebukt onder hittegolven,
waarbij de gemiddelde temperatuur gedurende drie
opeenvolgende dagen hoger is dan 30°.

M. Jamal Ikazban (PS).- L'Europe suffoque, endurent des températures très élevées, voire caniculaires, surtout en Espagne et en France, où le mercure dépasse les 40 °. Ces températures largement supérieures aux normales saisonnières sont de plus en plus élevées très tôt dans l'année, signe majeur du dérèglement climatique. Celui-ci nous expose à de plus en plus de pics de fortes chaleurs. On parle de vague de chaleur lorsque la température minimale moyenne est supérieure à 18 ° et la température maximale moyenne supérieure à 30 ° pendant trois journées consécutives.

In België, dat conform het Verdrag van Parijs tegen 2030 zijn koolstofemissies met 35 % moet verminderen, wordt de alarmfase van het Ozon- en Hitteplan afgekondigd wanneer de temperatuur gedurende vijf opeenvolgende dagen hoger is dan 25°. Dat houdt in dat de overheidsdiensten voor gezondheid en leefmilieu de zorgverstrekkers, de rusthuissector, de ziekenhuizen, de thuisverpleegdiensten en alle burgers eraan herinneren dat zeker oudere personen, kinderen, chronisch zieken en mensen met respiratoire problemen voldoende moeten drinken, in de schaduw moeten blijven, en buitenactiviteiten en alcohol moeten vermijden. Hittegolven en hoge ozonconcentraties veroorzaken immers oog-, neus- en keelirritaties, infecties aan de luchtwegen en astma-aanvallen. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie leidt de combinatie van luchtvervuiling en hittegolven wereldwijd tot maar liefst zeven miljoen voortijdige overlijdens.

En Belgique, nous avons enregistré jusqu'à 34 °, ce qui a justifié le déclenchement de la phase d'avertissement du plan fortes chaleurs et pics d'ozone. C'est le cas dès que les températures dépassent les 25 ° pendant cinq journées consécutives.

Durant cette phase sont diffusés des messages d'alerte à l'attention des personnes les plus vulnérables que sont les personnes âgées, les jeunes - voire les très jeunes - enfants, les malades chroniques ainsi que les personnes souffrant de difficultés respiratoires. Le but de ces messages est de sensibiliser ces personnes à l'importance de s'hydrater davantage, de rester à l'ombre, d'éviter les activités en plein air et, pour les plus âgés, d'éviter de consommer de l'alcool.

Dès que le mercure commence à s'emballer, les ministres de la santé et de l'environnement alertent les professionnels de la santé, les maisons de repos, les maisons de repos et de soins, les services hospitaliers, les services de soins à domicile et, de manière plus générale, les citoyens.

Par ailleurs, l'accord de Paris du 6 avril 2017 vise la neutralité carbone à long terme. Notre Région souscrit à cet objectif de neutralité carbone d'ici à 2050, et à l'horizon 2030, notre pays devra réduire ses émissions de 35 % par rapport à 2005.

Les fortes chaleurs et concentrations élevées d'ozone dans l'air peuvent provoquer chez les personnes sensibles des irritations des yeux, du nez, de la gorge, des inflammations pulmonaires et des crises d'asthme. Selon l'Organisation mondiale de la santé, la combinaison de la pollution et des pics de chaleurs est à l'origine du décès prématuré de sept millions de personnes dans le monde.

1111 *Het Ozon- en Hitteplan, dat werd opgesteld naar aanleiding van de uitzonderlijke hittegolven en ozonpieken in 2003, waaraan maar liefst 1.300 vijftenzestigplussers in België overleden, omvat meerdere fasen. Eerst is er de waakzaamheidsfase, tussen 15 mei*

En 2003, l'Europe a subi des vagues de fortes chaleurs exceptionnelles et des pics d'ozone, qui ont causé 45.000 décès, dont 1.300 personnes de 65 ans et plus en Belgique. C'est dans ce

en 30 september. Vervolgens komt de waarschuwingsfase, die gebaseerd is op voorspellingen van een gemiddelde temperatuur van minstens 17 graden gedurende vijf opeenvolgende dagen. Ten slotte komt de alarmfase, die wordt afgekondigd door de federale overheid wanneer er een temperatuur van 28 graden of meer en een hoge ozonconcentratie in het vooruitzicht worden gesteld.

Ik heb u eerder al ondervraagd over uw bewustmakingscampagne naar aanleiding van de afroeping van de waakzaamheidsfase. Nu heeft het gewest de waarschuwingsfase afgeroepen. Kunt u uitleggen hoe de drie fasen van het Ozon- en Hitteplan sinds midden mei worden toegepast?

Welke lessen trekt u uit de samenwerking met de andere bevoegde entiteiten en met de federale overheid? Werkt u ook samen met de gemeenten?

Is de applicatie Brussels Air voor de melding van vervuilingsspieken en de activering van het Ozon- en Hitteplan bij de Brusselaars voldoende bekend? Indien niet, hoe brengt u daar verandering in?

contexte qu'est né le plan fortes chaleurs et pics d'ozone 2022, décliné en trois phases :

- la phase de vigilance, qui débute le 15 mai pour se terminer à la fin du mois de septembre ;

- la phase d'avertissement, enclenchée sur la base des prévisions météorologiques à cinq jours, lorsque la température cumulée est supérieure ou égale à 17° C ;

- la phase d'alerte, déclenchée par les autorités fédérales, à partir de 28° C et d'une concentration horaire moyenne d'ozone supérieure à 180 µg/m³.

Il y a peu, je vous interrogeais dans le cadre de vos compétences en santé à la Cocof, à la suite du déclenchement de la phase de vigilance, une phase d'information consistant en la sensibilisation du grand public, l'information générale de tous les professionnels de la santé et la diffusion des recommandations sociosanitaires.

Durant l'été 2019, la Belgique a également connu trois périodes de surmortalité dues aux fortes chaleurs et pics d'ozone.

La Région de Bruxelles-Capitale ayant activé la phase d'avertissement du plan fortes chaleurs et pics d'ozone, comment les trois phases du plan se sont-elles articulées depuis la mi-mai ?

Quels enseignements tirez-vous de votre collaboration avec les ministres des autres entités fédérées et du gouvernement fédéral compétents en la matière ? Qu'en est-il de la collaboration avec les communes ?

Brussels Air, l'application d'alerte en cas de pics de pollution et d'activation du plan fortes chaleurs et pics d'ozone, est-elle suffisamment connue des Bruxellois ? Sinon, qu'est-il prévu pour la faire connaître ?

Que nous apprend l'évolution des mesures de concentration d'ozone enregistrées en temps réel par le réseau télémétrique bruxellois, rassemblées au sein de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine), sur les trois phases ?

À ce jour, combien de personnes sont-elles inscrites à la liste de diffusion Celine de Bruxelles Environnement pour être alertées des pics d'ozone et autres pollutions ?

La question des pics d'ozone concernant à la fois Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement, ces deux administrations collaborent-elles dans le but de réduire la pollution lors de fortes chaleurs ?

Quels efforts ont été déployés par la Région depuis 2005 pour réaliser l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 ?

¹¹¹³ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- Door de klimaatopwarming moeten wij ons voorbereiden op een alsmaar grotere impact van hittegolven en ozonpieken, die zich in steden nog sterker laten voelen, ook al is de situatie in verband met ozonpieken lichtjes verbeterd.

De uitvoering van het Ozon- en Hitteplan wordt gecoördineerd door een werkgroep waarin alle ministers van Leefmilieu en van Gezondheid van de betrokken beleidsniveaus vertegenwoordigd zijn en die werd opgericht in het kader van het nationale actieplan Leefmilieu-Gezondheid. Het voorziet in maatregelen met betrekking tot de waakzaamheidsfase, waarschuwingsfase of alarmfase. Er wordt van de waakzaamheidsfase naar de waarschuwingsfase overgegaan bij overschrijding van bepaalde drempelwaarden gebaseerd op weersvoorspellingen voor de daaropvolgende vijf dagen, de dagelijkse ozonmetingen en de ozonvoorspellingen voor de daaropvolgende twee dagen. De afkondiging van de alarmfase vergt bovendien een beoordeling van de situatie en het aanscherpen van de eerder genomen maatregelen.

In geval van de waarschuwings- en alarmfase wordt de nodige informatie bezorgd aan Brussel Preventie & Veiligheid (BPV), die ze doorspeelt aan de gemeenten. Het grote publiek wordt op de hoogte gehouden via de gewestelijke app Brussels Air en met de bulletins van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL), dat meer dan 5.000 abonnees heeft.

¹¹¹⁵ *De voorbije decennia stellen we vast dat het aantal dagen en de intensiteit van de maximale ozonconcentraties zijn verminderd als gevolg van de globale vermindering van ozonvormende vervuilende stoffen.*

Des pluies diluviennes, voire des tempêtes et des orages risquant de suivre les jours de fortes chaleurs quelles mesures de prévention sont-elles prévues ?

M. Alain Maron, ministre.- La question des vagues de chaleur et des pics d'ozone est cruciale pour Bruxelles, qui constitue un milieu dense et urbain. Ces deux thématiques ont en effet une incidence importante sur les villes, qui devrait s'aggraver dans les décennies à venir, notamment en raison du réchauffement climatique. Nous devons nous y préparer.

La situation concernant les pics d'ozone s'améliore légèrement, mais il est évident que les vagues de chaleur sont appelées à s'amplifier et se faire plus fréquentes dans les prochaines années.

À cet égard, des discussions régulières ont déjà lieu entre les différentes entités politiques de notre pays. Ainsi, le plan forte chaleur et pics d'ozone est coordonné par un groupe de travail spécifique dans le cadre du plan national d'action environnement-santé belge, par le biais duquel tous les ministres belges de l'environnement et de la santé collaborent à des projets et des groupes de travail sur les répercussions de l'environnement sur la santé.

Le plan se compose des phases de vigilance, d'avertissement et d'alerte.

La deuxième phase, celle d'avertissement, se divise en deux niveaux. La transition d'une phase à l'autre s'enclenche en fonction du dépassement des seuils. Les paramètres qui composent ces seuils se basent sur les prévisions météorologiques à cinq jours, ainsi que sur des mesures d'ozone journalières et des prévisions d'ozone à deux jours.

Les deux premières phases du plan, à savoir la vigilance et l'avertissement, se basent sur des critères objectivables, tels que la période, la température et la concentration en ozone, alors que la phase d'alerte nécessite également des critères de jugement. Cette phase signifie en effet que le seuil est atteint et que les mesures déjà prises doivent être intensifiées. Les entités font donc preuve d'une part de jugement pour aller un cran plus loin.

Pour chacune de ces phases d'avertissement et d'alerte, des informations sont envoyées à Bruxelles Prévention et sécurité, qui les transfère aux communes. La coordination entre les différents niveaux de pouvoirs est régulièrement activée.

Le grand public peut également rester informé de l'enclenchement des phases d'avertissement ou d'alerte grâce à l'application régionale Brussels Air. Celle-ci comptait 4.200 utilisateurs réguliers en 2021.

La liste de diffusion de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) permet également d'être informé des bulletins relatifs au smog, à l'ozone et aux fortes chaleurs. Plus de 5.000 personnes y sont abonnées.

Het aantal hittegolven en de intensiteit ervan daarentegen zijn aanzienlijk toegenomen. Dat wordt des te sterker gevoeld in de steden, zeker in minder groene wijken. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het grote temperatuurverschil tussen het centrum van Brussel en het Zoniënwoud.

Volgens de recentste data is de uitstoot van broeikasgassen in het Brussels Gewest in 2020 met 28 % verminderd ten opzichte van 2005, waarmee het gewest ruimschoots zijn doelstelling heeft gehaald, zoals overeengekomen in het samenwerkingsakkoord over de verdelingen van de lasten voor 2013-2020.

¹¹¹⁷ *Maar om onze langetermijndoelstellingen te verwezenlijken, moeten we nog de uitstoot van broeikasgassen nog sneller en in grotere mate terugdringen. Daarom engageert het gewest zich in het Gewestelijk Lucht-, Klimaat- en Energieplan tot een vermindering van de uitstoot met 47 % tegen 2030. Die doelstelling zal binnenkort ongetwijfeld ook door Europa worden bevestigd. Wij zullen dus de manier waarop we ons verwarmen en verplaatsen en onze consumptiegewoonten moeten aanpassen, ook al werkt Vlaanderen daar niet echt veel aan mee.*

Na de goedkeuring in eerste lezing van het nieuwe plan werden er een milieu-effectenstudie en een openbaar onderzoek opgestart. De kwestie zal dus zeker aan de orde komen in deze commissie.

S'agissant des concentrations d'ozone mesurées par notre réseau téléométrique, la tendance est favorable pour ce qui est des pics d'ozone. En effet, à conditions météorologiques comparables, on constate que le nombre et l'intensité des épisodes de pics d'ozone ont diminué au cours des dernières décennies, grâce à une baisse globale des concentrations de polluants précurseurs d'ozone, ce qui est une bonne nouvelle.

Par contre, le nombre et l'intensité des vagues de chaleurs est en forte augmentation. Celles-ci affectent particulièrement les villes, sujettes au fameux effet d'îlot de chaleur, très pénible pour les personnes plus fragiles (enfants, aînés, malades) et dans les quartiers moins végétalisés tels que le centre-ville. Bruxelles Environnement publie sur son site une carte relative aux îlots de chaleur, qui indique les importants écarts de température entre, par exemple, le centre-ville et la forêt de Soignes.

