



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de l'environnement
et de l'énergie,**

**chargée de la conservation de la nature,
du bien-être animal, de la propreté, de la
politique de l'eau et du Port de Bruxelles**

RÉUNION DU

MERCREDI 26 OCTOBRE 2022

SESSION 2022-2023

**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 26 OKTOBER 2022

ZITTING 2022-2023

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

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

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

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

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Céline Fremault	7
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,	
concernant l'état des lieux de l'accord « burden sharing » post 2020.	
Discussion – Orateurs :	
Mme Céline Fremault (Les Engagés)	
Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mme Marie Nagy (DéFI)	
M. Alain Maron, ministre	
Demande d'explications de Mme Céline Fremault	20
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 survol de Bruxelles.	
Discussion – Orateurs :	
Mme Céline Fremault (Les Engagés)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
M. Jonathan de Patoul (DéFI)	
Mme Lotte Stoops (Groen)	
M. Alain Maron, ministre	
Demande d'explications de M. Jonathan de Patoul	29

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Céline Fremault	7
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
betreffende de stand van zaken met betrekking tot het samenwerkingsakkoord "lastenverdeling" voor de periode na 2020.	
Bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés)	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Marie Nagy (DéFI)	
De heer Alain Maron, minister	
Vraag om uitleg van mevrouw Céline Fremault	20
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
betreffende het vliegverkeer boven Brussel.	
Bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés)	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)	
Mevrouw Lotte Stoops (Groen)	
De heer Alain Maron, minister	
Vraag om uitleg van de heer Jonathan de Patoul	29

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant les mesures prises en Région bruxelloise suite à l'incendie de voitures électriques ou hybrides.

Discussion – Orateurs :

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Alain Maron, ministre

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 34

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant le recours à des conteneurs enterrés plutôt qu'au porte-à-porte pour la collecte des déchets ménagers à Bruxelles.

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Viviane Teitelbaum (MR)

M. Alain Maron, ministre

Demande d'explications de Mme Joëlle Maison 44

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

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

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende de maatregelen die in het Brussels Gewest zijn genomen naar aanleiding van brandende elektrische of hybride auto's.

Bespreking – Sprekers:

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Alain Maron, minister

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 34

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

betreffende het gebruik van ondergrondse containers in plaats van huis-aan-huisophaling voor huishoudelijk afval in Brussel.

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)

De heer Alain Maron, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison 44

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

et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant l'état d'avancement du plan « quiet.brussels ».

Discussion - Orateurs :

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Céline Fremault (Les Engagés)

Mme Lotte Stoops (Groen)

M. Alain Maron, ministre

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum 53

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 bulles textiles enterrées pour lutter contre le vandalisme.

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum 56

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant la stratégie de propreté clean.brussels.

Question orale de Mme Céline Fremault 61

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 comité d'experts scientifiques établi sur la base de l'article 15 de l'ordonnance « Climat ».

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

betreffende de stand van zaken van het plan quiet.brussels.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés)

Mevrouw Lotte Stoops (Groen)

De heer Alain Maron, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 53

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

betreffende de ondergrondse textielcontainers om vandalisme tegen te gaan.

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 56

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

betreffende de netheidsstrategie clean.brussels.

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Fremault 61

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

betreffende het comité van wetenschappelijke deskundigen dat is ingesteld op grond van artikel 15 van de Klimaatordonnantie.

Question orale de M. Marc Loewenstein	64	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	64
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant la pollution générée par les particules fines provenant de l'usure des pneus.		betreffende de vervuiling veroorzaakt door fijnstof ten gevolge van bandenslijtage.	
Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	67	Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	67
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant la gestion des déchets des professionnels en Région de Bruxelles-Capitale.		betreffende het beheer van bedrijfsafval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	
Question orale de Mme Khadija Zamouri	70	Mondelinge vraag van mevrouw Khadija Zamouri	70
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant l'amiante présente dans les bâtiments et logements bruxellois et son impact sur la santé de nos concitoyens.		betreffende het asbest in de Brusselse gebouwen en huizen en de impact die dit heeft op de gezondheid van onze medeburgers.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	74	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	74
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant une piscine extérieure au canal à Bruxelles.		betreffende een openluchtwembad aan het kanaal in Brussel.	

1103 Présidence : M. Tristan Roberti, président.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CÉLINE FREMAULT**

1105 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 concernant l'état des lieux de l'accord « burden sharing » post 2020.

1107 **Mme Céline Fremault (Les Engagés).** - Au mois de juin dernier, je vous ai indiqué à plusieurs reprises que les incendies et les fortes chaleurs que connaît l'Europe nous rappelaient, si besoin en était, que le réchauffement climatique et ses conséquences produisaient déjà des effets désastreux.

Il nous revient de mener urgemment et adéquatement les actions nécessaires pour limiter ce réchauffement à 1,5 °C, conformément à l'accord de Paris, et pour nous y adapter. Ce matin encore, dans un reportage de la RTBF, une série d'experts du climat tiraient la sonnette d'alarme.

Dans la continuité de ce qui a été mené sous mon impulsion, sous la législature précédente, la Région s'est pourvue de plans d'action pour relever ces défis : stratégie Révolution, volet régional du plan national énergie-climat, plan air-climat-énergie. L'ambition affichée par la Région est à saluer, même si nous regrettons parfois des lenteurs dans sa concrétisation.

Il reste tout de même un problème majeur, à savoir la gouvernance climatique intrabelge. Les difficultés de collaboration entre nos entités sont particulièrement néfastes au pays et à la Région. Cela vaut pour le respect de nos engagements internationaux, notamment le financement climatique de pays tiers, et pour la mise en œuvre des politiques climatiques à travers les revenus du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE).

Ces difficultés de gouvernance intrabelge sont illustrées par une nouvelle saga autour de la répartition des charges nationales (burden sharing). Comme je l'ai déjà fait à diverses reprises sous la présente législature, je souhaite vous interroger sur l'état d'avancement du dossier.

Au moment de rédiger ma demande d'explications, et à la lecture, hier encore, du site internet de la Commission nationale climat, il apparaît qu'une seule réunion de ladite commission se serait tenue depuis le début de l'année. Je dis bien une seule !

En septembre, nous apprenions pourtant par un communiqué l'obtention d'un accord de principe sur la première partie du mécanisme, entre ministres du Climat et de l'Énergie. Permettez-moi de le qualifier d'ersatz d'accord, puisqu'il ne concerne que les revenus du SEQE-UE de 2021 et 2022 et le financement

Voorzitterschap: de heer Tristan Roberti, voorzitter.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

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

betreffende de stand van zaken met betrekking tot het samenwerkingsakkoord "lastenverdeling" voor de periode na 2020.

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) (in het Frans). - De branden en de extreme hitte deze zomer in Europa bewijzen dat de opwarming van de aarde nu al rampzalige gevolgen heeft.

Het gewest heeft meerdere actieplannen opgesteld om de klimaatuitdagingen aan te gaan, waaronder de renovatiestrategie Renolution en het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan. De ambitie van het gewest kan worden toegejuicht, maar de maatregelen worden maar traag in de praktijk gebracht.

Een enorm probleem is het gebrek aan samenwerking tussen de Belgische entiteiten over de nationale lastenverdeling.

In september bereikten de ministers van Klimaat en Energie een principeakkoord, maar dat kan niet echt een groot succes worden genoemd. Het heeft enkel betrekking heeft op de verdeling van de inkomsten uit de veiling van emissierechten in 2021 en 2022 en de klimaatfinanciering tot 2024. Er zijn geen nieuwe broeikasgasemissiereductiedoelstellingen voor 2030 vastgesteld of beslissingen genomen over de klimaatfinanciering na 2024 en de verdeling van de inkomsten uit de veiling van emissierechten tussen 2023 en 2030.

climatique jusqu'en 2024, et ne fait que maintenir l'objectif du précédent accord.

¹¹⁰⁹ On déplore une absence d'information sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030, une absence de décision quant au financement climatique après 2024 et une absence de décision quant à la répartition des revenus ETS entre 2023 et 2030. Soyons de bon compte : nous sommes loin d'un grand succès. La communication a d'ailleurs été plutôt réservée à ce sujet.

Nous souhaitons tous depuis longtemps un accord politique global sur la répartition des charges nationales (burden sharing) 2030. Vous désiriez l'atteindre pour la conférence de Glasgow sur les changements climatiques en 2021. Force est de constater qu'un an après, nous avons un accord a minima et court-termiste, chose regrettable face aux urgences climatique et énergétique.

Confirmez-vous qu'une seule réunion de la Commission nationale climat (CNC) s'est tenue depuis le 1er janvier ?

Votre représentant au sein de la CNC a-t-il sollicité davantage de réunions auprès du secrétariat permanent ou de la présidence flamande ? Dans la négative, combien de réunions ont-elles eu lieu et pourquoi ne sont-elles pas reprises sur le site de la CNC ?

À défaut de réunions de la CNC, des réunions entre représentants des cabinets et des ministres du Climat ont-elles eu lieu ? Dans l'affirmative, quelle forme ces réunions ont-elles prise ? Qui y était présent ? À quelle fréquence ont-elles eu lieu ?

Des réunions sur l'accord de répartition des charges nationales sont-elles encore prévues cette année ? Dans la négative, allez-vous en faire la demande à la présidence flamande ?

L'année prochaine, la présidence de la CNC vous reviendra, comme nous l'avons eue lors du précédent accord. Préparez-vous cette présidence ? Quelle sera votre méthodologie ?

Je reste persuadée que la méthodologie joue un grand rôle. Nous avons connu toute une série d'écueils identiques en 2015, sans que les choses tournent de la même façon. Nous agissions pourtant dans la même configuration que vous. La N-VA n'avait, certes, pas un poste de ministre du Climat, mais elle avait la ministre-présidence flamande et le ministre de l'Intérieur fédéral. La dénonciation de la première mouture était d'ailleurs liée à des déclarations de Jan Jambon.

¹¹¹¹ Quoi qu'il en soit, une des principales clés du succès reste la volonté et la capacité à réunir constamment – et même au finish – les experts, les membres et directeurs de cabinets, et les ministres, de tenir des réunions bilatérales, et ce, à un rythme incessant.

Malheureusement, et malgré l'urgence climatique, je ne sens pas cette même volonté dans le chef des différentes présidences de la CNC. Sans succès de votre part l'année prochaine, la législation se soldera sur un échec en cette matière. À la

We hopen allemaal al lang op een algemeen politiek akkoord over de lastenverdeling tot 2030. U wilde dat bereiken tegen de Klimaatconferentie van Glasgow in 2021. Een jaar later hebben we alleen nog maar een minimalistisch kortetermijnakkoord.

Klopt het dat er sinds 1 januari nog maar één vergadering van de Nationale Klimaatcommissie heeft plaatsgehad? Heeft uw vertegenwoordiger meer vergaderingen gevraagd?

Waren er vergaderingen tussen de klimaatministers of hun kabinetten? Hoe vaak?

Zijn er dit jaar nog bijeenkomsten over de nationale lastenverdeling gepland? Zo niet, zult u het Vlaamse voorzitterschap vragen die alsnog te organiseren?

Volgend jaar wordt u voorzitter van de Nationale Klimaatcommissie. Welke methodologie zult u hanteren?

Een van de belangrijkste sleutels tot succes blijft de bereidheid en het vermogen om de deskundigen, kabinetmedewerkers en ministers samen te brengen. Helaas heb ik die bereidheid niet gezien bij de opeenvolgende voorzitters van de Nationale Klimaatcommissie, ondanks de klimaaturgentie. Als u volgend jaar niet slaagt, zal de regeerperiode op een mislukking eindigen, terwijl de meeste betrokken ministers tot dezelfde politieke familie behoren.

différence de la précédente législature, la grande majorité des ministres concernés font partie de la même famille politique. En cas d'échec, il faudra rendre des comptes aux 30.000 marcheurs qui ont arpenté les rues de Bruxelles ce week-end.

On ne peut pas dire que la configuration soit idéale pour le moment. J'ai d'ailleurs cru comprendre que Mme Demir n'irait même pas à la 27e conférence des parties. La fréquence des réunions n'a donc pas l'air de s'accélérer !

Je ne fais pas une obsession de la question de la répartition des charges nationales (burden sharing), mais il s'agit d'un levier sur le plan financier pour mettre en œuvre des politiques. Lorsque les premiers accords de répartition des charges nationales ont pu être dégagés, cela a permis de financer toute une série de mesures très concrètes à Bruxelles, dont le développement du photovoltaïque avec les pouvoirs communaux.

¹¹¹³ **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Ce grand accord entre les trois Régions sur la répartition des efforts climatiques - « le burden sharing » - revient souvent dans nos débats sans qu'aucune avancée ne soit constatée.

Il y a un mois environ, sous présidence flamande, un premier accord est intervenu entre ministres de l'Environnement au sujet de la répartition des revenus des enchères des droits d'émission. Il s'agit bien sûr d'une première phase, d'un accord de principe, d'un premier pas en trois ans. D'après les informations dont nous disposons, la prochaine phase des pourparlers sur le partage des charges débutera en février 2023 sous votre présidence de la Commission nationale climat.

L'an dernier, la délégation belge s'était rendue à la 26e conférence des parties (COP 26), à Glasgow, sans accord sur la répartition des charges nationales. Il en sera de même à la COP 27 à Charm el-Cheikh.

Je ne cesse de le répéter : certaines des compétences-clés pour mener une politique climatique forte font partie des domaines de compétences partagés entre l'État fédéral et les Régions. La question de la coordination avec les Régions, compétentes en matière d'énergie renouvelable, d'isolation des logements, etc. est cruciale et les différents gouvernements du pays doivent s'entendre.

Quelles sont les perspectives d'aboutir à un accord politique sur la répartition des charges nationales ?

Des accords doivent être conclus en réponse aux mises à jour des plans énergie-climat des différents gouvernements, ainsi qu'à la nouvelle réglementation européenne climat-énergie. Qu'en est-il ?

Comment voyez-vous cette coopération ? Qu'allez-vous mettre en place dans le cadre de votre présidence ? Comment rendre la politique climatique plus efficiente ?

Ik blijf hameren op een akkoord over de lastenverdeling, aangezien dat een financiële hefboom is voor de uitvoering van de beleidsmaatregelen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Net als mevrouw Fremault betreur ik dat er nog altijd geen vooruitgang is geboekt over de verdeling van de nationale klimaatinspanningen.*

Een maand geleden hebben de milieuministers een principeakkoord bereikt over de verdeling van de inkomsten uit de veiling van emissierechten, maar dat is slechts een eerste stap. De volgende besprekingen zouden in februari 2023 gepland zijn onder uw voorzitterschap.

Vorig jaar ging de Belgische delegatie naar de 26e Conferentie van de Partijen (COP) in Glasgow zonder een akkoord over de nationale lastenverdeling. Hetzelfde dreigt te gebeuren op de COP 27 in Sharm el-Sheikh. Wat zijn de vooruitzichten op een politiek akkoord over de verdeling van de nationale lasten?

Er moeten afspraken worden gemaakt naar aanleiding van de actualisering van de energie- en klimaatplannen van de verschillende regeringen en de nieuwe Europese klimaat- en energieregeling. Hoe ziet u die samenwerking? Wat zult u tijdens uw voorzitterschap doen?

Hoe staat u tegenover een vereenvoudiging van de structuren?

Quelle est la position du gouvernement bruxellois quant à une rationalisation des structures présentes au sein de chaque entité, avec des synergies interfédérales ?

1115 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- J'ai bien peur que nous n'ayons pas de nouvelles d'ici la 27^e conférence des parties (COP 27) pour les années suivantes, puisque l'accord intervenu ne porte que sur 2020 et 2021.

Ce dimanche, certains d'entre nous étaient dans les rues de Bruxelles pour appeler à une action climatique. Tel est aussi le message principal de Youth for Climate : les activistes pour le climat appellent à agir. J'entendais ce matin aux nouvelles que, d'après le rapport d'experts, nous n'arriverions pas au rythme actuel à limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C. Sans doute partageons-nous tous ce constat.

Quelles actions concrètes la Commission nationale climat met-elle en œuvre pour accélérer les décisions en la matière ? La répartition des charges nationales (burden sharing) constitue un moyen de mener des politiques bruxelloises en matière climatique.

1117 Je me permets quand même de souligner qu'il est incroyable que la Belgique participe à la COP 27 de Charm el-Cheikh sans avoir un accord sur la répartition des charges nationales. On ne parle pas de cela dans les manifestations ; on dit que tout va bien, qu'il faut faire plus, mais il faut des solutions sur cette question des moyens.

Dès lors, comment préparez-vous la présidence de 2023 ? Quelles perspectives envisagez-vous ? Quels objectifs vous fixez-vous en matière d'accord pour cette présidence ?

1119 **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- Je suis interpellée par le fait qu'aucun membre de la majorité ne soit présent ce matin, à l'exception du groupe DéFI.

1119 **M. le président.**- Si nous devons réaliser une étude statistique sur la présence dans cette commission, votre groupe politique serait mal classé.

1119 **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- Il me semble que des sujets comme la répartition des charges nationales ou le survol de Bruxelles mériteraient une présence renforcée de la majorité.

1135 **M. Alain Maron, ministre.**- Madame Fremault, permettez-moi de vous signaler qu'un certain nombre de députés, dont plusieurs membres de votre groupe, ont demandé, aujourd'hui, à ce que leurs demandes d'explications ou leurs questions soient reportées en raison de leur absence.

Rappelons avant tout que le « burden sharing » est un accord intrabelge portant sur la répartition des efforts et de la production d'énergies renouvelables, la répartition financière des revenus du

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- Volgens het rapport van de klimaatdeskundigen zullen we de opwarming van de aarde niet kunnen beperken tot 1,5°C als we dit tempo aanhouden. Wat doet de Nationale Klimaatcommissie om de besluitvorming te versnellen?

Het is ongelooflijk dat België naar de COP27 in Sharm el-Sheikh trekt zonder akkoord over de verdeling van de nationale lasten. Hoe bereidt u het voorzitterschap van 2023 voor? Welke doelstellingen wilt u bereiken?

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) (in het Frans).- Het verwondert mij dat er buiten de leden van DéFI geen andere leden van de meerderheid aanwezig zijn.

De voorzitter.- Als we een onderzoek naar de aanwezigheid in de commissie zouden doen, zou uw fractie laag scoren.

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) (in het Frans).- Onderwerpen als de nationale lastenverdeling en de vluchten boven Brussel verdienen een grotere aanwezigheid van de meerderheid.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- Het akkoord over de lastenverdeling is een intra-Belgische overeenkomst over de verdeling van de inspanningen inzake de productie van hernieuwbare energie, de inkomsten uit de veiling van emissierechten enzovoort.

Het is niet verbonden met de Conferentie der Partijen (COP), een forum voor internationale en multilaterale onderhandelingen waar de Belgische staat met één stem spreekt.

système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE), etc.

Il n'est en rien lié à la conférence des parties (COP), lieu de négociations internationales et multilatérales où l'État belge traite d'une même voix avec d'autres États, pour lui-même et au sein du Conseil européen.

J'ai toujours trouvé absurde que des ministres belges puissent négocier à la COP des accords de répartition des charges nationales, les deux étant totalement distincts.

Qu'il y ait ou non un accord sur le « burden sharing », nous pouvons continuer d'avancer. Bruxelles met en place une série de politiques et de mesures pour atteindre, d'ici 2030, une réduction de 47 % de nos émissions directes de gaz à effet de serre par rapport à 2005.

L'alliance Rénolution dans son ensemble (pas uniquement les primes), Good Move dans tous ses aspects, la zone de basses émissions (LEZ), notamment, sont autant de leviers qui nous permettront d'atteindre nos objectifs climatiques.

¹¹³⁷ Je prends acte du consensus politique pour atteindre plus vite nos objectifs énergétiques et climatiques, même si je constate parfois des dissonances quand il s'agit de trouver comment accélérer la cadence et intensifier l'effort. Mais, s'il porte sur Rénolution, Good Move et la LEZ, prévus par le plan énergie-climat 2030, je ne peux que saluer ce consensus.

Depuis l'introduction de votre demande d'explications, un premier accord politique formel a donc été trouvé entre les ministres du Climat le 14 septembre dernier. Les négociations étaient déjà difficiles, mais ces difficultés se sont accentuées avec l'augmentation drastique des prix de l'énergie. Il était de plus en plus inconcevable que les entités ne parviennent pas à un accord.

Effectivement, la répartition des charges nationales implique aussi la répartition des revenus du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, revenus devant être mobilisés pour accélérer la transition climatique et énergétique. La nécessité de trouver un accord pour leur libération est devenue de plus en plus prégnante pour l'ensemble des parties autour de la table, c'est-à-dire les trois Régions et l'État fédéral.

Cependant, des incertitudes persistent quant à l'évolution du paquet « ajustement à l'objectif 55 ». Nous ne savons pas exactement, de manière officielle et définitive, quelles seront les obligations européennes dans le chef de la Belgique. L'Europe va-t-elle confirmer la réduction de 47 % pour la Belgique ?

La prolongation des négociations jusqu'en 2023 empêche d'évaluer l'effet final de ces modifications au regard des objectifs belges. En effet, les objectifs énergétiques, notamment en énergie renouvelable, sont en pourcentage de la consommation finale totale. Ce sont des objectifs relatifs, qui évoluent suivant

Ik heb het altijd absurd gevonden dat Belgische ministers tijdens de COP onderhandelen over nationale lastenverdelingsovereenkomsten, aangezien die twee dus volledig gescheiden zijn.

Ook zonder akkoord over de lastenverdeling kunnen we vooruitgang boeken. De Brusselse regering heeft meerdere maatregelen uitgewerkt om de directe broeikasgasemissies tegen 2030 met 47% te verminderen ten opzichte van 2005, waaronder Rénolution, Good Move en de lage-emissiezone.

Het is goed om weten dat er een politieke consensus is om onze energie- en klimaatdoelstellingen sneller te bereiken.

Op 14 september hebben de klimaatministers een eerste politiek akkoord bereikt. De onderhandelingen zijn altijd lastig, maar waren dit keer nog moeilijker door de drastische stijging van de energieprijzen.

De verdeling van de nationale lasten omvat de verdeling van de inkomsten uit de veiling van emissierechten, inkomsten die nodig zijn om de klimaat- en energietransitie te versnellen. Daarom was het voor alle partijen rond de tafel belangrijk een akkoord te bereiken.

Er bestaat echter nog onzekerheid over het Fit for 55-pakket. We weten niet precies wat de definitieve Europese verplichtingen voor België zullen zijn.

la consommation. Si nous consommons moins, nous devons produire mécaniquement moins d'énergie renouvelable, en brut.

¹¹³⁹ Face à ces différents éléments, la présidence flamande de la Commission nationale climat (CNC) a proposé, en septembre 2022, de conclure un accord en deux étapes.

Le premier volet consiste en un accord partiel pour les années 2021 et 2022 et vise les quatre éléments suivants :

- libérer les recettes provenant de la mise aux enchères des quotas du SEQE-UE pour ces deux années, afin d'outiller les entités pour qu'elles puissent mener leurs politiques dans le contexte de crise énergétique ;

- confirmer l'abrogation du mécanisme de responsabilisation climat qui avait été instauré dans la loi spéciale de financement suite à la sixième réforme de l'État, mais qui n'a jamais été mis en œuvre pour des questions juridiques et techniques. En effet, les contraintes méthodologiques et l'impossibilité pour la CNC de s'accorder sur une analyse ont empêché de fixer le montant des bonus et malus qui auraient dû être attribués aux entités, rendant le mécanisme inopérant et progressivement obsolète. Nous nous sommes donc entendus pour l'abroger, ce qui va engendrer un certain nombre de conséquences ;

- fixer la répartition des charges nationales (burden sharing) pour l'atteinte de l'objectif de production de 13 % d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie pour 2021 et 2022. Les chiffres de 2021 sont maintenant connus et ceux de 2022 sont connus en brut, le pourcentage est donc confirmé ;

- et enfin, fixer la répartition des charges nationales pour la contribution belge au financement climatique international, pour les années 2021-2024. Il y a là un lien à faire avec la conférence des parties, qui est une occasion de rencontrer les institutions financées à l'international.

Un accord sur ce premier volet a été trouvé le 14 septembre 2022. Il implique que les recettes du SEQE-UE de 2021 et 2022 seront distribuées sur la base de la clé de répartition de l'accord de coopération précédent, qui couvrait la période 2013-2020. La Région de Bruxelles-Capitale recevra 7,54 % des recettes pour les années 2021 et 2022, ce qui représente un montant approximatif de 113,75 millions d'euros et qui est un accord juste pour la Région bruxelloise si l'on se réfère au fait que ces montants proviennent de recettes du SEQE-UE, c'est-à-dire de la grande industrie. Et il est effectivement identique à celui de la précédente législature.

¹¹⁴¹ L'ensemble des entités s'accordent pour abroger le mécanisme de responsabilisation climat en modifiant la loi spéciale et pour se répartir le montant bloqué pour ce mécanisme. La Région bruxelloise se voit octroyer 10 millions d'euros, soit un pourcentage quasiment équivalent à la clé de répartition des revenus du SEQE-UE.

Daarom stelde het Vlaamse voorzitterschap van de Nationale Klimaatcommissie in september 2022 voor om een akkoord in twee fasen te sluiten.

Het eerste deel bestaat uit een gedeeltelijk akkoord voor 2021 en 2022 en heeft betrekking op de volgende elementen:

- verdeling van de inkomsten uit de veiling van emissierechten in 2021 en 2022 om de entiteiten in staat te stellen maatregelen te nemen ter bestrijding van de energiecrisis;

- bevestiging van de afschaffing van het klimaatverantwoordelijkheidsmechanisme dat in de bijzondere financieringswet werd ingevoerd, maar om juridische en technische redenen nooit is uitgevoerd;

vaststelling van de nationale lastenverdeling voor het bereiken van de doelstelling van 13% hernieuwbare energie voor 2021 en 2022;

- vaststelling van de nationale lastenverdeling voor de Belgische bijdrage aan de internationale klimaatfinanciering voor de periode 2021-2024.

De inkomsten uit de veiling van emissierechten in 2021 en 2022 zullen worden verdeeld op basis van de verdeelsleutel van het vorige samenwerkingsakkoord 2013-2020. Het Brussels Gewest zal 7,54% ontvangen, of 113,75 miljoen euro.

Het gewest zal voorts 10 miljoen euro krijgen van het geld dat voor het klimaatverantwoordelijkheidsmechanisme werd geblokkeerd. Dat percentage is bijna hetzelfde als de verdeelsleutel voor de emissierechten.

Het Waals Gewest krijgt een hoger percentage ter compensatie van zijn productieoverschot van hernieuwbare energie in 2020.

La Région wallonne se voit accorder un pourcentage plus élevé en raison, notamment, de l'absence de compensation de son surplus de production renouvelable en 2020. Par ailleurs, le surplus de production wallon pourra être désormais utilisé au niveau national pour les années de conformité à venir. Ce point a nécessité des négociations très longues et très techniques.

La part fédérale, plus importante également que pour les recettes du SEQE-UE, compense le fait que l'autorité fédérale n'a pas pu toucher sa part des recettes du SEQE-UE sur la période 2015-2020, en raison des blocages sur l'application du mécanisme de responsabilisation climat.

La Région flamande assume donc proportionnellement une contribution supérieure aux montants fédéral et wallon.

Ces moyens budgétaires libérés, pour un total de 123 millions d'euros, seront disponibles dès qu'un accord de coopération et une modification de la loi spéciale de financement auront été votés. Nous attendons les propositions de textes des administrations flamande et fédérale, qui s'activent pour permettre de soumettre les textes au vote avant la fin de l'année.

S'agissant de la répartition budgétaire des montants bruxellois, je vous invite au débat budgétaire qui aura lieu dans les prochaines semaines, puisque ces montants seront inscrits aux budgets des recettes et des dépenses.

En ce qui concerne l'objectif de production d'énergie renouvelable 2021-2022, l'accord vise le respect de l'objectif minimal de couverture de la consommation finale brute par des énergies renouvelables, fixé à 13 % pour la Belgique. Il permet de régler le partage de l'effort pour ces deux années.

L'accord est composé de deux parties. La première consiste en une contribution fixe de chaque entité qui correspond aux productions réelles en 2020, y compris les achats de statistiques et le surplus de production wallon. La seconde correspond à une clé de répartition de l'effort au cas où des quantités supplémentaires seraient nécessaires pour atteindre le seuil de 13 %. On s'attend en effet à ce que la Belgique présente à nouveau un déficit par rapport à l'objectif en 2021 et 2022, comme ce fut le cas en 2020. Même si cet accord peut sembler minimal, il était extrêmement technique et n'était pas simple à trouver entre les entités, notamment en raison des incertitudes que j'ai déjà évoquées.

¹¹⁴³ Enfin, concernant le financement climatique international 2021-2024, l'accord prévoit une trajectoire de financement à la hausse pour les années 2021 à 2024, afin de répondre à l'accord de Paris qui prévoit que les pays développés contribuent à un objectif mondial de mobilisation de 100 milliards de dollars pour les pays en voie de développement, et que leurs contributions présentent toujours une progression à la hausse.

La contribution de la Région pour les années 2021 et 2022 est de 2,75 millions d'euros, soit une augmentation de 500.000 euros par rapport à la période antérieure à 2020. Pour les années 2023

Ook de federale overheid krijgt een hoger percentage omdat ze haar deel van de inkomsten uit de veiling van emissierechten voor de periode 2015-2020 niet heeft ontvangen door de niet-toepassing van het klimaatverantwoordelijkheidsmechanisme.

Het totale bedrag van 123 miljoen zal beschikbaar zijn zodra een samenwerkingsakkoord en een wijziging van de bijzondere financieringswet zijn goedgekeurd. Er wordt hard gewerkt om de teksten voor het einde van het jaar in stemming te brengen.

Op de budgettaire verdeling van de Brusselse bedragen kunnen we terugkomen tijdens de komende begrotingsbesprekingen.

De overeenkomst over de verdeling van de inspanning inzake hernieuwbare energie bestaat uit twee delen: een vaste bijdrage van elke entiteit die overeenkomt met de werkelijke productie in 2020 en een verdeelsleutel voor het geval er extra inspanningen nodig zijn om de doelstelling van 13% te halen. De verwachting is immers dat België in 2021 en 2022 de doelstelling net als in 2020 niet zal halen.

Met betrekking tot de internationale klimaatfinanciering voorziet het akkoord in een stijgend financieringstraject voor de jaren 2021 tot en met 2024, in overeenstemming met het Akkoord van Parijs. De bijdrage van het gewest bedraagt 2,75 miljoen euro in 2021 en 2022 en 3 miljoen euro in 2023 en 2024.