J'ai déjà eu l'occasion de répondre à plusieurs reprises sur les progrès réalisés par notre Région en matière de lutte contre la pollution de l'air et de neutralité carbone. Selon les dernières données disponibles, les émissions totales de gaz à effet de serre de la Région de Bruxelles-Capitale en 2020 ont diminué de 23 % par rapport à 1990, et de 28 % par rapport à 2005. La Région a ainsi largement respecté son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour l'année 2020 - une réduction de 8.8 % - comme fixé dans le cadre de l'accord de coopération sur la répartition des charges nationales pour la période 2013-2020 (burden sharing).

Ces résultats sont positifs, mais encore loin d'être suffisants pour atteindre nos objectifs à long terme. Nous avons déjà eu l'occasion d'en débattre dans cette commission : il va falloir aller beaucoup plus vite et s'impliquer beaucoup plus fortement dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

C'est la raison pour laquelle la Région s'est engagée, dans son nouveau plan air-climat-énergie, à réduire ses émissions directes d'au moins 47 % d'ici 2030, par rapport à 2005, soit presque doubler les efforts accomplis depuis dix ans. Cette réduction de 47 % est conforme à l'effort qui sera très probablement imposé à la Belgique par l'Union européenne dans le cadre de la rehausse de son ambition climatique.

L'objectif de 35 % d'ici 2030 que vous mentionnez dans votre introduction est désormais caduque ; il l'était déjà par rapport à l'accord de majorité qui prévoyait 40 %, et au volet bruxellois du plan national énergie-climat introduit il y a deux ans, également aligné sur 40 %. On passe donc de 40 % à 47 % de réduction, avec toutes les mesures qui en découlent, prévues dans le plan air-climat-énergie.

Cet objectif minimal de réduction n'est pas encore confirmé au niveau européen, mais il est hautement probable. Quoi qu'il en soit, les différentes entités vont devoir aller dans cette direction, même si, jusqu'à présent, la Flandre ne se montre pas très active en la matière. Qu'il s'agisse de transformer la manière dont

¹¹¹⁹ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Met slechts 4.200 gebruikers van de app Brussels Air en 5.000 abonnees op het bulletin van IRCEL blijft de verspreiding van de nodige informatie inzake hittegolven en ozonpieken problematisch. Bestaan er nog andere communicatiekanalen?*

Pas bij afkondiging van de alarmfase wordt opgeroepen om de wagen zo weinig mogelijk te gebruiken. Is het niet beter om daar veel vroeger werk van te maken?

Ten slotte verwijs ik naar een zeer nuttige maatregel die in sommige gemeenten bestaat. Daar gaan studenten in geval van hittegolven of ozonpieken langs bij inwoners om zich ervan te vergewissen dat het goed met hen gaat.

- Het incident is gesloten.

¹¹²³ **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

¹¹²³ **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

¹¹²³ **betreffende "de toekomstplannen van de Haven van Brussel".**

¹¹²⁵ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Recent verscheen in Bruzz een artikel over Gert Van der Eeken, de nieuwe directeur-generaal van de Haven van Brussel. Het bevat onder meer een beschrijving van het recordjaar 2021, met 5,5 miljoen ton eigen containerverkeer. Het was het beste jaar sinds de oprichting van de vennootschap in 1993. De containerterminal werd eind 2021 dan ook uitgebreid, van anderhalve hectare tot bijna zes hectare.

nous nous chauffons, dont nous nous déplaçons ou dont nous consommons, il reste encore énormément de progrès à réaliser.

La semaine passée, j'ai répondu au sujet de plusieurs éléments figurant dans le plan air-climat-énergie approuvé en première lecture par le gouvernement. Une étude d'incidences est en cours et une enquête publique sera effectuée avant l'adoption définitive. Je ne doute pas que, dans ce cadre, des présentations et des débats seront organisés au sein de cette commission.

M. Jamal Ikazban (PS).- Il est important de rappeler ce qui est fait en la matière en Région bruxelloise. D'autant que ces fortes chaleurs ont un impact majeur sur les villes. Vous avez également indiqué les disparités entre quartiers et l'absence d'égalité face au phénomène.

L'information reste un combat permanent. Les chiffres que vous citez - 4.200 utilisateurs pour Brussels Air et 5.000 pour la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) - sont faibles. N'y aurait-il pas d'autres canaux d'information à utiliser davantage ?

Vous avez dit que la phase d'alerte nécessitait des critères de jugement et la prise de mesures. Parmi ces mesures, il existe la non-utilisation du véhicule. Mais ne serait-il pas important d'informer à ce sujet au préalable ? De nombreuses personnes ne se rendent pas compte que la pollution aggrave la situation, avec des répercussions sur la santé des plus fragiles. Des efforts restent à faire à cet égard.

Enfin, il convient de souligner les efforts déployés par les communes. Plusieurs d'entre elles ont déclenché des plans et engagé des étudiants pour sonner à la porte des citoyens et s'assurer qu'ils ne manquent de rien. Ces initiatives sont extrêmement importantes.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "les projets d'avenir du Port de Bruxelles".

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Dans un article de Bruzz, le nouveau directeur général du Port de Bruxelles, Gert Van der Eeken, décrivait l'année record qu'a été 2021, avec 5,5 millions de tonnes de trafic propre de conteneurs. Le terminal à conteneurs a dès lors été étendu fin 2021, passant de 1,5 à près de 6 hectares. D'autres plans d'extension sont au programme.*

Er zijn plannen voor een verdere uitbreiding via de reconversie van andere, minder succesvolle activiteiten op het terrein.

De nieuwe havenbaas kondigt aan dat de economische activiteiten van het bedrijf zullen worden uitgebouwd en dat er ook meer aandacht naar ecologisch beheer zal gaan. Daarnaast wil hij het bedrijf bekender maken bij de Brusselaar, die vaak niet eens weet dat het gewest een haven heeft, en de aantrekkingskracht van het havengebied vergroten. Ik citeer: "Het havengebied moet nog meer een omgeving worden waar verschillende stadsfuncties samenkomen, al lijkt wonen en ontspannen tussen de industrie en de scheepvaart geen evidentie. Waarom zijn hier geen wandelterrassen? Waarom is er geen horeca? In alle steden, van Bazel tot Straatsburg, waar er een aansluiting is met een waterweg vind je dit soort activiteiten terug."

Ten slotte stelt de havenbaas dat ook de mogelijkheid tot zwemmen in het kanaal zonder taboes moet worden onderzocht. Als de waterkwaliteit wordt verbeterd, behoort dat volgens hem zeker tot de mogelijkheden.

De nieuwe havenbaas komt dus ambitieus uit de hoek. De Haven van Brussel is momenteel onbekend en dus ook onbemind. Daar wil hij verandering in brengen. We weten allemaal dat de aanwezigheid van water de stad aangenamer maakt. Een opwaardering van de Zenne en het kanaal zou alle Brusselaars ten goede komen.

¹¹²⁷ Ik zou graag uw visie op de toekomst van de Haven van Brussel kennen. Zijn er plannen voor een verdere uitbreiding van de containerterminal? Lopen er besprekingen met de betrokkenen, zoals Lukoil?

Op welke manier zal er meer aandacht gaan naar de ecologische aspecten, naast de economische ontwikkeling van het bedrijf? Is het bijvoorbeeld mogelijk om er groene zones aan te leggen?

Hoever staat citydev.brussels met de aankoop van het terrein van Schaarbeek-Vorming om er een logistiek knooppunt in te richten? Hoeveel zal dat kosten?

Zijn er plannen om woningen te bouwen in het havengebied? Zijn er plannen om ruimte te maken voor horeca en vrijetijdsbesteding? Hoe staat de regering tegenover zwemmen in het kanaal? Wat zijn de belemmeringen? Welke maatregelen neemt u om het mogelijk te maken?

Op welke manier wilt u de Haven van Brussel ontsluiten? Hoe wilt u de plek meer bekendheid geven bij de Brusselaars?

¹¹²⁹ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Wij juichen de beslissing om de capaciteit van de haventerminal uit te breiden, ten zeerste toe: als het vrachtvervoer via de weg daalt, dalen ook de CO2-uitstoot en de externe kosten. De MR pleit ervoor om de haven verder te ontwikkelen als logistiek*

Le nouveau patron du port annonce que les activités économiques de l'entreprise seront développées et qu'une plus grande attention sera portée à la gestion écologique. Il veut en outre renforcer la notoriété de l'entreprise auprès des Bruxellois. Enfin, il estime que la possibilité de nager dans le canal doit être examinée sans tabou.

J'aurais voulu connaître votre vision de l'avenir du Port de Bruxelles. Existe-t-il de nouveaux plans d'extension du terminal à conteneurs ? Des discussions sont-elles en cours avec les acteurs concernés ?

De quelle manière accordera-t-on plus d'attention aux aspects écologiques ?

Qu'en est-il de l'achat par citydev.brussels du site de Schaerbeek-Formation pour y créer une plateforme logistique ? Combien cela coûtera-t-il ?

Des projets résidentiels sont-ils envisagés dans la zone portuaire ? Est-il prévu d'y réserver de l'espace pour l'horeca et les loisirs ? Que pense le gouvernement de la possibilité de nager dans le canal ?

Comment comptez-vous désenclaver le Port de Bruxelles ? Comment entendez-vous renforcer sa notoriété auprès des Bruxellois ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je me joins aux développements et aux questions de ma collègue Cieltje Van Achter. Le Port de Bruxelles est un acteur essentiel du développement de la Région et le trafic global sur le canal en plein cœur de notre capitale ne fait que progresser. À cet égard, saluons d'ailleurs la décision d'étendre la capacité du terminal, qui n'a que des effets bénéfiques pour Bruxelles : il y a moins de

bevoorradingsinstrument voor het gewest. Plant u initiatieven in die zin?

Daarnaast worden de toeristische troeven van de Haven van Brussel nog onvoldoende uitgespeeld. Welke initiatieven zult u op dat vlak ontwikkelen?

Intussen heeft de regering beslist om de onderhandelingen over de aankoop van de site Schaarbeek-Vorming, die op vraag van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI) werden opgeschort, te hervatten. Dat werd tijd, want de site moet zo vlug mogelijk een economische groeipool worden. Hoe zult u de noden van de verschillende Brussels actoren met elkaar verzoenen?

¹¹³¹ *Volgens de minister-president past de aankoop van de terreinen van het FSI in een strategie van gewestelijke economische en logistieke ontwikkeling. Wanneer zal de spoorverbinding met de Haven van Brussel operationeel zijn? Wie neemt de uitgaven voor de bodemsanering voor zijn rekening? Hoeveel bedragen die?*

¹¹³³ **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *De Haven van Brussel vormt eigenlijk de ruggengraat van het gewest, zeker als we de circulaire economie verder willen ontwikkelen en het stedelijke vrachtverkeer willen doen dalen.*

Hoe ziet de toekomst van de Haven van Brussel er in grote lijnen uit, in de eerste plaats op het vlak van mobiliteit? Jammer

camions sur nos routes, donc moins d'émissions de CO2 et moins de coûts externes.

En outre, nous soutenons la poursuite du développement technologique du port et sommes en faveur d'une meilleure intégration de celui-ci dans la ville. Le port doit être un réel atout logistique pour l'approvisionnement de notre ville-région. Quels sont les projets en la matière ?

Par ailleurs, il est important de valoriser l'aspect touristique du Port de Bruxelles, qui n'est pas suffisamment exploité pour le moment. Quelles initiatives seront-elles mises en place dans ce domaine ?

Le 27 juin dernier, j'ai posé au ministre-président une question sur le processus d'acquisition du site de Schaarbeek-Formation. Il m'a répondu que le processus n'avait pas encore abouti, mais qu'une décision récente du gouvernement bruxellois avait permis la réouverture des négociations entre le Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF) et citydev.brussels. Ces négociations avaient été suspendues mi-2019 à la demande du FIF.

Plusieurs mois de négociations au sein des instances régionales ont permis de parvenir à la décision récente du gouvernement bruxellois de relancer le processus de négociation. Il était temps d'aboutir. Cette acquisition est en quelque sorte comparable au monstre du Loch Ness : chaque année, lors des débats budgétaires, nous vous demandions quand elle aurait lieu. Il était temps de redynamiser la zone et d'en faire le pôle annoncé.

Dans ce cadre, comment concilier les demandes et les besoins des différents acteurs régionaux bruxellois ?

Le ministre-président expliquait que la décision du gouvernement, portant notamment sur l'acquisition des terrains du FIF, avait pour but de définir les grandes lignes de la programmation et des superficies approximatives à prévoir afin de permettre à citydev.brussels d'engager des pourparlers avec la Société fédérale de participations et d'investissement. Il expliquait aussi qu'il s'agissait d'une opportunité d'acquisition stratégique pour le développement territorial, économique et logistique régional.

Quand le raccordement ferroviaire avec le port sera-t-il enfin opérationnel ?

Qu'en est-il de la pollution des sols ? Par qui les coûts de dépollution seront-ils portés ? À combien s'élèveront-ils ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Le Port de Bruxelles, territoire des terrains portuaires le long du canal, est, en quelque sorte, la colonne vertébrale de notre Région. Les enjeux qui l'entourent sont gigantesques pour notre Région, surtout au vu de notre vision d'économie circulaire et de notre volonté de réduire la circulation des camions dans la ville.

genoeg is de havenbaas niet erg enthousiast over de aanleg van fietspaden langs het kanaal. Hoe zult u het tij doen keren?

Een aantal mooie projecten moeten van de Kanaalzone een ecologische corridor maken. Hoe zult u de aandacht voor de biodiversiteit versterken? Een conditio sine qua non is alleszins een goede waterkwaliteit.

Je souhaiterais connaître les grandes lignes de l'avenir du Port, en soulevant deux points d'attention.

Le premier est celui de la mobilité. Le canal est aussi la colonne vertébrale du réseau cyclable bruxellois. Or, le Port de Bruxelles n'est pas toujours très enthousiaste quant aux pistes cyclables le long du canal. Comment gérer la situation, sachant qu'il est essentiel que l'itinéraire cyclable régional Canal puisse se prolonger sur tout le parcours du canal ?

Le deuxième point d'attention concerne la biodiversité. De très beaux projets sont mis en place pour faire du canal un corridor écologique. J'espère qu'une impulsion sera donnée à la poursuite de cette ambition. Pouvez-vous nous indiquer comment cet élément sera pris en considération et amplifié au cours des prochaines années ?

Sans toutefois dépendre du Port, la question écologique et biologique du corridor du canal est liée à celle de la qualité des eaux. Il faut veiller à l'accès à l'eau, au plaisir d'être au bord de l'eau, et ces aspects ne peuvent s'envisager sans une qualité correcte des eaux.

¹¹³⁵ **De heer Alain Maron, minister.** - De containerterminal van de Haven van Brussel heeft een beperkte oppervlakte (1,67 ha), een beperkte kadelenkte (205 m) en een maximale capaciteit van ongeveer 45.000 tot 50.000 TEU (twenty feet equivalent units) per jaar. De verplaatsing van de containers gebeurt aan de hand van een enkele portaalkraan die dateert uit 2001. Een dergelijke inrichting volstaat niet om het hoofd te bieden aan de verwachte toename van het aantal containers.

Daarom heeft de raad van bestuur van de Haven van Brussel op 26 november 2021 ingestemd met de uitbreiding van de containerterminal op een extra terrein van 4,2 ha naast de huidige terminal. De werken gaan in juli 2022 van start en zullen tot eind 2024 duren. Op basis van een projectoproep zal een nieuwe concessie worden toegewezen aan een operator die de nieuwe terminal in het bedrijf zal integreren.

Zijn project moet stroken met de gewestelijke ambities op het vlak van duurzaamheid en economische transitie. Zo zal de toekomstige concessiehouder rekening moeten houden met duurzaamheidskwesties die zowel te maken hebben met de inrichting van het terrein en de infrastructuur, als met de activiteiten die er plaatsvinden.

¹¹³⁷ De concessiehouder moet een plan opstellen voor het koolstofvrij maken van zijn vloot, zowel op het water als op het land. Hij moet ook een volledige projectplanning voorleggen, waarin de jaarlijkse verkeersvolumes per transportwijze vermeld staan. Daarnaast moet hij rekening houden met het feit dat minimaal de helft van het verkeer van en naar de terminal afkomstig is van of bestemd is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Brusselse Rand.

Overeenkomstig de havenconcessie en het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening moet de aanvraag van de

M. Alain Maron, ministre (en néerlandais). - *La superficie et la capacité actuelles du terminal à conteneurs sont insuffisantes pour faire face à la hausse attendue du nombre de conteneurs. C'est pourquoi le conseil d'administration du Port de Bruxelles a approuvé, le 26 novembre 2021, l'extension du terminal sur un terrain supplémentaire de 4,2 ha. Les travaux dureront jusqu'à fin 2024.*

Après appel à projets, une nouvelle concession sera attribuée à un opérateur qui intégrera le nouveau terminal à l'entreprise. Son projet doit être conforme aux ambitions régionales en matière de durabilité et de transition économique.

Le concessionnaire devra élaborer un plan de décarbonation de la flotte et soumettre une planification complète du projet, en indiquant les volumes de trafic annuels par mode de transport.

Conformément à la concession portuaire et au Code bruxellois de l'aménagement du territoire, la demande du permis d'urbanisme pour le réaménagement du site devra comprendre 10 % d'espaces verts.

stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van het terrein 10% groenvoorzieningen omvatten.

¹¹³⁹ (verder in het Frans)

Meer in het algemeen heeft de Haven van Brussel in samenwerking met Leefmilieu Brussel 200 m overwelfde Zenne opengelegd. Daarnaast heeft ze een ecologisch beheersplan uitgewerkt voor de groene ruimten in de kanaalzone, met onder meer drijvende vlotten ter verbetering van de biodiversiteit.

Voorts heeft de regering de principiële beslissing genomen voor de aankoop van 40 hectare van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM), het vroegere FSI, door citydev.brussels. Als de partijen erin slagen een akkoord tot stand te brengen, zal een deel van Schaarbeek-Vorming in partnerschap met de Haven van Brussel tot een multimodaal logistiek centrum worden omgevormd.

Er is alvast een akkoord met Infrabel over de ontsluiting van de Haven van Brussel via het spoor. De werken om de verbinding tot stand te brengen zullen begin 2024 van start gaan.

¹¹⁴¹ *Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) maakt elke woonfunctie in haven- en transportzones onmogelijk. Wel mogen er handelszaken, inclusief cafés en restaurants, worden gevestigd, aangezien dat secundaire activiteiten zijn. Daarnaast bevinden er zich ook diverse watersportclubs. De Haven van Brussel zal ruimte blijven bieden voor dergelijke activiteiten. We hebben trouwens amper een jaar geleden nog een nieuw skatepark geopend. Daarnaast worden sommige terreinen door Leefmilieu Brussel in beheer genomen om er groene ruimten of parken van te maken.*

(poursuivant en français)

Plus globalement, dans l'aménagement d'un site portuaire récemment acquis dans l'avant-port, le Port de Bruxelles a ouvert un tronçon de Senne sur une longueur de 200 m, en collaboration avec Bruxelles Environnement.

Le Port a élaboré un plan de gestion écologique des espaces verts de la zone portuaire qui accorde une attention particulière à la promotion de la biodiversité.

Des radeaux flottants ont été installés à la surface de l'eau, à côté du port de plaisance, dans une logique d'amélioration de la biodiversité.

En ce qui concerne le site de Schaarbeek-Formation, le 12 mai 2022, le gouvernement a pris une série de décisions relatives à l'acquisition du site, et plus particulièrement au terrain de 40 hectares qui appartient à la Société fédérale de participations et d'investissement (SFPI) "real estate", anciennement Fonds de l'infrastructure ferroviaire.

Le gouvernement a donc approuvé le principe de l'acquisition d'un terrain de 40 hectares par citydev.brussels. Les négociations entre citydev.brussels et la SFPI peuvent ainsi être menées dès à présent.

Si un accord est trouvé pour l'achat du terrain de Schaarbeek-Formation, une partie de ce dernier sera développée, en partenariat avec le port, en tant que zone logistique multimodale.

Pour ce qui est de la mixité des fonctions sur les terrains portuaires, aucun logement n'est autorisé dans les zones d'activités portuaires et de transport au plan régional d'affectation du sol.

S'agissant de la connexion ferroviaire, des accords ont été trouvés. Elle est sur les rails. Des négociations ont lieu avec les parties prenantes, dont Infrabel, pour que la connexion ferroviaire soit opérationnelle quelques mois après les travaux, qui devraient débiter au début de l'année 2024.

Dès lors, la construction de logements ne sera pas autorisée, mais les établissements commerciaux - en ce compris les cafés et restaurants - seront autorisés en tant qu'activité secondaire. Ainsi, des terrasses de la Brasserie de la Senne ou du Brussels Beer Project sont installées sur le site du port, mais il s'agit d'activités connexes. La plupart des établissements de restauration ne sont toutefois pas situés dans la zone portuaire, mais dans les zones adjacentes telles que le quai des Péniches.

Par ailleurs, la zone portuaire compte de nombreux clubs sportifs et nautiques qui proposent des activités récréatives sur et autour de l'eau. Ces clubs sont répartis le long de la zone du canal, d'Anderlecht, au sud, jusqu'à l'avant-port, au nord. Le Port reste

¹¹⁴³ (verder in het Nederlands)

Voorts is het kanaal het grootste stormbekken van het gewest, met maar liefst veertien riooloverstorten en een kunstwerk om de overstort van de Zenne op te vangen wanneer die overstroomt. Dat het gewest tijdens de rampzalige overstromingen van juli vorig jaar gespaard is gebleven, danken we aan de inrichting van het kanaal.

¹¹⁴⁵ (verder in het Frans)

Momenteel is het om gezondheidsredenen verboden om in het kanaal te zwemmen. Het bijna voltooide Waterbeheerplan is erop gericht om de regenafvoer via het kanaal te beperken, aangezien die de waterkwaliteit negatief beïnvloedt.

Er bestaan meerdere plannen voor een zwembad in de buurt van het kanaal, maar er zijn geen plannen voor zwemgelegenheid in het kanaal zelf. Dat is immers maar mogelijk als de veiligheid, de bacteriologische kwaliteit van het water en de bevaarbaarheid zijn gegarandeerd.

Uit studies van 2015 en 2019 blijkt dat de Brusselaar de naam van de Haven van Brussel wel kent, maar veel minder haar nut en opdracht.

¹¹⁴⁷ *Met het communicatieplan uit 2021, dat niet enkel op de economische partners, maar ook op het grote publiek gericht is, wil men de naamsbekendheid van de Haven van Brussel verder ontwikkelen en haar opdracht onder de aandacht te brengen. Het plan omvat een nieuwe grafische huisstijl, een sterkere aanwezigheid op de sociale media en communicatiecampagnes. Het communicatieplan loopt tot einde 2023. Zo nodig wordt het daarna bijgestuurd.*

attentif aux possibilités de développement d'infrastructures de loisirs sur ces sites.

Comme vous le savez peut-être, nous avons inauguré un nouveau skate park, il y a environ un an. La zone comprend également un terminal pour passagers ainsi que des infrastructures à la disposition des associations. Notez par ailleurs que de nombreux terrains sont mis en gestion auprès de Bruxelles Environnement en vue de l'aménagement d'espaces verts et de parcs.

(poursuivant en néerlandais)

En outre, le canal est le plus grand bassin d'orage de la Région, avec quatorze déversoirs et un ouvrage destiné à recueillir le trop-plein de la Senne. Si la Région a été épargnée par les inondations de juillet dernier, c'est grâce à l'aménagement du canal.

(poursuivant en français)

Actuellement, il est interdit de nager dans le canal, pour des raisons de santé et de sécurité notamment liées au déversement des eaux de pluie dans le canal.

Le plan de gestion de l'eau, en cours de finalisation, vise à diminuer ces déversements dans le canal, car ils entraînent une détérioration de la qualité environnementale et bactériologique de ses eaux. En commission, j'ai récemment eu l'occasion de traiter de manière extensive des différents aménagements prévus au niveau des déversoirs pour limiter ces déversements au plus vite et un maximum.

Différents projets de piscines aux abords ou à proximité du canal sont examinés. À ce stade, il n'existe pas de plan pour une piscine en plein air dans le canal. Cependant, un tel plan pourrait voir le jour dans des conditions bien précises assurant la sécurité, la qualité bactériologique de l'eau et la navigabilité du canal (le passage des bateaux ne pouvant être entravé).

Concernant la communication auprès des Bruxellois, le Port de Bruxelles a mené des enquêtes de notoriété en 2015 et en 2019. Toutes les deux ont conclu que le Port disposait d'une bonne notoriété, car près de la totalité des Bruxellois en ont déjà entendu parler. Toutefois, ses missions et son utilité restent souvent floues.

Après un premier plan de communication établi en 2015, qui visait principalement à renforcer les liens du Port de Bruxelles avec ses clients et les milieux économiques, un nouveau plan a été établi en 2021. Il vise naturellement à poursuivre les efforts entrepris envers les milieux économiques, mais se tourne également vers le grand public. L'idée est de promouvoir la notoriété du Port et veiller à ce que les Bruxellois comprennent mieux ses missions et son utilité.

La mise en œuvre progressive du plan inclut une nouvelle identité, une nouvelle charte graphique, un nouveau slogan,

Het Havenfeest van 2022 was net zoals de voorgaande edities een groot succes.

De fietspaden langs het kanaal blijven behouden, omdat ze belangrijk zijn voor verplaatsingen binnen het gewest en voor wie van verder komt. De Haven van Brussel beseft dat de veiligheid in het gedrang is daar waar het fietspad havenactiviteiten kruist. Hoever de fietsverbindingen zijn afgewerkt, dient u aan mijn collega Van den Brandt te vragen.

un renforcement de la présence sur les réseaux sociaux, des campagnes de communication B2B (commerce interentreprises) et B2C (commerce grand public).

La fête du Port est traditionnellement un grand succès et l'édition 2022 n'a pas dérogé à la règle.

Le plan de communication va se poursuivre jusqu'à fin 2023. Il sera évalué à l'échéance pour être ajusté si nécessaire. Cette communication se veut ludique et pédagogique. Je vous invite à la consulter sur les sites internet, les réseaux sociaux ou encore dans la presse quotidienne.