Het akkoord lijkt misschien minimaal, maar was bijzonder technisch. Het werd door alle regeringen bekrachtigd. Het werd ook goedgekeurd door de Nationale Klimaatcommissie en Enover en zal in oktober op de agenda van het Overlegcomité worden geplaatst. Daarna moet nog een samenwerkingsakkoord

et 2024, cette contribution augmente de 250.000 euros, pour atteindre un total de 3 millions d'euros. Chaque entité et l'autorité fédérale a présenté une augmentation de sa contribution à ce niveau.

Voilà ce qui a été tranché le 14 septembre 2022. Cet accord est partiel, mais ce n'est pas rien, car il est technique et ardu ! Dans la foulée, il a été validé par l'ensemble des gouvernements. Il l'a également été lors de la réunion de la Commission nationale climat (CNC) et du groupe de concertation entre l'État fédéral et les Régions pour l'énergie (Concere) du 5 octobre 2022, et sera normalement inscrit à l'ordre du jour du Comité de concertation du mois d'octobre. Il sera ensuite nécessaire d'adopter un accord de coopération et que le Parlement fédéral vote l'abrogation du mécanisme de responsabilisation climat au sein de la loi spéciale de financement, selon les majorités qualifiées requises. Ce texte devra faire l'objet d'un accord politique puisque le gouvernement flamand et les partis qui y sont représentés voteront ce texte au niveau du Parlement fédéral.

1143 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- En octobre ?

1143 **M. Alain Maron, ministre.**- Non, la modification de la loi spéciale de financement est prévue à la fin de l'année. En octobre, le Comité de concertation doit avaliser l'accord pris au niveau de la CNC.

Il reste du pain sur la planche pour boucler le deuxième volet de l'accord sur la répartition des charges nationales (burden sharing), qui vise les composantes suivantes, issues du paquet « ajustement à l'objectif 55 » :

- le niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour la Belgique, actuellement fixé à 47 % en 2030, par rapport à 2005. Toutes les Régions n'ont pas, comme Bruxelles, l'ambition des 47 %. Il faut aboutir à un accord sur la répartition ou les compensations, pour les entités qui n'iraient pas aussi loin. Autrement dit, il faut définir comment atteindre cet objectif et observer les conséquences qu'auront les mesures fédérales sur les objectifs régionaux ;

- la répartition des recettes du SEQE-UE pour les années 2023-2030 ;

- les engagements de production d'énergie renouvelable pour l'année 2030 et la clé de répartition dans le cas d'activation par la Commission européenne des mécanismes de conformité ;

- l'objectif d'efficacité énergétique assigné à la Belgique. Sur ce point, l'Union européenne ajuste aussi ses objectifs ;

- la contribution au financement climatique international pour les années 2025-2030 ;

worden gesloten en de bijzondere financieringswet worden aangepast.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- Zal dat ook in oktober zijn?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- Dat zal eerder tegen het einde van het jaar zijn.

Er moet nog veel werk worden verzet om het tweede deel van het akkoord over de lastenverdeling te voltooien, dat betrekking heeft op de volgende onderdelen van het Fit for 55-pakket: de reductiedoelstelling voor broeikasgasemissies, de verdeling van de inkomsten uit de veiling van emissierechten voor de jaren 2023-2030, de productieverplichtingen inzake hernieuwbare energie voor het jaar 2030, de energie-efficiëntiedoelstelling voor België, de bijdrage aan de internationale klimaatfinanciering voor 2025-2030 en de koolstofputdoelstelling voor land- en bosbeheer.

- l'objectif concernant les puits de carbone pour la gestion des terres et des forêts, objectif supplémentaire résultant d'une impulsion européenne.

¹¹⁴⁷ Les ministres se sont accordés pour que ce deuxième volet soit négocié durant le premier semestre 2023, de façon à tenir compte de la mise à jour du plan national énergie-climat (PNEC) prévue en juin 2023. Il faudrait idéalement un accord avant cette date.

La Région bruxelloise tiendra les rênes de la présidence de la CNC en 2023. Ce sera donc à mon tour de piloter les négociations. Entre-temps, je veillerai à ce que les discussions ne s'arrêtent pas à l'accord sur le premier volet. Il n'y a en effet pas de temps à perdre.

Une réunion de la CNC s'est tenue le 24 février 2022, et quatre réunions entre la CNC et le Concere ont pris place les 18 mars, 1er avril, 13 juin et 5 octobre 2022. De nombreuses réunions intercabines et plusieurs réunions interministérielles sur la répartition des charges nationales ont également eu lieu. La rencontre relative à l'accord n'était pas une réunion de la CNC, mais une réunion interministérielle.

Comme vous le voyez, les réunions conjointes entre la CNC et le Concere ont été plus nombreuses que les réunions de la CNC. En effet, les dossiers prépondérants en 2022, à savoir la répartition des charges nationales après 2020, la mise à jour du PNEC et l'élaboration du rapport d'avancement sur le PNEC, sont conjoints aux deux filières de concertation climat et énergie. Du reste, l'accord sur le premier volet s'est fait en présence des ministres de l'Énergie, y compris la ministre fédérale. Les dossiers relatifs au climat et à l'énergie étant intrinsèquement mêlés, les réunions interministérielles de négociation se tiennent en présence des ministres de l'Énergie et du Climat.

¹¹⁴⁹ Madame Czekalski, le PNEC est prévu pour juin 2023. Nous opérerons en groupe de travail intercabines et organiserons des réunions ministérielles aux moments-clés pour trancher certains points.

Nous devrions avoir également une idée claire des contenus des différents plans climat de chaque entité. Pour le moment, ce n'est pas le cas du côté flamand. La Flandre a annoncé un certain nombre d'accords au sein de son gouvernement, mais ils ne sont pas encore traduits en un texte aussi précis que le plan air-climat-énergie bruxellois, lequel a déjà obtenu une approbation en première lecture et sera définitivement approuvé en mars 2023. La Wallonie, quant à elle, avance peu ou prou avec les mêmes échéances. La Flandre semble donc quelque peu décalée.

Madame Nagy, la CNC organise de nombreux rapportages auprès de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et s'assure des différents accords de coopération ainsi que de leur suivi.

Bien sûr, nous pourrions souhaiter une rationalisation des structures climat-énergie en Belgique, par exemple par le biais d'une loi spéciale climat fédérale, qui imposerait les efforts à

De onderhandelingen zullen in de eerste helft van 2023 plaatsvinden. In juni 2023 is de actualisering van het Nationaal Energie- en Klimaatplan gepland. Idealiter wordt voor die datum een akkoord bereikt.

Het Brussels Gewest zal in 2023 het voorzitterschap van de Nationale Klimaatcommissie waarnemen. Het zal dus mijn beurt zijn om de onderhandelingen te sturen.

Op 24 februari 2022 heeft een vergadering van de Nationale Klimaatcommissie plaatsgevonden. Daarnaast zijn de Nationale Klimaatcommissie en Enover op 18 maart, 1 april, 13 juni en 5 oktober 2022 samengekomen. Voorts hebben er talrijke interministeriële en interkabinettenvergaderingen plaatsgevonden.

De klimaat- en energievraagstukken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Daarom zijn er veel gezamenlijke vergaderingen van de overlegorganen voor klimaat en energie en nemen zowel de klimaat- als de energieminsters deel aan de interministeriële vergaderingen.

Het Nationaal Energie- en Klimaatplan is gepland voor juni 2023. Wij zullen in interkabinettenwerkgroepen werken en op belangrijke momenten ministeriële vergaderingen organiseren om knopen door te hakken.

Tegen dan zullen we ook een beter beeld hebben van de klimaatplannen van elke entiteit. Het Vlaams Gewest heeft een aantal akkoorden aangekondigd, maar die zijn nog niet in een tekst opgenomen. Het Brussels Lucht-Klimaat-Energieplan daarentegen is al in eerste lezing goedgekeurd en zal in maart 2023 definitief worden aangenomen. Het Waals Gewest volgt min of meer hetzelfde tijdschema.

Uiteraard zou een vereenvoudiging van de klimaat- en energiestructuren in België wenselijk zijn, bijvoorbeeld via een bijzondere federale klimaatwet, die de inspanningen aan de verschillende entiteiten oplegt in plaats van erover te onderhandelen en die ervan uitgaat dat iedereen dezelfde inspanning moet leveren. Er is geen reden waarom Vlaanderen lagere doelen zou stellen dan de andere entiteiten en het zo voor België moeilijker zou maken zijn om de algemene doelstelling te halen. Dat is nochtans wat er vandaag gebeurt met betrekking tot de reductiedoelstelling voor broeikasgassen. Een bijzondere

accomplir par les différentes entités plutôt que leur négociation. Par exemple, si un effort de réduction de 47 % est imposé à la Belgique, il n'y aurait plus de négociation portant sur la manière dont les différentes entités se répartissent l'effort. On partirait du principe qu'elles devraient toutes fournir le même effort. Il n'y a pas de raison que la Flandre se fixe des objectifs moindres que les autres entités et complique ainsi l'atteinte de l'objectif global de la Belgique. C'est pourtant ce qui se passe : la Wallonie et Bruxelles adoptent des objectifs de réduction des gaz à effet de serre qui permettent à la Belgique d'atteindre la réduction de 47 % qui lui sera probablement imposée par l'Union européenne et la Flandre ne le fait pas, ce qui provoque d'énormes difficultés.

¹¹⁵¹ Une loi spéciale sous l'impulsion du pouvoir fédéral rationaliserait et simplifierait la situation, mais elle relève de négociations institutionnelles pour une future réforme de l'État plus ou moins partielle.

Les objectifs de notre présidence sont clairs : parvenir à un accord de répartition des charges nationales d'ici juin 2023 et compiler les travaux pour aboutir à un nouveau PNEC qui ne se résume pas à une simple superposition des plans régionaux et fédéraux. C'est d'ailleurs ce que l'Europe nous reproche : notre PNEC est davantage une lasagne de plans de différentes entités qu'un texte commun cohérent.

Cependant, pour y parvenir, il faut que tout le monde souhaite aller dans la même direction. Cette volonté fait visiblement défaut à l'entité la plus jalouse de son autonomie dans notre pays. Cela reste néanmoins parmi nos objectifs pour la présidence de la CNC de l'année prochaine.

¹¹⁵³ **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- J'ai pris note de quelques-unes de vos répliques et vais prendre le temps d'y répondre. Vous ne m'en voudrez certainement pas, Monsieur le président, vu que vous avez laissé dix minutes de plus à M. Maron pour répondre.

¹¹⁵³ **M. le président.**- Quand un ministre informe le Parlement et répond à des questions complémentaires posées en séance, nous lui laissons le temps d'y répondre. Vous avez la parole, mais pas pour dix minutes.

¹¹⁵³ **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- Selon M. Maron, on ne négocie pas à la conférence des parties (COP). Effectivement, et je ne l'ai jamais fait. Par contre, j'ai refusé d'y aller tant qu'il n'y avait pas d'accord, pour éviter de se ridiculiser.

Les ministres du Climat ont en quelque sorte ouvert le bal. Il suffit de reprendre les déclarations du ministre wallon du Climat, M. Philippe Henry, l'an dernier à Glasgow. Vous étiez tous partis à Glasgow en espérant un accord. On ne peut pas à la fois dire qu'on ne négocie pas à la COP et s'y rendre en espérant négocier. La ministre flamande du Climat, Mme Zuhail Demir, ne s'y est d'ailleurs par rendue et a sorti son plan climat en marge de la COP.

federale wet zou de situatie kunnen vereenvoudigen, maar dat is iets waarover bij een volgende staatsvorming moet worden onderhandeld.

De doelstellingen van ons voorzitterschap zijn duidelijk: tegen juni 2023 een akkoord bereiken over de verdeling van de nationale lasten en over een nieuw Nationaal Energie- en Klimaatplan.

We kregen van Europa het verwijt dat het plan eerder een bundeling van de plannen van de verschillende entiteiten is dan een coherente gemeenschappelijke tekst. Om dat te bereiken, moet iedereen bereid zijn in dezelfde richting te bewegen. Die bereidheid lijkt niet aanwezig bij de entiteit die het meest op haar autonomie gesteld is, maar het blijft een van de doelstellingen van ons voorzitterschap.

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) *(in het Frans).*- *Ik zal de tijd nemen om op uw replieken in te gaan. Mijnheer de voorzitter, u zult me dat niet kwalijk nemen, aangezien u minister Maron tien minuten extra hebt gegeven om te antwoorden.*

De voorzitter.- *We geven een minister de tijd om op aanvullende vragen te antwoorden. U hebt het woord, maar u krijgt geen tien minuten.*

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) *(in het Frans).*- *Minister Maron, u zegt dat er niet op de conferentie van de partijen wordt onderhandeld, maar vorig jaar bent u allemaal naar Glasgow gegaan in de hoop op een akkoord. Dat is niet erg consequent. Ikzelf heb altijd geweigerd om zonder akkoord naar de conferentie van partijen te gaan om onszelf niet voor schut te zetten.*

U wilt het tempo versnellen en de inspanningen opdrijven met betrekking tot de lage-emissiezone. Dat is een mooi eerbetoon aan het vorige werk. Er zijn wel veel vrijstellingen ingevoerd, onder meer in Jette.

Quand vous parlez d'accélérer la cadence et d'intensifier l'effort, cela peut s'entendre pour la zone de basses émissions (LEZ) ou pour la stratégie Révolution. C'est un bel hommage au travail précédent. « Accélérer la cadence et intensifier l'effort », la LEZ 2025 ? Beaucoup de dérogations ont tout de même été introduites, notamment à Jette. Et le ministre-président ne m'a pas répondu, vendredi dernier, à propos de ces dérogations.

« Accélérer la cadence et intensifier l'effort » quant à la LEZ ? Vous n'avez certainement jamais entendu mon groupe politique démolir ou remettre en question le plan Good Move.

(Remarques de M. Alain Maron)

Au contraire. J'ai par contre effectivement un problème avec la méthodologie et le suivi.

¹¹⁶⁷ Pour accélérer la cadence et intensifier l'effort, nous avons besoin d'adhésion et de consensus. Or, on ne peut pas dire qu'ils soient présents dans tous les dossiers. Avoir raison tout seul, c'est aller droit dans le mur. Sur le fond, il est évident que la répartition des charges nationales (burden sharing) ne doit pas empêcher notre Région d'avancer. Nous savons que cet accord est important aux yeux de l'Europe. Vous l'avez mentionné vous-même : il est extrêmement compliqué de participer à des réunions internationales, notamment au niveau de l'Union européenne, quand la Belgique n'est pas en ordre de marche.

La répartition des charges nationales doit aussi nous permettre de nous positionner sur le plan international sur la question du financement climatique.

Bref, cette répartition des charges nationales n'est pas juste un terme que peu de personnes comprennent. Ce n'est pas anodin, et je souhaite sincèrement que la présidence bruxelloise y parvienne. Cette occasion sera la dernière. Or, on manque d'entrain, et plus la législature approchera de son terme, plus il sera difficile d'agir.

Il ne faut pas en reporter la faute exclusive sur la Flandre. Une méthodologie claire, un travail intense, un rythme plus soutenu et une plus grande motivation permettraient de passer l'obstacle.

J'entends bien votre réponse à propos des réunions conjointes entre la Commission nationale climat (CNC) et le groupe de concertation entre l'État fédéral et les Régions pour l'énergie (Concere). Pourquoi ne sont-elles pas mentionnées comme telles sur le site de la CNC ? Un citoyen lambda un tant soit peu intéressé ou un expert ne peut deviner que des réunions conjointes ont eu lieu si elles ne sont pas annoncées, ni qu'une démarche complémentaire est menée sur les questions énergétiques. Cela peut aussi expliquer qu'à certains moments, les choses patinent.

¹¹⁶⁹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je vous remercie pour vos mises à jour régulières sur ce sujet. Bien entendu, la répartition des charges nationales n'est pas liée à la conférence des parties,

Mijn fractie heeft Good Move nooit afgebroken of in twijfel getrokken.

(Opmerkingen van de heer Alain Maron)

Ik heb daarentegen een probleem met de methodologie en de follow-up.

Om het tempo te kunnen opvoeren, hebben we steun en een consensus nodig. Dat is vandaag niet het geval in alle dossiers.

Het uitblijven van een akkoord over de verdeling van de nationale lasten mag ons niet verhinderen om vooruitgang te boeken, maar het is bijzonder ingewikkeld om zonder een akkoord aan internationale vergaderingen deel te nemen. De nationale lastenverdeling stelt ons bijvoorbeeld in staat om ons internationaal te positioneren met betrekking tot de klimaatfinanciering. Ik hoop dan ook dat er een akkoord wordt bereikt tijdens het Brusselse voorzitterschap.

Vlaanderen mag niet als enige schuldige voor het uitblijven van dat akkoord worden aangewezen. Een duidelijkere methodologie, een hoger werktempo en een grotere motivatie zijn nodig om de hindernissen te overwinnen.

Waarom worden de gezamenlijke vergaderingen van de Nationale Klimaatcommissie en Enover niet op de website van de Nationale Klimaatcommissie vermeld, zodat duidelijk wordt dat er een aanvullende aanpak wordt gevolgd voor de energievraagstukken?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Natuurlijk is de nationale lastenverdeling niet aan de conferentie van de partijen gekoppeld, maar ze is wel zeer symbolisch.*

mais elle est hautement symbolique. Nous attendons un geste fort.

J'aurais aimé vous entendre sur la rationalisation des structures relatives au climat présentes au sein de chaque entité. Le climat nécessite d'agir rapidement, avec efficacité. Nous aurons l'occasion d'en discuter ultérieurement.

Nous reviendrons vers vous au moment de votre présidence pour analyser la dynamique que vous allez insuffler au processus. Il importe de faire des gestes forts lorsque vous serez aux manettes.

¹¹⁷¹ **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Bien sûr, la répartition des charges nationales (burden sharing) n'est pas liée aux négociations de la conférence des parties (COP) mais, comme le dit Mme Fremault, c'est toujours mieux d'arriver à la COP en ayant réglé cette répartition des efforts.

Lundi, j'étais au parlement fédéral à l'invitation du Centre national de coopération au développement-11.11.11 et nous avons justement parlé de l'aide aux pays en développement qui subissent déjà aujourd'hui, sans avoir les moyens d'y répondre, les conséquences du réchauffement climatique et qui nous appellent à l'aide. C'est pourquoi je vous remercie de votre réponse à propos de cette aide à la coopération.

Oui, nous pouvons accélérer la cadence, intensifier l'effort et aller plus loin, mais mon dada, ce sont les trajectoires. Et la trajectoire de la Région bruxelloise n'est pas encore à la hauteur des objectifs qui sont annoncés, ce qui rend difficile la négociation avec la Flandre. La Région flamande, elle, a une trajectoire, qu'elle compte tenir, et on vient lui proposer des objectifs.

Clarifier notre trajectoire d'ici 2030, dans sept ans seulement, et montrer que nous réussissons à réduire nos émissions serait une meilleure manière d'entrer en négociation. Je vous souhaite bien entendu que le plan national énergie-climat puisse être revu et que nous disposions d'un plan intégré, que demande d'ailleurs l'Union européenne, dans lequel chacune des entités reconnaîtrait faire partie d'un tout - la Belgique fédérale, l'Europe.

Vous êtes sceptique, je le vois, mais on fait avec ce qu'on a. La loi spéciale climat aurait pu être une condition posée par les partis intéressés par la question pour entrer dans la majorité Vivaldi, mais cela n'a pas été le cas.

¹¹⁷³ Nous faisons donc avec ce qui est sur la table. Nous devons créer des alliances pour le climat et non des oppositions. Ne pointons pas du doigt ce qui nous sépare, mais portons notre attention sur ce qui réunit l'ensemble des forces vives de ce pays, seule façon d'atteindre les objectifs ambitieux. L'un des outils est la répartition des charges nationales, l'autre est la clarté quant aux trajectoires.

¹¹⁷⁵ **M. Alain Maron, ministre.**- Les différents organes de concertation (CNC, Concere, conférences interministérielles) fonctionnent. Quant à la loi spéciale, elle exige des majorités

Ik had ook graag iets gehoord over de vereenvoudiging van de klimaatstructuren op elk beleidsniveau.

Ik verwacht sterke gebaren tijdens het Brusselse voorzitterschap.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *Hoewel de lastenverdeling niet aan de onderhandelingen van de conferentie van de partijen is gekoppeld, is het altijd beter om met een akkoord naar de conferentie te trekken.*

Heel wat ontwikkelingslanden hebben nu al te lijden hebben onder de gevolgen van de klimaatopwarming en vragen hulp. Ik ben dan ook blij met uw antwoord over de samenwerkingssteun.

We kunnen het tempo opvoeren, maar we hebben nog geen traject uitgewerkt om de nieuwe doelstellingen te halen, wat de onderhandelingen met Vlaanderen bemoeilijkt.

Een bijzondere klimaatwet had een voorwaarde kunnen zijn bij de federale regeringsvorming, maar dat was niet het geval. We moeten dus roeien met de riemen die we hebben. We moeten allianties voor het klimaat smeden, via de nationale lastenverdeling en duidelijke trajecten, in plaats van tegenstellingen te creëren.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De verschillende overlegorganen werken goed. Vlaanderen zit momenteel de Nationale Klimaatcommissie voor en*

qualifiées qui dépassent le cadre de la coalition Vivaldi et elle requiert donc le ralliement d'autres partis. S'agissant du rythme des réunions, c'est la Flandre qui a présidé la CNC. Des réunions intercabineaux ont débouché sur l'accord que je vous ai explicité.

La trajectoire de réduction de la consommation est peu ou prou respectée par la Région bruxelloise. Nos deux difficultés principales sont, d'une part, l'atteinte de nos objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en mobilité, et, d'autre part, la production d'énergies renouvelables, compte tenu de la typologie bruxelloise qui ne permet pas la création de grands champs éoliens, par exemple. Des solutions pourraient être dégagées, dans ces deux domaines, grâce à Good Move et à la production photovoltaïque.

Je partage l'idée de travailler, dans le cadre de Good Move et de la stratégie Révolution, dans un esprit de concertation et en ralliant un maximum d'acteurs, mais il faut néanmoins de la détermination. J'ai entendu la bourgmestre de Jette et le bourgmestre de Woluwe-Saint-Lambert refuser en bloc le plan Good Move, sans même entamer de concertation.

(Remarques de Mme Fremault)

Certes, il faut susciter l'adhésion, mais il faut aussi faire preuve de cohérence politique et de détermination. Clamer son souhait de progresser, tout en freinant le processus, me semble biscornu.

¹¹⁷⁹ **Mme Céline Fremault (Les Engagés).** - Votre réponse sur Good Move illustre le cœur de la problématique : vous adoptez sur la question une posture d'extrême morale. Je vous ai dit que j'adhérais au fond du plan Good Move, d'ailleurs initié sous la législature précédente.

Un très bon reportage de la RTBF, ce matin, a illustré que les difficultés ne concernaient que certaines mailles. Arrêtez, par exemple, d'incriminer la bourgmestre de Jette en nous faisant croire que toutes les mailles de sa commune sont rejetées. C'est faux. La RTBF a pointé précisément différents endroits, notamment Roodebeek à Woluwe-Saint-Lambert. Certes, ces difficultés ne justifient nullement ce qui peut se passer sur le terrain, comme à Schaerbeek il y a 24 heures.

La question essentielle de l'adhésion passe par la concertation et l'apaisement. Sans cela, nous allons droit dans le mur. Et ce n'est pas la faute de la bourgmestre de Jette ou du bourgmestre de Woluwe-Saint-Lambert ou de tous ceux qui relèvent une difficulté quelque part ! Répondre comme vous le faites ne va conduire qu'à irriter les acteurs et ne fluidifiera pas la mise en œuvre du plan Good Move. Or, je reste convaincue par ses objectifs. Il faut donc beaucoup d'apaisement et énormément de concertation, de calme et de bienveillance.

¹¹⁸¹ **Mme Marie Nagy (DéFI).** - Monsieur le Ministre, ce que vous dites sur Good Move n'est pas juste. Je ne suis pas suspecte dans ce dossier puisque j'ai soutenu le plan dans le centre-ville, une tâche difficile qui nécessite de beaucoup expliquer, répondre et

bepaalt het vergadertempo. Het jongste akkoord is tijdens interkabinettenvergaderingen bereikt.

De twee grootste problemen die het Brussels Gewest ondervindt om zijn traject te respecteren zijn de vermindering van de broeikasgasemissies en de productie van hernieuwbare energie. Daarvoor kunnen oplossingen worden gevonden dankzij Good Move en de plaatsing van zonnepanelen. Ik betreur dan ook dat de burgemeesters van Jette en Sint-Lambrechts-Woluwe Good Move in zijn geheel verwerpen en zelfs geen overleg willen aanvatten.

(Opmerkingen van mevrouw Fremault)

Beweren vooruitgang te willen boeken en tegelijkertijd de rem op het proces zetten, is een beetje vreemd.

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) *(in het Frans).* - *U moet ophouden de burgemeesters van Jette en Sint-Lambrechts-Woluwe en iedereen die ergens een probleem ziet, de schuld te geven. Een dergelijke reactie maakt de ergernis alleen maar groter en bemoeilijkt de uitvoering van Good Move.*

Ik blijf overtuigd van de doelstellingen van het plan. Volgens een reportage van de RTBF betreffen de problemen slechts enkele mazen. U moet meer overleggen als u een goed draagvlak wilt creëren en de gemoederen wilt bedaren.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) *(in het Frans).* - *De burgemeester en de mobiliteitsschepers van Sint-Lambrechts-Woluwe delen de doelstellingen van Good Move, maar zijn het niet eens met de manier waarop het proces is verlopen, de werkwijze van het*

écouter la souffrance de certaines personnes, de commerçants et d'entreprises, à qui nous devons offrir des solutions.

Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Lambert et son échevin Gregory Matgen – qu'on ne peut accuser de ne pas partager les objectifs de Good Move – disent qu'ils ne se retrouvent ni dans la manière dont le processus s'est déroulé, ni dans la façon dont travaille le bureau d'études, ni dans les propositions. Ils ne disent cependant pas qu'il faut jeter le bébé avec l'eau du bain, mais ils ne sont pas d'accord avec les propositions. Il faut l'entendre !

C'est d'ailleurs ce que la ministre Van den Brandt répond, car elle a compris que sinon, son plan serait un échec. Anderlecht a connu de graves problèmes, comme Schaerbeek, où la violence finit par gagner. On a compris qu'il fallait expliquer, débattre, écouter et éventuellement prendre en considération les propositions du terrain.

Or, votre réponse ne va pas du tout dans ce sens. Si c'est comme cela que vous voyez la création d'alliances pour le climat, on ne va pas y arriver ! Le climat est très important et il faut accepter que d'autres coconstruisent, ne soient pas d'accord sur un point, et essayer de trouver des solutions. Votre réponse est à contre-courant de l'optique du gouvernement et de la réponse de la ministre Van den Brandt, qui témoignent d'une certaine sagesse.

- *L'incident est clos.*

1185 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CÉLINE FREMAULT**

1185 **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,**

1185 **concernant le survol de Bruxelles.**

1187 **Mme Céline Fremault (Les Engagés).** - Depuis de nombreuses années, la question du survol de Bruxelles est un sujet brûlant. L'été n'a pas épargné les Bruxellois puisque, comme l'indiquait un article paru dans le quotidien La Libre Belgique, le 5 septembre dernier, quelque 2.500 atterrissages ont notamment eu lieu sur la piste 01 durant le seul mois d'août.

Dans le courant de l'été, nous apprenions que le gouvernement flamand rejetait les conclusions de l'étude d'incidences commandée en 2017 par le ministre fédéral de l'époque sur les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem. À la suite de cette déclaration, plusieurs responsables politiques se sont fait entendre, en ce compris le Premier ministre qui a appelé à plus de coopération. Je ne peux que souscrire à cet appel.

Nous arrivons au bout d'une première configuration, la période 2014-2019, consacrée au déploiement des sonomètres, aux actions en cessation environnementale, à la transmission des études au niveau fédéral, etc. Nous avons aussi remporté quelques victoires sur le plan judiciaire. Aujourd'hui, nous ne

adviesbureau en uw voorstellen. Het is belangrijk om naar hen te luisteren.

In Anderlecht en Schaarbeek is het tot geweld gekomen. Het is duidelijk dat de maatregelen beter moeten worden uitgelegd en besproken en dat er naar de voorstellen in het veld moet worden geluisterd.

Uw antwoord gaat evenwel totaal niet in die richting en staat haaks op de visie van de regering en het antwoord van minister Van den Brandt. Als dat de manier is waarop u allianties voor het klimaat wilt creëren, zult u jammerlijk falen. U moet aanvaarden dat anderen meedenken en samen oplossingen proberen te vinden.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

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

betreffende het vliegverkeer boven Brussel.

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) *(in het Frans).* - *De vluchten boven Brussel vormen al jaren een bron van heftige discussies. Ook in augustus 2022 was het met 2.500 landende vliegtuigen niet bepaald rustig in het luchtruim boven het gewest.*

De Vlaamse regering verwierp deze zomer bovendien de conclusies van de effectenstudie over de geluidsoverlast rond de luchthaven van Zaventem die de federale regering in 2017 bestelde. Daarop kwamen heel wat reacties, onder andere van premier De Croo, die opriep tot meer samenwerking. Ik sluit mij aan bij zijn oproep.

Er zijn tijdens deze regeerperiode heel wat acties geweest, waarbij het Brussels Gewest enkele juridische overwinningen boekte. U mag er dan ook geen genoegen mee nemen dat dat geen enkel resultaat oplevert. Dat zouden de Brusselaars niet begrijpen. U moet dan ook nu in actie komen.

pouvons nous contenter d'une législature où fusent les « balles perdues » entre le gouvernement fédéral et les entités fédérées, et qui ne donnerait pas de résultats. Aucun riverain ne le comprendrait.

Nous sommes à une encablure des élections de 2024 et le temps presse. Je ne peux que réitérer mon appel à la concertation entre niveaux de pouvoir. Que ce soit pour les habitants sous pression de l'est de Bruxelles - c'est en effet là que furent concentrés les atterrissages cet été -, les riverains du canal ou du nord de Bruxelles - aujourd'hui largement touchés par ces problèmes -, nous devons passer à la vitesse supérieure.

Je vous interroge au sujet du survol tous les trois mois.

¹¹⁸⁹ Quelle est la position du gouvernement bruxellois au sujet de l'étude d'incidences sur les nuisances sonores et les scénarios proposés ?