Enfin, pour la question des cyclistes, il est bien prévu que des vélos puissent longer le canal. Ces connexions sont importantes, tant pour les cyclistes qui circulent à l'intérieur de Bruxelles que, dans une logique interrégionale, pour ceux qui viennent de plus loin. Des discussions sont en cours. Le Port de Bruxelles est attentif aux questions de sécurité, notamment lors de croisements avec des camions, des infrastructures ou du trafic industriel dans les zones d'activités portuaires et de transport du plan régional d'affectation du sol.

En ce qui concerne l'état d'avancement de ces connexions cyclables et leur calendrier de réalisation, je vous invite à interroger ma collègue Elke Van den Brandt. Comme je vous l'ai expliqué, un certain nombre de problèmes techniques et urbanistiques doivent encore être réglés pour que ces connexions cyclables bienvenues deviennent une réalité.

¹¹⁴⁹ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik heb heel wat bijgeleerd. Het is goed nieuws dat er een haventerminal bij komt. We zouden het kanaal veel meer moeten gebruiken voor de bevoorrading van de stad, de afvoer van afval enzovoort.

Is er walstroom voor elektrische schepen? Als we duurzaamheid en het terugdringen van de CO₂-stoot belangrijk vinden, kunnen we niet zonder. We hebben alles te winnen bij de uitbreiding van de logistiek van de Haven van Brussel.

Dan zijn er nog de waterkwaliteit en de overloop van de riolering in het kanaal. Op dat vlak is er echt nog werk aan de winkel. Ik moedig u aan om ambitie aan de dag te leggen om de waterkwaliteit te verbeteren. Het is niet meer van deze tijd om afvalwater in het kanaal te storten, iets wat trouwens niet alleen bij hevige regenval voorkomt.

Uit een antwoord dat minister Van den Brandt me vorige week gaf, leid ik af dat we nog even geduld moeten hebben in verband met de aanpassingen aan de Saintelette- en de De Troozbrug, maar er wordt aan gewerkt.

¹¹⁵¹ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *We zullen later nog op sommige aspecten terugkomen.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je me réjouis du futur terminal à conteneurs. Nous devrions utiliser bien davantage le canal pour approvisionner la ville et évacuer les déchets, entre autres.*

Y aura-t-il une alimentation à quai pour les bateaux électriques ? C'est indispensable pour réduire les émissions de CO₂.

Enfin, je vous encourage à faire preuve d'ambition pour améliorer la qualité de l'eau. De nos jours, il n'est plus acceptable de déverser les eaux usées dans le canal.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Nous reviendrons en commission sur les aspects qui nous préoccupent.

1151 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Er moet aandacht gaan naar de veiligheid van fietsers, daar waar vrachtwagens de haventerreinen op- en afrijden.*

1151 **De voorzitter.**- We kunnen daarop terugkomen naar aanleiding van het havenbezoek tijdens het volgende parlementair jaar.

- *Het incident is gesloten.*

1159 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID LEISTERH**

1159 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

1159 **betreffende "de verlenging van de milieuvergunning van Brussels Airport en de kwestie van de vluchten boven het Brussels Gewest".**

1161 **De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *De luchthaven van Luik ontwikkelt zich steeds meer en dat gaat gepaard met toenemende geluidshinder. De Vlaamse minister van Omgeving verzet zich tegen de verlenging van de milieuvergunning om de rust van de Limburgers te vrijwaren.*

Midden 2024 loopt de milieuvergunning van de luchthaven van Zaventem af. Overweegt u gelijkaardige stappen als de Vlaamse minister tegen de milieuvergunning van de luchthaven van Luik?

1163 **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *De drie gewesten en de federale overheid zouden samen moeten ijveren om de geluidshinder te beperken.*

Het Brussels Gewest staat echter soms alleen in deze strijd. Door het besluit-Gosuïn van 1999 kunnen overtredingen bestraft worden. Dat is een goede zaak, anders zouden we met nog meer geluidshinder kampen.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Un aspect primordial, selon moi, est la sécurité lorsque des camions entrent et sortent des terrains portuaires et croisent la piste cyclable. La piste cyclable le long du canal doit être maintenue, et il convient de trouver des solutions pour sécuriser ces croisements.

M. le président.- Nous aurons l'occasion de revenir sur le sujet, puisque nous avons décidé ce matin d'organiser une visite de terrain au Port de Bruxelles dans le courant de la prochaine session.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DAVID LEISTERH

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 renouvellement du permis d'environnement de Brussels Airport et la question du survol de la Région bruxelloise".

M. David Leisterh (MR).- L'aéroport de Liège se développe de plus en plus et devient source de nuisances sonores. Son permis d'environnement arrive à expiration le 2 janvier prochain et doit donc bientôt être renouvelé. Le département flamand de l'environnement a cependant rendu un avis défavorable au sujet du renouvellement de ce permis. La ministre flamande se dit d'ailleurs prête à porter cette affaire devant les tribunaux afin de défendre la tranquillité des Limbourgeois.

Cette situation m'a amené à me demander si un tel problème pourrait également toucher l'aéroport de Zaventem, situé à quelques kilomètres de la Région bruxelloise, car son permis d'environnement arrivera à expiration vers mi-2024.

Le combat presque ancestral contre les nuisances sonores de l'aéroport de Zaventem étant primordial pour la Région, envisagez-vous, suivant l'exemple de la ministre flamande, de rendre un avis concernant le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Zaventem ? Il pourrait en effet s'agir d'une piste pour lutter contre le survol de la Région bruxelloise.

M. Alain Maron, ministre.- Pour diminuer les nuisances pour tout le monde, tous les partenaires, c'est-à-dire les trois Régions, dont singulièrement la Flandre et Bruxelles, ainsi que le niveau fédéral, doivent discuter et faire preuve d'une volonté de réduire les nuisances de l'aéroport, quitte à avoir une incidence, ne fût-ce que marginale, sur une partie de ses activités.

Helaas houden veel luchtvaartmaatschappijen zich niet aan de regels. Ook de andere beleidsniveaus weigeren ze na te leven. Als dat wel het geval was, zouden er wel aanpassingen komen in het luchthavenbeleid, de vluchten en vliegroutes.

La Région bruxelloise est cependant parfois isolée par rapport aux autres acteurs régionaux dans la protection des riverains des nuisances importantes qu'ils subissent.

La Région a activé un certain nombre de leviers juridiques. Ainsi, l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien permet de sanctionner les vols qui dépassent les limites prévues par cet arrêté. Sans lui, les nuisances que subit Bruxelles seraient probablement encore plus importantes qu'actuellement.

Bien que ce texte ait été confirmé par toutes les juridictions, bon nombre d'avions et de compagnies ne le respectent pas. Les autres entités se refusent toujours à prendre en compte l'arrêté bruxellois dans la gestion du bruit de l'aéroport, que ce soit à travers le tracé des routes, les paramètres de vol ou les critères de bruit des avions eux-mêmes, mais aussi le permis d'environnement de l'aéroport.

Si nous imposions de respecter les normes de bruits bruxelloises, si la Flandre appliquait des normes de bruit, ou si toutes les parties se souciaient du respect de ces normes, des modifications interviendraient au niveau de la gestion de l'aéroport, des vols, des routes, des paramètres de vol, etc.

Par ailleurs, comme je l'ai répété il y a quelques semaines, le dialogue et la création d'une vision commune entre les acteurs est la seule voie politique possible pour faire avancer concrètement et rapidement le dossier. Dès lors qu'une entité n'est pas d'accord, tout est bloqué.

Ce dialogue est toujours en cours et nous avons consacré beaucoup d'énergie ces derniers mois - avec le cabinet du vice-premier ministre Gilkinet et les autres acteurs - pour le faire avancer. À ce stade, toutefois, nous ne sommes malheureusement pas encore parvenus à définir une vision et une volonté commune en vue de réduire les nuisances sonores de l'aéroport. En clair, cela coïncide quelque peu avec la Flandre.

Quand aucun dialogue n'est possible, la Région doit s'adresser à la justice, ce qu'elle a fait à plusieurs reprises ces dernières années, avec succès à chaque fois. Nous venons d'ailleurs de recevoir la nouvelle version de l'étude d'incidences que la Région a obtenue par voie judiciaire. Sans les actions en justice de la Région, cette étude d'incidences complémentaire n'aurait pu voir le jour. J'espère qu'elle pourra, à son tour, faire bouger les lignes.

À ce jour, la Région a gagné toutes ses demandes en justice, et chaque procédure fait avancer les choses petit à petit. Néanmoins, faire avancer le dossier à coup de décisions de justice est extrêmement lent, car il faut attendre les conclusions de chaque action avant d'intenter la suivante, et l'équilibre juridique de ces actions nécessite une préparation coûteuse en temps et en énergie alors que, pendant ce temps, les riverains continuent à subir les nuisances.

¹¹⁶⁵ *Alleen door politieke dialoog en een gemeenschappelijke visie kunnen we snel vooruitgang boeken, maar één betrokken instantie kan het hele dossier blokkeren.*

Er heeft de laatste maanden uitgebreid overleg plaatsgevonden met het kabinet van vicepremier Gilkinet en de andere betrokken instanties, maar een gemeenschappelijke visie is er nog niet. We zitten duidelijk niet op dezelfde golflengte als Vlaanderen.

De voorbije jaren heeft het gewest geregeld juridische stappen ondernomen, telkens met succes. Er is net ook een nieuwe effectenstudie beschikbaar, dankzij een initiatief van het gewest. Hopelijk zet die een en ander in beweging.

Elke gerechtelijke uitspraak is een stapje vooruit, maar de juridische weg gaat traag, vergt veel werk en tijd, en is duur. Intussen lijden burgers nog altijd onder de hinder.

1167 *Het heeft geen zin om een milieuvergunning aan te vechten die nog niet werd afgegeven. Onze juristen bekijken wel wat mogelijk is.*

Er zit zeker een tegenstrijdigheid tussen het feit dat Vlaanderen de vergunning van Luik dreigt aan te vechten en tegelijk in Zaventem zoveel geluidshinder voor het Brussels Gewest tolereert.

Leefmilieu Brussel heeft op 22 april 2022 in een advies gevraagd om bij de opmaak van de nieuwe milieuvergunning rekening te houden met de Brusselse geluidsnormen.

Wees gerust dat ik dit dossier aandachtig opvolg en mogelijke stappen overweeg.

- Het incident is gesloten.

Le permis d'environnement de l'aéroport de Zaventem n'est pas encore délivré, il est donc prématuré de se demander si la Région prévoit de l'attaquer. Nous étudions cependant cette option, très plausible, avec les conseils juridiques de la Région.

Je vous le concède, il y a une certaine incohérence entre le fait que la Flandre menace d'attaquer le permis de l'aéroport de Liège et ce qu'elle permet à Zaventem, vu les nuisances énormes que l'aéroport impose à notre Région.

Pour votre parfaite information, Bruxelles Environnement a remis, le 22 avril 2022, un avis concernant le cahier des charges de l'étude d'incidences environnementales qui devra être menée dans le cadre du renouvellement du permis d'environnement. Nos remarques ont notamment porté sur l'intégration du respect des normes bruxelloises ou encore sur les niveaux de bruit à respecter.

Vous pouvez donc être rassuré, je serai très attentif au permis d'environnement qui sera délivré et aux éventuelles voies de recours.

- L'incident est clos.

1173 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS**

1173 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

1173 **betreffende "de eventuele invoering van de in Frankrijk geteste "Ja reclame"-sticker".**

1175 **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Marc-Jean Ghysseels wordt de mondelinge vraag door mevrouw Isabelle Emmery voorgelezen.

1179 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS) (in het Frans).- Vanaf 1 september test Frankrijk in vijftien gemeenten een nieuwe maatregel waarbij enkel bewoners met een "ja reclame"-sticker op hun brievenbus nog reclame zullen ontvangen. Het doel is om verspilling tegen te gaan en de kosten voor afvalinzameling en -verwerking te verlagen.**

De strijd tegen alle vormen van afval is van essentieel belang voor het milieu. In België zou elke burger jaarlijks 25 tot 40 kg reclame in zijn brievenbus ontvangen.

Bent u op de hoogte van het Franse initiatief?

Welke maatregelen neemt uw administratie om verspilling tegen te gaan? Werd de invoering van een gelijkaardig systeem in Brussel overwogen?

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

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'éventuelle mise en œuvre du dispositif "Oui Pub" testé en France".

M. le président.- En l'absence de M. Marc-Jean Ghysseels, sa question orale est lue par Mme Isabelle Emmery.

Mme Isabelle Emmery (PS).- À partir du 1er septembre prochain, la France expérimentera le dispositif "Oui pub" au sein de 15 collectivités, qui regroupent 2,5 millions de personnes. Les habitants qui le désirent continueront de recevoir de la publicité grâce à l'autocollant "Oui pub", tandis que les autres ne recevront aucun prospectus, sans qu'ils aient besoin d'afficher l'autocollant "Stop pub", aujourd'hui en vigueur en France et en Belgique.

L'objectif est de réduire le gaspillage et de permettre aux collectivités de réduire leurs charges liées à la collecte et au traitement des déchets. Ce dispositif entrera dans une phase de test d'une durée de trois ans, avant d'être généralisé sur le territoire.

Le dispositif, inspiré de la convention citoyenne pour le climat, constitue un moyen de réduire les 900.000 tonnes d'imprimés publicitaires jetés chaque année en France. En Belgique, 25 à 40

In het regeerakkoord staat dat de regering bij alle overheidsinstellingen die onder toezicht van het gewest of de GGC staan een plan voor de beperking van afval zal stimuleren. Welke vooruitgang is er op dat vlak geboekt?

Zijn er bepaalde gemeentelijke initiatieven die in het hele gewest kunnen worden veralgemeend?

kg par an et par citoyen arriveraient ainsi dans les boîtes aux lettres.

La lutte contre le gaspillage sous toutes ses formes constitue un enjeu essentiel au vu de la situation environnementale que nous connaissons.

Avez-vous connaissance de cette initiative française ?

Quelles sont les mesures déjà adoptées par votre administration pour lutter contre le gaspillage ? Avez-vous étudié l'applicabilité de ce modèle en Région de Bruxelles-Capitale ?

Dans la déclaration de politique générale, le gouvernement s'est engagé à promouvoir l'adoption d'un plan zéro déchet au sein de toutes les institutions publiques sous la tutelle de la Région ou de la Cocom. Quelles sont vos avancées sur cet engagement ?

Avez-vous connaissance d'initiatives communales spécifiques qui pourraient être généralisées au niveau régional ?

¹¹⁸¹ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *In het vijfde Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan staat een specifieke maatregel over een sticker waarmee het ongeadresseerde drukwerk kan worden beperkt.*

M. Alain Maron, ministre.- Le cinquième plan de gestion des ressources et des déchets prévoit une mesure spécifique liée à l'autocollant antipublicité, à savoir limiter les imprimés non adressés.

Het gewest gaat de strijd tegen de overvloed aan reclamedrukwerk aan door de antireclamesticker beter bekend te maken en door de mogelijkheid te overwegen om de verspreiding van reclamedrukwerk te verbieden bij adressen waar geen "ja reclame"-sticker is aangebracht.

La Région concrétisera la lutte contre la surconsommation, notamment en limitant la publicité excessive par des solutions spécifiques. Deux options s'offrent à nous :

- la sensibilisation accrue à l'existence et à l'accessibilité de l'autocollant "Stop pub", avec une attention particulière à la diffusion de la publicité dans les immeubles d'habitation ;

- la possibilité d'interdire à l'avenir la diffusion de la publicité si l'autocollant "Oui à la publicité" n'est pas apposé sur la boîte aux lettres, avec une attention particulière accordée à la diffusion de la publicité dans les immeubles d'habitation.

Op basis van een analyse van het papierverbruik en een consultatieronde met de sector wordt voor het einde van de regeerperiode bekeken welke bepalingen van de ordonnantie van 22 april 1999 al dan niet behouden blijven.

Une analyse du flux actuel de papier a eu lieu, ainsi qu'une consultation du secteur dans le but de réviser la législation avant la fin de la période législative ; je fais référence ici à l'ordonnance du 22 avril 1999 relative à la prévention et à la gestion des déchets des produits en papier et/ou carton, qui prévoit une responsabilité élargie pour les producteurs de produits en papier et en carton. L'objectif est de déterminer les dispositions obsolètes et celles qui doivent être conservées. Par la suite, l'utilisation du fonds pour les déchets de papier devrait permettre la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation. Le système d'autocollants pour la distribution de matériel publicitaire peut également être revu.

Er komen bewustmakingscampagnes en ook het stickersysteem kan worden aangepast.

En prévision de la révision, et dans tous les cas, l'autocollant antipublicité sera promu par les canaux existants de Bruxelles Environnement : le service d'information, le site web, les bulletins d'information "Zéro déchet", les médias sociaux, le Festival de l'environnement, etc.

De antireclamesticker zal alleszins gepromoot worden via diverse bestaande kanalen van Leefmilieu Brussel. Hij wordt ook verspreid via de verdeelpunten bij de gemeenten. We zijn niet op de hoogte van andere gemeentelijke initiatieven om het papierverbruik te beperken.

1183 *Volgens bpost kleeft op ongeveer 30% van de Brusselse brievenbussen een antireclamesticker. Volgens Franse cijfers zou meer dan 40% van de Fransen reclamedrukwerk weggooien zonder het te lezen.*

Er is momenteel overleg met de sector over de invoering van een "ja reclame"-sticker.

We volgen ook de initiatieven hieromtrent op in andere landen, zoals Frankrijk en Nederland. Daar kunnen zeker lessen uit getrokken worden, bijvoorbeeld over de impact op de werkgelegenheid in de distributiesector.

Er worden nog andere maatregelen genomen om verspilling tegen te gaan en de beperking van afval te promoten. Er staat overigens een tussentijds rapport over het Afvalplan op de website van Leefmilieu Brussel.

Dit dossier moet rond zijn tegen het einde van de regeerperiode, na de aanpassing van de toepasselijke ordonnantie.

1185 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** *(in het Frans).*- *Laten we dus de resultaten van het Franse experiment goed in het oog houden, want er is nog niets beslist.*

- Het incident is gesloten.

1189 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1189 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

L'autocollant antipublicité est aussi diffusé via les points de distribution dans les communes. Nous ne sommes pas au courant d'autres initiatives communales concernant la réduction de la publicité sur papier.

Pour rappel, et selon les dernières données de bpost, près de 192.000 des quelque 602.000 boîtes aux lettres bruxelloises possèdent un autocollant antipublicité, soit 32 %. Par ailleurs, d'après l'étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie qui motive l'expérimentation française, 44 % des Français jettent les publicités avant même de les lire.

L'administration est en contact avec le secteur pour comprendre les préoccupations, résistances et possibilités concernant l'introduction d'un autocollant "Oui à la publicité" en Région bruxelloise.

Nous suivons également l'évolution de la situation dans d'autres pays, où le système "Oui pub" ou "Opt-in" a été testé ou introduit. Les citoyens et citoyennes ne reçoivent alors de la publicité que sur demande explicite, et l'indiquent au moyen d'un autre autocollant ou éventuellement au moyen d'une plateforme numérique. C'est le cas du projet pilote en France que vous avez mentionné, incluant une phase de test sur quinze territoires, mais aussi d'un projet aux Pays-Bas. Ces expériences permettront de tirer des leçons.

Avec le dispositif "Oui pub", le secteur de la distribution d'imprimés publicitaires sera inévitablement plus touché qu'avec l'autocollant "Stop pub". L'expérimentation française doit également mesurer l'impact de la mesure sur l'emploi.

En outre, l'administration met en œuvre une série d'autres mesures pour lutter contre le gaspillage et promouvoir les pratiques zéro déchet. Un rapport d'évaluation intermédiaire du plan de gestion des ressources et des déchets est d'ailleurs disponible sur le site de Bruxelles Environnement.

Ce dossier devrait aboutir avant la fin de la législature, après modification de l'ordonnance ad hoc.

Mme Isabelle Emmery (PS).- Si l'expérience française peut enrichir nos débats, puisque les décisions ne sont pas encore prises, il y aura lieu d'y être attentif.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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,

1189 **betreffende "het waterbeheer in Brussel en de synergieën tussen bevoegde instanties".**

1191 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).**- *In het Brussels Gewest is zowel Hydria als Vivaqua verantwoordelijk voor het waterbeheer. Zou het niet eenvoudiger zijn om ze te fuseren?*

Dat zou een geïntegreerd beheer van het rioleringsnet en de zuiveringsstations vergemakkelijken en dus kosten besparen.

Het zou ook logischer zijn als het Brussels Gewest bevoegd zou worden voor het waterbeheer, in plaats van een intercommunale, te meer omdat het gewest een aanzienlijke financiële bijdrage moet leveren voor Vivaqua.

Bovendien hebben nog andere overheidsdiensten bevoegdheden inzake waterbeheer. Zo bleek bij de overstromingen in de De Frélaan dat Brussel Mobiliteit bevoegd is voor de straatkolken.

Wordt een stroomlijning van het waterbeheer bestudeerd? Ligt een overdracht van de bevoegdheid voor straatkolken van Brussel Mobiliteit naar Vivaqua op tafel?

Bestudeert uw kabinet andere mogelijkheden om deze instellingen te vereenvoudigen?

Zijn Vivaqua, Hydria en andere overheidsdiensten die bevoegd zijn voor waterbeheer, al doorgelicht met het oog op een vereenvoudiging?

Plant de regering een fusie van Vivaqua en Hydria?

Hoe verloopt de communicatie tussen die twee instellingen?

concernant "la gestion de l'eau à Bruxelles et les synergies entre organismes compétents".

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Dans la Région bruxelloise, plusieurs acteurs sont responsables de la gestion des eaux. Ainsi, si Hydria est la seule responsable du traitement des eaux, elle s'occupe également de la construction et de l'exploitation de bassins d'orages et de collecteurs. Vivaqua, quant à elle, est chargée de la distribution de l'eau et du réseau d'égouttage. Ces deux entités publiques si proches étant amenées à régulièrement travailler ensemble, la question suivante se pose depuis plusieurs années : ne serait-il pas plus simple et plus efficace de les fusionner ?

Du point de vue opérationnel, cette solution semble pertinente, car la gestion du réseau d'égouttage et les stations d'épuration seraient ainsi regroupées, ce qui favoriserait une gestion intégrée et donc une optimisation des coûts.

À l'échelle de Bruxelles, il est inutile de scinder les acteurs de gestion de l'eau comme cela peut se faire dans d'autres Régions. En outre, il serait plus cohérent que la Région soit le pouvoir compétent plutôt qu'une intercommunale, d'autant que la Région a dû injecter des moyens financiers importants dans Vivaqua.

De plus, d'autres compétences liées à la gestion des eaux incombent à d'autres acteurs. En effet, lors des récentes inondations de l'avenue De Fré, à Uccle, nous avons pu constater que Vivaqua était responsable de la gestion de certains bassins d'orage et que Bruxelles Mobilité était, de son côté, chargée des avaloirs en voirie connectés au collecteur se déversant dans le bassin. Le nombre d'avaloirs étant trop faible pour absorber les masses d'eau, la surface est inondée, alors que le bassin n'est rempli qu'à 38 % de sa capacité. C'est la preuve du manque d'efficacité de la gestion de ce type de problème entre les différentes entités.

Un projet de rationalisation de la gestion de l'eau est-il étudié ? Un transfert des compétences de Bruxelles Mobilité vers Vivaqua pour la pose des avaloirs (sur les voiries régionales ou sur les voiries connectées à un bassin d'orage) est-il sur la table ?

Votre cabinet étudie-t-il d'autres possibilités de simplification de ces institutions ? Si oui, lesquelles ? Ne faudrait-il pas centraliser la gestion des bassins d'orages et des collecteurs auprès d'un seul opérateur ?

Vivaqua, Hydria et les autres acteurs de l'eau à Bruxelles ont-ils déjà été audités en vue d'une simplification ? Dans la négative, le gouvernement envisage-t-il d'organiser un audit ?

Le gouvernement prévoit-il un projet de fusion de Vivaqua et Hydria ? En cas de fusion, considérez-vous que le niveau régional soit le plus approprié pour centraliser la gestion des eaux ?

¹¹⁹³ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *De operationele activiteiten inzake waterbeheer worden van oudsher uitgeoefend door twee verschillende overheidsdiensten. Door de invoering van een nieuwe tariefstructuur zijn mogelijke verbeterpunten aan het licht gekomen.*

Daarnaast heeft Brugel verschillende audits uitgevoerd van het beleid inzake activabeheer en de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers.

Ten slotte voorziet de ordonnantie van 20 oktober 2006 in de mogelijkheid om de instellingen op elkaar af te stemmen. Het gaat meer bepaald om het uitwisselen van personeel, materiaal enzovoort.

Op basis daarvan heb ik de regering voorgesteld besprekingen op te starten om de sector te stroomlijnen. Uit de eerste gesprekken blijkt dat we stapsgewijs te werk moeten gaan. Vivaqua is immers volop bezig met de uitvoering van het strategische plan Vivanext en de operatoren met de nieuwe tariefstructuur.

Ik zal Vivaqua en Hydria binnenkort opdragen om een en ander toe te lichten, zodat we een duidelijk beeld krijgen van de mogelijkheden inzake financiële optimalisatie en samenwerking.

Als daaruit hefboomen naar voren komen om de kosten te beheersen en de dienstverlening te verbeteren, komt er een studie over de mogelijke scenario's om de krachten te bundelen. Tegen eind 2023 komt er dan een stappenplan voor vijf jaar op basis van het geselecteerde scenario.

¹¹⁹⁵ *Het vergt veel tijd om de huidige toestand te stroomlijnen.*

A priori lijkt het Brussels Gewest niet beter geplaatst dan de gemeenten om het waterbeheer te centraliseren.

Comment la communication entre ces organismes se déroule-t-elle ?

M. Alain Maron, ministre.- Le volet opérationnel du secteur de l'eau est historiquement porté par deux opérateurs distincts, dont certains métiers convergent, mais qui exercent également des missions spécifiques. La mise en œuvre de la nouvelle méthodologie tarifaire a notamment permis d'approfondir l'analyse des contraintes opérationnelles, budgétaires et financières communes, et des leviers d'amélioration potentiels.

En outre, sur la base d'une étude préalable, le régulateur Bruxelles Gaz électricité (Brugel), également chargé de l'eau, a réalisé, ces dernières années, différents audits de la politique de gestion des actifs et la qualité du service rendu aux usagers.