Pouvez-vous nous livrer un état des lieux des différents groupes de travail ? Comment sont-ils composés ?

Lorsque je vous avais interrogé au printemps dernier, vous m'aviez répondu que nous étions dans une configuration plutôt confidentielle, que la volonté était de laisser du temps et l'occasion à ces groupes de se déployer. Nous vous avons laissé ce temps en ne vous harcelant pas sur le sujet, mais, aujourd'hui, nous ne voyons pas très bien ce qui a pu se passer.

J'aimerais donc comprendre la manière dont les choses se sont déroulées. En effet, récemment, la ministre flamande a accusé Bruxelles de n'être pas venue fin juin à des réunions qui étaient prévues. Vous avez répondu qu'aujourd'hui tout allait à l'eau et que ce groupe ne se réunissait plus. Il convient dès lors maintenant de clarifier sur ce qui s'est réellement passé entre le mois de mars et le mois de septembre.

Pouvez-vous nous indiquer le nombre de plaintes déposées depuis le début de l'année ? Remarquez-vous une augmentation du trafic aérien par rapport à l'année 2021 ? Nous savons évidemment qu'il y a une reprise intensive liée à la fin de la crise du Covid-19.

Combien d'amendes administratives ont-elles été envoyées aux compagnies aériennes depuis le début de cette année ? Remarquez-vous une évolution de leur nombre par rapport à l'année 2021 ? Quels montants ont-ils été perçus par la Région depuis le début de la législature ?

En 2014, nous avons étendu le réseau de sonomètres. Si mes souvenirs sont bons, nous étions passés de neuf à seize pour couvrir l'ensemble de la Région. Cette stratégie visait également à couvrir un maximum de territoire pour la perception des infractions, afin de pouvoir aller en justice.

Pensez-vous aujourd'hui qu'il manque des sonomètres ? Il va de soi que leur fonction est d'objectiver les données, ils ne nous font rien gagner, mais ils font partie de la stratégie générale.

Hoe staat de regering tegenover de effectenstudie over de geluidsoverlast en de voorgestelde scenario's?

Hoever staan de werkgroepen? Hoe zijn ze samengesteld?

Toen ik u in de lente vragen stelde, zei u dat het overleg betrouwbaar was en dat we geduld moesten oefenen, maar ik zie nog steeds niet goed hoe de situatie evolueert.

Onlangs kwam vanuit Vlaanderen het verwijt dat Brussel eind juni niet deelnam aan de geplande vergaderingen. U reageerde dat het overleg mislukt was en dat de werkgroep niet meer samenkwam. Wat is er dan tussen maart en september gebeurd?

Hoeveel klachten zijn er sinds het begin van het jaar ingediend? Is het vliegverkeer toegenomen in vergelijking met 2021?

Hoeveel administratieve boetes zijn er sinds begin dit jaar verzonden naar luchtvaartmaatschappijen? Zijn dat er meer of minder dan in 2021? Welk bedrag aan boetes heeft het gewest sinds het begin van de regeerperiode geïnd?

In 2014 plaatste het gewest extra geluidsmeters om zo veel mogelijk overtredingen te kunnen vaststellen en ermee naar het gerecht te stappen. Zijn er volgens u nog plekken waar een geluidsmeter nodig is? Zijn er gemeenten die om bijkomende geluidsmeters hebben gevraagd?

Des communes ont-elles demandé l'installation de nouveaux sonomètres ? Celles-ci sont toujours extrêmement attentives à être largement associées à cet exercice.

¹¹⁹¹ Sous la précédente législature, la participation des communes était d'ailleurs la force de ce dossier. En effet, en dépit de leur orientation politique, Régions et communes ont su se réunir pour négocier. Et ce, je tiens à le souligner, indépendamment des clivages entre majorité et opposition. Cette union sacrée leur a permis de remporter une victoire collective. J'appelle donc à maintenir cet état d'esprit.

¹¹⁹³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Monsieur le Ministre, nous vous avons longuement interpellé le mois dernier, mais il est intéressant de suivre ce dossier de façon rapprochée pour tenter d'obtenir enfin des résultats permettant de préserver la qualité de vie et la santé des Bruxellois qui sont survolés.

Quel est l'état d'avancement du dossier depuis les propos que vous avez tenus dans la presse le 28 septembre dernier, alors que vous expliquiez que la Flandre avait claqué la porte d'une réunion en mai et qu'une réunion de concertation avait été annulée en juin par le ministre fédéral de la Mobilité pour cause de désaccord sur une note préliminaire ?

Les négociations ont-elles finalement repris depuis lors ? En groupe de travail intercabinets ou plutôt entre les ministres de la Mobilité, puisqu'il semble que c'est à ce niveau que cela bloquait ?

Quelle méthodologie appliquez-vous désormais pour trouver un consensus avec la Flandre ? Comment avancent les travaux de la plateforme de concertation mise en place par le ministre Gilkinet pour trouver un terrain d'entente ou plutôt définir une feuille de route avec les communes et les associations ? Quelles avancées ont-elles été enregistrées ? Quelle est l'étape suivante ?

Ce dossier est évidemment complexe, beaucoup s'y sont cassé les dents. Profitons aujourd'hui de cet alignement des astres alors que deux ministres du même parti mettent en avant la défense de l'environnement et de la santé pour obtenir des avancées.

Quel est le scénario retenu pour réduire les nuisances sonores et éviter les zones les plus densément peuplées ? Comment allez-vous porter ces mesures qui font consensus, puisque vous avez déjà expliqué les objectifs ? Prenons l'interdiction des avions cargo qui dépassent les normes de bruit, comment porterez-vous cette mesure ? Comment obtiendrez-vous des résultats si vous ne trouvez pas de terrain d'entente ? Vous aviez évoqué des actions en justice, lesquelles envisagez-vous aujourd'hui ?

¹¹⁹⁵ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Il est important d'aborder de nouveau cette thématique. Sur le terrain, les citoyens, excédés, ont le sentiment que rien ne bouge - même si ce n'est pas tout à fait vrai - et nous interpellent sans ménagement.

Ce matin, dans certains quartiers de Woluwe-Saint-Pierre, le niveau sonore était insupportable. Les citoyens restent

De samenwerking tussen het gewest en de gemeenten was tijdens de vorige regeerperiode overigens een van de sterke punten in dit dossier. Dat moet zo blijven.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het is belangrijk dat u dit dossier op de voet volgt. Zo kunt u eindelijk resultaat boeken en ervoor zorgen dat de levenskwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars gewaarborgd blijven.*

Wat is er gebeurd nadat u in september verklaarde dat Vlaanderen in mei het overleg had getorpedeerd en dat federaal minister van Mobiliteit Gilkinet een overlegvergadering in juni annuleerde bij gebrek aan overeenstemming over een voorafgaande nota?

Zijn de onderhandelingen tussen de ministers van Mobiliteit hervat?

Hoe gaat u te werk om tot een consensus met Vlaanderen te komen? Hoe vorderen de werkzaamheden van het overlegplatform om tot wederzijds begrip te komen en samen met gemeenten en verenigingen een stappenplan uit te werken? Welke vooruitgang is er boeken? Wat is de volgende stap?

Welk scenario is er gekozen om de geluidshinder te beperken en te voorkomen dat vliegtuigen over de dichtstbevolkte zones vliegen? Hoe wilt u de overeengekomen maatregelen, zoals een verbod op te luidruchtige vrachtvliegtuigen, uitvoeren? Hoe wilt u resultaten boeken als er geen overeenstemming is? Overweegt u gerechtelijke stappen?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Het is belangrijk dat dit thema opnieuw ter sprake komt. De burgers, die nog steeds met ondraaglijk vliegtuiglawaai te maken krijgen, krijgen immers de onterechte indruk dat er niets beweegt in dit dossier.*

dans l'incompréhension, puisque des solutions simples et pragmatiques existent : nous en discutons ici même.

D'aucuns affirment que la hache communautaire est enterrée depuis longtemps, mais c'est bien ce dont il s'agit en l'occurrence. J'invite dès lors mes collègues bruxellois néerlandophones à mettre en avant ce dossier au sein de leurs partis.

Nous ne parvenons pas à progresser vers une solution juste et équitable pour l'ensemble des Bruxellois. Il ne s'agit pas de mettre un terme aux survols de Bruxelles, mais uniquement de mieux les répartir.

Comment parvenir à soulager très concrètement les communes densément survolées ? C'est à la fois une question de santé publique et de justice.

¹¹⁹⁷ **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *Je suis déjà satisfaite de vous entendre déclarer que l'étude n'était pas concluante et qu'elle aurait dû être élargie.*

Il n'est pas étonnant d'entendre ici les questions des représentants des Engagés et de DéFI. Au niveau communal, nous rédigeons des textes plaidant pour l'élaboration commune de plans, dont le principe devrait viser une répartition plus équitable du survol.

N'en faisons pas une discussion communautaire entre Flamands et Bruxellois. Nous devons trouver une solution acceptable pour tous.

¹²⁰¹ **M. Alain Maron, ministre**.- Ces nuisances sonores constituent un problème majeur de santé publique à Bruxelles. Plus tard aujourd'hui, une question de Mme Maison abordera d'ailleurs le bruit à Bruxelles de manière plus globale.

Le bruit des avions et les nuisances liées à l'aéroport sont un problème de santé publique. Nous devons trouver progressivement des solutions pour faire baisser la pression sonore et les pollutions en provenance de l'aéroport. Comment ? À partir de Bruxelles. Je vous rejoins sur ce point, Madame Fremault et, du reste, j'ai poursuivi la stratégie qui était déjà en place quand j'ai pris mes fonctions.

Une union sacrée entre les Bruxelloises et les Bruxellois est en effet nécessaire. Si des divisions apparaissent au sein

De hinder van overvliegende vliegtuigen blijft een communautair probleem. Ik roep de Nederlandstalige parlementsleden dan ook op om dit dossier binnen hun partijen ter sprake te brengen.

Er moet een rechtvaardige oplossing komen. Het is niet zo dat er helemaal geen vliegtuigen meer over het Brussels Gewest mogen vliegen, maar ze moeten wel beter gespreid worden.

Hoe wilt u ervoor zorgen dat er minder vliegtuigen over dichtbevolkte zones vliegen?

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Als inwoner van Laken bij het kanaal ervaar ik aan den lijve wat de knalpottenterreur en geluidsoverlast door vliegtuigen betekent. Het onderwerp is dan ook een van mijn stokpaardjes.

Het klopt inderdaad niet dat de regering helemaal niets zou hebben ondernomen. Bovendien heeft federaal minister Gilkinet daarover een staten-generaal georganiseerd. Ik ben alvast tevreden over uw kritische verklaring dat de studie niet afdoende was en veel breder moest worden gevoerd.

Ik ben heel benieuwd naar uw antwoorden op de vragen van de andere commissieleden, met name van Les Engagés en DéFI, welke maatregelen we kunnen nemen. Het mag niet verbazen dat net zij hier vragen stellen. We maken namelijk in de gemeenten teksten waarin wij ervoor pleiten om samen plannen te maken, aangezien het thema ons allemaal aanbelangt. Daarbij moet het motto eerlijker verdelen zijn.

Wij mogen er geen communautaire discussie tussen Vlamingen en Brusselaars van maken, zoals dat het geval is voor de luchthaven in Luik waar de Vlamingen tegenover de Walen staan. We moeten in alle luwte een oplossing zoeken die voor iedereen aanvaardbaar is.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Geluidsoverlast van vliegtuigen en door de luchthaven veroorzaakte vervuiling vormen een groot probleem voor de volksgezondheid. Daar moeten we oplossingen voor zoeken en dat moet het gewest in de eerste plaats zelf doen.*

De Brusselaars moeten samenwerken en eensgezind eisen stellen. Er bestaat een systeem met boetes voor geluidsoverlast, maar dat vergt veel energie en tijd van de overheidsdiensten. Daarnaast worden er ook rechtszaken gevoerd, waarover het gewest altijd met de gemeenten overlegt.

de Bruxelles, nous n'avancerons pas. C'est ensemble que les Bruxellois doivent porter leurs revendications. Nos balises figurent dans l'accord de majorité, elles vont d'ailleurs parfois plus loin que ce que certaines communes défendent.

Comment fait-on pour travailler ensemble ? Le système d'amendes fonctionne, tout en nécessitant beaucoup d'énergie et beaucoup de temps de la part de l'administration. Ensuite, nous travaillons sur les actions en justice. Absolument toutes les actions en justice sont concertées avec les communes. Des réunions sont donc organisées, parfois entre moi-même et les bourgmestres, avec nos conseils, nos avocats, les avocats des communes, ainsi que les associations.

C'est ensemble qu'on détermine la stratégie à suivre et qu'on gagnera. Il m'arrive dès lors de regretter les sorties dans un journal communal d'un bourgmestre qui lance une pétition, faisant fi de cette stratégie commune, comme si les avocats de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, pour ne pas la citer, n'étaient pas autour de la table avec la Région pour déterminer la stratégie commune.

¹²⁰³ J'entends également des bourgmestres d'autres partis faire des sorties sur le survol dans la presse, en taisant le fait que nous travaillons ensemble et que ce n'est que si Région et communes, ministre et bourgmestres restent unis que cela fonctionnera. Il ne s'agit pas de tirer sa petite ficelle dans son coin. Si chacun procède de cette manière et nourrit un certain populisme local, cela ne fonctionne pas et, a fortiori, cela fragilise la stratégie d'ensemble.

Nous travaillons avec les communes, avec les bourgmestres et avec les avocats de tout le monde, y compris des associations. C'est ainsi que nous avancerons.

Pour le reste, Madame Fremault, nous poursuivons la stratégie que vous aviez mise en place quand vous étiez ministre.

S'agissant de l'étude d'incidences obtenue par les actions en justice de la Région bruxelloise, j'avoue que Bruxelles Environnement et moi-même avons un avis partagé. D'une part, je suis assez satisfait d'avoir, pour la première fois, des scénarios clairs, comportant des estimations du nombre de personnes touchées, des réductions de nuisances potentielles ou encore des cartes de bruit. Désormais, on sait donc, mesure par mesure, quelle réduction de nuisances peut être obtenue et pour combien de personnes. Cet outil est très intéressant et c'est la première fois qu'on dispose de ces données. En revanche, ces scénarios nous paraissent malheureusement un peu limités et peu de réflexions prêtes à l'emploi sont proposées par l'étude d'incidences.

L'étude aurait pu être plus complète et inclure davantage de paramètres comme le respect de l'arrêté « Bruit », le coût d'isolation des différentes solutions, la combinaison de scénarios, une évaluation chiffrée des coûts et des emplois, une modification de l'exploitation de l'aéroport et le calcul des DALY, l'indicateur qui pondère le nombre de personnes exposées à chaque classe de niveau sonore, ce qui permet de

De uitspraken in de pers van burgemeester Maingain van Sint-Lambrechts-Woluwe, waarin hij de strategie van het gewest naast zich neerlegt, vind ik dan ook betreurenswaardig.

Alleen als het gewest en de gemeenten samenwerken, kunnen we in ons opzet slagen. Voor het overige volg ik de strategie die u invoerde toen u nog minister was, mevrouw Fremault.

Over de effectenstudie ben ik het met Leefmilieu Brussel eens. Ik ben zeer tevreden dat er eindelijk duidelijke scenario's zijn, waarbij staat aangegeven welke resultaat elke maatregel zou opleveren. Toch vind ik de scenario's eerder beperkt. In de effectenstudie zijn bovendien weinig snel uitvoerbare oplossingen aan bod gekomen.

De studie zou vollediger zijn geweest als er met meer parameters rekening was gehouden, zoals de naleving van het Geluidsbesluit, de kosten voor isolatie enzovoort. Dan was het ook mogelijk geweest om de kosten van de impact op de bevolking te berekenen. Zo kost het verlies van één gezond levensjaar de sociale zekerheid 50.000 tot 100.000 euro. Uiteraard zijn die kosten niet het belangrijkste, maar dergelijke bedragen zeggen veel.

monétariser l'impact du bruit sur la population. La perte d'un an de vie en bonne santé représente un coût pour la sécurité sociale allant de 50.000 à 100.000 euros. Certes, ce n'est pas le coût qui est le plus important, mais cette donnée est quand même représentative.

¹²⁰⁵ Toutefois, même si certains de ses aspects sont perfectibles, cette étude identifie des propositions claires que la Région a déjà demandées à plusieurs reprises. Elle permet au gouvernement de se positionner sur des solutions potentielles qui, cette fois, sont sur la table. Ces constats ont été abordés mi-septembre avec tous les bourgmestres et les associations bruxelloises.

La Région, avec l'appui et l'aval des communes et des associations, a donc écrit au gouvernement fédéral pour connaître les actions qu'il comptait entreprendre sur la base du résultat de cette étude d'incidences. Nous attendons la réponse du gouvernement fédéral. Je suppose qu'elle ne saurait tarder ; dans le cas contraire, nous envisagerons ensemble la suite de ces opérations.

Concernant les groupes de travail organisés par le gouvernement fédéral avec les Régions, ils sont constitués de deux représentants par Région. Comme j'ai pu l'expliquer ici et comme vous avez pu le lire dans la presse, nous nous sommes rencontrés de manière très intense pendant plusieurs mois entre mars et juin 2022. Nous avons travaillé sur une déclaration commune qui a été assez loin puisque les négociateurs ont donné le mandat pour qu'elle soit validée par chacun des gouvernements.

Les négociateurs flamands avaient reçu un mandat de leur gouvernement pour faire approuver cette note commune. Malheureusement, ce dernier a fait machine arrière en amendant la déclaration commune par des éléments qu'il savait inacceptables pour les autres partis. Ces amendements démontrent clairement un choix de favoriser le volet économique de l'aéroport au détriment des riverains, qu'ils soient flamands, wallons ou bruxellois.

Il est vrai que limiter les nuisances de l'aéroport, c'est prendre un certain nombre de mesures qui peuvent contraindre les activités économiques de l'aéroport à la marge, contrainte dont le gouvernement flamand ne veut plus.

Cette position a clairement compliqué le dialogue constructif entre les acteurs et le gouvernement fédéral n'a plus relancé les groupes de travail.

Si la Flandre revient avec des propositions plus constructives et plus favorables à l'ensemble des riverains, nous sommes disponibles pour en discuter avec l'ensemble des intéressés. Nous sommes donc dans l'attente d'une convocation fédérale pour relancer les discussions.

¹²⁰⁷ Pour répondre à votre question sur le nombre de plaintes, il y a eu 115 plaintes en 2021 et 292 pour la période de janvier à août 2022.

Dat neemt niet weg dat er in de studie duidelijke voorstellen zijn opgenomen die ook al meermaals door vertegenwoordigers van het Brussels Gewest werden geformuleerd. Op basis daarvan kan de regering een standpunt innemen en mogelijke oplossingen uitwerken. Die kwestie besprak ik midden september met de burgemeesters en de verenigingen.

Vervolgens stuurde ik een brief aan de federale regering met de vraag welke acties zij wil ondernemen op basis van de resultaten van de effectenstudie. Ik wacht nog op een antwoord.

In de werkgroepen zitten twee vertegenwoordigers voor elk gewest. We kwamen tussen maart en juni 2022 zeer vaak samen en werkten aan een gemeenschappelijke verklaring, die bijna klaar was, maar nog door de regeringen moest worden bekrachtigd.

De Vlaamse onderhandelaars hadden daar een mandaat voor gekregen van hun regering, die daar echter jammer genoeg op terugkwam door aanpassingen te vragen waarvan ze wist dat ze voor de andere partijen onaanvaardbaar waren. In de Vlaamse tekst ging meer aandacht naar de economische rol van de luchthaven dan naar het welzijn van de omwonenden. De Vlaamse regering wil duidelijk geen maatregelen die een impact hebben op de luchthavenactiviteiten.

Dat standpunt heeft een constructief overleg bemoeilijkt, waardoor de federale regering de werkgroepen niet meer bijeen heeft geroepen. Als Vlaanderen met opbouwende voorstellen in het voordeel van de omwonenden komt, staan wij echter open voor overleg.

In 2021 waren er 115 klachten en tot en met augustus 2022 kwamen er 292 binnen. Hoewel het vliegverkeer nog niet op het niveau van voor de pandemie zit, is het aantal klachten wel ruimschoots verdubbeld. Met een deel van de klachten is

Ainsi, alors que le trafic aérien au-dessus de la Région ne représente encore que 80 % du trafic avant la crise du Covid-19, nous constatons globalement plus d'un doublement des plaintes reçues. Et ce, alors même que ces chiffres ne représentent qu'une partie des plaintes, puisque beaucoup d'autres sont directement adressées au service de médiation de l'aéroport.

Concernant les amendes administratives, il existe un décalage entre le moment où l'infraction est commise, le constat de cette infraction et la sanction administrative. Je ne pourrai donc pas vous répondre pour les derniers mois en 2022. Concrètement, depuis le 1er janvier 2022, 92 décisions d'amende administrative alternative ont été prises, pour un montant total de 2.064.000 euros. Ces 92 décisions ont été prises sur la base de 240 procès-verbaux dressés pour des infractions commises entre septembre 2020 et août 2021.

En 2021, 140 décisions d'amendes administratives alternatives ont été prises pour un montant de 2.005.000 euros. Ces 140 décisions ont été prises sur la base de 303 procès-verbaux dressés pour des infractions commises entre mai 2019 et août 2020.

Le traitement des infractions commises entre septembre et décembre 2021 étant en cours, je ne peux pas vous donner une réponse précise, mais Bruxelles Environnement estime que le nombre de décisions prises en 2022 sera légèrement inférieur à celui de l'année 2021.

Suivant les informations de Bruxelles Environnement, environ 845.000 euros d'amende pour des dépassements des normes de bruit générés par le trafic aérien ont été payés depuis le 18 juillet 2018. Mais, comme vous le savez, les compagnies aériennes mènent une guérilla juridique pour ne pas payer ces amendes.

Concernant le réseau de sonomètres, ce dernier n'a pas changé depuis les dernières modifications opérées sous la législature précédente. Comme vous l'avez déjà signalé à l'époque, ce réseau est suffisant pour couvrir et repérer l'ensemble des avions qui seraient en infraction de l'arrêté « Bruit » : tous les avions en infraction, quelle que soit leur route, sont repérés par ce réseau de sonomètres.

¹²⁰⁹ Par ailleurs, il était également important de conserver un réseau stable pour comparer les dépassements mesurés mois par mois avec ceux de 2017 et calculer les astreintes prévues par le jugement. En cas de modification, nous nous mettrions nous-même en difficulté.

Toutefois, afin d'avoir les sonomètres les mieux positionnés possible, j'ai demandé à Bruxelles Environnement de remettre à jour son analyse de la pertinence des différentes stations tant par rapport à leur localisation que par rapport à l'arrêté « Bruit ». Cette mise à jour est en cours et j'en attends les résultats d'ici à quelques semaines.

Nous essayons de faire le maximum pour faire bouger ce dossier dans le cadre d'une alliance avec les parties prenantes bruxelloises, c'est-à-dire les associations, leurs conseils et toutes

overigens geen rekening gehouden, aangezien die rechtstreeks naar de ombudsdienst voor de luchthaven worden gestuurd.

Er verloopt enige tijd tussen het moment waarop de inbreuk wordt gepleegd en vastgesteld, en het versturen van de administratieve boete. Voor de laatste maanden van 2022 heb ik dan ook geen gegevens. Op 1 januari 2022 was er op basis van 240 processen-verbaal 92 keer een boete uitgeschreven, voor een totaalbedrag van 2.064.000 euro. Het ging over inbreuken tussen september 2020 en augustus 2021.

In 2021 ging het om 140 boetes op basis van 303 processen-verbaal, voor een bedrag van 2.005.000 euro, inzake inbreuken tussen mei 2019 en augustus 2020.

Leefmilieu Brussel verwacht dat het aantal boetes in 2022 een beetje lager zal zijn dan in 2021.

Tot 18 juli 2018 werd er 845.000 euro aan boetes voor overschrijdingen van de geluidsnormen betaald. De luchtvaartmaatschappijen gooien echter alles in de strijd om die boetes niet te moeten betalen.

Aan het netwerk van geluidsmeters is sinds de recentste wijzigingen niets meer veranderd. Het volstaat om de geluidshinder van de vliegtuigen vast te stellen.

Om goed vergelijkbare gegevens te krijgen, moeten we immers een stabiel netwerk hebben.

Ik vroeg Leefmilieu Brussel wel om het onderzoek over de geschiktheid van de locaties van de meters bij te werken. Ik verwacht de resultaten daarvan over enkele weken.

In het kader van een alliantie met de betrokken partijen in Brussel doe ik wat ik kan om beweging in dit dossier te krijgen, maar dat is moeilijk als andere beleidsmakers economische belangen laten voorgaan op de gezondheid van de omwonenden. Dat neemt niet weg dat ik naar oplossingen blijf streven.

les communes et bourgmestres. Il est compliqué de faire avancer les choses au niveau interfédéral, certains acteurs politiques privilégiant l'économie de l'aéroport au détriment de la santé des riverains. L'étude d'incidences le démontre. Mais cela n'entame pas ma détermination à tout faire pour protéger les uns et les autres de ces nuisances insupportables, même si cela prend plus de temps que de raison.

Nous voulons des solutions, y compris par voie de droit et voie judiciaire. Depuis le début, nous poursuivons cette stratégie, parallèlement à la négociation, comme moyen de pression ou de résultat.

¹²¹¹ **Mme Céline Fremault (Les Engagés)**.- Monsieur le Ministre, je vais vous répondre en trois temps.

Toutes les actions en justice sont effectivement concertées entre communes, Régions et associations. C'est la stratégie adoptée depuis 2014.

Quant à l'union sacrée, tout le monde s'entend pour dire que c'est une voie comportementale nécessaire. Quand vous évoquez du populisme local, je ne peux être d'accord avec vous. Vous vivez mal les sorties de messieurs Maingain et Cerexhe. Si j'avais dû mal vivre les sorties des uns et des autres entre 2014 et 2019 au sujet du survol, je n'aurais rien fait. Des combats sont menés sur le plan local et il n'y a aucune raison d'en prendre ombrage. J'ai, à titre personnel, toujours considéré que les sorties des uns et des autres confortaient la position de la Région dans sa détermination.

Je comprends, en revanche, l'agacement des bourgmestres. Je le comprends d'autant mieux que la situation n'avance pas au niveau fédéral. Ils veulent des résultats, mais n'en observent pas. Par ailleurs, vous dites que les différents groupes de travail sont partis à vau-l'eau depuis l'été. Or, les bourgmestres ont eu beaucoup d'espoir, le ministre fédéral de la Mobilité, monsieur Gilkinet, ayant fait des déclarations fortes sur la question du survol de Bruxelles.

La configuration politique est différente de celle de la législature précédente, avec madame Galant et monsieur Bellot, MR, au gouvernement fédéral. Aujourd'hui, à la Région comme au gouvernement fédéral, les ministres chargés de la question du survol sont écologistes ! Des promesses importantes ont été faites.

Vous avez évoqué la stratégie, notamment l'utilisation de sonomètres. Ce qui est moins clair, c'est la stratégie dans le rapport avec le niveau fédéral. Nous devons passer par un bras de fer, et je suis, à ce sujet, désolée que monsieur Gilkinet soit de la même formation politique que vous.

Par ailleurs, nous avons fait inscrire à l'ordre du jour de la séance plénière une résolution sur la question du survol de Bruxelles avec trois mesures rapides, dont la question de la nuit. Si la prise en considération de l'urgence a pu être votée par l'ensemble des groupes politiques, je pense qu'il peut en être de même dans cette

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) (in het Frans).- De gemeenten, het Brussels Gewest en de betrokken verenigingen overleggen sinds 2014 inderdaad over alle gerechtelijke stappen die ze ondernemen.

Iedereen is het erover eens dat samenwerken noodzakelijk is. U neemt bepaalde burgemeesters hun uitspraken kwalijk. Daar ben ik het niet mee eens. Voor mij benadrukken dergelijke uitlatingen immers eens te meer het standpunt van het gewest.

Wat ik wel begrijp, is dat die burgemeesters zich druk maken, aangezien er bij de federale regering niets beweegt. U zegt bovendien dat de werkgroepen sinds de zomer niet meer samenkomen, terwijl de burgemeesters na de uitspraken van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet hooggespannen verwachtingen koesterden.

Vandaag zitten er andere partijen in de regeringen dan tijdens de vorige regeerperiode en de ministers die zich over het vliegverkeer boven Brussel moeten buigen, zijn groenen die beterschap beloofden.

U hebt uw strategie beschreven, maar hoe u het overleg met de federale regering wilt aanpakken, blijft onduidelijk. Het zal tot een krachtmeting moeten komen. In dat opzicht is het jammer dat u tot dezelfde politieke familie behoort als federaal minister Gilkinet.

Het zou goed zijn als de resolutie met drie snel te nemen maatregelen tegen de vluchten boven Brussel zo snel mogelijk op de agenda van deze commissie komt. Dat zou een hele hulp zijn in de onderhandelingen met de federale regering.

commission. Il serait dès lors de bon ton de la mettre à l'ordre du jour au plus vite eu égard à la situation. Cela aidera d'ailleurs monsieur Maron dans ses négociations avec le niveau fédéral.

¹²¹³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Tout le monde attendait beaucoup de la nouvelle méthodologie mise en place par le ministre Gilkinet. La plateforme réunissant les communes, les associations et les cabinets devait donner d'excellents résultats grâce à une nouvelle façon de travailler dans la confidentialité, par ailleurs extrêmement bien respectée. Parallèlement à la mise en place de cette plateforme, l'étude d'incidences est arrivée début juin 2022 et des caucus ont eu lieu en intercabinets et entre les différents ministres de l'Environnement.

Vous avez expliqué que cela a capoté, mais peut-être faut-il revoir la méthode. Mes questions d'aujourd'hui portaient précisément sur ce point. Qu'est-il mis en place à la suite de ce claquage de porte, que vous avez annoncé le mois dernier ?

Quid de la plateforme de concertation ? Comptez-vous travailler autrement ? Quelle est l'étape suivante ? Vous dites attendre les réponses du ministre Gilkinet, qui semblent tarder. Nous souhaitons y voir plus clair pour les mois à venir.

¹²¹⁵ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- J'entends bien la volonté de parvenir à des résultats tous ensemble et je m'en réjouis. Nous suivrons avec attention leur obtention, car nous n'avons pas de réponses à apporter aux citoyens survolés quotidiennement.

Nous savons qu'une série d'actions, de réflexions et de négociations sont en cours, mais, en attendant, nous ne voyons aucun résultat. Et les citoyens ne le comprennent pas. C'est pourquoi, dans les communes survolées, les bourgmestres essayent de faire tout ce qu'ils peuvent et protestent quand ils ne savent plus comment gérer la situation.

¹²¹⁷ **M. Alain Maron, ministre.**- Il est parfaitement normal que certains bourgmestres relaient les préoccupations de leurs concitoyens, je n'en prends nul ombrage. Il convient toutefois de faire montre de bonne foi : se présenter en chevalier blanc ne mène à rien. Libre à chacun d'agir à sa guise, cependant.

Du reste, cela ne nous empêche en rien de poursuivre aussi intensément le travail avec les bourgmestres, les communes et leurs avocats pour nous accorder sur la stratégie à mettre en place, aujourd'hui comme à l'avenir. Celle-ci est peut-être insuffisante, mais ceux qui affirment à leurs concitoyens ne pas en être partie prenante devraient faire preuve d'honnêteté.

Ne nous leurrions pas, les avancées sont insuffisantes. Inutile toutefois de pointer l'un ou l'autre mandataire du doigt : tous ont politiquement intérêt à progresser, à privilégier l'environnement et la santé publique en réduisant les nuisances.

La pierre d'achoppement, en l'occurrence, est la nécessité d'un accord avec la Flandre - l'aéroport se trouvant sur son territoire, avec un permis d'environnement flamand - ainsi qu'avec les partis flamands siégeant au gouvernement fédéral.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Iedereen verwachtte veel van de nieuwe aanpak van federaal minister Gilkinet. U zei dat het overleg is mislukt, maar misschien moet de werkwijze gewoon herzien worden. Wat hebt u sinds ondernomen sinds de Vlaamse regering opstartte?

Wat met het overlegplatform? Wilt u op een andere manier gaan werken? Wat wordt de volgende stap? U wacht op antwoorden van minister Gilkinet, die echter op zich laten wachten.

Ik hoop dat we de komende maanden meer duidelijkheid krijgen.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- Het verheugt mij dat u naar een gezamenlijke oplossing streeft.

Ik weet dat er een aantal acties op stapel staat en dat er onderhandelingen lopen, maar de resultaten blijven uit. De burger begrijpt dat niet en daarom protesteren de burgemeesters als ze niet meer weten hoe ze de situatie moeten aanpakken.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- Het is volkomen normaal dat sommige burgemeesters de bezorgdheden van hun inwoners vertolken. Ze moeten echter ook te goeder trouw handelen.

Dat verhindert op geen enkele manier het verdere overleg met de gemeenten over de te volgen strategie. We boeken te weinig vooruitgang, maar het heeft geen zin deze of gene met de vinger te wijzen, want we hebben er allemaal belang bij de hinder te beperken en daarbij milieu en volksgezondheid voorrang te geven.

Het grootste struikelblok is dat een akkoord met Vlaanderen noodzakelijk is aangezien de luchthaven op Vlaams grondgebied ligt. Verscheidene Nederlandstalige partijen in zowel de Vlaamse als de federale regering vinden maatregelen die invloed hebben op de economische activiteit echter onaanvaardbaar.

Het Brussels Gewest moet dan ook de druk opvoeren. Ik blijf hopen dat er een dag komt waarop we de hinder van de luchthaven kunnen beperken.

C'est l'évidence même. Dans ce dossier, le ministre fédéral de la Mobilité, M. Bellot, avait déjà, sous la législature précédente, les mains liées par des accords globaux au sein du gouvernement.

Il en va de même ici : dès qu'il s'agit de l'aéroport et de ses conditions d'exploitation, le dossier est miné et requiert un consensus gouvernemental. Il est nécessaire que certains partis flamands et la Région flamande acceptent de se pencher sur l'impérieuse nécessité d'une réduction globale des nuisances de l'aéroport, même si cela implique davantage de réglementations et un peu plus de contraintes sur les activités économiques.

Force est de constater que plusieurs partis néerlandophones jugent cela inacceptable, au niveau flamand comme au niveau fédéral. Il faut oser le dire, sans se voiler la face.

Nous devons parvenir à multiplier les pressions, par voie judiciaire, par voie politique - je me réjouis donc que des bourgmestres y ajoutent leur voix -, par des associations de citoyens, etc. En Flandre également, de nombreux bourgmestres et citoyens font part de leur mécontentement. Il nous faut avancer dans cette direction, mais sabre au clair. Je ne désespère pas que nous arrivions, par l'une ou l'autre voie, à réduire les nuisances globales de l'aéroport.

1219 - *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

1223 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JONATHAN DE PATOUL**

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

1223 **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

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

1223 **et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,**

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

1223 **concernant les mesures prises en Région bruxelloise suite à l'incendie de voitures électriques ou hybrides.**

betreffende de maatregelen die in het Brussels Gewest zijn genomen naar aanleiding van brandende elektrische of hybride auto's.

1225 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Un peu partout en Belgique, on assiste à des incendies de voitures électriques ou hybrides particulièrement impressionnants, même s'ils sont assez peu nombreux. Ces incendies sont extrêmement difficiles à éteindre, ils nécessitent des mesures de sécurité inédites et leur extinction, qui requiert énormément d'eau, est très peu écologique. On doit notamment immerger la voiture pendant plus de 24 heures dans un conteneur rempli d'eau, laquelle est vraisemblablement polluée à la suite de cette immersion.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Wanneer een elektrische of hybride wagen vuur vat, is het erg moeilijk om die te blussen. Zo'n wagen moet immers meer dan 24 uur lang ondergedompeld worden in een container met water. Dat is niet alleen slecht voor het milieu, maar het stelt de hulpdiensten voor een ware uitdaging. Ook de veiligheid van de brandweerlieden komt daardoor in het gedrang.*

Le 4 juillet dernier, un article en ligne soulignait à nouveau les difficultés rencontrées par les services d'urgence pour éteindre

Het aantal elektrische voertuigen zal de komende jaren sterk toenemen. Daar moeten we ons op voorbereiden. De brandweer moet zulke wagens ook snel kunnen blussen in ondergrondse

ces véhicules en feu et veiller à ce que le feu ne reprenne pas, mais également la question de la sécurité du personnel pompier et le manque du matériel ou d'infrastructures nécessaires pour sécuriser les véhicules. J'ai évoqué les conteneurs dans lesquels les véhicules sont immergés, à l'heure actuelle, ils sont au nombre de deux ou trois en Région bruxelloise.

En 2035, les voitures thermiques seront bannies de l'Union européenne. Il s'agit donc d'être prêt d'ici là, sachant que le parc automobile électrique ne devrait cesser de croître dans les années à venir en raison de la sortie du thermique, et que la sécurité des usagers, des forces des services d'urgences, des infrastructures, des autres usagers, etc. devra être assurée en attendant.

Il faudra être capable d'intervenir en surface mais aussi dans des tunnels, dans des parkings souterrains, chez des particuliers - dans des maisons unifamiliales comme dans des immeubles comprenant plusieurs étages -, chez des carrossiers, etc., bref être en mesure d'éteindre rapidement ces incendies avant qu'ils ne s'étendent et que la situation devienne difficilement contrôlable.

En réponse à une de mes questions écrites, le secrétaire d'État chargé de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente m'a indiqué que le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) a déjà procédé cette année à dix-neuf interventions liées à des feux de véhicules électriques.

Sa réponse comportait des éléments sur lesquels je souhaite revenir.

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale reprenant des prescriptions en matière de sécurité incendie pour les parkings souterrains équipés de bornes de recharge est-il prêt ? Dans l'affirmative, est-il d'application ?

J'ai appris que la plupart des parkings souterrains à Bruxelles n'étaient en fait pas adaptés en cas d'incendie de voitures électriques et que l'on conseillait aux propriétaires de tels véhicules de se garer près de la sortie. Si deux ou trois voitures électriques stationnent, cela peut encore aller mais ce ne sera plus le cas à l'avenir.

¹²²⁷ Où en est l'étude de Bruxelles Environnement visant à examiner la sécurité incendie des parkings souterrains ?

Comment se déroulent les travaux du groupe de travail mis en place au niveau fédéral ? Pensez-vous qu'il sera en mesure de remettre ses conclusions d'ici la fin de cette année, puisqu'à mon sens le temps presse ?

Au sujet des manquements constatés lors d'interventions et après celles-ci, où en est la question du recyclage de batteries endommagées ?

Qu'en est-il de la gestion des conteneurs de récupération des véhicules et des batteries ? Où en est la question du traitement des eaux dans lesquelles véhicules et/ou batteries ont été immergés

parkeergarages, tunnels en garages van particulieren, anders dreigen zulke branden snel volledig uit de hand te lopen.

In een antwoord op een schriftelijke vraag gaf staatssecretaris Smet, bevoegd voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, aan dat de Brusselse brandweer sinds het begin van 2022 negentien keer moest uitrukken om brandende elektrische voertuigen te blussen.

Er was een regeringsbesluit in de maak met voorschriften betreffende de brandveiligheid in ondergrondse parkings die uitgerust zijn met laadpalen. Is dat klaar? Zo ja, wordt het al toegepast?

Hoever staat het onderzoek van Leefmilieu Brussel naar de brandveiligheid in ondergrondse parkeergarages?

Hoever staan de werkzaamheden van de desbetreffende federale werkgroep?

Hoe staat het met de recyclage van beschadigde batterijen?

Wat gebeurt er met de container en het water waarin een brandende elektrische wagen wordt ondergedompeld?

Over hoeveel containers beschikt het gewest nu voor zulke interventies? Volstaat dat?

pendant une intervention ? En effet, comme je le disais, il semblerait que ces eaux soient polluées.

De combien de conteneurs la Région bruxelloise dispose-t-elle actuellement ? J'en compte deux : un appartenant à la Région et un autre à la firme Audi Forest. Est-ce jugé suffisant ?

Le Siamu a-t-il fait l'acquisition d'un élévateur télescopique permettant de remonter en surface les carcasses de véhicules électriques qui auraient brûlé dans un parking souterrain ? Du personnel a-t-il été formé pour utiliser cet engin ?

Les hommes et les femmes du Siamu sont-ils régulièrement entraînés ou y a-t-il à tout le moins une réflexion par rapport aux formations pour affronter des situations délicates dans des lieux divers (parkings, tunnels, etc.) créées par ces incendies particuliers ?

¹²²⁹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Les questions de mon collègue M. Jonathan de Patoul rejoignent celles que je vous avais posées en commission il y a quelques semaines. J'ai également pu trouver des réponses dans l'arrêté que vous nous aviez transmis à l'issue de cette commission.

Mais cet arrêté prend-il en considération le code de bonnes pratiques pour l'installation de bornes dans les parkings couverts réalisé par le FireForum ? Quelle est la position du Service d'incendie et d'aide médicale urgente par rapport à cet arrêté ?

La ministre fédérale de l'Intérieur a demandé à l'administration d'étudier si une démarche législative est nécessaire pour tout harmoniser en Belgique. Cette démarche a-t-elle abouti ? Le gouvernement bruxellois a-t-il été consulté à ce sujet ?

Cet arrêté a-t-il fait l'objet de discussions avec vos homologues des autres Régions afin d'avoir une approche harmonisée ?

¹²³¹ **M. Alain Maron, ministre.**- La décarbonation progressive du parc automobile constitue effectivement une question importante. Il est indispensable d'électrifier la mobilité pour diminuer la consommation énergétique ainsi que l'émission directe de gaz à effet de serre, pour atteindre des objectifs ambitieux en matière de qualité de l'air et progressivement atteindre les normes de l'Organisation mondiale de la santé.

À titre d'exemple, selon de récentes analyses menées par l'Institut flamand pour la recherche technologique, le plan Good Move couplé à la mise en place de notre prochaine zone de basses émissions permettrait par exemple d'éviter 110 décès prématurés par an, mais aussi d'économiser entre 100 et 350 millions d'euros en soins de santé, et ce, uniquement grâce à l'amélioration de la qualité de l'air à Bruxelles. Il me semble utile de le rappeler.

Cette nécessaire transition implique toutefois, vous avez raison, d'entreprendre une série de mesures pour déployer de manière efficace et sécurisée des solutions alternatives aux véhicules thermiques tels que les véhicules électriques. Nous avons déjà eu maintes fois l'occasion de discuter des nombreuses actions

Heeft de Brusselse brandweer een telescopische heftruck gekocht om wrakken van uitgebrande elektrische wagens te kunnen weghalen uit een ondergrondse parking? Werd er personeel opgeleid om zo'n heftruck te besturen?

Worden de brandweerlui regelmatig getraind of opgeleid om om te gaan met dergelijke branden in parkeergarages, tunnels en dergelijke?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De vzw Fireforum stelde een gids op met goede praktijken voor het installeren van laadpalen in overdekte parkeergarages. Werden die opgenomen in het regeringsbesluit? Hoe staat de Brusselse brandweer tegenover dat besluit?*

De federale minister van Binnenlandse Zaken liet onderzoeken of er wettelijke stappen nodig zijn om de praktijken overal in België te harmoniseren. Is dat onderzoek klaar? Werd de Brusselse regering geraadpleegd?

Hebt u het besluit besproken met uw ambtgenoten van de andere gewesten?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De overstap naar elektrisch rijden is cruciaal om een hele waaier aan doelstellingen te halen. De Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek heeft becijferd dat Good Move in combinatie met de nieuwe lage-emissiezone per jaar 110 vroegtijdige overlijdens zou voorkomen. Alleen al dankzij de verbeterde luchtkwaliteit zou er bovendien 100 à 350 miljoen euro minder moeten worden uitgegeven aan gezondheidszorg.*

Om deze transitie vlot en veilig te doen verlopen, is inderdaad een reeks maatregelen nodig. Leefmilieu Brussel plaatst laadpalen en onderneemt op vele fronten actie. We hebben het ook al over de besluiten gehad.

Uw vraag gaat in het bijzonder over het brandgevaar in parkeergarages. Op 29 september heeft de regering een besluit goedgekeurd over het minimumaantal laadpalen in parkeergarages en de bijhorende veiligheidsvoorwaarden. Het besluit is het resultaat van samenwerking tussen

entreprises par Bruxelles Environnement pour déployer ce réseau, tels que les lots de bornes ou les différents arrêtés évoqués à l'instant par Mme Czekalski. Je ne m'y attarderai pas aujourd'hui, sauf si j'obtiens les réponses aux questions complémentaires de Mme Czekalski. J'y reviendrai alors plus tard.

La question sur laquelle vous m'interrogez porte notamment sur la sécurité incendie dans les parkings souterrains. À cet égard, je peux vous confirmer que l'arrêté fixant à la fois un nombre minimum de bornes à installer dans les parkings bruxellois et les conditions de sécurité dans lesquelles celles-ci devront être installées a été adopté le 29 septembre dernier. Il est le résultat d'une bonne collaboration entre Bruxelles Environnement et le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), et clarifie de nombreuses questions que se posaient les acteurs bruxellois du secteur des parkings.

Les deux administrations travaillent en parallèle sur une étude visant à renforcer la sécurité incendie des parkings souterrains. Une première version des clauses techniques de cette étude a été transmise au Siamu, qui a récemment proposé de nouveaux éléments à inclure avant publication.

¹²³³ Un marché public devrait donc pouvoir être lancé au début de 2023 et fournir des éléments de réponse d'ici le milieu de l'année prochaine.

En ce qui concerne le groupe de travail mis en place au niveau fédéral, mon administration ne participe pas directement aux discussions et n'a par conséquent pas de vue globale sur l'état d'avancement des travaux. Le Siamu nous a toutefois affirmé avoir demandé à participer au groupe de travail relatif à la transition énergétique du véhicule mis en place par le Centre fédéral de connaissances pour la sécurité civile du SPF Intérieur, dont le but est de favoriser l'échange d'informations, de connaissances et d'idées entre les pompiers et les professionnels du secteur. Ce groupe de travail s'est réuni à deux reprises, en janvier et en avril 2022. Sa prochaine réunion est prévue à l'automne.

En ce qui concerne le recyclage des batteries endommagées et les conteneurs utilisés pour les récupérer, les batteries de voitures électriques brûlées sont considérées comme des déchets dangereux. Elles suivent le même parcours que les batteries non endommagées quant au démantèlement par un « centre agréé ». En effet, afin de pouvoir traiter les véhicules électriques, tout centre agréé doit respecter la législation des déchets dangereux et satisfaire aux normes établies par Febelauto en concertation avec les autorités régionales, Febelauto. Ce dernier est l'organisme belge de gestion des véhicules hors d'usage et des batteries industrielles.

Après intervention du Siamu, le conteneur doit être évacué du lieu, souvent par un service de dépannage qui laisse le véhicule refroidir en immersion. Par la suite, lors du stockage et du transport de ces batteries, des conditions spécifiques supplémentaires s'appliquent, telles que le recours

Leefmilieu Brussel en de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH).

Beide diensten onderzoeken hoe de brandveiligheid van parkeergarages kan worden aangescherpt. De DBDMH heeft een eerste versie van de technische bepalingen ontvangen en suggesties aangebracht.

Begin 2023 kan dus een openbare aanbesteding worden uitgeschreven die medio 2023 de situatie zal verhelderen.

Mijn administratie is niet rechtstreeks betrokken bij de federale werkgroep en is dus niet op de hoogte van hoe de werkzaamheden vlotten. Wel heeft de DBDMH gevraagd om te mogen deelnemen aan de werkgroep over energietransitie in het verkeer van het Federaal Kenniscentrum voor de Civiele Veiligheid. In die groep wisselen de brandweer en professionals informatie en ideeën uit. Er vonden vergaderingen plaats in januari en april 2022. De volgende vergadering is gepland voor de herfst.

De accu's van uitgebrande elektrische voertuigen worden beschouwd als gevaarlijk afval. Ze volgen hetzelfde traject als onbeschadigde batterijen en worden ontmanteld door een erkend centrum dat voldoet aan de wetgeving en aan de normen van Febelauto, de beheerder van afgedankte voertuigen en accu's.

Na het optreden van de DBDMH moet de container worden afgevoerd. Meestal koelt een pechverhelpingsdienst het voertuig af in een tank met water. Voor de opslag en het vervoer van de accu's gelden specifieke voorwaarden. Er moet bijvoorbeeld een speciale blustank worden gebruikt.

Het water in de blustank wordt krachtens de ordonnantie van 20 oktober 2006 tot opstelling van een kader voor het waterbeleid beschouwd als niet-huishoudelijk afvalwater. Het kan hoge hoeveelheden metalen bevatten. Er is nog geen Europees statistisch onderzoek gevoerd naar de vervuilingsgraad. We kunnen dus nog geen protocol opstellen voor het beheer van zulk afvalwater.

à un conteneur spécial équipé d'un système de détection et d'extinction d'incendie, l'emballage spécifique de chaque batterie, l'utilisation d'un camion avec détection de fumée, etc.

Concernant le traitement des eaux dans lesquelles ces véhicules ou batteries ont été immergés, notez que ces eaux sont considérées comme des eaux usées non domestiques au sens de l'ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau. Il est en effet possible qu'elles présentent des teneurs importantes en métaux. À ce jour, il n'y a pas encore eu d'étude probante sur le taux de pollution menée au niveau de l'Union européenne. La Région de Bruxelles-Capitale ne dispose par ailleurs pas encore d'un retour d'expérience suffisant lui permettant d'instaurer un protocole spécifique d'intervention et de gestion des eaux.

Des informations complémentaires sont à l'étude pour définir une position définitive sur la qualification de ces eaux et la manière de les gérer, à savoir un rejet en égout sous certaines conditions et le respect des normes ou l'élimination en tant que déchets.

¹²³⁵ Ces conteneurs n'étant pas des installations classées au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement, il n'est pas possible de connaître précisément leur nombre sur le territoire de la Région.

Notez néanmoins que le Siamu a aménagé un conteneur permettant l'immersion de batteries électriques et de véhicules si celles-ci n'ont pu en être désolidarisées (au maximum l'entièreté d'un véhicule automobile) et est sur le point d'acquérir un élévateur télescopique à moteur thermique fonctionnant sous air comprimé pour remonter en surface les carcasses de véhicules électriques qui auraient brûlé dans un parking souterrain. En juillet 2019, le Siamu a également conclu un partenariat avec le service d'incendie privé de l'usine Audi implantée à Forest, qui met à sa disposition, sur demande, un conteneur semblable au sien.

Pour répondre à votre question, Madame Czekalski, le Siamu participe en effet au groupe de travail fédéral. Les règles techniques tiennent compte, lors de leur rédaction et dans la mesure du possible, des recommandations des différents services d'incendie. Et, je le répète, il y a dans les arrêtés bruxellois une articulation entre l'administration du Siamu et celle de Bruxelles Environnement.

¹²³⁷ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- On pousse évidemment à l'électrification et à la sortie du thermique. Je crois que c'est une bonne chose. En revanche, on doit gérer, car gérer c'est prévoir. Je me permets d'être un petit peu inquiet par rapport à certaines situations. Si j'ai bien compris, les études relatives aux eaux polluées sont encore en cours.

¹²³⁷ **M. Alain Maron, ministre.**- Il s'agit de définir précisément et concrètement quel déchet représentent les eaux de traitement présentes dans les conteneurs. Quel niveau de déchets cela représente-t-il ? Même au niveau européen, la qualification n'est

We beraden ons over hoe we dit soort water moeten kwalificeren en beheren: onder voorwaarden lozen in de riolering, of als afvalstof beschouwen en verwijderen?

De ordonmantie betreffende de milieuvergunningen bevat een lijst met inrichtingen. Omdat de containers daar niet in staan, weten we niet precies hoeveel er zijn.

Wel heeft de DBDMH een blustank voor accu's of elektrische voertuigen waarvan de accu niet losgekoppeld kon worden. De dienst koopt binnenkort ook een telescopisch heftoestel aan om uitgebrande wrakken uit ondergrondse parkeergarages te halen. Sinds juli 2019 stelt de brandbestrijdingsdienst van Audi Vorst zijn blustank ter beschikking van de DBDMH.

Mevrouw Czekalski, de DBDMH neemt deel aan de federale werkgroep. Bij het opstellen van de regels wordt rekening gehouden met de aanbevelingen van de brandbestrijdingsdiensten. De Brusselse besluiten voorzien bovendien in samenwerking tussen de DBDMH en Leefmilieu Brussel.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *De transitie is een goede zaak, maar die moet gepaard gaan met goed beheer. Een paar aangelegenheden verontrusten me. Het onderzoek naar vervuild bluswater loopt blijkbaar nog?*

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Er moet nauwkeurig worden vastgelegd in hoeveel afvalstoffen het water*

pas encore faite. Il est évident que le dossier avancera dans les prochains mois.

¹²³⁷ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Si le secrétaire d'État Smet était présent, je lui adresserais cette réplique. J'entends qu'une étude visant à renforcer la sécurité des parkings va être menée dans le courant de l'année 2023, nous allons donc la suivre avec attention. Je me demande quels seront les coûts nécessaires pour mettre ces parkings en conformité. Nous attendons les résultats de cette étude.

Par rapport aux conteneurs, etc., pour l'instant le nombre de véhicules n'est pas trop élevé, mais je pense qu'il va falloir être plus précis et agir rapidement pour apporter des solutions en cas de problèmes, afin d'éviter de se retrouver face à d'éventuelles catastrophes. J'entends bien que la situation est connue, comprise et en cours d'étude, mais il ne faut pas traîner selon moi. L'électrification est une bonne chose, certes, mais si nous ne parvenons pas en tant que politiques à être à la hauteur de cette électrification, les gens ne comprendront pas.

¹²⁴³ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je n'ai pas reçu de réponse concernant les démarches d'harmonisation législative au sein de notre pays. Je vous avais déjà interrogé à ce sujet et vous m'aviez répondu ne pas avoir été contacté. Avez-vous eu entretemps des échanges avec vos homologues concernant ces enjeux ?

¹²⁴³ **M. Alain Maron, ministre.**- L'articulation se fait via le Centre fédéral de connaissances pour la sécurité civile du SPF Intérieur. Dans ce centre se retrouvent les services de sécurité, y compris les pompiers, des différentes entités. C'est là qu'ont lieu les échanges d'informations.

Pour le reste, chaque Région avance à son rythme, car l'arrêté ne porte pas que sur la sécurité, mais aussi sur le nombre de bornes à installer, par exemple. Dans ces domaines, chacun est autonome.

Mais les échanges d'informations sur la sécurité se passent bien.

- *L'incident est clos.*

¹²⁴⁹ **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

¹²⁴⁹ **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,**

¹²⁴⁹ **concernant le recours à des conteneurs enterrés plutôt qu'au porte-à-porte pour la collecte des déchets ménagers à Bruxelles.**

¹²⁵¹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- L'omniprésence des sacs-poubelles sur la voie publique est souvent relevée par les personnes venant visiter Bruxelles. Et pour cause, le dépôt des sacs-poubelles en voirie passe pour une curiosité, voire une

in de blustanks bevat. Ook de EU is er nog niet uit. In de komende maanden zal er voortgang worden geboekt.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Als staatssecretaris Smet hier was, had ik dit antwoord tot hem gericht. We zullen het onderzoek naar de veiligheid in parkeergarages nauwgezet volgen. Hoeveel zal het kosten om alle parkeergarages in regel te brengen met de aanbevelingen?*

Er zijn nog niet heel veel elektrische voertuigen. Toch moeten we in verband met blustanks sneller handelen en inspelen op toekomstige problemen. Zo vermijden we een ramp. We mogen dus niet dralen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Worden de regels geharmoniseerd? U hebt die vraag niet beantwoord. Vorige keer zei u dat niemand contact met u had opgenomen. Hebt u sindsdien overlegd met uw ambtsgenoten in andere regeringen?*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Het Federaal Kenniscentrum voor de Civiele Veiligheid verzorgt de coördinatie tussen de veiligheidsdiensten van alle deelstaten. In het kenniscentrum vindt informatie-uitwisseling plaats.*

Elk gewest boekt vorderingen in eigen tempo. Het besluit gaat namelijk ook over het aantal laadpalen dat moet worden geïnstalleerd. Zulke zaken zijn voor elk gewest anders. De uitwisseling van informatie over veiligheid verloopt vlot.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende het gebruik van ondergrondse containers in plaats van huis-aan-huisophaling voor huishoudelijk afval in Brussel.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De Brusselaars bieden hun huishoudelijk afval nog steeds in zakken aan, die op de ophaaldagen vaak in de weg staan op de voetpaden. Het systeem levert ook heel wat andere problemen*

pratique archaïque, tant il est loin d'être la norme dans bon nombre d'autres pays. En revanche, il s'agit du quotidien d'une grande partie de la population bruxelloise et les élus bruxellois, particulièrement au niveau communal, sont très fréquemment interpellés à ce sujet.

Les difficultés rencontrées par ce système de collecte sont à la fois nombreuses et connues. Il s'agit d'un système contraignant pour les citoyennes et citoyens, car il implique de devoir gérer ses ordures en fonction des jours de ramassage et de ne surtout pas oublier de sortir son sac en temps et en heure. Il contribue trop souvent à la saleté des voiries, avec quantité de sacs abandonnés, sortis le mauvais jour ou non ramassés, déchirés par des animaux, etc., sans même évoquer nos trottoirs fleuris d'amas de sacs d'ordures au moins deux jours par semaine.

Pourtant, d'autres systèmes existent ailleurs en Europe et dans le monde. La collecte des déchets au moyen de conteneurs enterrés en est un et présente toute une série d'avantages : accessibilité optimale, moins de tracas en cas de non-passage ou d'oubli, moins de nuisances liées aux animaux et aux odeurs, et embellissement du paysage urbain.

Par ailleurs, ces conteneurs enterrés s'inscrivent parfaitement dans l'idée de la ville à dix minutes, que l'on pourrait décliner pour les déchets ménagers en « mon conteneur à quatre minutes », pour peu qu'ils soient placés à une distance raisonnable des habitations et permettent à chacun de s'y rendre aisément.

Il s'agit d'ailleurs d'un système qui fonctionne déjà à Bruxelles pour la collecte du verre et qui est aussi évoqué dans la déclaration de politique régionale qui mentionne que « on veillera à prévoir des espaces dévolus à la récupération séparée des flux de déchets (...), notamment via des conteneurs enterrés ». Plus largement, la déclaration de politique régionale fait également mention d'une « analyse d'opportunités de développements de conteneurs en vue d'un déploiement plus stratégique de ce modèle de collecte ».

¹²⁵³ Quelques projets pilotes de conteneurs enterrés ont été lancés à Bruxelles. Dans le quartier Tivoli, les usagers sont satisfaits de ces infrastructures, notamment parce qu'elles leur permettent de sortir leurs poubelles quand ils le souhaitent.

En revanche, vous mettiez en avant en commission le fait que les conteneurs enterrés restent des endroits propices aux dépôts clandestins et que le tri y est globalement moins bien effectué, ce qui va à l'encontre des engagements et objectifs régionaux. Ce dernier point empêcherait le gouvernement d'avancer sur les conteneurs enterrés, faute de solutions opérationnelles pour y remédier. Je m'étonne néanmoins que ce dossier soit au point mort, puisque des solutions existent : caméras de surveillance, systèmes de badge ou d'identification, conteneurs intelligents, etc.

op. Zo kunnen burgers niet kiezen op welke dagen ze hun afval aanbieden of scheuren de zakken, zodat er her en der vuilnis rondslingert.

Op heel wat plaatsen in de wereld bestaan er ondertussen andere systemen voor huisvuilinzameling. Ondergrondse containers bijvoorbeeld bieden heel wat voordelen. Zo zijn ze vlot toegankelijk, dieren kunnen niet bij het afval en het stedelijke landschap ziet er beter uit.

Voor de inzameling van glas zijn er in het gewest trouwens al ondergrondse containers.

Er lopen ook enkele proefprojecten met ondergrondse containers. De inwoners van de Tivolwijk bijvoorbeeld zijn er tevreden over, omdat ze hun afval kunnen aanbieden wanneer het hun uitkomt.

Daar staat tegenover dat sluikestorters vaak gebruikmaken van de containers en dat het afval minder goed gesorteerd wordt aangeboden, waardoor het gewest zijn doelstellingen op dat vlak minder vlot haalt. Om die reden zou u niet nog meer ondergrondse containers willen installeren. Er bestaan nochtans oplossingen voor die problemen, zoals camera's, identificatiesystemen of intelligente containers.

Hoever staat u met de denkoefening over de verschillende manieren van afvalinzameling? Hoe ziet u het gebruik van ondergrondse containers ter vervanging van of aanvullend op de ophaling?