D'un point de vue juridique, enfin, l'ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau, telle que modifiée en mai 2019, prévoit la possibilité d'entamer des travaux de convergence. L'article 18, § 4, prévoit que les opérateurs de l'eau peuvent s'associer, mettre en commun des moyens, transférer entre eux du personnel, des ouvrages ou du matériel, prendre une participation au capital les uns des autres, dans un souci de rationalisation et d'efficacité de réalisation des missions de service public.

Fort de l'ensemble de ces éléments, j'ai proposé au gouvernement d'entamer des discussions sur la rationalisation du secteur. Les premiers échanges ont mis en lumière la nécessité de procéder graduellement avec les opérateurs. Vivaqua est engagé dans un plan majeur de redéploiement interne pour la période 2019-2024, intitulé Vivanext, et les opérateurs sont en pleine phase d'assimilation de la nouvelle méthodologie tarifaire de l'eau.

Considérant que la nouvelle tarification est maintenant bien en place, je mandaterai prochainement les deux institutions concernées pour réaliser une première épure technique, qui devra permettre de clarifier les marges d'optimisation financière et le potentiel de mutualisation. Cette épure sera réalisée dans une optique de maîtrise des coûts, d'amélioration de la qualité du service et de réduction des répercussions sur les factures des consommateurs.

Si ces éléments objectivés et chiffrés présentent des leviers pertinents de maîtrise des coûts et d'amélioration des services, il sera envisagé de poursuivre les travaux à travers une étude des scénarios d'opérationnalisation et de mutualisation possibles. Ces travaux constituent un préalable pour proposer, d'ici à la fin 2023, une feuille de route à cinq ans, sur la base du scénario retenu.

Je précise que les travaux de rationalisation sont de longs processus, qui doivent se faire dans le respect des aspects opérationnels, financiers et humains. C'est uniquement dans ce cadre que de vraies synergies peuvent être exploitées et renforcer l'effet global sur les outils existants et le service aux clients.

Bij al onze acties willen we de huidige relatie tussen de waterbeheerders, die al goed samenwerken, niet op de proef stellen. Leefmilieu Brussel, Hydria, Vivaqua, de Haven van Brussel en mijn kabinet overleggen minstens één keer per maand door middel van het coördinatieplatform van de waterbeheerders. Leefmilieu Brussel organiseert regelmatig werkgroepen waarin Hydria en Vivaqua een belangrijke rol spelen.

Momenteel is een overdracht van de bevoegdheden voor straatkolken van Brussel Mobiliteit naar Vivaqua niet aan de orde.

Hydria beheert vijf grote stormbekkens en bijna 40 km collectoren. Vivaqua beheert 33 stormbekkens en bijna 115 km collectoren. Beide werken ook op technisch vlak goed samen.

¹¹⁹⁷ *Voorts werden de voorbije jaren meerdere audits uitgevoerd. Zo heeft KPMG in 2019 een studie verricht waarin de organisatie van de sector en een mogelijke verbetering ervan aan bod kwamen. Die studie staat op de website van Brugel.*

Uit die studie kwamen meerdere aandachtspunten naar voren, zoals de rechtstreekse opvolging door Brugel van strategische plannen of de uitvoering van specifieke audits.

Brugel heeft daarop beslist om een eerste audit te laten uitvoeren over het beheer van de infrastructuur en een tweede over de relatie met de eindgebruikers.

Deloitte Belgium heeft de eerste audit uitgevoerd, die focuste op het beleid inzake assetmanagement van de waterbeheerders. Op grond van de resultaten van die audit kunnen de waterbeheerders hun strategie verbeteren.

De resultaten van de tweede audit over de kwaliteit van de dienstverlening zijn in januari 2021 gepubliceerd. Het doel was indicatoren en eventuele verbeterpunten te bepalen.

De audits hebben dus niet rechtstreeks betrekking op een toenadering tussen de twee waterbeheerders, die in de sterren

A priori, la Région ne semble pas mieux placée que les communes pour centraliser la gestion des eaux. Cela dit, les deux opérateurs revêtent bien sûr une importance stratégique pour tous les citoyens et citoyennes de la Région.

Au travers de l'ensemble de nos actions, nous cherchons également à respecter la relation existante entre les opérateurs. Ceux-ci communiquent régulièrement, travaillent en bonne collaboration et sont déjà dans une démarche de fonctionnement concerté. Ils échangent en permanence, non seulement entre eux, mais aussi avec les autres acteurs du secteur, qui se réunissent au moins une fois par mois au sein de la plateforme de coordination des acteurs de l'eau - Bruxelles Environnement, Hydria, Vivaqua, le Port de Bruxelles et mon cabinet. En outre, Bruxelles Environnement constitue régulièrement d'autres sous-groupes de travail, au sein desquels les deux opérateurs jouent un rôle-clé.

Cela étant dit, s'agissant des avaloirs, un transfert de compétences de Bruxelles Mobilité vers Vivaqua n'est pas envisagé actuellement.

Les deux opérateurs sont, en revanche, compétents pour la construction et l'exploitation des bassins d'orage et des collecteurs. Hydria gère cinq grands bassins d'orage et près de 40 kilomètres de collecteurs. Pour sa part, Vivaqua gère 33 bassins d'orage - généralement de plus petite taille - et près de 115 km de collecteurs. Vivaqua et Hydria coopèrent, entre autres, grâce à la plateforme des opérateurs et, sur le plan technique, Hydria dispose de plusieurs sondes de mesure installées dans les bassins d'orage et dans des déversoirs appartenant à Vivaqua.

Ensuite, pour ce qui a trait aux audits, plusieurs ont eu lieu ces dernières années. Brugel a mandaté le réseau d'audit KPMG pour réaliser une étude en 2019, dans laquelle la question de l'organisation du secteur de l'eau et sa possible amélioration était abordée. Il s'agit de l'étude 29, disponible sur le site de Brugel.

Cette étude a mis en avant plusieurs points d'attention pour le secteur : un suivi direct de Brugel d'enjeux comme les plans stratégiques et contrats de gestion, la situation économique et financière du secteur ; la mise en œuvre d'indicateurs et du rapportage adéquat, ainsi que la conduite d'audits sur des thèmes spécifiques tels que la gestion de l'infrastructure, les utilisateurs finaux, l'approvisionnement à long terme en eau, l'innovation ainsi que la gestion des eaux usées et de pluie.

Brugel a décidé de sélectionner deux audits spécifiques recommandés dans l'étude : l'un concernant la gestion de l'infrastructure, l'autre, la relation avec les utilisateurs finaux. Ces audits ont été menés dans le cadre d'un marché public lancé en 2019.

Deloitte Belgium a procédé à un audit sur les politiques d'asset management des opérateurs de l'eau en Région de Bruxelles-Capitale (publié en décembre 2020). La gestion des infrastructures a en effet un impact important sur la fiabilité des réseaux, l'efficacité des opérateurs et la durabilité. Brugel

staat geschreven, maar maken het mogelijk om hun processen te verbeteren en te vereenvoudigen.

dispose ainsi de données précises sur l'état des politiques d'asset management des opérateurs et met à disposition du secteur et des parties concernées des analyses pertinentes pour la compréhension de l'état actuel de la situation et les moyens d'amélioration à court et moyen termes. Le régulateur permet également aux opérateurs de se saisir des résultats de l'audit pour élaborer ou améliorer leur stratégie.

Quant à l'audit relatif à la qualité des services offerts aux usagers de l'eau, publié en janvier 2021, il a évalué la qualité des prestations rendues aux usagers en vue de déterminer des indicateurs et d'éventuelles améliorations à apporter à ces services.

Ces audits n'abordent donc pas directement l'hypothèse d'un rapprochement entre les deux organisations, qui me semble inscrit dans les astres, mais permettent déjà d'améliorer et de simplifier leurs processus.

¹¹⁹⁹ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Ik ben blij dat u vooruitgang boekt, ook al zou het natuurlijk sneller mogen.*

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Je me réjouis de constater que vous avancez dans ce sens, même si je souhaiterais bien sûr que cela aille plus vite.

In sommige straten doen zich nog steeds overstromingen voor door problemen met straatkolken, ook al zijn ze aangesloten op een stormbekken. Ik heb geen oplossing gehoord voor de De Frélaan.

Pour ce qui est des avaloirs, il y a un réel problème. Certaines rues sont inondées alors qu'elles sont reliées à des bassins d'orage, mais les avaloirs ne permettent pas d'y accéder. Je n'ai pas entendu de solution pour l'avenue De Fré. Cette situation doit être évitée. Êtes-vous au courant de ce dossier ?

¹¹⁹⁹ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Dat is een aandachtspunt voor alle beheerders van straatkolken. Het volstaat om de straatkolken regelmatig te ontstoppen.*

M. Alain Maron, ministre.- Il s'agit d'un point d'attention pour tous les gestionnaires des avaloirs - gestionnaires communaux comme Bruxelles Mobilité. Des problématiques importantes d'inondation peuvent survenir alors qu'il suffit de déboucher régulièrement les avaloirs.

¹¹⁹⁹ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Ik zal de minister van Openbare Werken hierover een vraag stellen.*

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- J'interpellerais le ministre des travaux publics à ce sujet.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

¹²⁰⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS**

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

¹²⁰⁷ **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,

¹²⁰⁷ **betreffende "de energie-efficiëntie van de Brusselse gebouwen".**

concernant "l'efficacité énergétique du bâti bruxellois".

¹²⁰⁹ **De voorzitter**.- Bij afwezigheid van de heer Marc-Jean Ghysseels wordt de vraag door mevrouw Isabelle Emmery voorgelezen.

M. le président.- En l'absence de M. Marc-Jean Ghysseels, sa question orale est lue par Mme Isabelle Emmery.

¹²⁰⁹ **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** (in het Frans).- *Onlangs verscheen in L'Écho een artikel over het Financial Stability*

Mme Isabelle Emmery (PS).- Un article récent du journal L'Écho revient sur les conclusions du dernier rapport de stabilité

Report van de Nationale Bank van België (NBB). Daarin worden de banken gewaarschuwd om bij de toekenning van hypotheekleningen rekening te houden met de energiezuinigheid van gebouwen.

De NBB verplicht de banken immers om bij de toekenning van een lening gegevens over de energiezuinigheid te verzamelen en door te geven. Toch wordt 45% van de leningen toegekend zonder rekening te houden met de energiezuinigheid. Die gegevens zijn nochtans cruciaal.

Om energiebesparende renovaties te stimuleren, heeft de Brusselse regering in november 2021 overigens de Renolution-premies goedgekeurd.

financière de la Banque nationale de Belgique (BNB). Ce rapport alerte les banques sur leur prise en considération de l'efficacité énergétique des biens lors de l'octroi de prêts hypothécaires. Les prêts hypothécaires sont les prêts qui permettent aux banques de mettre en vente le bien acheté par l'emprunteur en cas de défaut de paiement de sa part.

Une circulaire de décembre 2020 émise par la BNB impose aux banques de collecter et de transmettre les données relatives à l'efficacité énergétique d'un bien lors d'un emprunt. Cette circulaire n'a, semble-t-il, pas été suivie d'effet, car 45 % de ces prêts sont octroyés pour des biens dont le bilan environnemental n'est pas pris en compte.

Dans le contexte actuel de crise environnementale, ces informations sont pourtant cruciales tant pour les banques que pour les acheteurs, qui seront soumis dans le futur à la nécessité de mettre leur bien en conformité avec de nouvelles normes. Par ailleurs, d'après le rapport, ces biens au bilan environnemental indéfini sont principalement achetés par les personnes les plus surendettées.

En novembre 2021, le gouvernement bruxellois a entériné la création des primes Révolution, d'un montant total de 53,6 millions d'euros pour l'année 2022, destinées à financer les travaux énergétiques des foyers bruxellois.

Avez-vous pris connaissance du rapport de la BNB ?

Quelles actions la Région mène-t-elle pour favoriser le respect de la circulaire de la BNB par les banques ?

Comment est assuré le suivi de l'évolution de la situation énergétique des bâtiments bruxellois ?

De manière plus générale, avez-vous mené des initiatives pour sensibiliser les banques de la Région aux enjeux environnementaux ?

Disposez-vous du nombre de demandes introduites pour l'accès à la prime Révolution depuis ce 1er mars ? Combien de primes ont-elles été accordées en 2022 en vue de la réalisation d'un audit énergétique ? Quel est le profil des demandeurs ?

M. Alain Maron, ministre.- Je suis au courant de la situation. La question de la prise en compte des données de performance énergétique lors de l'octroi des prêts hypothécaires est d'ailleurs discutée au sein des ateliers réalisés dans le cadre de l'alliance Révolution auxquels participe le secteur bancaire. Un groupe de travail axé sur le financement a en effet été mis sur pied et réunit tous les acteurs de la problématique, dont les banques, car c'est aussi par elles que peuvent passer des perspectives de financement de la rénovation du bâti. J'ai eu l'occasion de participer à un de ces ateliers et d'entendre leur argumentaire en la matière.

Plusieurs données reprises dans les certificats de performance énergétique des bâtiments (PEB) sont considérées comme étant à

¹²¹³ *Bent u op de hoogte van het rapport van de NBB?*

Welke maatregelen treft het Brussels Gewest om ervoor te zorgen dat de banken hun verplichting nakomen?

Hoe wordt de evolutie van de energiezuinigheid van de Brusselse gebouwen opgevolgd?

Hoeveel aanvragen voor de Renolution-premie werden sinds 1 maart ingediend? Hoeveel premies werden in 2022 toegekend voor een energieaudit? Wie vraagt die premies aan?

¹²¹⁵ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Ik ben op de hoogte van de toestand. Dit onderwerp wordt trouwens besproken op workshops in het kader van Renolution, waaraan ook de banksector deelneemt. Op een van die workshops heb ik de argumenten van de banken gehoord.*

Meerdere gegevens op de energieprestatiecertificaten worden als persoonsgegevens beschouwd, en bijgevolg worden ze beschermd. Daardoor kunnen de banken hun klanten niet verplichten om die door te geven, ook al zou de NBB het graag anders zien.

Het Brussels Gewest heeft evenwel een online register van de energieprestatiecertificaten aangemaakt, waarin een uittreksel

van de gegevens van die certificaten te vinden is. Bijgevolg kan de banksector al minstens een deel van de nodige informatie terugvinden.

caractère personnel et leur traitement doit répondre au règlement général sur la protection des données (RGPD). Par conséquent, malgré la circulaire de la Banque nationale de Belgique (BNB), qui demande aux banques de collecter les données relatives à la performance énergétique, ces dernières ne peuvent pas contraindre leur client de le faire. En l'état, il n'existe pas de base légale nous permettant de transmettre ces informations à caractère personnel.

Toutefois, conformément à l'article du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie relatif au traitement des données PEB, la Région de Bruxelles-Capitale a mis en place un registre en ligne des certificats PEB dans lequel apparaît un extrait des données du certificat PEB. Ce registre permet donc déjà aux notaires de vérifier la présence du certificat PEB, sa validité et son label énergétique lors d'une transaction immobilière. Ce registre est accessible à tous les articles et permet une recherche soit par numéro de certificat, soit par adresse. Par conséquent, le secteur bancaire a, a priori, la possibilité de trouver au moins une partie de l'information qui lui est utile.

¹²¹⁷ *We werken trouwens samen met de NBB en de Belgische Federatie van de Financiële Sector om de uitwisseling van gegevens mogelijk te maken.*

Nous travaillons par ailleurs main dans la main avec la BNB et la Fédération belge du secteur financier afin de proposer une évolution réglementaire à cet égard, qui permette de faciliter le transfert d'information, tout en respectant le RGPD.

Om de energiezuinigheid van de Brusselse gebouwen op te volgen, beschikt Leefmilieu Brussel over een tool die rechtstreeks verbonden is met de gegevensbank van de energieprestatiecertificaten. Onze diensten volgen de evolutie dus op de voet.

En ce qui concerne le suivi de l'évolution de la situation énergétique des bâtiments bruxellois, Bruxelles Environnement dispose d'un outil d'exploitation des données, connecté directement à la base de données des certificats PEB, qui permet la représentation et l'actualisation d'une multitude d'indicateurs. Cette évolution est donc suivie de près par nos services.

Om de banken bewust te maken van de klimaatuitdagingen, vond op 13 mei 2022 een workshop plaats waarop de klimaatdoelstellingen van het Brussels Gewest zijn toegelicht.

Concernant les initiatives menées pour sensibiliser les banques aux enjeux environnementaux, l'un des ateliers de l'alliance Révolution porte sur le financement. L'événement de lancement s'est déroulé le 13 mai dernier et a rassemblé la majorité des institutions bancaires actives à Bruxelles. Lors de cet atelier, le contexte, les besoins et les objectifs climatiques de la Région ont été rappelés et expliqués.

Vervolgens vond op 21 juni een tweede workshop met de banksector plaats, waarop ik zelf geweest heb op de belangrijke rol van de banken om de klimaatdoelstellingen te halen. Er zijn nog meer workshops gepland.

Par la suite, un atelier avec le secteur bancaire s'est tenu le 21 juin en ma présence, et s'est révélé fructueux. J'y ai rappelé que pour atteindre les objectifs climatiques, l'apport des banques est essentiel, notamment en développant des solutions de financement innovantes en matière de rénovation énergétique des bâtiments. De nouveaux ateliers sont prévus à la rentrée sur les thèmes du financement des copropriétés et du secteur tertiaire.

Sinds 1 maart 2022 werden er 1.121 aanvragen voor een Renolution-premie ingediend bij Leefmilieu Brussel. De cijfers van urban.brussels zijn nog niet in mijn bezit.

Par ailleurs, 1.121 demandes de primes Révolution ont été introduites auprès de Bruxelles Environnement depuis le 1er mars 2022, pour un total de 1.648 postes de travaux. Les chiffres d'urban.brussels ne sont pas encore en ma possession. Comme vous le savez, le portail Révolution constitue une porte

1219 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** (in het Frans).- *De banken spelen inderdaad een belangrijke rol in deze kwestie. Inzake wetgeving heeft het Brussels Gewest echter niet alle hefboomen in handen.*

We zullen het nog uitgebreid over de kwestie hebben, want er zijn hoorzittingen gepland.

- Het incident is gesloten.

1223 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1223 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

1223 **betreffende "de aanpassing aan doelstelling 55 van de Europese Unie en de gevolgen daarvan voor Brussel".**

1225 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *In juni 2022 heeft het Europees Parlement de klimaatwet, het Fit for 55-pakket, goedgekeurd om de vervoerssector maximaal koolstofvrij te maken. Tegen 2035 mogen er geen auto's met een verbrandingsmotor meer worden verkocht. Vanaf 2030 moet de uitstoot van nieuwe auto's beperkt worden met 55%, en die van bestelwagens met 50%.*

Daarnaast wordt het emissiehandelssysteem uitgebreid naar de scheep- en luchtvaart, naar zwaar vrachtvervoer en kantoorgebouwen.

De echte onderhandelingen kunnen nu dus beginnen. Tegen het einde van het jaar moet er een akkoord zijn tussen de Europese Commissie en het Europees Parlement.

Wat is het standpunt van de Brusselse regering over deze maatregelen? Wat is de impact voor het gewest? Is ze klaar om de bepalingen te implementeren en de nodige voorzieningen te treffen op het vlak van laadstations en de beschikbaarheid van waterstof?

d'entrée unique : les dossiers sont soit envoyés chez Bruxelles Environnement, soit chez urban.brussels.

Mme Isabelle Emmery (PS).- Les banques ont en effet leur rôle à jouer dans notre stratégie régionale. Néanmoins, nous n'avons pas tous les leviers en main dans notre législation.

Nous aurons l'occasion de revenir abondamment sur le sujet, car des auditions seront bientôt organisées sur l'accessibilité - ou l'ergonomie - de toutes ces primes pour le demandeur.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 "l'ajustement à l'objectif 55 de l'Union européenne et ses conséquences pour Bruxelles".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En ce mois de juin 2022, le Parlement européen a procédé à l'ajustement du paquet "ajustement à l'objectif 55". L'objectif est clair : décarboner au maximum le monde du transport et participer ainsi à la lutte contre le réchauffement climatique. On estime en effet que près de 30 % des émissions de CO2 produites en Europe sont issues des pots d'échappement des véhicules.

Le paquet "ajustement à l'objectif 55" fait référence à l'objectif de l'Union européenne visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030. Le paquet proposé vise à aligner la législation de l'Union européenne à l'objectif fixé pour 2030. Il comporte un ensemble de propositions visant à actualiser la législation de l'Union européenne ainsi qu'à mettre en place de nouvelles initiatives pour veiller à ce que les politiques européennes soient conformes aux objectifs climatiques convenus par le Conseil et le Parlement européen.

Le Parlement européen s'est accordé pour fixer à 2035 la date de la fin des ventes de voitures neuves à moteur thermique. Dès lors, seuls les véhicules neufs à batterie électrique ou à hydrogène pourront être vendus. Pour s'y préparer, les constructeurs automobiles devront réduire les émissions de CO2 de leurs voitures neuves de 55 % à partir de 2030, contre 50 % pour les camionnettes. Il s'agit d'une part considérable, étant donné que le secteur représente à lui seul un cinquième des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne.

Pour le reste, le Parlement européen a approuvé l'élargissement du marché du carbone aux secteurs maritime et de l'aviation. Il

¹²²⁷ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *De Europese Unie wil in 2050 klimaatneutraal zijn. Daartoe moeten de klimaatdoelstellingen voor 2030 worden aangescherpt en meerdere teksten worden aangepast.*

Zo publiceerde de Europese Unie in juli 2021 het Fit for 55-pakket, waarin een twaalfstal wetteksten wordt herzien of opgesteld. In december 2021 hervormde ze de richtlijn betreffende de energieprestaties van gebouwen en keurde ze het Waterstof en gas decarbonisatiepakket goed. Tot slot publiceerde ze in mei 2022 het plan REPowerEU om de overgang naar schone energie te versnellen en de energieonafhankelijkheid te vergroten.

De voorbije twaalf maanden waren wij nauw betrokken bij het bepalen van de Belgische standpunten ter voorbereiding van de vergaderingen van de Europese Raad.

Tijdens de Raad Energie en Milieu van 27 en 28 juni behaalde het Franse voorzitterschap een meerderheid over de herziening van de richtlijnen inzake energie-efficiëntie en hernieuwbare energie, het Europees systeem voor de uitwisseling van emissierechten, het Sociaal Klimaatfonds, de verdeling van de klimaatinspanningen buiten het emissierechtensysteem, het landgebruik en de bosbouw, en de auto's en bestelwagens.

a également validé la création d'un second marché du carbone, auquel seront soumis les poids lourds et les immeubles de bureau.

À la fin du mois de juin, les 27 membres de l'Union européenne ont approuvé le projet de la Commission européenne de réduire à zéro les émissions de CO₂ des voitures neuves en Europe à partir de 2035, imposant de facto les motorisations entièrement électriques. Les véritables tractations vont donc maintenant débiter, avec l'objectif que les États membres, la Commission européenne et le Parlement européen parviennent à un accord d'ici la fin de l'année.

Quelle est la position du gouvernement bruxellois quant à ces différentes décisions ? Quel sera l'impact de celles-ci pour la Région ? La Région est-elle prête à absorber ces différents changements ?

La Région sera-t-elle prête sur le plan des chargements électriques, des bornes et de la fourniture d'hydrogène ?

M. Alain Maron, ministre.- L'Union européenne s'est donné pour ambition d'atteindre la neutralité climatique en 2050. Pour ce faire, l'objectif climatique de l'Union pour 2030 doit être revu à la hausse. C'est pourquoi il faut d'urgence réformer un certain nombre d'outils et de textes européens.

À cet effet, la Commission européenne a publié, le 14 juillet 2021, le paquet "ajustement à l'objectif 55". Celui-ci révisé ou crée une douzaine de textes législatifs. Le 15 décembre se sont ajoutés une refonte de la directive sur la performance énergétique des bâtiments et le paquet de décarbonation du gaz.

Le 18 mai dernier, la Commission européenne a également publié le plan REPowerEU. Dans le contexte géopolitique que vous connaissez, ce plan doit permettre à l'Union d'accélérer radicalement la transition vers des énergies propres, et d'accroître son indépendance énergétique vis-à-vis de fournisseurs peu fiables, ainsi que de combustibles fossiles volatils.

Présentant divers degrés de maturité, l'ensemble de ces textes, et en particulier les textes législatifs, doivent être étudiés tant par le Conseil européen que par le Parlement européen.

Notre implication dans les travaux de concertation des positions belges préparant les différentes réunions du Conseil européen a été considérable au cours des douze derniers mois.

À l'occasion des réunions du Conseil sur l'énergie et l'environnement des 27 et 28 juin derniers, la présidence française a pu réunir une majorité qualifiée des membres sur la révision des directives relatives à l'efficacité énergétique et sur la promotion des énergies produites à partir de sources renouvelables, ainsi que sur le système européen d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (ETS), sur le fonds social climat, sur le partage de l'effort climatique hors ETS, sur

¹²²⁹ *De besprekingen over de andere teksten zullen onder het Tsjechische voorzitterschap verlopen.*

Wij waren het met de meeste voorstellen eens. Alleen het voorstel over de auto's en bestelwagens vonden we niet ambitieus genoeg. De uitbreiding van het emissierechtensysteem tot de gebouwen en het wegvervoer, gekoppeld aan de oprichting van het Sociaal Klimaatfonds, leek ons dan weer onvoldoende garanties te bieden ten aanzien van de meest kwetsbare groepen.

De regering is zich terdege bewust van de klimatologische en geostrategische uitdagingen en heeft het nieuwe Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan in eerste lezing aangenomen. Daarin worden de gewestelijke klimaatdoelstellingen voor 2030 opgetrokken van 40% tot 47% ten opzichte van 2005.

¹²³¹ *De Europese beslissing om de verkoop van wagens met een verbrandingsmotor tegen 2035 te verbieden, zal de Brusselse maatregelen in het kader van de lage-emissiezone verder versterken. Het Europese verbod zal de prijs van elektrische wagens doen dalen en die technologie dus toegankelijker maken.*

Op 1 juli heeft de regering het stappenplan voor een koolstofvrije mobiliteit aangenomen, dat het gewest op de energietransitie moet voorbereiden.

Met betrekking tot het opladen van elektrische voertuigen heeft de regering een taskforce laadstations opgericht en een strategische visie opgesteld. Er wordt ook gewerkt aan een operationeel plan voor de plaatsing van oplaadinfrastructuur en

l'utilisation des terres et la foresterie, et sur les voitures et les camionnettes.

Pour les autres textes, les travaux se poursuivront sous la présidence tchèque. Un premier Conseil informel se tient pour le moment à Prague. Bien que je n'occupe actuellement pas le siège belge, qui revient à tour de rôle aux différentes entités pendant un an, toutes sont néanmoins associées.