Par ailleurs, la question des conteneurs enterrés est assez absente de l'analyse comparative des pratiques urbaines en matière de gestion des déchets menée par Bruxelles Environnement.

Où en est la réflexion globale de la Région quant au mode de collecte des déchets ? Quelle est la place, dans la stratégie régionale, des conteneurs enterrés en remplacement ou en complément du porte-à-porte ?

Dans le cadre des conteneurs déjà installés, quelles initiatives ont été prises afin de remédier à la problématique des dépôts clandestins ou de la mauvaise qualité du tri ? Disposez-vous de chiffres bruxellois quant à ces phénomènes ?

Quelles conclusions tirer des pratiques d'autres grandes villes quant aux conteneurs enterrés ? Pourquoi cet aspect est-il absent de l'analyse comparative réalisée par Bruxelles Environnement ?

Une étude de satisfaction générale a-t-elle été menée dans le cadre des différents projets de conteneurs enterrés à Bruxelles ?

Est-il question d'une obligation d'installer des conteneurs enterrés dans les nouveaux quartiers ? Quels contacts avez-vous avec les promoteurs immobiliers à ce sujet ? Des conteneurs enterrés y seront-ils placés ?

Bruxelles Environnement a-t-elle programmé le placement de conteneurs enterrés dans un futur proche ? Dans la négative, pourquoi ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous donner des précisions à cet égard ?

¹²⁵⁵ **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Je remercie mon collègue d'avoir posé cette question intéressante et souhaite, Monsieur le Ministre, vous poser quelques questions complémentaires.

Outre les nombreuses nuisances liées à la collecte des déchets en porte-à-porte - les odeurs, la dégradation de l'espace public, le passage des camions poubelles qui génèrent du trafic et des nuisances sonores, les sacs jetés sur la voie publique lors du ramassage, etc. -, ce système apparaît aujourd'hui obsolète pour une Région qui se veut tournée vers l'innovation.

De plus, les jours et heures de sortie des poubelles ne sont pas toujours respectés, il en va de même pour le tri. Cette collecte des déchets pèse aussi énormément sur la santé physique des éboueurs qui se retrouvent parfois à soulever des sacs dont le poids dépasse la limite autorisée. Tant les services communaux que régionaux sont fortement sollicités pour l'enlèvement des dépôts clandestins sur les voiries. Entre 2017 et 2021, on a effectivement constaté une augmentation de 30 % concernant les déchets clandestins collectés dans notre Région.

Le recours aux conteneurs enterrés constitue une solution intéressante - ou un complément intéressant s'il est mis en place progressivement - à ces problèmes. Les conteneurs enterrés ont de nombreux avantages : ils permettent de stocker une capacité importante de déchets en fonction des formats et des modèles existants ; ils offrent plus de liberté aux citoyennes et citoyens

Wat ondernam u om bij de bestaande containers sluikestorten of het aanbieden van slecht gesorteerd afval te voorkomen? Hebt u cijfers over die fenomenen?

Welke conclusies trekt u uit het gebruik van ondergrondse containers in andere steden? Waarom hield Leefmilieu Brussel met dat aspect geen rekening in zijn vergelijkend onderzoek?

Vond er een onderzoek plaats naar de algemene tevredenheid over de containers in proefprojecten?

Worden ondergrondse containers verplicht in nieuwe wijken? Overlegt u daarover met de vastgoedontwikkelaars?

Plant Leefmilieu Brussel de plaatsing van ondergrondse containers in de nabije toekomst? Zo niet, waarom? Zo ja, kunt u dat toelichten?

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *De huidige manier van huisvuilophaling brengt niet alleen talloze vormen van overlast met zich, ze is ook niet meer van deze tijd in een gewest dat zich innovatiegericht noemt.*

Bovendien houden mensen niet altijd rekening met de ophaaldagen als ze hun vuilnis op straat zetten. De ophaling is ook enorm belastend voor vuilnisophalers die soms te zware zakken moeten tillen. De gemeentelijke en gewestelijke diensten moeten voortdurend gedumpt afval ophalen. Van 2017 tot 2021 was er zelfs een stijging met 30%.

Ondergrondse containers bieden een oplossing voor die problemen. Ze hebben heel wat voordelen: er kan een grote hoeveelheid afval in, de inwoners kunnen kiezen wanneer ze hun afval aanbieden en de geurhinder blijft beperkt.

In 2018 nam de gemeente Anderlecht elf ondergrondse containers in gebruik, met gemengde resultaten: er was sprake van sluikestorten rond de containers en het afval was niet altijd correct gesorteerd. Die problemen doen zich echter bij de ophaling aan huis ook voor.

qui peuvent sortir leurs déchets quand ils le souhaitent sans devoir tenir compte des jours de ramassage ; enfin, ils permettent de réduire les odeurs qui sont parfois très prégnantes lors des fortes chaleurs, en particulier pour les sacs orange.

De plus, ce secteur a beaucoup évolué puisqu'il existe des conteneurs intelligents pour les ordures ménagères, et même pour les fractions fermentées de ces ordures.

En 2018, les onze premiers conteneurs enterrés ont été inaugurés à Anderlecht, dans le quartier Erasmus Gardens. Au bout de plusieurs mois, le bilan était mitigé, on observait de nombreux dépôts aux abords des conteneurs et le tri n'était pas toujours respecté, mais les mêmes constats s'observent pour la collecte en porte-à-porte.

¹²⁵⁷ De nouveaux conteneurs du même type ont ensuite été installés au printemps 2019 dans les quartiers Tivoli et la Cité modèle à Laeken, et depuis plus de nouvelles. C'est pourquoi mon groupe et moi-même nous nous interrogeons et déplorons le peu d'avancement en la matière.

Monsieur le Ministre, les premiers conteneurs enterrés installés étaient-ils accessibles à l'aide d'un badge ou accessibles au tout-venant ? D'autres villes comme Rotterdam - j'ai visité leurs installations - ont progressivement mis à disposition des conteneurs enterrés sans que cela ne pose plus de problèmes en termes de dépôt clandestin ou de non-respect du tri des déchets.

Avez-vous procédé à une comparaison avec d'autres grandes villes européennes pour vous inspirer des meilleures pratiques ? Quels investissements ont-ils été réalisés en termes de recherche et d'innovation sur les conteneurs enterrés ?

Alors que vous semblez vous diriger vers une diminution des collectes et que les sacs orange bientôt obligatoires devront rester une semaine dans les logements, ne pensez-vous qu'il est urgent d'y réfléchir ?

Enfin, la stratégie clean.brussels annonce vouloir améliorer la gestion des plaintes, assurer la répression systématique des incivilités, garantir la perception immédiate des amendes et renforcer l'usage des caméras. Cela ne devrait-il pas être une raison d'installer progressivement plus de conteneurs enterrés ?

¹²⁵⁹ **M. Alain Maron, ministre.**- La réflexion globale sur le mode de collecte et plus généralement sur la gestion des déchets dans la Région est au cœur de l'actualité. Le 8 septembre dernier, j'ai eu l'occasion de montrer la fosse de l'incinérateur à de nombreux journalistes. Ce lieu, trop peu visité, offre une vision de l'enfer : 500.000 tonnes de déchets non triés sont incinérées chaque année en Région de Bruxelles-Capitale, soit un poids équivalent à 150.000 voitures ou 200 fois l'Atomium. Les quatre fours de l'incinérateur tournent tous les jours à plein régime.

Or, de nombreux déchets actuellement incinérés, comme les plastiques, les textiles et les déchets alimentaires, pourraient et devraient être valorisés s'ils étaient mieux triés. C'est pour

In 2019 werden in twee andere wijken ondergrondse containers geplaatst. Daarna zijn er helaas geen meer bij gekomen.

Was voor het gebruik van die eerste ondergrondse containers een badge nodig, of kon iedereen er met zijn afval terecht?

Ging u in andere Europese steden op zoek naar goede praktijken? Hoeveel investeerde u in onderzoek en innovatie rond ondergrondse containers?

U wilt minder ophalingen aan huis. Het is niet aangenaam om de binnenkort verplichte oranje zakken een week in huis te houden. U streeft ook naar een beter klachtenbeheer, een snellere bestraffing en inning van boetes en een uitgebreider gebruik van camera's. Moet u dan niet dringend werk maken van meer ondergrondse containers?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *In de Brusselse verbrandingsoven wordt jaarlijks 500.000 ton niet-gesorteerd afval verbrand. De oven werkt elke dag op volle toeren, terwijl een groot deel van het afval dat daar terecht komt, op een andere manier kan worden verwerkt als het beter wordt gesorteerd. Ik streef er dan ook in de eerste plaats naar om de hoeveelheid afval die naar de verbrandingsoven gaat, te verminderen.*

Afval vormt een kostbare grondstof en daar stemt het gewest zijn afvalbeleid dan ook op af. Daarom wordt het verplicht om voedselresten apart aan te bieden of te composteren. Die fractie

améliorer le recyclage des déchets et faire de ceux-ci une ressource que le gouvernement bruxellois mène ses différentes stratégies. Notre priorité est de diminuer la quantité de déchets à l'incinérateur ainsi qu'à la source.

Nos déchets sont des ressources précieuses. Dans un monde qui change, le gaspillage n'a plus sa place. C'est le sens de la réforme des collectes que nous lançons : l'obligation progressive de trier les déchets alimentaires ou de les mettre au compost. Ceux-ci représentent 40 % du poids des sacs blancs et devraient être triés et utilisés comme nouvelle ressource. Les incinérer est inefficace et émet des gaz à effet de serre. C'est une aberration sur le plan environnemental alors que les biodéchets ont une valeur insoupçonnée, notamment celle de produire de l'énergie renouvelable.

Des campagnes de sensibilisation ont été menées depuis le lancement du sac orange. Sachez, par exemple, que 35.000 contenants orange en plastique ont été distribués par Bruxelles Propreté ou par les communes, et que ce processus sera intensifié.

Par ailleurs, le tri des emballages en plastique, en métal et en carton a été élargi en janvier 2021. Il deviendra obligatoire de trier l'ensemble des déchets qui sont autorisés dans le sac bleu.

Vous aurez compris que remplir ses sacs bleus et orange ou son compost, c'est mécaniquement vider son sac blanc.

¹²⁶¹ Le système de collecte sera réformé : nous passerons à une collecte de sacs blancs par semaine, comme cela se fait dans la plupart des grandes villes en Belgique. Cette réforme débutera dans les dix communes dans lesquelles ce nouveau système est le plus évident à mettre en place. Dans ces communes, 32 % de la population a déjà accès à des conteneurs, ces citoyens résidant dans des habitats collectifs utilisant des conteneurs sur roulettes gérés par la copropriété ou par les gestionnaires de l'immeuble.

Sur la base des chiffres et de l'expérience de Fost Plus au niveau national – qui se vérifie au niveau bruxellois –, la qualité des déchets d'emballage ménagers collectés sous terre, qu'il s'agisse des PMC ou des papiers et cartons, est en moyenne nettement inférieure que lorsque la collecte est réalisée en porte-à-porte. Les habitants trient moins bien via les conteneurs enterrés que lorsqu'ils doivent déposer leur sac translucide au pied de leur porte. Par conséquent, une plus grande quantité de déchets est déposée à l'incinérateur. En effet, quand il est pollué par d'autres types de déchets, bien souvent, le conteneur entier est envoyé à l'incinérateur et ne passe pas par une usine de tri.

Par ailleurs, les systèmes d'apport volontaire enterrés sont des points chauds pour les déchets sauvages. Nous l'observons avec les bulles à verre, avec la collecte des vêtements ainsi que dans les expériences pilotes. De nombreux dépôts clandestins sont constatés aux abords des espaces de tri, même à Tivoli.

Ces deux points noirs doivent être résolus.

maakt 40% van het in de witte zakken aangeboden afval uit, terwijl het niet efficiënt en vervuילend is om ze te verbranden.

Er liepen een aantal bewustmakingscampagnes sinds de invoering van de oranje zak, waarvan er al 35.000 zijn uitgedeeld.

Daarnaast mag er sinds januari 2021 meer in de blauwe zak. Het wordt verplicht om die materialen gesorteerd aan te bieden.

In de toekomst worden de witte zakken nog één keer per week opgehaald. Het systeem gaat van start in de tien gemeenten waar het het gemakkelijkst toe te passen is. Daar heeft 32% van de inwoners al toegang tot containers.

Uit cijfers van Fost Plus blijkt dat het via ondergrondse containers opgehaalde afval aanzienlijk minder goed gesorteerd is dan het aan huis opgehaalde huisvuil. Een groter deel ervan gaat dan ook naar de verbrandingsoven.

Daarnaast is er in de omgeving van zowel bovengrondse als ondergrondse containers ook vaak sprake van sluikstorten.

Voor die twee problemen moeten we oplossingen zoeken.

¹²⁶³ Des opérations de sensibilisation, de communication et de rappel des consignes ont été menées, sur le site Tivoli et ailleurs, auprès des habitants des quartiers concernés par les conteneurs enterrés et de leur voisinage. De plus, sur le site Tivoli, des « nudges » ont été placés afin de diminuer les dépôts clandestins. L'objectif est d'embellir l'espace public pour inciter à se l'approprier et à en prendre soin, pour le rendre plus propre et convivial, y compris aux abords des espaces de tri. Néanmoins, on y constate toujours une importante pollution et des dépôts clandestins.

La question de la conteneurisation de la collecte a été considérée dans le recueil de bonnes pratiques et de recommandations du rapport intitulé « Analyse comparative des pratiques urbaines en matière de gestion des déchets pour une application en Région bruxelloise ». Il s'agit toutefois toujours d'une collecte en porte-à-porte, mais qui se ferait avec des bacs et conteneurs, en sus ou en remplacement des sacs souples.

À ce stade, même si elle présente des avantages et les sacs des inconvénients, la collecte en conteneurs enterrés et plus largement en point d'apport volontaire n'est pas vue par les experts comme une solution miracle. À Barcelone, souvent citée en exemple, ils sont passés dans certaines parties de la ville d'une collecte en conteneurs à une collecte en porte-à-porte, faisant donc le chemin inverse. Sur le site internet, on peut lire que le nouveau dispositif de collecte de déchets est un système pionnier qui améliorera la qualité des espaces publics en libérant de la place grâce au retrait des conteneurs, mais aussi le mobilier urbain, la propreté des rues et, surtout, la qualité du tri.

Pour passer pleinement aux conteneurs, en considérant une distance maximale raisonnable de quatre minutes de marche, il faudrait mettre en place 3.000 à 4.000 espaces de tri comportant chacun quatre à cinq conteneurs pour les différents flux. Cela implique la suppression de 10.000 à 15.000 places de parking sur le territoire régional. Il est en effet hors de question d'aller empiéter sur des espaces publics, verts, de jeu ou de détente. En tant qu'écologiste, supprimer du stationnement ne me pose aucun problème, mais vous imaginez les discussions et les négociations avec les bourgmestres et échevins de la mobilité pour choisir les emplacements concernés.

¹²⁶⁵ Fondamentalement, je n'y vois pas de problème. Mais je vous rapporte tout de même les potentielles difficultés opérationnelles engendrées, sans parler du coût excessif ou des difficultés techniques causées par les impétrants dans le sous-sol.

Je ne dispose pas à ce stade d'une enquête de satisfaction globale. Seule l'enquête menée dans le quartier Tivoli a été conduite en mai 2021. C'est de cette étude qu'il ressort que les usagers des infrastructures sont assez satisfaits. Ils ne doivent plus attendre les jours de collecte pour sortir leurs sacs de déchets, mais ont accès à l'espace de tri quand ils le veulent. C'est évidemment un avantage fondamental pour les habitants. C'est le même avantage que pour les 30 % de personnes pouvant jeter leurs sacs dans des conteneurs sur roulettes, car elles vivent dans de grands immeubles.

In de wijken waar ondergrondse containers zijn, liepen er bewustmakings- en communicatiecampagnes, waarin aandacht uitging naar de regels voor het correct aanbieden van afval. Toch is er nog steeds sprake van zwerfvuil en sluikstorten.

Ik liet onderzoeken of een overstap naar containers voor de ophaling aan huis gunstige effecten zou hebben.

Op dit moment zien deskundigen het gebruik van ondergrondse containers niet als de ideale oplossing. Sommige Europese steden die erop waren overgestapt, komen er nu al op terug, onder andere omdat de containers veel openbare ruimte innemen en omdat het afval slecht gesorteerd wordt.

Als we overal ondergrondse containers zouden installeren, zouden er op 3.000 tot 4.000 plaatsen vier of vijf exemplaren komen. Daarvoor zouden 10.000 tot 15.000 parkeerplaatsen moeten verdwijnen, want het is uitgesloten dat we daarvoor groene ruimten of speeltuinen innemen. Zelf zie ik er geen been in om parkeerplaatsen te schrappen, maar dat zal op gemeentelijk niveau wellicht met hevige discussies over de locaties gepaard gaan.

Een algemeen tevredenheidsonderzoek is er nog niet geweest. In de Tivoliwijk vond in mei 2021 wel een enquête plaats. Daaruit bleek dat de gebruikers van de ondergrondse containers tevreden zijn over het feit dat ze hun afval kunnen aanbieden wanneer ze willen.

Net Brussel krijgt regelmatig vragen van vastgoedontwikkelaars en bouwheren over aangepaste afvalophaling in appartementsgebouwen. Voor hen is het interessanter als de containers zich in de openbare ruimte bevinden, want dan moeten zij geen ruimte voor afvalcontainers vrij houden.

In dat geval financiert de aanvrager de installatie en het onderhoudscontract voor de eerste vijf jaar. Net Brussel haalt gratis het afval uit de containers op.

Comme je l'ai dit à M. Ahidar, Bruxelles Propreté est fréquemment consultée par des promoteurs immobiliers, des concepteurs, des maîtres d'ouvrage, parfois publics, en vue de la collecte de déchets adaptée à la construction et à la rénovation de logements collectifs. Pour ces promoteurs, il est plus intéressant d'occuper l'espace public par un espace de tri que de réserver des espaces intérieurs pour la gestion des déchets. Ils économisent en externalisant la gestion des déchets sur l'espace public.

Dans ce cas, la mise en place des espaces tris est financée par le demandeur. Elle inclut la fourniture des cuves en béton, des conteneurs enterrés, des bornes d'introduction, les dispositifs de contrôle d'accès, le placement et la finition du sol et le financement du contrat d'entretien durant les cinq premières années (puisque ces dispositifs doivent évidemment être régulièrement entretenus). Bruxelles Propreté assure gratuitement la collecte des déchets ménagers des espaces de tri, cette mission faisant partie du service public.

Il est vrai que les premiers espaces de tri ont vu le jour depuis 2018. Ces installations concernent 2.000 logements. À Anderlecht, il s'agit des projets Erasmus et Compas. Sur le territoire de la Ville de Bruxelles, il y a un projet d'espace de tri à la Cité modèle, le projet Tivoli - dont nous avons parlé - et des installations dans plusieurs bâtiments à Tour & Taxis.

¹²⁶⁷ Programmer le placement de conteneurs n'incombe pas à Bruxelles Environnement. En revanche, Bruxelles Propreté poursuit la mise en place d'espaces de tri enterrés dans le cadre de projets de nouvelles constructions ou de rénovations lourdes, en fonction des demandes qui lui parviennent.

Je n'ai aucune objection idéologique à envisager des tests à grande échelle dans d'autres communes. J'aspire à des solutions efficaces, satisfaisantes, qui permettent d'accroître la propreté publique et la commodité pour tous, travailleurs de Bruxelles Propreté compris, mais aussi d'augmenter la proportion de déchets triés.

Nous devons d'abord nous assurer de trouver des solutions opérationnelles effectives pour concilier les conteneurs enterrés et leurs divers avantages, y compris urbanistiques, avec les objectifs régionaux d'augmentation du tri et du recyclage. C'est là un facteur essentiel : l'installation de conteneurs ne peut nuire à nos objectifs.

Force est de constater que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle, malgré les systèmes technologiques mis en place. Nous devons résoudre ce problème avant toute augmentation d'échelle.

J'ajoute que Barcelone, par exemple, fait le chemin inverse et abandonne cette méthode pour son inefficacité par rapport aux objectifs de tri de la ville.

Des systèmes de sécurisation et de badges sont appliqués dans le projet Tivoli. Ils semblent toutefois inefficaces, parce que le badge ne vérifie pas la nature de ce qui entre exactement dans chacun des conteneurs. Aucun système ne permet de garantir à

Sinds 2018 zijn er voor 2.000 woningen ondergrondse containers voor selectieve afvalophaling geïnstalleerd.

Het is niet de taak van Leefmilieu Brussel om de plaatsing van containers te plannen. Net Brussel blijft op aanvraag wel ondergrondse containers plaatsen bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties.

Ik heb geen enkel probleem met grootschalige proefprojecten in andere gemeenten. Ik wil doeltreffende oplossingen, die meer netheid en comfort opleveren, maar ook beter gesorteerd afval.

Ik ga in de eerste plaats op zoek naar een manier om ondergrondse containers te verzoenen met de gewestdoelstellingen inzake sorteren en recycleren. Helaas is het op dit ogenblik nog niet mogelijk om met de containers die doelstellingen te halen, ondanks alle technologie waarmee ze zijn uitgerust. Dat moet worden opgelost voor we de ondergrondse containers op grote schaal gaan gebruiken.

In de Tivoliwijk werken de containers met een badge. Dat systeem controleert echter niet welk afval er in de container wordt gegooid.

100 % que ce qui est placé dans le conteneur correspond bien au flux correct de déchets.

¹²⁶⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous indiquez, Monsieur le Ministre, que, dans le cas du recours aux conteneurs, la qualité du tri est moins bonne et que les dépôts clandestins sont plus nombreux. Il convient de vérifier si cette tendance est bien réelle. Il est important d'objectiver davantage les choses : j'ai l'impression que vos conclusions se basent uniquement sur les résultats de l'expérience du quartier Tivoli à Bruxelles.

Par ailleurs, vous précisez que des villes font marche arrière, à l'instar de Barcelone. Il est aussi important de dire qu'à contrario, d'autres villes déploient ce type de conteneurs enterrés et que, le système fonctionnant bien, elles ne font pas marche arrière.

Il conviendrait de réfléchir à des mesures permettant d'améliorer la qualité du tri et de réduire le nombre de dépôts clandestins, que vous dénoncez. Je comprends que ces problèmes doivent être résolus, mais il ne faut pas s'y arrêter.

Il est aussi important de faire la balance entre les avantages et les inconvénients des deux systèmes : celui du porte-à-porte et celui des conteneurs enterrés. Ma collègue et moi-même avons donné quelques exemples. Si le tri est un inconvénient des conteneurs, des problèmes de tri existent aussi dans le système de collecte en porte-à-porte, générant des problèmes de saleté avec des sacs restant sur la voirie, souvent éventrés. Ensuite, des familles doivent stocker leurs sacs-poubelles sur leur terrasse, quand elles ont la chance d'en avoir une ; et ce système entraîne des charges importantes pour nos éboueurs.

On ne peut pas réfléchir à une réforme de la collecte des déchets en restant dans le cadre actuel du porte-à-porte, et en ne faisant finalement qu'adapter les tournées et rendre obligatoire l'usage du sac orange, même si c'est un grand défi, je le conçois. Il faut voir plus loin, même si cela peut paraître comme une révolution, tant au niveau opérationnel qu'au niveau du personnel, avec des discussions qui pourraient être entamées avec les syndicats.

Je suis conscient des questions opérationnelles posées par le système de conteneurs en milieu très urbanisé, liées notamment aux canalisations dans les sols. Il est peut-être compliqué de déployer 3.000 conteneurs sur tout le territoire de la Région, mais on pourrait travailler progressivement, en commençant par les quartiers les plus propices. J'ai aussi insisté sur les nouveaux quartiers qui viennent de sortir de terre et dont le sous-sol est quasi vierge, même si je suis assez réaliste sur la qualité des sous-sols belges et les surprises que l'on peut y trouver.

¹²⁷¹ Pour conclure, il est important de travailler à des solutions intelligentes, qui représentent l'avenir et sont bénéfiques non seulement pour les Bruxelloises et les Bruxellois, mais aussi pour la propreté et l'image de Bruxelles. Certains prennent l'exemple d'Amsterdam pour la question de la mobilité, on peut faire de même pour la collecte des déchets et les conteneurs enterrés.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *U geeft aan dat er bij het gebruik van containers minder goed gesorteerd wordt en dat er vaker sprake is van sluikstorten. U baseert zich echter vooral op de resultaten in de Tivoliwijk. U moet laten onderzoeken of het een algemeen fenomeen is.*

Voorts zegt u dat sommige steden opnieuw naar ophaling aan huis overschakelen, maar er zijn ook steden waar het systeem met ondergrondse containers uitstekend werkt.

U moet maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat burgers beter sorteren en niet sluikstorten.

Daarnaast moet u de voor- en nadelen van de twee systemen goed tegen elkaar afwegen. Slecht gesorteerd afval is een nadeel bij de containers, maar bij de ophaling aan huis zijn er problemen met de netheid, wanneer zakken blijven liggen en openscheuren bijvoorbeeld. Dat systeem is bovendien belastend voor de ophalers.

Een hervorming moet verder gaan dan een aanpassing van de ophaalrondes en de verplichting van de oranje zak. Ik ben mij ervan bewust dat het niet voor de hand ligt om 3.000 ondergrondse containers te installeren, maar dat kan ook geleidelijk.

Kortom, u moet op zoek naar intelligente oplossingen, waar zowel de Brusselaars als het imago van het gewest wel bij varen.

1273 **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Nous sommes donc à 500.000 tonnes de déchets non triés. Je voudrais signaler que les dépôts clandestins qui se situent autour des bulles enterrées sont moins importants que ceux autour des bulles en surface. C'est d'ailleurs pourquoi les bulles - textiles et autres - sont progressivement enterrées. Essayons d'entrer dans un système d'avenir !

Vous citez Barcelone, mais c'est une ville qui a un système de conteneurs très différent, avec aspiration et tubes en sous-sol. Une comparaison a-t-elle été faite avec d'autres villes, telles qu'Amsterdam ?

Vous dites que vous n'y êtes pas opposé dogmatiquement, mais avez-vous investi dans ces systèmes innovants ? Il faut commencer une réflexion à ce sujet. Vous dites que vous allez diminuer le contenu du sac blanc, d'accord, mais le sac orange ne sera également ramassé qu'une fois par semaine. Comment les personnes vivant dans de petits appartements, sans terrasse ni locaux poubelles, vont-elles faire ? Ces situations vont être pesantes. Si l'on veut que les gens trient, et bien, il faut imaginer d'autres systèmes plus inventifs.

Il existe des badges qui permettent de vérifier le moment du dépôt des sacs, le poids de ceux-ci ainsi que la personne qui les dépose. Le tri est donc vérifiable, ce qui serait peut-être une solution davantage plausible que celle que nous avons aujourd'hui.

1275 **M. Alain Maron, ministre.**- Je vous rejoins quant à la nécessité d'avancer au point de vue de la technologie, d'autant plus qu'elle s'est avérée dysfonctionnelle. Cela doit être résolu, notamment à Tivoli. J'attire néanmoins votre attention sur le fait que les badges liés au poids sont généralement utilisés lors de collectes payantes des déchets non triés.

Une telle pratique ne figure pas dans l'accord de majorité, même si on peut en discuter. C'est déjà d'application dans de nombreuses villes belges et étrangères : la collecte des déchets non triés est payante, que cela soit via des sacs payants, des conteneurs ou d'autres systèmes.

Pour le reste, on avance puisque de plus en plus de quartiers sont équipés de tels dispositifs. Lors de la création d'un nouveau quartier ou d'un nouveau lotissement, la demande est habituellement introduite et Bruxelles Propreté y répond favorablement, conformément à nos instructions.

Avant de prendre la décision définitive de basculer globalement vers un système de conteneurs enterrés en Région bruxelloise, il faudrait aller plus loin dans la comparaison des avantages et des inconvénients de chaque système : la collecte en porte-à-porte ou les conteneurs, si possible, enterrés. Vous avez raison, Monsieur Loewenstein, de le souligner.

Toutefois, même si certaines villes disposent de magnifiques conteneurs enterrés, d'autres capitales comme Paris ou Madrid fonctionnent avec des conteneurs non enterrés, montés sur

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- *Het sluikestorten is een groter probleem in de buurt van bovengrondse containers dan in die van ondergrondse. Daarom worden containers steeds vaker ingegraven. Het is een toekomstgerichte oplossing.*

Liet u een vergelijking uitvoeren met steden die een vergelijkbaar systeem met ondergrondse containers hebben?

U zegt niet tegen vernieuwende systemen te zijn, maar investeert u erin? U wilt minder afval in de witte zak, maar u laat de oranje zak ook maar één keer per week ophalen. Dat maakt het voor bewoners van kleine appartementen moeilijk. Er zijn betere oplossingen nodig.

Via de badge is het mogelijk om na te gaan wie waar wat deponeert. U kunt dus laten controleren wie zijn afval goed sorteert.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *We moeten inderdaad een technologische sprong voorwaarts maken. Controles op het gewicht van het aangeboden afval via een badge, gebeuren echter meestal voor ongesorteerd vuilnis, waarvoor moet worden betaald.*

Voorts is er wel degelijk vooruitgang, want steeds meer wijken beschikken over dergelijke containers. Alvorens definitief op een grootschalige invoering ervan over te stappen, wil ik echter grondig de voor- en nadelen van alle systemen met elkaar vergelijken.

Brussel is een van de Europese steden met de beste sorteerresultaten, ondanks het feit dat hier jaarlijks nog steeds 500.000 ton afval wordt verbrand. Elders is het nog veel erger.

Ik wil hier in elk geval grondig over nadenken voor ik een strategische beslissing neem.

roulettes et placés sur des emplacements de parking. Les taux de tri y sont excessivement mauvais.

Sachez que Bruxelles figure parmi les villes d'Europe où les taux de tri sont les meilleurs. Il faut le souligner alors que, généralement, on relève ce qui est négatif. Certes, en Région bruxelloise, 500.000 tonnes de déchets sont incinérées, mais la situation est bien pire dans la plupart des grandes villes.

Il convient donc d'avoir en tête l'ensemble du schéma. La perfection n'est pas de ce monde, mais il convient de faire mûrir pareille décision stratégique. Voulons-nous ou non généraliser progressivement en Région bruxelloise le système de conteneurs enterrés, compte tenu de tous les investissements et l'impact sur l'espace public que cela suppose ?

¹²⁷⁷ Il faudra effectivement se donner les moyens de prendre cette décision de la manière la mieux documentée possible. D'ici là, nous avançons dans les nouveaux quartiers dans le cadre d'expériences pilotes, qui doivent encore être améliorées notamment en matière de technologie et de lutte contre les dépôts clandestins.

¹²⁷⁷ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je me réjouis de votre souhait de continuer à étudier des solutions de remplacement, afin de voir quelles sont les meilleures pratiques pour ces conteneurs enterrés.

Je ne crois pas en un basculement total et immédiat d'un système à l'autre. Nous ne pouvons pas rater le coche dans les nouveaux quartiers, c'est évident. Mais nous pouvons aussi imaginer de travailler avec certaines communes qui sont favorables à la mise en place de ce type de dispositifs, pour commencer progressivement. Cela permettra d'objectiver la situation sur la base de la réalité bruxelloise.

¹²⁸¹ **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Il faut avancer et exploiter les technologies innovantes.

Vous mentionnez le fait que ces installations engendreront la suppression de places de parking, etc. Toutefois, je vous invite à visiter certaines villes où l'agencement sur un même trottoir d'arbres et de conteneurs est possible. Bien entendu, il y a des villes dans lesquelles la cohabitation entre les voitures, les transports en commun, les vélos, les trottinettes et les piétons ne fonctionne pas, mais ces différents modes peuvent se conjuguer, ils ne s'excluent pas.

Je vous invite donc à réaliser une étude de comparaison entre ces villes qui sont de bons exemples en Europe. Nous sommes d'accord que Barcelone n'est pas un bon exemple, car dès le départ leur système présentait de multiples problèmes.

En plus de s'inspirer de ces villes, nous devons aussi continuer à investir dans la recherche si nous ne voulons pas le regretter.

- *L'incident est clos.*

Ondertussen lopen er in nieuwe wijken proefprojecten. Die kunnen inzake technologie en de strijd tegen sluikstorten nog worden verbeterd.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat u de mogelijkheden verder wilt onderzoeken.*

Een volledige en onmiddellijke overstap lijkt mij geen goed idee. Een geleidelijke aanpak werkt wellicht het best om het systeem zo goed mogelijk op de Brusselse realiteit af te stemmen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *U moet nieuwe technologieën invoeren en gebruiken.*

U zegt dat er parkeerplaatsen moeten verdwijnen voor de containers, maar er zijn ook steden die erin slagen verschillende elementen in de openbare ruimte te combineren. Ik roep u dan ook op om een vergelijkende studie tussen de systemen in die steden te maken.

Daarnaast moet u in onderzoek blijven investeren.

- Het incident is gesloten.

1285 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME JOËLLE MAISON**

1285 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

1285 et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

1285 concernant l'état d'avancement du plan « quiet.brussels ».

1287 Mme Joëlle Maison (DéFI).- Monsieur le Ministre, en octobre 2021, j'interrogeais Mme Van den Brandt sur l'état d'avancement du plan quiet.brussels et l'évolution de notre politique régionale en matière de lutte contre les bruits liés à la mobilité. Je l'interrogeais notamment sur l'évaluation des actions déjà menées dans le cadre de la lutte contre les bruits d'avion qui perturbent le sommeil de nombreux Bruxellois.

Dans sa réponse, votre collègue m'indiquait que la ville 30 avait permis de diminuer ici et là le bruit de 2 à 3 décibels. Elle annonçait également une évaluation intermédiaire à venir de quiet.brussels. Notre Région doit vivre, bouger et bouillonner, mais les nuisances sonores sont une vraie question de santé publique qui doit être traitée avec la plus grande attention.

Les vibrations, coups de klaxon abusifs, rodéos urbains, survols de nuit et autres nuisent à la qualité de la vie et de la ville. Elles constituent d'ailleurs, pour certains ménages, l'élément déclencheur d'un exode vers d'autres régions, lequel semble se poursuivre inexorablement.

Un an plus tard, où en est le plan quiet.brussels ? Un travail d'actualisation de la législation bruxelloise autour du bruit est en cours. Selon les informations disponibles sur le site de Brulocalis, les communes avaient été invitées à remettre leurs avis dans le courant de l'année 2020. Le 19 mai 2022, un avis sur le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la méthode de contrôle et aux conditions de mesure du bruit a été rendu par Brupartners. Où en est le travail de mise à jour du cadre légal bruxellois autour du bruit ? L'évaluation à mi-parcours du plan quiet.brussels a-t-elle bien eu lieu ? Quels en sont les résultats, notamment en ce qui concerne la mobilité ? S'agissant du contrôle de l'exposition de la population au bruit des transports, la cartographie stratégique du bruit devait être mise à jour en 2022 sur la base des données de mobilité de 2021. Cette mise à jour a-t-elle été réalisée ?

1289 Un accord de coopération devait être conclu entre les Régions pour instaurer une inspection avant la vente des véhicules et après un accident. Pouvez-vous nous informer de l'évolution des discussions à propos de cet accord ? Le test sonore pour les motos lors du contrôle technique est-il en place ?

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

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

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

betreffende de stand van zaken van het plan quiet.brussels.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- In oktober 2021 heb ik minister Van den Brandt gevraagd om een stand van zaken met betrekking tot quiet.brussels.

Ze antwoordde dat de invoering van stad 30 de geluidshinder met 2 tot 3 decibel had verminderd en dat er een tussentijdse evaluatie van quiet.brussels zou komen.

Trillingen, nachtvluchten enzovoort tasten de levenskwaliteit aan.

Wat is de stand van zaken van quiet.brussels? De wetgeving betreffende geluidshinder wordt bijgewerkt. Hoever staat het daarmee? Heeft de tussentijdse evaluatie van quiet.brussels wel degelijk plaatsgevonden? Welke resultaten heeft die opgeleverd? De strategische geluidskaart moest in 2022 worden bijgewerkt op basis van de mobiliteitsgegevens van 2021. Is dat ook gebeurd?

Er moest een samenwerkingsakkoord worden gesloten met de gewesten over de invoering van een keuring vóór de verkoop van voertuigen en na een ongeval. Hoever staan de besprekingen? Is er een geluidstest voor motorfietsen ingevoerd?

Au sujet des nuisances dues au survol, les documents budgétaires pour les années 2020-2021 et 2021-2022 mentionnent, dans le cadre de la mission 23 relative à l'environnement, la volonté du gouvernement de poursuivre les actions entreprises pour défendre les Bruxellois contre le survol aérien.

Selon le rapport annuel de 2021 sur les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National, plus de 1.100 habitants de la Ville de Bruxelles étaient « très exposés » à un bruit égal ou supérieur à 55 décibels (dB) en 2021. Or, en 2021, le trafic aérien n'avait pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie de Covid-19.

Rappelons par ailleurs que 400 familles, qui appartiennent aux communes de Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem, attaquent l'État fédéral, déjà condamné précédemment dans ce dossier.

Pouvez-vous nous informer des actions entreprises par vos soins pour défendre les Bruxellois contre le survol aérien de nuit au-dessus de notre Région ? Des discussions avec d'autres niveaux de pouvoir pour trouver enfin des solutions à ces nuisances sont-elles en cours ? Confirmez-vous que le nombre de participants aux réunions de la plateforme de concertation, créée par le ministre fédéral de la Mobilité et à laquelle notre Région participe, ne cesse de diminuer ? Pensez-vous que les travaux menés au sein de cette plateforme de concertation aboutiront bientôt à des solutions satisfaisantes ?

¹²⁹¹ **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- Je remercie Mme Maison de son interpellation à propos de ce plan déposé en février 2019, après de nombreuses concertations et un travail de très longue haleine effectué par Bruxelles Environnement.

Il faut remettre le dépôt du plan dans son contexte : réduire les effets du bruit sur la santé. Il est vrai que ce plan avait pour angle principal la santé. Nous connaissons très bien les répercussions du survol de Bruxelles sur la santé de ses habitants. Une étude portant sur la consommation de médicaments et de divers somnifères avait d'ailleurs été réalisée lors des négociations avec le gouvernement fédéral.

Il est aussi question de la santé d'autres publics, notamment des effets sur l'éducation dans les écoles survolées : des professeurs qui doivent parler plus fort, dont les cordes vocales s'usent, et des enfants déconcentrés.

Le deuxième volet avait pour but de permettre à chacun d'avoir un accès au calme, indépendamment de la question des transports en tant que tels. Le troisième volet concernait le maintien de l'attractivité de Bruxelles. On parlait de la mixité des fonctions d'une ville dans différentes commissions (aménagement du territoire, mobilité, etc.). Cette mixité est bien entendu constamment abordée dans cette commission, car une ville n'est pas un îlot, surtout quand elle est située en plein milieu d'un territoire. Il faut donc toujours avoir à l'esprit la mixité des fonctions dans l'élaboration de mesures.

De regering wil de Brusselaars blijven beschermen tegen vliegtuiglawaai.

Volgens het jaarverslag van 2021 over de geluidsoverlast in de omgeving van Brussels Airport waren vorig jaar meer dan 1.100 inwoners van de stad in hoge mate blootgesteld aan een geluidsbelasting van minstens 55 decibel.

Overigens klagen 400 gezinnen de federale overheid aan, die al eerder veroordeeld is met betrekking tot dit dossier.

Welke acties hebt u ondernomen om de Brusselaars te beschermen tegen nachtvluchten? Lopen er besprekingen hierover met de andere bevoegdheidsniveaus? Zal het door de federale minister van Mobiliteit opgerichte overlegplatform weldra oplossingen bieden?

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) (in het Frans).- *Het doel van quiet.brussels is de impact van geluidshinder op de gezondheid te verminderen. We weten bijvoorbeeld heel goed dat vliegtuiglawaai nadelig is voor de gezondheid.*

Geluidsoverlast heeft ook gevolgen voor de scholen: leerkrachten krijgen last van hun stembanden en leerlingen kunnen zich moeilijk concentreren.

Ten tweede is het de bedoeling van het plan dat alle Brusselaars recht hebben op rust. Een derde doelstelling is het behoud van een aantrekkelijke stad.

Dit plan van meer dan 80 pagina's herinnert ons aan de wettelijke bepalingen en aan onze verplichtingen.

Het omvat ook een onderdeel over gemotoriseerd vervoer, de aanleg van wegen, openbaar vervoer en vliegtuiglawaai.

Voorts heeft het betrekking op zones waar geluidsoverlast wordt beperkt.

Ce plan de plus de 80 pages rappelait les cadres légaux mais aussi nos obligations. Ce plan nous obligeait à prendre des mesures en fonction d'un certain nombre de dispositions. Il énonçait également les enjeux, les mesures, les outils et les échelles d'action.

Il comprenait aussi un volet portant sur le transport motorisé, l'aménagement des voiries, les transports publics, les avions - nous venons d'assister à une interpellation sur le survol de Bruxelles, qui est une véritable plaie pour la santé.

Il y avait aussi un aspect que nous avons appelé « city life ». Il s'agissait de zones de confort acoustique, incluant des volets de sensibilisation, d'éducation et des aspects scientifiques qui venaient nourrir le plan et devaient constituer des indicateurs pour l'avenir.

¹²⁹³ Ensuite, il y a eu la contribution des partenaires, ainsi qu'un vaste volet sur le travail que les entreprises peuvent réaliser à Bruxelles, chacune dans leur périmètre.

La fin du plan a détaillé sa mise en œuvre, les outils, les moyens en personnel et financiers. L'échéancier était très détaillé quant aux mesures entre 2019 et 2024. D'ailleurs, le plan se présente sous la forme d'un tableau contenant des cases à cocher. Où en est la mise en œuvre concrète, par rapport aux échéances négociées ? Des mesures sont-elles achevées ? Certains volets sont-ils en retard et, le cas échéant, pour quelles raisons ?

De combien d'unités le personnel de Bruxelles Environnement a-t-il été renforcé pour déployer le plan ? Si cela n'a pas été le cas, pour quelle raison ?

Quels moyens budgétaires ont-ils en outre été dévolus depuis 2019 ?

Enfin, puisque ce plan n'a pas été adopté de manière verticale, quelle est son articulation avec d'autres dossiers gérés au sein de votre département ?

¹²⁹⁵ **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *Les nuisances sonores sont un problème majeur, lourd de conséquences sur la santé : troubles du sommeil, problèmes de concentration, stress, obésité et maladies cardiovasculaires. La pollution sonore est un tueur dont le grand public n'a pas encore conscience.*

Nous devons donner une visibilité à cette pollution qui, comme la pollution de l'air, touche inégalement les Bruxellois. Je n'ai pas besoin de vous dire quels groupes sociaux vivent le plus souvent le long d'axes de circulation très fréquentés et à forte pollution sonore.

Dans une région urbaine comme Bruxelles, où le bruit est constant, il est du devoir des responsables politiques d'agir en la matière.

Les mesures structurelles mises en œuvre dans le cadre de quiet.brussels - la ville 30, les quartiers de vie du plan Good

Voorts staat er in quiet.brussels een uitgebreid hoofdstuk over wat bedrijven kunnen doen om lawaai te beperken.

Ten slotte wordt gedetailleerd beschreven hoe het plan zal worden uitgevoerd. Hoever staat de uitvoering?

Hoeveel extra personeelsleden heeft Leefmilieu Brussel in dienst genomen om dit plan uit te voeren?

Hoeveel budget is er sinds 2019 voor dit plan vrijgemaakt?

Is dit plan afgestemd op andere dossiers van uw departement?

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Mevrouw Maison, het verheugt mij dat u dat voor mij belangrijke punt nog eens ter sprake brengt.

Ik stelde in het verleden al meermaals vragen over de aanpak van geluidsoverlast in het Brussels Gewest. Dat is een groot probleem, waar Brusselaars letterlijk en figuurlijk van wakker liggen.

Knallende uitlaten, hard optrekken, claxonneren, luide muziek, sirenes, vliegtuigen, dat zijn maar enkele van de bronnen van het lawaai dat de rust en de concentratie 's nachts en overdag verstoort. De gevolgen van aanhoudende geluidshinder voor de gezondheid zijn groot: slaapstoornissen, concentratieproblemen, stress, overgewicht en hart- en vaatziekten. Geluidsvervuiling is een stille doder. Ik zeg 'stil', omdat het grote publiek zich daar nog niet bewust van is.

Move et la zone de basses émissions - sont déjà des leviers importants.

D'autres investissements sont néanmoins nécessaires. Les nouvelles technologies offrent de plus en plus de possibilités, notamment pour détecter les infractions.

¹²⁹⁷ *Où en est l'étude sur le coût social de la pollution sonore en Région bruxelloise réalisée par Bruxelles Environnement en collaboration avec l'ULB ?*

Quand commencera le test annoncé de caméras avec sonomètre destinées à appréhender les chauffards et autres usagers bruyants de la route ? Où seront-elles situées ?

L'établissement d'un cadre juridique pour l'utilisation des sirènes a-t-il progressé ?

¹²⁹⁹ **M. Alain Maron, ministre.**- Vos questions me permettent de refaire le point sur cette pollution permanente qu'est le bruit. En effet, le bruit est la première source de plainte des Bruxellois auprès de Bruxelles Environnement, et constitue la pollution ayant le plus d'impact sur la santé après la pollution de l'air. Il est donc primordial de réduire ces pollutions sonores pour améliorer la qualité de vie et la santé des Bruxellois. C'est l'objectif poursuivi par la mise en œuvre du plan quiet.brussels.

Concernant l'avancement du travail législatif, j'ai prévu un plan d'action visant la révision de la législation relative à la lutte contre le bruit. Ce travail avance.

La réorganisation de l'arrêté fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure de bruit et l'adoption d'un nouvel arrêté

Net zoals we samen met wetenschappers en burgers de luchtvervuiling, die we niet zagen, zichtbaar hebben gemaakt, moeten we dat nu ook met geluidsvervuiling doen. Ook in dat geval speelt een grote sociale factor een rol. Ik hoef u niet te vertellen welke groepen het vaakst langs drukke verkeersassen met veel geluidshinder wonen.

In het stadsgewest dat Brussel is, is er voortdurend geluid. De beleidsmakers hebben ten aanzien van de Brusselaars de plicht om maatregelen te nemen die de geluidsoverlast tegengaan.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om de regering te feliciteren voor enkele zeer goede en structurele maatregelen die in het kader van quiet.brussels al zijn uitgevoerd. Zo heeft de snelheidsbeperking tot 30 km/uur in het volledige gewest al enorme resultaten opgeleverd. De leefwijken uit het Good Moveplan en de lage-emissiezone vormen belangrijke hefboomen.

Er zijn echter nog meer maatregelen nodig. Nieuwe technologieën, zoals slimme sirenes of geluidsmeters om overtredingen op te sporen, bieden alsmaar meer mogelijkheden. Daarnaast legitimeren de hoge kosten voor de samenleving door de impact op het welzijn en de gezondheid van de Brusselaars wat mij betreft de investeringen om het probleem aan te pakken.

Eerder antwoordde u op een vraag van mij al dat Leefmilieu Brussel in samenwerking met de ULB een studie zou uitvoeren over de maatschappelijke kosten en de impact van geluidshinder in het Brussels Gewest.

Hoever staat die studie? Wanneer is ze klaar?

Voorts kondigde u een test aan met camera's met een geluidsmeter om knalpotterroristen en andere lawaaierige weggebruikers te controleren en aan te pakken. Wanneer start die test? Waar komen de camera's met geluidsmeter?

Ten slotte zou er een wettelijk kader komen voor het gebruik van sirenes. Is er op dat vlak nog vooruitgang geboekt?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Lawaai is een vorm van permanente vervuiling, dat na luchtvervuiling de grootste impact op de gezondheid heeft. Daarom wil quiet.brussels de geluidshinder te verminderen.*

Ik heb een actieplan opgesteld om de wetgeving betreffende de bestrijding van geluidshinder te herzien. Het werk vordert.

Zo is het nieuwe besluit betreffende de sirenes van voertuigen van hulpdiensten in juli 2022 in eerste lezing goedgekeurd.

Daarnaast zijn de overeenkomsten met de MIVB en Infrabel over lawaai en trillingen klaar voor ondertekening.

Eind 2020 zijn de gemeenten en andere betrokkenen geraadpleegd over de aanpak van buurlawaai. Daaruit bleek dat specifieke vergaderingen met verschillende instellingen

relatif aux vibrations sont passés en deuxième lecture en juillet 2022.

L'arrêté relatif aux avertisseurs des véhicules d'urgence est passé en première lecture en juillet 2022 également. La concertation avec les différents acteurs se poursuit sur la base de ce texte. L'approbation définitive de ce nouvel arrêté pour réduire les nuisances sonores de ces avertisseurs est attendue pour le premier trimestre 2023.

Les conventions relatives au bruit et aux vibrations avec la Stib et Infrabel sont finalisées et en cours de signature par les différentes parties.

En matière de lutte contre les bruits de voisinage, les consultations ont été menées fin 2020 auprès des communes et autres acteurs concernés. Cela a mis en lumière la nécessité d'organiser des rencontres spécifiques avec différents organismes afin d'affiner l'analyse du processus du traitement des plaintes. Je vous avoue que c'est extrêmement complexe vu la diversité des situations.

¹³⁰¹ L'encadrement du bruit des chantiers sera précisé lors de l'élaboration d'un arrêté sectoriel plus général prévu dans le courant de l'année 2024. En attendant ce nouvel encadrement législatif, le nouveau règlement régional d'urbanisme, Good Living, devrait maintenir les horaires de chantier.

La réflexion autour de la modification de l'ordonnance « Bruit » menée par Bruxelles Environnement et mon cabinet vient de démarrer, dans le but de la présenter au Parlement avant la fin de la législature.

Bruxelles Environnement travaille à l'évaluation du plan à mi-parcours, qui sera présentée au gouvernement fin 2022 ou début 2023. Je vous invite donc, Madame Maison, à me réinterroger dans quelques mois sur les conclusions de cette évaluation.

En matière de mobilité, les premiers effets d'apaisement de l'environnement sonore se sont déjà faits sentir à la suite de l'instauration de la ville 30 en janvier 2021. Il faut maintenant veiller à ce que les aménagements favorisant la vitesse de 30 km/h ne détériorent pas l'environnement sonore local.

Les contrats locaux de mobilité, dont l'objectif est d'apaiser les quartiers en y réduisant le trafic et les nuisances sonores, commencent à voir le jour. Les mailles et les différents dispositifs prévus dans les contrats locaux de mobilité visent en effet tant des objectifs de mobilité et de récupération de l'espace public qu'une diminution des pollutions de l'air et sonore.

¹³⁰³ Le département chargé du bruit chez Bruxelles Environnement collabore avec Bruxelles Mobilité pour produire les diagnostics et l'évaluation de la mise en œuvre des contrats locaux de mobilité. Les nuisances sonores existant dans ces différents quartiers sont identifiées. Une attention particulière est portée à

nodig zijn om de klachtenbehandeling verder te analyseren. Deze materie is zeer ingewikkeld, omdat de situaties zo verscheiden zijn.

De geluidshinder van bouwplaatsen zal in 2024 wettelijk worden geregeld met een algemener besluit.

Leefmilieu Brussel en mijn kabinet buigen zich momenteel over een wijziging van de ordonnantie inzake geluid, die voor het einde van deze regeerperiode aan het parlement zal worden voorgesteld.

Leefmilieu Brussel werkt inderdaad aan de tussentijdse evaluatie van quiet.brussels, die eind 2022 of begin 2023 aan de regering zal worden voorgesteld.

De eerste gevolgen van een rustiger geluidsomgeving lieten zich al voelen na de invoering van stad 30 in januari 2021. We moeten er nu voor zorgen dat de infrastructuur om de snelheidsbeperking van 30 km/u te garanderen, geen nadelige gevolgen heeft inzake geluidsoverlast.

Ook de eerste lokale mobiliteitscontracten worden gesloten. Ze zijn bedoeld om het verkeer en de geluidshinder aan banden te leggen.

Leefmilieu Brussel werkt samen met Brussel Mobiliteit voor de evaluatie van die lokale mobiliteitscontracten.

Voorts is eind 2020 de eerste projectoproep voor gemeenten met betrekking tot plannen inzake geluidshinder verspreid. Ik betreur evenwel dat te weinig gemeenten zulke plannen opstellen.

l'impact sonore sur les zones concernées, mais aussi connexes, par exemple en cas de report du trafic.

À la fin de l'année 2020 a, par ailleurs, été lancé le premier appel à projets « Plans bruit locaux » à destination des communes, visant notamment à réduire le bruit du trafic routier en les incitant, par exemple, à adopter un plan local de lutte contre le bruit, effectuer des travaux de voirie ou encore mener des campagnes de sensibilisation du public, dont les automobilistes. Si les projets remis sont de qualité, je regrette que, malgré les aides de la Région, trop peu de communes se lancent dans la confection d'un plan bruit communal, au moins sur les voiries dont elles ont la charge.

Enfin, des outils tels que *sustainable.street.brussels* et le guide pratique des dispositifs ralentisseurs surélevés en Région bruxelloise ont vu le jour et doivent aider les aménageurs de voiries à poser les bons choix dans leurs projets. Une formation à l'utilisation de ces outils est prévue dans les semaines à venir.

Au-delà de ces actions, le département bruit de Bruxelles Environnement est régulièrement associé aux comités d'accompagnement des études de mobilité et des projets d'aménagement des voiries. Des avis sur le bruit sont remis dans le cadre des procédures de permis.

La mise à jour de la cartographie du bruit des transports terrestres représentative de l'année 2021 devrait s'achever à la fin de l'année.

Le contrôle technique des motos et l'accord de coopération relève de la ministre Van den Brandt. La proposition bruxelloise de test sonore pour les motos lors du contrôle technique n'a malheureusement pas été suivie par les autres Régions.

¹³⁰⁵ La Région bruxelloise poursuit donc d'autres pistes pour gérer cette nuisance spécifique. Toutefois, la zone de basses émissions va progressivement régler le problème en excluant les moteurs thermiques, à l'origine du bruit causé par les motos.

Concernant le survol, je suis interrogé très régulièrement et vais me référer à la réponse donnée à l'instant à Mme Fremault : ce qui me guide est la protection de la santé et de l'environnement des Bruxellois par l'application la plus stricte possible de l'accord de gouvernement bruxellois, ambitieux et rassembleur, mais aussi le respect de l'arrêté « Bruit », le dialogue avec les autres acteurs et entités, ainsi que le levier judiciaire que nous continuerons d'activer. Les actions judiciaires ont accentué la pression et ont, par exemple, permis d'obtenir l'étude d'incidences rendue publique à la fin du mois de juin. Elles ont toujours donné lieu à un jugement favorable à la Région bruxelloise.

Je reviens sur votre commentaire quant à l'exposition des habitants de la Ville de Bruxelles au bruit des avions. Il est essentiel de préciser que le chiffre de 1.100 habitants potentiellement très gênés, repris dans le rapport 2021 « Contours de bruit autour de Brussels Airport » ne représente en

*Ten slotte zijn er instrumenten ingevoerd als *sustainable.street.brussels* en de praktische handleiding voor de aanleg van verhoogde snelheidsbeperkende inrichtingen. De komende weken wordt daarover een opleiding verstrekt.*

De update van de plattegrond van het door transport over land veroorzaakt geluid zou eind dit jaar klaar moeten zijn.

De keuring van motorfietsen en het samenwerkingsakkoord vallen onder de bevoegdheid van minister Van den Brandt. De andere gewesten hebben zich jammer genoeg niet aangesloten bij ons voorstel inzake een lawaaitest voor motorfietsen.

Het Brussels Gewest zoekt dus andere manieren om die specifieke geluidshinder aan te pakken. Door de lage-emissiezone zal dit probleem evenwel sowieso geleidelijk verdwijnen.

Met betrekking tot vliegtuiglawaai verwijs ik naar het antwoord dat ik aan mevrouw Fremault gaf: de bescherming van de gezondheid en de omgeving van de Brusselaars staat voorop. Rechtszaken over die kwestie hebben altijd tot een uitspraak in het voordeel van het Brussels Gewest geleid.

In het rapport over de geluidsoverlast in de omgeving van de luchthaven is er sprake van ongeveer 1.100 mensen die mogelijk in hoge mate worden blootgesteld aan vliegtuiglawaai, maar in werkelijkheid zijn het er veel meer. De cijfers die het Vlaams Gewest en de luchthaven zelf naar voren schuiven, beantwoorden niet aan de realiteit.

rien le nombre de personnes réellement exposées, lequel est bien supérieur. Depuis toujours, face à la Flandre et face à l'aéroport, je répète que les chiffres avancés par ce dernier sous-estiment largement le nombre de personnes touchées, car ils résultent de l'application d'un indicateur de relation dose-effet, l'indice Miedema repris dans le règlement flamand relatif à l'autorisation écologique, qui tronque la réalité en se limitant aux personnes fortement touchées.

¹³⁰⁷ Selon les cartes de bruit élaborées par Bruxelles Environnement pour la Région bruxelloise et en tenant compte des critères d'exposition de l'Organisation mondiale de la santé, le nombre de personnes concernées peut être estimé à 400.000 pour la Région bruxelloise.

S'agissant du suivi et des résultats des travaux menés au sein de la plate-forme de concertation mise en place par le ministre fédéral de la Mobilité, je ne possède pas les chiffres de présence à ce type de réunions. Si mon cabinet y assiste systématiquement, je constate que les présences des uns et des autres varient selon les plates-formes. Les communes flamandes sont toujours là en nombre, ce qui n'est pas toujours le cas des communes bruxelloises. Je le regrette. Je vous invite à relayer cette préoccupation pour que nos communes puissent y faire entendre leur voix.

Je ne peux le prédire si cette plate-forme aboutira à une solution satisfaisante, mais cette initiative est salutaire, car il serait impossible de trouver une solution concertée sans dialogue. C'est la première fois depuis des dizaines d'années que tous les protagonistes sont rassemblés pour dialoguer. Pendant une période, la plateforme est, certes, vouée à servir d'exutoire de toutes les frustrations légitimes. Ce fut le cas aussi à Amsterdam au sein d'une plate-forme équivalente. Cependant, après décantation, elle a permis de trouver des solutions à moyen et long termes pour soulager les riverains. Espérons que cela sera le cas pour notre aéroport national.

Madame Fremault, il n'y a pas de moyens supplémentaires accordés à Bruxelles Environnement, mais du personnel est bien dévolu à ce dossier. Néanmoins, il est important que les autres administrations, comme Bruxelles Mobilité, considèrent également le bruit comme un enjeu central de leur politique.

¹³⁰⁹ Le personnel affecté aux nuisances sonores au sein de Bruxelles Environnement est accaparé par le dossier du survol. Ce combat juridique permanent nécessite en effet beaucoup d'investissement, y compris pour la perception des amendes auprès des compagnies. La rédaction des différents arrêtés évoqués, dont l'arrêté relatif aux avertisseurs sonores, prend du temps. Les experts fournissent toutefois un excellent travail.

En ce qui concerne l'articulation des différents plans, nous travaillons avec le cabinet de madame Van den Brandt et Bruxelles Mobilité au déploiement du plan Good Move et à son intégration des préoccupations liées aux nuisances sonores. Nous sensibilisons à ces questions les acteurs de l'aménagement du territoire, et singulièrement le ministre-président, mais aussi le

Volgens de geluidskarten van Leefmilieu Brussel en de criteria van de Wereldgezondheidsorganisatie zijn het er zo'n 400.000.

Ik heb geen presentiecijfers over de vergaderingen van het overlegplatform dat de federale minister van Mobiliteit heeft opgericht. Het is me opgevallen dat de Vlaamse gemeenten altijd talrijk aanwezig zijn, wat ik helaas van de Brusselse niet kan zeggen.

Ik kan niet voorspellen of het overlegplatform tot een bevredigende oplossing komt, maar het is de eerste keer in decennia dat alle betrokkenen rond de tafel zitten. In Amsterdam werd een soortgelijk platform opgericht. In eerste instantie werd er lucht gegeven aan alle frustraties, maar sindsdien heeft het al oplossingen op middellange en lange termijn bedacht. Hopelijk lukt dat ook voor Brussels Airport.

Mevrouw Fremault, Leefmilieu Brussel heeft geen extra middelen gekregen, maar wel personeel vrijgemaakt. Dat neemt niet weg dat ook Brussel Mobiliteit en andere diensten lawaai als een beleidsprioriteit moeten zien.

De vluchten boven Brussels nemen de medewerkers van Leefmilieu Brussel die zich met geluidsoverlast bezighouden, volledig in beslag.

We werken met het kabinet-Van den Brandt en Brussel Mobiliteit aan de integratie van geluidsoverlast in Good Move. We vestigen er de aandacht op van stadsplanners, de minister-president en de staatssecretaris voor Stedenbouw, die aan een nieuwe versie van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening werken.