En ce qui concerne nos positions, et sans entrer dans le détail de ces nombreux dossiers complexes, je peux vous dire que nous étions en mesure de soutenir l'essentiel de ce qui était sur la table. Seule la réglementation sur les voitures et les camionnettes semblait manquer d'ambition dans la proposition de la Commission.

Le dossier de l'extension du système ETS au bâtiment et au transport routier, lié à la mise en place du Fonds social climat, ne nous paraissait pas assez abouti ni offrir toutes les garanties nécessaires, notamment vis-à-vis des publics les plus précarisés. Cela étant, le gouvernement de la Région a pris la mesure des enjeux tant climatiques que géostratégiques. Plusieurs de ces textes ont fait l'objet d'une approbation en Conseil, à la majorité qualifiée.

Le nouveau plan air-climat-énergie (PACE) a été adopté en première lecture. Il prévoit toute une batterie de nouvelles mesures de décarbonation de notre approvisionnement énergétique, un boost à la rénovation et au plan de mobilité Good Move, avec en ligne de mire la rehausse de l'objectif climatique régional de - 40 % à - 47 % à l'horizon 2030 par rapport à 2005. Nous nous sommes en fait alignés sur l'objectif non-ETS de 47 % de réduction des émissions directes à l'horizon 2030 par rapport à 2005, qui sera plus que vraisemblablement imposé à la Belgique dans son ensemble.

Dans les prochains mois et dans le cadre du processus d'adoption définitive du PACE, nous intégrerons le fruit des discussions européennes et permettrons à la Région de répondre, dans la mesure de ses moyens, au défi du paquet "ajustement à l'objectif 55".

Quant à la fin de la vente de voitures thermiques d'ici 2035, cette décision européenne permet de soutenir la sortie du thermique prévue dans la réforme de la zone de basses émissions (LEZ), adoptée définitivement par le gouvernement ce 1er juillet 2022. La fin des ventes au niveau européen sera de nature à faire diminuer les prix des voitures électriques et donc de rendre cette technologie plus accessible pour les ménages. Il va sans dire que, face à cette échéance, les constructeurs vont investir un maximum dans des technologies non thermiques et chercher à faire progresser la durabilité et la durée de vie des batteries, l'autonomie, etc.

Le 1er juillet, le gouvernement a également adopté la feuille de route sur la mobilité décarbonée, qui vise à préparer la Région pour cette transition et à définir une batterie de mesures d'accompagnement. Je rappelle que, pour Bruxelles,

in de investeringsplannen van Sibelga zal met de energietransitie rekening worden gehouden.

l'interdiction porte sur la circulation des voitures thermiques en 2035.

Au niveau de la recharge des véhicules électriques, le gouvernement a mis en place une task force sur les bornes et une vision stratégique a été adoptée.

Un plan opérationnel de déploiement des infrastructures de recharge est en route, en concertation avec la task force sur les bornes. Il identifie les besoins en recharge pour les prochaines années, en lien avec les études universitaires, et définit les chantiers à mener à court terme au sein de la Région, comme la stratégie en matière de recharge intelligente, qui permet d'alimenter le bâtiment en électricité au départ de la voiture, en cas de besoin. Enfin, des mesures pour soutenir cette transition seront intégrées dans les plans d'investissement de Sibelga afin de garantir la capacité du réseau.

¹²³³ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen inzake waterstof.*

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La question de l'hydrogène n'a pas été développée, mais nous reviendrons sur le sujet ultérieurement. Les intentions sont nombreuses, et il convient d'accompagner les Bruxellois lors de cette transition.

¹²³³ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *De productie van groene waterstof is nog steeds energie-intensief, waardoor de totale energie-efficiëntie van die techniek helaas vrij laag is. Toch kan ze nuttig zijn in gevallen waarvoor er nog geen andere oplossing bestaat.*

M. Alain Maron, ministre.- En ce qui concerne l'hydrogène, celui-ci sera, a priori, réservé à certains types de mobilités - les plus lourdes -, mais aussi à des secteurs industriels ou activités de production qui pourraient en avoir besoin. Des discussions sont en cours à ce sujet, notamment pour certains véhicules de la STIB ou pour l'alimentation des poids lourds.

- Het incident is gesloten.

Néanmoins, la production d'hydrogène vert constitue toujours un processus hautement énergivore. Le rendement énergétique global des solutions à base d'hydrogène est donc malheureusement assez mauvais. Cela dit, cette technique peut s'avérer utile dans les cas où il n'existe pas encore d'autre solution, comme les très gros véhicules ou les trains.

- L'incident est clos.

¹²³⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE

¹²³⁹ **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,

¹²³⁹ **betreffende "de sanitaire voorzieningen van de zomerbars in de Brusselse parken".**

concernant "les installations sanitaires des guinguettes ouvertes l'été dans les parcs bruxellois".

¹²⁴¹ **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**.- *Sinds 2017 installeert Leefmilieu Brussel van mei tot september tijdelijke zomerbars op zeven locaties. Het aantal zitplaatsen varieert van 118 in Laken tot 304 in het Jubelpark.*

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- *La plupart des guinguettes installées l'été à Bruxelles se trouvent en plein air. Le module technique qui comprend les toilettes se trouve quant à lui dans un local.*

De meeste zomerbars bevinden zich in openlucht. Het café, waar de uitbater zich ophoudt, en de technische module, waar de

Vous avez indiqué en 2021 que Bruxelles Environnement analyserait la possibilité d'adapter un WC aux personnes à

toiletten zijn en de voorraden worden opgeslagen, bevinden zich in een lokaal.

In 2021 werden de kiosken verfraaid. De spoeltoiletten van de kiosk in het Jubelpark werden opnieuw ingericht. Er kwamen twee wc's en een urinoir. Meestal worden er echter droogtoiletten geïnstalleerd.

U antwoordde in juni 2021 op een schriftelijke vraag dat Leefmilieu Brussel de mogelijkheid zou analyseren om in samenwerking met urban.brussels een wc om te bouwen tot een wc voor personen met een beperkte mobiliteit en dat tegen volgend jaar het aantal droogtoiletten van de drukst bezochte kiosken verdubbeld zou moeten zijn, wat in overleg met de uitbater moet gebeuren.

Hoeveel toiletten zijn er dit jaar bij de zeven zomerbars? Zijn dat er aan de drukst bezochte kiosken dubbel zoveel? Op basis van welke aantallen wordt de behoefte berekend: wat is de verhouding tussen het aantal toiletten en het aantal bezoekers?

Welke verfraaiingswerken zijn er uitgevoerd aan de kiosken? Welke aanpassingen werden aangebracht om de toiletten toegankelijker te maken voor personen met een beperkte mobiliteit en hoeveel toiletten zijn intussen toegankelijk voor hen? Zijn er wijzigingen aan de exploitatiezones of het aantal zitplaatsen in vergelijking met vorige jaren?

¹²⁴³ **De heer Alain Maron, minister.**- Deze zomer strijken er in de parken die Leefmilieu Brussel beheert zes zomerbars neer. Die gezellige zomerbars zijn erg in trek bij de Brusselaars. Er worden bovendien producten aangeboden die stroken met het Good Foodcharter, waaronder biologische en lokale producten die tegen een redelijke prijs worden verkocht. De uitbater beschikt sinds kort over het Good Foodlabel met twee koksmutsen.

Voorts bieden de zomerbars sanitaire voorzieningen aan de gebruikers van het park. Die zijn belangrijk om iedereen in staat te stellen van de groene ruimten te genieten. In het Dudenpark, het Rood Klooster, het Koning Boudewijnpark en het Park van Laken werden droogtoiletten voor personen met een beperkte mobiliteit geïnstalleerd.

In het Jubelpark had Leefmilieu Brussel de technische mogelijkheid om over te schakelen op een systeem van spoeltoiletten. Gezien het hoge aantal bezoekers van de zomerbar werd besloten om het aantal toiletten te verhogen bij de verbouwing van de sanitaire voorzieningen. Nu bevinden er zich een urinoir en twee spoeltoiletten.

Leefmilieu Brussel heeft ook vier extra toiletten voor personen met een beperkte mobiliteit laten bouwen voor de zomerbars. Het bekijkt nog waar die het best geplaatst worden, rekening houdend met de stedenbouwkundige vergunningen. In het kader van de verleende stedenbouwkundige vergunningen worden de technische ruimten namelijk in omvang beperkt. De oppervlakte die aan een bepaalde functie is toegekend, kan maar worden

mobilité réduite, en collaboration avec urban.brussels. Vous avez également annoncé un doublement du nombre de toilettes sèches pour les guinguettes les plus fréquentées.

Combien de toilettes sont disponibles dans les sept guinguettes installées cet été ? Quel est le ratio de toilettes par visiteur ?

Quelles rénovations ont subi les kiosques en 2021 ? Combien de toilettes sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ? Les zones d'exploitation ou le nombre de places assises ont-ils été modifiés par rapport aux années précédentes ?

M. Alain Maron, ministre (en néerlandais).- *Les six guinguettes ouvertes cet été dans les parcs gérés par Bruxelles Environnement offrent des sanitaires aux usagers des parcs. Des toilettes sèches accessibles aux personnes à mobilité réduite ont été installées au parc Duden, au Rouge-Cloître, au parc Roi Baudouin et au parc de Laeken.*

Au parc du Cinquantenaire, dont la guinguette est très fréquentée, Bruxelles Environnement a installé un urinoir et deux toilettes humides.

Bruxelles Environnement a également fait réaliser quatre WC supplémentaires adaptés aux personnes à mobilité réduite. Des réflexions sont encore en cours quant à leur emplacement, compte tenu des permis d'urbanisme existants.

vergroot door een aan een andere functie toegekende oppervlakte te verkleinen.

¹²⁴⁵ Leefmilieu Brussel moet jaarlijks herstellingen en verbeteringen uitvoeren om de voorzieningen te verbeteren binnen de grenzen van de volgens de vergunningen toegestane oppervlakte. De meeste van die vergunningen gelden voor meerdere jaren.

Om die reden zijn de toiletten in het Jubelpark nog niet toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. De omvang van de technische ruimte is er erg beperkt wegens de paden die naar het plein van de Groene Hond leiden, waar de zomerbar zich bevindt. Tijdens de voorbereidende gesprekken tussen Leefmilieu Brussel en de directie Cultureel erfgoed werd duidelijk afgesproken dat het perspectief van die paden niet door gebouwen mag worden gehinderd. Daarom werden de maximumafmetingen van de voorzieningen beperkt.

Leefmilieu Brussel onderzoekt verder de mogelijkheden om bijkomende toiletten voor personen met een beperkte mobiliteit binnen of buiten het kader van de betrokken vergunningen te plaatsen. Ten laatste bij de aanvraag van de nieuwe stedenbouwkundige vergunningen moet er een oplossing zijn.

De zomerbar in het Georges Henripark heeft geen eigen toiletten, omdat er in het park zelf al toiletten zijn.

¹²⁴⁷ Voor 2021 werd een specifieke opdracht uitgeschreven voor de herstelling en de verbetering van de zomerbars.

Die opdracht omvatte onder meer:

- de vervanging van een aantal beschadigde gevel- en dakelementen;
- de vervanging of aanzienlijke herstelling van bepaalde zeilen;
- de verbetering van het katrolsysteem voor het spannen of intrekken van de zeilen;
- de terbeschikkingstelling van uitrusting om het aantal toiletten voor personen met een beperkte mobiliteit te verhogen.

Wat de afbakening van het terrein betreft, is er in elke zomerbar een plan met de voorzieningen voor tafels en stoelen beschikbaar. Sinds vorig jaar is er niets veranderd. Het is namelijk niet de bedoeling om de capaciteit van de zomerbars te vergroten, maar wel om tot een redelijk evenwicht te komen tussen het behoud van de groene ruimte en de inrichtingen voor animatie en ontspanning.

¹²⁴⁹ **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Het is fijn om te horen dat er nu op vier van de zes zomerbars toiletten zijn voor minder mobiele mensen.

Bruxelles Environnement doit effectuer des réparations et des améliorations des équipements chaque année, dans les limites des surfaces autorisées par les permis d'urbanisme.

Pour cette raison, les toilettes du parc du Cinquantenaire ne sont pas encore accessibles aux personnes à mobilité réduite. La largeur du module technique y est contrainte par les chemins, qui ne peuvent pas être obstrués par des bâtiments.

Bruxelles Environnement continue d'explorer les possibilités pour placer ces toilettes supplémentaires dans le cadre ou en dehors de ces permis.

Par ailleurs, le parc Georges Henri dispose déjà de toilettes publiques.

Un marché spécifique a été lancé en 2021 pour la réparation et l'amélioration des guinguettes, comprenant notamment la fourniture d'équipements pour augmenter le nombre de toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les zones d'exploitation n'ont pas été modifiées depuis l'année passée. En effet, notre intention est de conserver un équilibre entre la préservation des espaces verts et les aménagements récréatifs.

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- *Je salue la présence de toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite dans quatre des six guinguettes.*

Het beste voorbeeld is dat van het Georges Henripark met zijn openbare toiletten. Dat moet het streefdoel voor alle parken zijn.

- *Het incident is gesloten.*

L'objectif ultime doit être l'installation de toilettes publiques dans tous les parcs.

- *L'incident est clos.*