Buurtlawaai behoeft dezelfde aanpak.

secrétaire d'État à l'Urbanisme, qui réforment actuellement le règlement régional d'urbanisme.

La problématique des bruits de voisinage doit également être traitée de cette façon.

¹³¹¹ **Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- J'entamerai ma réplique en évoquant le survol. Vous nous rappelez que le nombre de personnes touchées par le survol se monte à 400.000 et non 1.100. Je ne voulais évidemment pas dire dans ma question qu'il n'y en avait que 1.100. Je trouve juste assez révélateur que, dans un rapport produit par l'aéroport lui-même, l'on estime que ces personnes sont « très exposées » à un bruit égal ou supérieur à 55 dB, ce qui est énorme. C'est d'autant plus considérable que c'est en 2021 et qu'à cette époque, le trafic aérien n'avait pas encore pleinement repris son cours.

Si ce dossier ne concerne pas expressément ma commune d'Uccle, j'ai visité un dimanche après-midi la Cité modèle de Berchem-Sainte-Agathe que vous avez évoquée dans votre réponse. Pendant deux heures, des avions au bruit assourdissant sont passés toutes les deux minutes. Habitant à Uccle et travaillant à Bruxelles, je n'ai jamais connu cela. C'était un dimanche après-midi et je trouve cette situation très préoccupante.

D'ailleurs, à la suite de vos réponses, certains acteurs ont réagi en disant qu'ils n'étaient pas consultés par votre cabinet à ce sujet. Il serait donc souhaitable de dissiper ce malentendu.

À propos du bruit en général, vous nous annoncez de bonnes nouvelles et je vous en remercie : les arrêtés « Vibrations », « Klaxons » et « Sirènes » attendus au début 2023, l'encadrement - très important - du bruit des chantiers annoncé pour 2024 et maintenu en statu quo par le règlement régional d'urbanisme. S'agissant du contrôle technique pour les voitures et les motos, je trouve très étonnant que les autres Régions adoptent une position différente. C'est incompréhensible et dommageable.

¹³¹³ Rappelons aussi les effets délétères du bruit sur l'ouïe et les dommages causés à celle-ci lorsqu'on est exposé à un bruit très fort, moyen ou répétitif, mais aussi ses importantes répercussions sur la santé : stress, hausse du cortisol, maladies cardiovasculaires, baisse de l'immunité, accroissement de l'agressivité, insomnies qui entraînent d'autres perturbations du même ordre. C'est une spirale infernale !

De plus, selon d'autres études menées en milieu scolaire et professionnel, un bruit de fond de 50 dB diminue de façon drastique les performances. Et dans les usines bruyantes, le taux d'accidents de travail est multiplié par quatre.

Il est donc très important de poursuivre vos efforts en ce sens. Lorsqu'on met en évidence que six années d'espérance de vie séparent les habitants d'une commune riche de ceux du croissant pauvre de Bruxelles, c'est évidemment multifactoriel, mais je crois que le bruit y joue un rôle essentiel.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Ik bedoelde natuurlijk niet dat maar 1.100 Brusselaars last hebben van vlieglawaaï. Het viel me gewoon op dat in het verslag van Brussels Airport staat dat die mensen in hoge mate blootstaan aan geluid van meer dan 55 dB. Het verslag ging dan nog over 2021, toen het luchtverkeer op een lager pitje stond.

Bij een zondags bezoek aan de Modelwijk van Sint-Agatha-Berchem viel het me op hoeveel oorverdovend lawaai overvliegende toestellen om de twee minuten maken. Naar aanleiding van eerdere beweringen van uw kant hebben een aantal belangengroepen laten weten dat uw kabinet hen niet heeft geraadpleegd.

Over de algemene geluidsoverlast bracht u goed nieuws met besluiten over trillingen, claxons en sirenes, die we begin 2023 mogen verwachten. In 2024 komen er nieuwe regels voor werflawaai. Het verbaast me dat de andere gewesten een ander standpunt hebben over de technische controle van auto's en motors.

Geluidshinder is niet alleen schadelijk voor het gehoor, maar ook voor de gezondheid. Lawaai kan bijvoorbeeld leiden tot stress, hart- en vaatziekten, verlaagde immuniteit en slaaptkort. Een ware vicieuze cirkel!

Wie in een rijke Brusselse gemeente woont, leeft gemiddeld zes jaar langer dan inwoners van arme gemeenten. Geluidsoverlast maakt deel uit van de verklaring voor dat verschil. Omdat we ons niet altijd van de geluidshinder bewust zijn, moeten we hem in kaart brengen.

Welke gemeenten hebben geantwoord op de projectoproep met betrekking tot plannen inzake geluidshinder?

Il faut dès lors rendre visible ce bruit que nous subissons parfois sans le savoir.

Serait-il possible d'avoir la liste des communes ayant répondu à l'appel à projets « Plans bruit locaux » ? Ainsi, nous pourrions relayer cette information dans les nôtres.

¹³¹⁵ **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- En ce qui concerne le survol, Mme Maison a relayé des réactions assez carrées des associations sur les réseaux sociaux, lesquelles affirment ne pas avoir été consultées. Or, il est indispensable qu'un cabinet ministériel et ses membres soient en contact avec toutes les associations. Cette incertitude doit être levée hic et nunc plutôt que d'attendre la prochaine interpellation au sujet du survol.

Je voudrais par ailleurs dire à Mme Maison que nous avons déposé un texte sur la question du bruit et du survol visant à nous aligner sur les normes de l'Organisation mondiale de la santé. Ce texte a été rejeté. Face à un enjeu de santé publique, nous devons pourtant avoir une réponse conséquente et nous référer à toute une série de balises, dont celles définies par l'Organisation mondiale de la santé qui sont nos yeux. Il est plus que temps de s'en inspirer.

S'agissant de la question de l'articulation, vous avez apporté une première réponse quant au plan Good Move. Vous avez également évoqué urban.brussels. Vous avez confirmé qu'il n'y a pas d'augmentation du nombre de membres du personnel de Bruxelles Environnement pour déployer le plan quiet.brussels. Il serait dès lors intéressant de recenser, au niveau de l'administration urbaine, les acteurs chargés de la mise en œuvre du plan quiet.brussels au sein de leur espace de compétences, qu'il s'agisse du plan Good Move ou d'urban.brussels. J'entends depuis plusieurs jours que l'axe santé de Good Move est particulièrement mis en avant par celles et ceux qui s'expriment sur les ondes. Il faut dès lors une illustration concrète de cette volonté.

Enfin, en ce qui concerne le plan bruit communal, vous évoquez une faible participation des communes. Pouvez-vous nous donner le nombre de communes ayant présenté un plan bruit communal ? Il me semble en effet essentiel d'articuler ces deux niveaux de pouvoir.

¹³¹⁷ **Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).**- *Ce plan est très vaste. J'attends la suite avec impatience. J'espère que vous serez en mesure de respecter le calendrier et que vous aborderez la question avec l'urgence nécessaire.*

¹³¹⁹ **M. Alain Maron, ministre.**- Concernant la question des radars sonores, ils sont toujours prévus en 2022. Nous avons perdu un peu de temps en raison d'un certain nombre de problèmes techniques, car ils sont plus lourds que prévu. Mais avec

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) (in het Frans).- *Verenigingen klagen dat ze niet zijn geraadpleegd. Als dat niet het geval is, moet u daar dringend wat aan doen.*

Mijn fractie heeft een voorstel over het vliegverkeer en lawaaihinder ingediend om de Brusselse normen gelijk te trekken met die van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO). Het werd verworpen. De volksgezondheid staat op het spel, dus we moeten ons houden aan de richtsnoeren van de WGO.

U had het daarnet over Good Move en urban.brussels. U bevestigde dat Leefmilieu Brussel geen nieuw personeel in dienst neemt voor quiet.brussels. Wie is vanuit welke bevoegdheden verantwoordelijk voor de uitvoering van het plan? In de media hoor ik tegenwoordig veel over het hoofdstuk volksgezondheid van Good Move. Nu is het tijd om die woorden concreet te maken.

Hoeveel gemeenten hebben een gemeentelijk geluidsplan voorgelegd? Samenspraak tussen gewest en gemeenten is belangrijk.

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Het gaat om een zeer omvangrijk plan. Ik denk dat ik dezelfde studies heb gelezen als mevrouw Maison. Het belang daarvan is afdoende beklemtoond en ik heb niet meteen bijkomende vragen.

Ik kijk uit naar het vervolg. Ik hoop dat u het vooropgestelde tijdschema kunt aanhouden, want soms worden maatregelen al eens uitgesteld, en dat u de problematiek met de nodige urgentie aanpakt.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *We zijn van plan om dit jaar nog geluidsradars te installeren. Er is wat vertraging omdat ze meer wegen dan verwacht. Brussel*

Bruxelles Mobilité et Sibelga, nous cherchons des solutions techniques pour les faire tenir sur des poteaux et espérons y arriver d'ici la fin de l'année.

Je n'ai pas ici la liste des communes ayant répondu à l'appel à projets.

1319 **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- Je vous adresserai une question écrite. Comme vous dites qu'il y en a peu, il est intéressant de savoir lesquelles, afin de relayer cette information dans les conseils communaux.

1319 **M. Alain Maron, ministre.**- Je ne dispose pas non plus de la liste de qui était présent aux réunions de concertation fédérales, puisque ce n'est pas nous qui les organisons. J'ai juste souligné que nous y étions à chaque fois. De ce qu'on me dit, on y trouve beaucoup de communes flamandes et moins de communes bruxelloises.

Concernant les associations travaillant avec nous dans le cadre du survol, j'ai repris le même dispositif que le précédent, à savoir la Région, les dix-neuf communes, leurs conseils et un certain nombre d'associations historiquement à la cause, qui viennent avec leurs avocats. Ce sont celles avec lesquelles vous travaillez également. Nous avons en effet intérêt à collaborer avec des acteurs qui connaissent en profondeur ce dossier juridiquement très complexe et aident à assurer une cohérence dans l'action, car nous devons agir ensemble et en accord.

1325 Il se peut que l'une ou l'autre association s'estime injustement exclue. Pour ma part, j'ai hérité de la composition du groupe d'associations à la cause et je ne l'ai pas modifiée. Je n'ai donc exclu aucune association. Certaines font peut-être du bruit sur les réseaux sociaux et je peux comprendre leur éventuelle frustration mais, globalement, nous défendons tous la même cause. Nous connaissons les problématiques qu'elles mettent en exergue. Elles sont bien connues des communes, des autres associations et de la Région.

Nous travaillons ensemble dans la même direction, avec les balises figurant dans l'accord de majorité et qui visent la réduction des nuisances sonores pour tous les Bruxellois, voire les habitants des autres Régions. Nous ne faisons pas de distinction entre les habitants de Berchem-Sainte-Agathe, où Mme Maison s'est rendue, et ceux de Woluwe-Saint-Pierre. Nous voulons diminuer les nuisances sonores des 400.000 personnes exposées et pas plus celles des unes que celles des autres.

- *L'incident est clos.*

1329 **QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

1329 **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,**

Mobiliteit en Sibelga zijn op zoek naar een manier om ze op paaltjes te monteren.

Ik heb de lijst van gemeenten die op de projectoproep zijn ingegaan, niet bij me.

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) *(in het Frans).*- *Ik zal u een schriftelijke vraag stellen. U zegt dat het er niet veel zijn. Voor vergaderingen van de gemeenteraad is het interessant om te weten om welke gemeenten het gaat.*

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *Ik heb ook geen overzicht van de aanwezigen bij het federaal overleg, omdat wij dat niet organiseren. Wij tekenden telkens present. Er zijn blijkbaar meer Vlaamse dan Brusselse gemeenten aanwezig.*

We plegen wel degelijk overleg met verenigingen die zich bezighouden met het vliegverkeer boven Brussel. Het dossier is juridisch erg complex. We moeten dus samenwerken en samen handelen.

Sommige verenigingen denken onterecht dat ze zijn buitengesloten. Ik werk met dezelfde verenigingen samen als mijn voorganger. Een aantal verenigingen ventileren hun frustratie op sociale media, maar eigenlijk staan de gemeenten, het gewest en de verenigingen grotendeels op dezelfde lijn.

Het regeerakkoord voorziet in de beperking van geluidsoverlast boven Brussel en de overige gewesten. We maken geen onderscheid tussen Sint-Agatha-Berchem en Sint-Pieters-Woluwe.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

1329 **concernant les bulles textiles enterrées pour lutter contre le vandalisme.**

1331 **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Tout comme les bulles à verre, les bulles à textiles souffrent des actes de vandalisme et de dépôts clandestins. Elles sont donc progressivement enterrées, afin d'éviter que les vêtements ne soient rendus inutilisables par des dépôts clandestins. Ces incivilités engendrent des frais de réparation ainsi que des pertes importantes, qui ont également un impact négatif sur la relation des ASBL avec les communes, alors que certains citoyens et citoyennes ont besoin de ces vêtements.

Les opérateurs de collecte textile ont d'ailleurs observé une augmentation de 40 % des dépôts sauvages en 2020 : vêtements tachés d'huile, sacs d'ordures, pneus, litières pour animaux... Afin de lutter contre le vandalisme et de protéger les vêtements, avec la collaboration de Bruxelles Propreté, des bulles à textiles ont été enterrées ces six dernières années. Le système s'est avéré efficace, mais le coût par bulle serait de 10.000 euros. Confirmez-vous ce chiffre ?

Face à cette malpropreté, Bruxelles Propreté, Fost Plus, les entreprises sociales de collecte de vêtements - les Petits Riens, Oxfam Solidarité... - et treize communes ont lancé, sous la houlette du label Solid'R, une campagne de sensibilisation intitulée « Fais gaffe à ma bulle ».

1333 Quel effet la campagne de sensibilisation a-t-elle eu sur le vandalisme ?

Alors que les opérateurs de collecte de textile ont déclaré une augmentation de 40 % de dépôts sauvages en 2020, qu'en est-il pour 2021 ? Combien de cas de dépôts clandestins ont été constatés ?

Toujours au sujet de la campagne, celle-ci invitait les personnes à signer la « Charte de tout bon trieur/donneur qui se respecte ». Combien de signatures la charte a-t-elle recueillies ?

Seulement treize communes ont pris part à cette campagne. Avez-vous des informations sur les raisons de la non-participation des autres communes ?

Quand l'ensevelissement des bulles à textiles reprendra-t-il ? Combien de bulles supplémentaires est-il prévu d'enterrer en 2022 ?

Quelles actions la Région a-t-elle prises en vue de lutter contre le vandalisme de manière plus déterminée ?

Combien de caméras sont actuellement utilisées dans la Région pour lutter contre les dépôts clandestins ? Des caméras supplémentaires sont-elles prévues pour 2022 ? Leur présence aide vraiment à préserver les alentours des bulles, selon mon expérience d'échevine de la propreté à Ixelles.

betreffende de ondergrondse textielcontainers om vandalisme tegen te gaan.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- *Net als glasbollen krijgen textielcontainers af te rekenen met vandalisme en zwerfafval. Sommigen gooien er kleren met olievlekken, vuilniszakken, banden en zelfs kattenbakvullingen in. Daarom installeert Net Brussel sinds een aantal jaar steeds meer textielcontainers ondergronds. Dat systeem is doeltreffend, maar zou 10.000 euro per container kosten. Klopt dat?*

In het kader van het label Solid'R hebben Net Brussel, Fost Plus, dertien gemeentenen inzamelbedrijven zoals vzw Spullenhulp en Oxfam de campagne "Geen brol rond mijn bol" opgezet.

Wat is het effect van die bewustmakingscampagne?

Hoeveel gevallen van illegale afvalstort zijn er in 2021 vastgesteld?

De campagne moedigt burgers aan om "het handvest van elke goede sorteerder/donateur" te tekenen. Hoeveel mensen hebben dat gedaan?

Slechts dertien gemeenten nemen deel aan de campagne. Waarom sloten de overige gemeenten zich er niet bij aan?

Vanaf wanneer worden er weer textielcontainers onder de grond gestopt? Om hoeveel containers gaat het voor de rest van 2022?

Hoe bestrijdt het gewest vandalisme? Hoeveel camera's zet het gewest in tegen illegale afvalstort? Komen er bijkomende camera's?

Welke preventiemaatregelen zijn er van kracht?

Hoeveel boetes wegens illegale afvalstort zijn er in 2021 uitgedeeld?

Quels sont les dispositifs de prévention mis en place ?

Combien d'amendes ont été distribuées pour cause de dépôt sauvage en 2021 ?

¹³³⁵ **M. Alain Maron, ministre.**- La question spécifique des dégradations ou des détériorations des bulles à verre n'a pas été étudiée par les partenaires dans le cadre de cette campagne. La campagne de sensibilisation avait pour vocation principale de réduire la présence de déchets sauvages et de dépôts clandestins aux abords des bulles à textiles. Il est à noter qu'un acte de malpropreté peut être considéré comme une forme de vandalisme, car il constitue un acte volontaire de dégradation de l'espace public.

Les consignes à respecter pour les dons de textiles – donner des vêtements en bon état, propres et secs, relier les paires de chaussures par leurs lacets ou encore mettre les vêtements dans un sac de 60 litres maximum et fermé – ont par ailleurs été rappelées à la population. Ces consignes sont de moins en moins respectées, comme le constate l'ASBL Les Petits Riens qui observe que tout et n'importe quoi est déposé dans les bulles à vêtements. À noter que Bruxelles Environnement était l'un des partenaires de la campagne.

Au sujet des chiffres relatifs aux dépôts clandestins aux abords des bulles à verre, Bruxelles Propreté, opérateur chargé de la collecte du verre, observe une augmentation de 10,8 % entre 2020 et 2019, et une seconde augmentation de 3,5 % en 2021 par rapport à l'année 2020. Les dépôts clandestins collectés aux abords des sites de bulles à verre représentent 923 tonnes en 2019, 1.023 tonnes en 2020 et 1.059 tonnes en 2021.

On parlait tout à l'heure de l'effet d'attractivité des conteneurs. Il faut savoir que la majorité des bulles à verre sont enterrées. Malgré cela, nous dépassons tout de même les 1.000 tonnes de déchets clandestins autour de ces bulles à verre en 2021.

¹³³⁷ La stratégie d'ensevelissement des bulles à textiles va se poursuivre, avec quatre bulles de plus cette année. L'ensevelissement d'une bulle revient en moyenne à 10.000 euros.

La charte du respect des consignes pour le tri et le don a été signée par 351 citoyens et citoyennes. En outre, un appel à la collaboration a effectivement été adressé aux communes, dans le cadre de cette campagne. Six communes n'ont pas participé à la campagne, sans préciser leurs raisons. Elles n'ont tout simplement pas répondu à l'appel.

Le nombre de dépôts clandestins verbalisés par Bruxelles Propreté en 2021 s'élève à 421, dont 146 constatés via des caméras de surveillance, sur la base de l'identification de plaques d'immatriculation. La même année, 1.203 amendes administratives ont été adressées pour des dépôts sauvages en tous genres. Les caméras de surveillance ont également mis en évidence 325 autres dépôts clandestins pour lesquels l'identification du contrevenant n'a pas été possible, parce

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *De initiatiefnemers van de campagne hebben geen onderzoek gevoerd naar vandalisme aan glasbollen. Hun bedoeling was vooral om zwerfvuil bij textielcontainers tegen te gaan. Vervuiling van de openbare ruimte kun je beschouwen als een vorm van vandalisme.*

De richtlijnen voor textieldonatie worden steeds slechter nageleefd. Vzw Spulenhulp stelt vast dat mensen om het even wat in de textielbakken achterlaten. Brussel Leefmilieu was overigens ook een van de partners van de campagne.

Net Brussel is verantwoordelijk voor de ophaling van glas. In 2019 haalde het 923 ton zwerfvuil op bij glascontainers. In 2020 ging het om 1.023 ton en in 2021 om 1.059 ton. Er wordt dus steeds meer zwerfvuil gedumpt, hoewel de meeste glasbollen ondertussen onder de grond zitten.

Dit jaar zullen er nog vier textielcontainers onder de grond worden gestopt. Gemiddeld kost die ingreep 10.000 euro per container.

Het handvest is ondertekend door 351 burgers. Zes gemeenten hebben de oproep om aan de campagne mee te werken, niet beantwoord.

In 2021 heeft Net Brussel 421 gevallen van illegale afvalstort vastgesteld, waarvan 146 dankzij bewakingscamera's met nummerplaat herkenning. In hetzelfde jaar zijn er 1.203 administratieve boetes voor illegaal afvalstorten opgesteld. In nog eens 325 gevallen kon de overtreder niet worden geïdentificeerd.

Net Brussel heeft geen gegevens over hoeveel gevallen van illegale afvalstort zich voordeden bij glasbollen. Het houdt enkel de gemeente en de straat bij.

qu'il s'agissait par exemple d'un piéton ou d'une plaque d'immatriculation illisible.

Bruxelles Propreté n'est pas en mesure de fournir des chiffres quant au pourcentage de dépôts, parmi les 421 verbalisés, qui auraient eu lieu aux abords de bulles à verre. En effet, les fichiers de l'agence ne spécifient que la commune et l'artère concernées.

Une rotation est réalisée autour des douze bulles à verre identifiées comme problématiques en matière de dépôts clandestins. Elles font donc l'objet d'une surveillance spécifique. En cas de vandalisme avéré, les services compétents sont informés, ainsi que la zone de police concernée.

¹³³⁹ Pour renforcer la sensibilisation, des panneaux de prévention ont été installés, notamment place de la Roue à Anderlecht, sur lesquels il est indiqué qu'un certain nombre de procès-verbaux ont déjà été dressés à la suite de dépôts clandestins. Nous espérons que le fait que cela coûte cher si on se fait prendre aura un effet dissuasif.

Depuis peu, safe.brussels met à disposition des caméras temporaires et le service de prétraitement des alertes à toute la chaîne des acteurs de prévention et de sécurité de la Région, y compris les communes. L'objectif est de couvrir les besoins des organisations régionales dans le cadre de leurs missions respectives.

Ce service permet de mutualiser la flotte de caméras et d'optimiser leur utilisation. Il est prévu que safe.brussels mette des caméras à disposition de la lutte contre les dépôts clandestins, en sus des caméras communales spécifiques et de celles de Bruxelles Propreté. À noter que les communes possèdent également des caméras dans le cadre de la lutte contre les incivilités en matière de propreté publique.

¹³⁴¹ **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Les caméras sont un outil précieux, et je suis surprise du nombre peu élevé de verbalisations. À Ixelles, le retour était plus important. Les personnes chargées de regarder les images sont assermentées par la police et peuvent identifier assez facilement les auteurs.

Par exemple, pour les bulles à verre, nous avons constaté qu'il s'agissait souvent de restaurateurs qui déposaient leurs déchets à côté des bulles pleines. Le fait que ces bulles, surtout celles qui sont enterrées, ne soient pas vidées assez rapidement crée aussi des dépôts clandestins.

Je suis donc surprise du taux peu élevé d'amendes infligées sur la base des vidéos. Peut-être que clean.brussels permettra d'améliorer la situation.

- *L'incident est clos.*

¹³⁴⁵ **QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

Twaalf glasbollen zijn bijzonder problematisch. Daarom worden ze extra in het oog gehouden. Bij vandalisme worden de bevoegde diensten en de politiezone ingelicht.

Bovendien zijn er ter preventie borden aangebracht met informatie over het aantal processen-verbaal dat werd uitgeschreven wegens illegale afvalstort. Hopelijk heeft dat een afschrikkingseffect.

Alle preventie- en beveiligingsdiensten en gemeenten krijgen sinds kort van safe.brussels toegang tot tijdelijke camera's en een tool om snel op een waarschuwingssignaal te kunnen reageren. Die komen boven op de camera's die de gemeenten en Net Brussel nu al inzetten tegen illegale afvalstort.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *Camera's zijn erg nuttig. Ik sta versteld van het lage aantal vaststellingen en bekeuringen. In Elsene lagen de aantallen destijds hoger. Het gebeurde geregeld dat restauranthouders hun afval naast een volle glasbol dumpten. De bollen en containers moeten dan ook vaak genoeg leeggemaakt worden.*

Hopelijk brengt clean.brussels beterschap.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

1345 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,

1345 concernant la stratégie de propreté clean.brussels.

1347 Mme Viviane Teitelbaum (MR).- La question date de juin dernier, moment auquel nous apprenions que la stratégie clean.brussels avait été adoptée en première lecture et que les diverses mesures entreraient en vigueur en novembre 2022.

Après plus d'un an de collaboration, les communes étaient invitées à se prononcer sur les mesures et la méthode. Cette politique a pour but de venir compléter le travail des équipes de nettoyage existantes. L'objectif est de trouver des solutions pour prévenir les salissures causées par la collecte des sacs-poubelles ménagers, de garantir la propreté à proximité des zones de travaux, de réduire la présence au sol des déchets sauvages, notamment par l'installation de nouvelles corbeilles et cendriers.

Je suis plutôt sceptique à ce sujet, car les corbeilles et cendriers sont aussi des lieux qui attirent les dépôts clandestins. De nombreuses communes, dont celle d'Ixelles, en ont supprimé justement pour réduire ces derniers, mais aussi promouvoir de produits alternatifs réutilisables.

Afin de ralentir la propagation des dépôts sauvages dans notre ville, le gouvernement bruxellois entend par cette stratégie multiplier les points de collecte locaux et mobiles. Nous apprenions qu'il serait également question d'améliorer la gestion des plaintes, d'assurer la répression systématique des incivilités ainsi que la perception immédiate des amendes et de renforcer l'usage des caméras.

Notre groupe soutient évidemment la volonté de faire de Bruxelles une ville propre. Le ministre-président a rappelé à l'occasion des deux dernières déclarations de politique générale à quel point Bruxelles est sale. Nous militons en ce sens depuis plusieurs législatures. En tant qu'ancienne échevine de la Propreté, je sais à quel point il peut être difficile d'assurer une réelle propreté dans certains quartiers. C'est pourquoi il est nécessaire d'apporter des solutions innovantes, ce que nous espérons trouver dans cette stratégie clean.brussels.

1349 Vu que la Région anticipe déjà des récompenses internationales à partir de 2025 et vu son état de saleté actuel, quelles sont les priorités parmi les quatorze objectifs ?

Il est prévu de débloquer quelque 2,5 millions d'euros. Ce montant figurera-t-il dans le budget de Bruxelles Propreté ? Des projets particuliers seront-ils soutenus ? Cette somme vient-elle en plus des moyens accordés aux communes ou sera-t-elle mise à la disposition de Bruxelles Propreté elle-même ?

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

betreffende de netheidsstrategie clean.brussels.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- De gemeenten mochten hun mening geven over de maatregelen en de methodologie van clean.brussels. Die strategie beoogt de bestaande schoonmaakdiensten aan te vullen, de huisvuilophaling netter doen te verlopen, de omgeving van bouwplaatsen schoon te houden en zwerfvuil te bestrijden, met name door vuilnisbakken en asbakken te plaatsen. Ik heb mijn twijfels, want vuilnisbakken en asbakken trekken vaak illegale afvalstort aan. Talrijke gemeenten hebben er net verwijderd om zwerfvuil tegen te gaan en om herbruikbare alternatieven te promoten.

Met clean.brussels wil de regering het aantal lokale en mobiele ophaalpunten uitbreiden, klachten beter verwerken, overtredingen stelselmatig bestraffen, boetes meteen innen en camera's beter inzetten.

De MR-fractie ijvert al een hele tijd voor een schone stad. Sommige wijken zijn knap lastig schoon te maken. Innovatieve oplossingen zijn dus aan de orde. Hopelijk bevat clean.brussels die.

De strategie telt veertien doelstellingen. Welke zijn prioritair?

Er zou zo'n 2,5 miljoen euro worden vrijgemaakt. Is dat geld bestemd voor de gemeenten of gaat het rechtstreeks naar Net Brussel? Is het voor specifieke projecten bedoeld?

Welke nieuwe opdrachten zijn er gepland? Hoeveel bijkomende personeelsleden zijn daarvoor nodig?

Wanneer hebt u het advies van de gemeenten ontvangen?

Quelles tâches seront ajoutées et combien d'effectifs supplémentaires seront nécessaires pour la mise en œuvre de la stratégie clean.brussels ?

Quand l'avis des différentes communes bruxelloises a-t-il été reçu ?

Qu'entendez-vous par la « promotion de produits alternatifs réutilisables » ? Quelles sont-elles ? Avez-vous des propositions innovantes en matière de prévention et de sensibilisation ?

Comment la stratégie prévoit-elle d'améliorer la gestion des plaintes et d'assurer la répression systématique des incivilités ? Par ailleurs, votre volonté de renforcer l'usage des caméras est une mesure que je salue. Combien de caméras supplémentaires sont-elles prévues et comment avez-vous organisé ce renforcement ?

J'ai également appris que la Région prévoyait d'organiser une nouvelle méthode de collaboration structurelle pour que les acteurs publics gagnent en efficacité. Pourriez-vous me donner davantage d'informations à ce sujet ? Qui sont ces acteurs publics et comment cette collaboration s'organisera-t-elle ? Année après année, on a affaire à des effets d'annonce. Certes, Bruxelles Propreté dispose d'un nouveau leadership qui fait espérer un gain d'efficacité.

¹³⁵¹ **M. Alain Maron, ministre.**- Dans le plan clean.brussels, qui comprend quatorze objectifs stratégiques, quinze mesures sur les 65 ont été identifiées comme emblématiques, car elles répondent à l'une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : un impact fort, une responsabilisation, de l'innovation et un engagement à une meilleure coordination entre les acteurs. Ces mesures couvrent différents axes de la propreté. Je vous en cite quelques-unes :

- prévoir un plan d'actions pour chaque nouveau chantier conséquent afin d'assurer, le temps des travaux, la bonne gestion et collecte des déchets ménagers et non ménagers et la propreté des voiries, ce qui n'a pas toujours été le cas jusqu'à présent ;

- légiférer via un accord de coopération interrégional pour que les producteurs prennent en charge les coûts liés à la gestion de la propreté, notamment pour les acteurs de l'emballage et de l'industrie du tabac, via la création d'une responsabilité élargie des producteurs de plastiques à usage unique ;

- organiser un « moment propreté » régional bruxellois à l'image du nettoyage de printemps en Wallonie ou du World Cleanup Day. Dans la même optique, créer un réseau d'ambassadeurs de la propreté.

Une autre priorité est d'améliorer le traitement des plaintes par Bruxelles Propreté en y incluant des partenaires clés comme les communes, la STIB, Bruxelles Environnement ou encore Bruxelles Mobilité en vue d'optimiser la collaboration, les outils utilisés tels qu'Allo Pro Net ou Fix My Street, la réaction sur le

Wat bedoelt u met het bevorderen van "herbruikbare alternatieven"? Hebt u innovatieve voorstellen over preventie en bewustmaking?

Hoe zult u de klachtenverwerking verbeteren en overlast stelselmatig bestraffen? Het is een goed idee om de camera's meer te gebruiken. Hoeveel bijkomende camera's zult u plaatsen?

Het gewest zou bovendien een nieuwe structurele samenwerking tussen de overheden op poten zetten. Hoe zal die samenwerking eruitzien?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Clean.brussels omvat veertien strategische doelen en vijftig maatregelen. Daarvan zijn er vijftien prioritair. Ze hebben namelijk een grote impact, creëren verantwoordelijkheidsbesef, zijn innoverend en/of verbeteren de coördinatie. Het gaat onder meer om:*

- een actieplan om bij elke nieuwe bouwplaats de vuilnisophaling te garanderen en de weg schoon te houden;

- een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten om verpakkingsfabrikanten en de tabaksindustrie mee te laten opdraaien voor de kosten van het netheidsbeleid;

- een Brussels "netheidsmoment", geïnspireerd op de World Cleanup Day, en een netwerk van netheidsambassadeurs.

We willen ook de gemeenten, de MIVB, Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit betrekken bij de klachtenbehandeling door Net Brussel. Het doel is om de samenwerking, de programma's Allo Pro Net en Fix My Street, de reactie op het terrein en de communicatie te verbeteren.

Alle betrokken partijen willen schone en veilige straten en willen het gevoel van straffeloosheid doen verdwijnen. Daarom zullen we formele samenwerkingsprotocollen voor gezamenlijk optreden opstellen.

Leefmilieu Brussel zal bovendien een nieuw mechanisme in het Wetboek van Inspectie, Preventie, Vaststelling en Bestrafing van Milieumisdrijven, en Milieuaansprakelijkheid invoeren

terrain et la communication vers le plaignant. Ce travail est en cours depuis le début de cette année.

En ce qui concerne la répression, les acteurs ont des objectifs communs, à savoir rendre les rues plus propres, augmenter la sécurité et faire disparaître le sentiment d'impunité. Une mesure emblématique vise à formaliser des protocoles de collaboration et des stratégies partagées entre Bruxelles Propreté, Bruxelles Environnement, les communes, les zones de police et safe.brussels afin de renforcer la mise en place d'actions conjointes de répression établies sur la base d'un plan de contrôle.

Bruxelles Environnement travaille également à insérer un mécanisme de transaction administrative immédiate dans le Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale qui permettrait de répondre de façon plus rapide et efficiente aux infractions les moins graves. En cas de constat d'une infraction en matière de propreté, les agents chargés de la surveillance pourraient proposer directement au contrevenant une transaction, à savoir le paiement d'une certaine somme d'argent.

Safe.brussels met en outre à disposition des caméras temporaires et définitives. Nous travaillons par ailleurs à la mutualisation de la flotte de caméras au bénéfice de la propreté publique.

¹³⁵³ S'agissant d'innovation, une étude avait pour objectif de comprendre les comportements civiques et inciviques, et de répertorier des leviers d'action en matière de propreté publique. Ces leviers comprennent la communication, la répression, les adaptations d'infrastructure ou l'appropriation des espaces publics par les usagers.

L'une des mesures de la stratégie clean.brussels vise à mettre à la disposition des acteurs des outils leur permettant de fonder leurs décisions et actions sur des approches et techniques démontrées comme les plus efficaces par les sciences comportementales. C'est tout à fait nouveau. Ce projet, en cours, se développe en collaboration avec les communes et d'autres acteurs.

En matière de prévention, une mesure, portée par Bruxelles Environnement, répond aux prescrits de l'article 10 de la directive européenne sur le plastique à usage unique. Cette dernière impose aux États membres de prendre deux types de mesures de sensibilisation, à savoir, premièrement, informer les consommateurs et encourager des habitudes de consommation responsables afin de réduire les déchets sauvages, et, deuxièmement, fournir des informations aux consommateurs sur la disponibilité de produits alternatifs réutilisables, sur l'incidence sur l'environnement des emballages jetables et sur l'incidence d'une élimination inappropriée des déchets issus de ces produits.

Très concrètement, il s'agit d'un travail d'information et de sensibilisation par rapport, notamment, aux bouteilles en plastique et aux cannettes. Il faut arrêter progressivement

zodat bij vaststelling van lichte overtredingen de beambten de overtreders onmiddellijk een boete kunnen laten betalen.

Safe.brussels stelt tijdelijke en permanente camera's ter beschikking. We ijveren ervoor dat alle partijen die camera's zouden kunnen gebruiken.

Er is onderzoek gevoerd naar de aanleidingen voor burgerlijk of onburgerlijk gedrag inzake openbare netheid en naar de instrumenten die daarop een invloed kunnen hebben, zoals communicatie, repressie of aanpassing van de infrastructuur. Met clean.brussels zullen partijen toegang krijgen tot instrumenten waarmee ze hun beslissingen kunnen baseren op wetenschappelijk gestaafde technieken.

Artikel 10 van de Europese richtlijn over wegwerpplastic schrijft voor dat de lidstaten gezonde consumptiegewoontes moeten bevorderen om zo zwerfvuil terug te dringen. Bovendien moeten ze herbruikbare alternatieven aanprijzen en de milieu-impact van wegwerpverpakkingen duiden.

In dat verband werkt Leefmilieu Brussel aan bewustmaking over plastic flesjes en blikjes. Het gebruik van zulke wegwerpartikelen moet dringend worden teruggedrongen. Alle gewesten zijn bezig met die zware taak, die op veel weerstand botst, onder andere van de verpakkingsfabrikanten.

d'utiliser ces récipients à usage unique. Ce lourd travail est en cours dans les différentes Régions. Je vous laisse imaginer les résistances engendrées par cette politique de la part d'un certain nombre d'acteurs, entre autres les producteurs de tels produits.

¹³⁵⁵ Le budget de 2,5 millions d'euros est alloué à l'appel à projets « Propreté 2022 » destiné aux communes. Les crédits nécessaires sont disponibles sur un article budgétaire de Bruxelles Propreté. Les communes ont pu soumettre leur candidature jusqu'au 23 août. Les projets devaient répondre à des critères fixés dans le règlement pour être sélectionnés. Ce financement de Bruxelles Propreté s'ajoute aux moyens déjà accordés aux communes pour la propreté, à savoir la subvention régionale annuelle de 8,7 millions d'euros.

Par ailleurs, les avis formels des communes et de Brulocalis sur le plan clean.brussels étaient attendus pour le 22 juillet. Toutes les communes ont remis un avis, que j'ai réceptionné.

Un passage en deuxième lecture du plan est prévu dans les prochaines semaines. À cet égard, une première version des fiches de projet pour chaque mesure a été rédigée par les administrations. On y retrouve les pilotes et collaborateurs, le calendrier, le budget, les ressources humaines ou encore les indicateurs de suivi et de résultats. Ces fiches seront améliorées dès l'approbation définitive par le gouvernement pour la mise en œuvre du plan clean.brussels. Ensuite, il conviendra de mettre en place le conseil de coopération décisionnel réunissant la Région et les communes sur la propreté. Ma volonté est d'institutionnaliser ce nouveau cadre de gouvernance.

Les objectifs sont multiples : permettre la concertation sur la politique bruxelloise de propreté, fluidifier la communication, les prises de décisions et les collaborations, et mieux coordonner l'exécution du plan clean.brussels et la politique de propreté à Bruxelles. Il s'agit aussi de procéder à des évaluations pour progresser de manière continue, de développer une culture de la responsabilisation des différents acteurs et de s'inspirer des bonnes pratiques afin qu'elles soient répliquées par le plus grand nombre. D'excellents projets en matière de propreté publique sont, en effet, déjà en cours dans certaines communes. La nécessité d'améliorer le travail côte à côte est criante pour augmenter l'efficacité des services publics et, ainsi, améliorer le cadre de vie des habitants.

¹³⁵⁷ **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Nous sommes également d'avis que des améliorations sont nécessaires. Dans la stratégie, divers éléments tels que les ambassadeurs et ambassadrices, les journées de la propreté, la formation et la sensibilisation constituent des idées recyclées qui, aujourd'hui, semblent insuffisantes pour améliorer la situation.

Je constate un manque de nouvelles initiatives par rapport à ce qui existe dans les communes et au sein de Bruxelles Propreté. J'entends qu'une étude sur les comportements constitue une nouveauté. Il faudra voir ensuite comment la traduire dans la pratique afin de changer les comportements. Nous sommes tous d'avis que les rues doivent être plus propres et qu'il faut réduire

De 2,5 miljoen euro is bestemd voor de projectoproep Netheid 2022. Het bedrag is opgenomen in de begroting van Net Brussel. De gemeenten hadden tot 23 augustus om zich kandidaat te stellen. Het geld is een aanvulling op de 8,7 miljoen euro aan jaarlijkse gewestsubsidies die de gemeenten voor netheid ontvangen.

Alle gemeenten en Brulocalis hebben advies over clean.brussels uitgebracht.

In de komende weken vindt de tweede lezing van het plan plaats. De administraties hebben voor elke maatregel een ontwerpfiiche opgesteld met informatie over de betrokken partijen, het tijdpad, het budget, de monitoring en de verwachte resultaten. Zodra de regering het plan definitief goedkeurt, zal de laatste hand aan de fiches worden gelegd.

Daarna zal een samenwerkingsraad tussen gemeenten en gewest worden opgericht om het overleg, de communicatie en de uitvoering van het plan vlotter te laten verlopen. Er zullen ook evaluatiemomenten worden ingericht. We willen alle partijen verantwoordelijkheidszin bijbrengen en goede praktijken uitwisselen. In sommige gemeenten lopen namelijk al uitmuntende projecten.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- *Meerdere maatregelen, zoals de ambassadeurs, netheidsdagen, opleidingen en bewustmakingsacties, zijn niet nieuw. Om vooruitgang te boeken is meer nodig.*

Er zou gedragsonderzoek gevoerd worden. Dat is nieuw. Ik ben benieuwd hoe het in de praktijk gebracht zal worden. Het is onmogelijk om in elke straat een gemeenschapswacht of politieagent post te laten vatten. Ik hoop dat de maatregelen voldoende vernieuwend zullen zijn om de situatie te veranderen.

l'impunité réelle. Nous sommes tous fréquemment témoins de situations où les gens jettent leur mégot par terre, sortent leurs sacs en dehors des jours de collecte ou laissent les excréments de leur chien au sol. Un gardien de la paix ou un agent ne peut être placé dans chaque rue pour traquer ces comportements.

Le budget alloué aux communes constitue plutôt une bonne nouvelle. Je me demande toutefois si l'analyse des comportements pourra être traduite de manière effective et si ces mesures sont suffisamment innovantes pour changer la situation.

1359 **M. Alain Maron, ministre.**- La nouveauté est que nous le faisons de manière coordonnée et avec des indicateurs d'évaluation, tout cela dans le cadre d'une stratégie commune et de projets novateurs.

- *L'incident est clos.*

1363 **QUESTION ORALE DE MME CÉLINE FREMAULT**

1363 **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,**

1363 **concernant le comité d'experts scientifiques établi sur la base de l'article 15 de l'ordonnance « Climat ».**

1365 **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- L'ordonnance du 17 juin 2021 appelée ordonnance « Climat » crée, en son article 15, un comité d'experts scientifiques ayant pour mission de remettre annuellement un rapport évaluant l'apport des politiques publiques régionales aux objectifs climatiques. Il émet également un avis sur les textes, projets ou questions qui lui sont soumis par le gouvernement.

Un arrêté du 28 octobre 2021 est venu notamment préciser l'organisation et la composition du comité. Nous y apprenons, entre autres, que le rapport du comité devra être remis au plus tard le 31 mars de chaque année, simultanément au gouvernement et au Parlement.

Le 6 mai de cette année, un communiqué de presse de Bruxelles Environnement annonçait que le comité était constitué et qu'il pouvait entamer son travail.

Le communiqué de presse nous éclaire quelque peu sur le processus de sélection des experts. Pouvez-vous nous préciser ce processus et les critères objectifs de sélection, et ce, en dehors du genre, de la langue et des thématiques à aborder ?

Combien de réunions du comité se sont-elles déjà tenues, en virtuel et en présentiel ?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Nieuw is dat we onze aanpak coördineren en evaluatiecriteria invoeren.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

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

betreffende het comité van wetenschappelijke deskundigen dat is ingesteld op grond van artikel 15 van de Klimaatordonnantie.

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) (in het Frans).- *De Klimaatordonnantie voorziet in de oprichting van een comité van klimaatdeskundigen dat jaarlijks verslag moet uitbrengen over de bijdrage van het gewestelijk beleid aan de klimaatdoelstellingen en advies verstrekt over teksten, projecten of vragen van de regering.*

Het regeringsbesluit van 28 oktober 2021 regelt de organisatie en de samenstelling van het comité. Zo moet het verslag uiterlijk op 31 maart van elk jaar bij de regering en bij het parlement worden ingediend.

Op 6 mei kondigde Leefmilieu Brussel aan dat het comité was opgericht. Welke procedure is voor de selectie van de deskundigen gevolgd? Welke objectieve criteria werden er gehanteerd? Hoeveel vergaderingen zijn er tot nu toe gehouden?

Heeft de regering het comité ooit gevraagd een advies uit te brengen over een tekst? In welk stadium wordt dat advies gevraagd: voor de eerste lezing of tussen de eerste en de tweede lezing? Wat is het verband tussen het advies van het comité en dat van de Raad voor het Leefmilieu? Waar kunnen de adviezen worden geraadpleegd?

Het comité heeft minder dan een jaar om zijn eerste verslag op te stellen. Is de deadline van maart 2023 haalbaar?

Le comité a-t-il déjà été sollicité par le gouvernement pour rendre un avis sur un texte ? Dans l'affirmative, quels sont les textes concernés à ce jour par cette sollicitation ? À quel stade de l'adoption d'un texte cet avis est-il demandé : avant son adoption en première lecture ou entre les première et deuxième lectures ? Dans la seconde hypothèse, quelle serait l'articulation entre cet avis et celui du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale dont les missions sont également largement détaillées ? Où pourra-t-on prendre connaissance des avis, une fois ceux-ci rendus ? Il y va de la transparence ainsi que de la sensibilisation et de l'information à propos du travail réalisé.

Le comité constitué en mai a moins d'un an pour rédiger son premier rapport. Pouvez-vous nous confirmer qu'il sera en mesure de le remettre avant mars 2023 ?

Enfin, pouvez-vous nous dire comment s'organise la collaboration entre Bruxelles Environnement et le comité ?

¹³⁶⁷ **M. Alain Maron, ministre.**- Le comité d'experts sur le climat est un acteur essentiel de la gouvernance climatique de la Région et de l'ordonnance « Climat ».

Je ne vais pas être en mesure de répondre à l'ensemble de vos questions, car certaines relèvent de la compétence soit du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale (CERBC), soit du comité d'experts sur le climat lui-même. Ces deux instances sont indépendantes. Je peux quand même vous apporter des éléments de réponse au regard de ce qui est fixé par le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) et l'arrêté du 28 octobre 2021 instaurant le comité.

C'est l'article 17 de l'arrêté qui fixe les critères de sélection relatifs au genre, au régime linguistique et à l'origine des membres du comité d'experts. Il précise au § 3 qu'une représentation équilibrée des hommes et des femmes dans les organes consultatifs est exigée, deux tiers des membres au maximum pouvant appartenir au même genre ; au § 4, qu'au maximum deux tiers des membres peuvent appartenir au même rôle linguistique ; et au § 5, qu'au minimum la moitié de ses membres doivent relever de la communauté académique ou d'un centre de recherche agréé.

Quant au processus de sélection à proprement parler, il relève de la compétence exclusive du CERBC, comme fixé par l'article 18, § 4 de l'arrêté : « Le Conseil de l'environnement décide de la composition du jury en assurant la représentativité de ses membres. »

Le CERBC a ainsi procédé au lancement de la procédure de sélection, à la réception des candidatures, à l'audition des candidats et à leur évaluation. Sur cette base, conformément à l'arrêté, une liste double a été composée. Le gouvernement a ensuite délibéré pour désigner les experts. La décision est strictement conforme à la liste proposée.

En ce qui concerne votre question relative aux demandes d'avis et à quel moment ceux-ci interviendront, l'article 1.5.1, § 2, du

Hoe is de samenwerking tussen Leefmilieu Brussel en het comité georganiseerd?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik kan niet al uw vragen beantwoorden, aangezien sommige ervan onder de bevoegdheid vallen van de Raad voor het Leefmilieu of het comité van klimaatdeskundigen zelf, die beide onafhankelijke organen zijn. Ik kan enkel meedelen wat in het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing en in het regeringsbesluit van 28 oktober 2021 is bepaald.*

Het besluit bevat de criteria betreffende het geslacht, de taal en de herkomst van de leden van het comité. Er is een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen vereist, waarbij maximaal twee derde van de leden van hetzelfde geslacht en van dezelfde taalrol mag zijn. Bovendien moet minstens de helft van de leden afkomstig zijn uit de academische wereld of een erkend onderzoekscentrum.

Het selectieproces zelf valt onder de exclusieve bevoegdheid van de Raad voor het Leefmilieu. De Raad ontving de sollicitaties, interviewde de kandidaten, beoordeelde hen en stelde een dubbele lijst van kandidaten op. De regering heeft die lijst strikt gevolgd voor de benoeming van de deskundigen.

De regering heeft het pas opgerichte comité nog niet om advies gevraagd.

Cobrace précise que « le comité d'experts scientifiques climat émet un avis sur les textes, projets ou toute question qui lui sont soumis par le gouvernement ». Les modalités relèvent donc des prérogatives du gouvernement. À ce stade, le gouvernement n'a pas encore sollicité le comité qui, fraîchement installé, travaille encore à organiser son fonctionnement.

¹³⁶⁹ Vous posez également la question de la collaboration entre Bruxelles Environnement et le comité d'experts scientifiques sur le climat. L'article 20 de l'arrêté stipule que « les membres du comité exercent leurs missions et remettent leur avis en toute indépendance ». Comme déjà précisé au début de ma réponse, mon administration s'abstient de toute intervention dans les travaux du comité, à moins que la demande d'aide ou de soutien n'émane de lui-même.

Sachez cependant qu'une rencontre entre ce comité et une délégation de Bruxelles Environnement a été organisée le 1er septembre 2022. Son objet était double : premièrement, présenter les projets sur lesquels Bruxelles Environnement travaille et qui sont susceptibles d'intéresser le comité d'experts, comme la stratégie Révolution, les travaux en cours sur une méthodologie en vue d'évaluer les émissions indirectes ou encore l'état d'avancement du prochain plan air-climat-énergie.

D'autre part, il s'agissait d'assurer le comité de la volonté de Bruxelles Environnement de collaborer avec lui dans l'atteinte de ses objectifs, à savoir l'évaluation de l'action publique dans l'atteinte des objectifs climatiques, tout en garantissant son indépendance.

Pour les autres questions, notamment sur la communication des avis, le nombre de réunions déjà tenues ou encore l'organisation des travaux, il s'agit de prérogatives du comité d'experts. Il organise lui-même ses travaux et n'a pas à me rendre de comptes.

Le comité interviendra directement au Parlement et présentera son rapport. Vos questions pourront utilement lui être posées à cette occasion.

¹³⁷¹ **Mme Céline Fremault (Les Engagés).**- Comme vous l'avez annoncé d'emblée, vos réponses sont très parcellaires.

J'entends bien que le comité d'experts n'a pas à vous rendre de comptes, mais un arrêté a été pris et des missions ont été définies. Il est donc nécessaire de savoir qui fait quoi, comment et dans quelle configuration.

Je suis étonnée de vous entendre dire que l'arrêté adopté le 28 octobre 2021, il y a exactement un an, ne s'est déployé qu'au printemps et, surtout, que le comité n'a été nullement sollicité jusqu'à présent. C'est particulier, vu la nature des textes adoptés au gouvernement. Est-ce à dire que le plan air-climat-énergie n'a fait l'objet d'aucun contact parce qu'il était antérieur ?

J'entends aussi que des rattrapages peuvent s'opérer avec Bruxelles Environnement pour tenir les experts informés, mais ce ne sont pas des lapins de six semaines qui découvrent

Leefmilieu Brussel mengt zich niet in het werk van het comité, dat zijn taken in volledige onafhankelijkheid uitvoert.

Op 1 september 2022 vond er wel een bijeenkomst tussen beide instanties plaats waarin Leefmilieu Brussel zijn projecten heeft voorgesteld die van belang kunnen zijn voor het comité, zoals de strategie Révolution en het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, en waarin Leefmilieu Brussel het comité heeft verzekerd van zijn samenwerking.

De mededeling van de adviezen, het vergaderritme en de organisatie van de werkzaamheden behoren tot de bevoegdheden van het comité. Het organiseert zijn eigen werk en hoeft niet aan mij te rapporteren. Het comité zal zijn verslag rechtstreeks aan het parlement voorstellen. Dat is een uitgelezen kans om al uw vragen te stellen.

Mevrouw Céline Fremault (Les Engagés) (in het Frans).- *Ik begrijp dat het comité geen verantwoording aan u hoeft af te leggen, maar de regering heeft een besluit opgesteld waarin de opdrachten van het comité zijn vastgelegd. Het is belangrijk om te weten wie wat doet.*

Het verbaast me dat het besluit van 28 oktober 2021 pas in het voorjaar is uitgevoerd en vooral dat er nog geen beroep op het comité is gedaan. Waarom is er bijvoorbeeld geen advies ingewonnen over het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan. Komt dat omdat het comité toen nog niet werkzaam was?

la question climatique. Il s'agit certes d'aspects politiques particuliers, mais les experts désignés ne sont pas des débutants.

1373 Vu le haut niveau de compétence du comité d'experts, je m'étonne qu'à part une séance d'information avec Bruxelles Environnement, il n'ait pas été sollicité. Nous ne manquerons pas d'interroger ces experts lors de la présentation du premier rapport.

L'échéance de mars 2023 pourra-t-elle être tenue ?

1375 **M. Alain Maron, ministre.**- D'après mes informations, les « lapins » travaillent et remettront un rapport.

Il était important pour nous de les laisser s'installer, organiser leur travail et déterminer leurs priorités. Certaines choses leur sont imposées, dont ce rapport. Il ne faut pas les noyer sous une multitude de demandes d'avis formel ou les empêcher de travailler en autonomie. Les demandes d'avis sont par ailleurs émises au niveau du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale lui-même.

- *L'incident est clos.*

1379 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1379 **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,**

1379 **concernant la pollution générée par les particules fines provenant de l'usure des pneus.**

1381 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Dans son bulletin d'information du 29 janvier 2020, la société Emissions Analytics posait un constat interpellant au sujet des émissions polluantes des véhicules. La plus grande source d'émissions polluantes des véhicules neufs provient désormais d'autres sources que le pot d'échappement, à savoir l'usure des freins et des pneus. Cette pollution contribue à la pollution de l'air par des particules plus fines, ainsi qu'à la pollution marine par microplastiques.

Selon ce bulletin d'information, les émissions autres que les émissions de gaz d'échappement constitueraient la source majoritaire de particules fines provenant du transport routier.

Cette étude a fait grand bruit. La société Emissions Analytics a donc réalisé une étude complémentaire dont les résultats ont été publiés il y a quelques mois. Emissions Analytics y a testé et analysé plus en détails les émissions d'usure des pneus dans un plus large éventail de conditions de conduite – normale ou agressive – et a effectué une analyse chimique détaillée de centaines de pneus neufs. Elle a également travaillé avec le National Physical Laboratory du Royaume-Uni pour quantifier

We zullen de deskundigen zeker vragen stellen wanneer het comité zijn eerste verslag voorstelt. Zal de deadline van maart 2023 worden gerespecteerd?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Normaal gezien wel.*

Het was belangrijk om de deskundigen de tijd te geven om hun werk te organiseren. Sommige zaken worden hun opgelegd, zoals het verslag. Zij mogen niet worden overstelpd met een massa adviesaanvragen of worden verhinderd om zelfstandig te werken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de vervuiling veroorzaakt door fijnstof ten gevolge van bandenslijtage.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *In zijn nieuwsbrief van januari 2020 meldde Emissions Analytics dat niet de uitlaatgassen, maar de slijtage van remmen en banden van voertuigen de belangrijkste bron van fijnstof zijn.*

Dat onderzoek veroorzaakte nogal wat opschudding. Het bedrijf voerde daarom een aanvullende studie uit, waarvan de resultaten enkele maanden geleden zijn gepubliceerd. De nieuwe studie bevestigt dat de uitstoot van uitlaatgassen bij nieuwe auto's veel lager is dan de uitstoot door bandenslijtage en dat die laatste toeneemt met de massa van het voertuig en bij een agressieve rijstijl.

objectivement les incertitudes dans ses mesures de composition chimique.

En somme, cet article semble faire preuve d'objectivité et de transparence. Je ne suis pas un scientifique et la matière est très complexe, mais je lis relativement bien l'anglais et cette nouvelle étude dégage deux tendances fondamentales. Les émissions de particules d'échappement sont beaucoup plus faibles avec les voitures neuves et les émissions d'usure des pneus augmentent avec la masse du véhicule et l'agressivité du style de conduite.

L'une des conclusions de l'étude est sans appel : « (En) comparant les émissions massiques de particules du tuyau d'échappement dans le monde réel aux émissions d'usure des pneus, toutes deux en conduite dite normale, ces dernières sont environ 1.850 fois plus élevées que les premières. En conduite normale, le rapport est presque le double du chiffre précédent pour une conduite agressive. »

¹³⁸³ L'étude souligne en outre la question de la toxicité de ces particules de pneus en mentionnant « des centaines de composés différents dans chaque pneu, avec une proportion importante d'aromatiques, dont certains sont des cancérigènes reconnus ». Elle souligne aussi que « les pneus varient non seulement de manière significative en termes de taux d'usure, mais également en termes de composition chimique et de toxicité. Cela indique potentiellement un moyen efficace de réduire l'usure et la toxicité grâce à des incitations économiques et à la réglementation ».

Les automobilistes sont appelés à se tourner de plus en plus vers des véhicules électriques, plus lourds et parfois peu aérodynamiques. À partir de 2035, la vente de véhicules neufs qui ne seront pas « zéro émission » sera interdite dans l'Union européenne.

J'aimerais faire le point avec vous sur cette nouvelle forme de pollution et les mesures prises pour lutter contre celle-ci. Il faut préciser que cette pollution n'est pas encadrée et qu'elle semble peu surveillée.

Enfin, les décisions que nous prenons se doivent d'être cohérentes. Si l'on ne tient compte que de la circulation des véhicules, le passage à l'électrique a un sens environnemental, en Belgique, dans la mesure où, à défaut de résoudre les problèmes de congestion, il résout ceux liés aux pots d'échappement.

Par contre, si l'on persiste dans cette direction du « tout à l'électrique » sans régler la pollution des pneus, vu les conclusions interpellantes exposées plus haut, nos mesures d'amélioration de la qualité de l'air perdraient clairement en cohérence.

Une étude récente sur la question de la pollution générée par le freinage, le type de conduite et l'influence du poids des nouveaux véhicules électriques sur leurs pneus, mais aussi sur la toxicité des pneus, existe-t-elle en Région bruxelloise ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?

De studie benadrukt verder de toxiciteit van de bandendeeltjes, waarvan sommige kankerverwekkend zijn, en wijst erop dat banden niet alleen aanzienlijk verschillen in slijtage, maar ook in chemische samenstelling en toxiciteit.

De beslissingen die wij nemen moeten coherent zijn. De overstap naar elektrische auto's lost de problemen van de uitlaatgassen op, maar als we tegelijkertijd de bandenvervuiling niet aanpakken, zullen onze maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit een maat voor niets zijn.

Bestaat er in het Brussels Gewest een recente studie over de vervuiling door het remmen, de invloed van de rijstijl, het gewicht van nieuwe elektrische voertuigen en de toxiciteit van de banden?

Staan uw kabinet en de administraties in contact met de auto- en bandensector om het probleem aan te pakken?

Wordt er aan gewestelijke, federale of Europese vervuilingnormen voor banden gewerkt? Is daarover overleg gepland of aan de gang met de andere gewesten en de federale overheid?

Des contacts ont-ils été établis par vos cabinets et vos administrations avec le secteur des fabricants automobiles et de pneumatiques pour se saisir de cette problématique, qui dépasse le cadre de la Région bruxelloise ?

Une réglementation, qu'elle soit régionale, fédérale ou européenne, visant à encadrer les normes de pollution admises pour les pneus est-elle étudiée ? Le cas échéant, une concertation avec les autres Régions et l'État fédéral est-elle prévue ou en cours sur cette thématique ?

1385 **M. Alain Maron, ministre.** - La question de la pollution de l'air nous préoccupe. Nous tentons de faire le maximum pour en diminuer les répercussions.

Le transport routier est effectivement une source significative de polluants atmosphériques, que ce soit à l'échappement ou, de manière plus indirecte, via l'usure des pneus ou des systèmes de freinage. Nous devons surveiller l'effet néfaste de nos modes de déplacement sur la qualité de l'air. Le transfert modal, soit le fait de réduire l'utilisation de la voiture individuelle au profit de la marche à pied, du vélo et des transports en commun, est la première manière d'améliorer la qualité de l'air.

Vous évoquez l'étude réalisée à Bruxelles sur la pollution générée par le freinage, le type de conduite et le poids des véhicules en circulation dans notre ville. En 2020, une étude a en effet été réalisée par la VUB et Stratec pour le compte de Bruxelles Environnement concernant l'incidence d'une sortie des moteurs thermiques sur la mobilité, les aspects socioéconomiques et l'énergie. Dans cette étude, l'effet sur l'environnement et l'énergie ainsi que les évolutions technologiques sont spécifiquement étudiés. Entre autres, la formation de matières particulaires y est examinée à partir d'une approche d'analyse du cycle de vie, et ce, pour diverses technologies de véhicules. L'influence du poids du véhicule est également étudiée, mais pas celle du comportement de conduite.

Cette étude pointe, entre autres, le fait que les émissions de particules autres que les gaz d'échappement, soit celles venant des pneus, des freins, etc., ont augmenté en proportion, depuis l'introduction des filtres à particules. L'efficacité de ces derniers a en effet permis de diminuer les particules fines émises par le moteur - pour autant que les véhicules soient correctement entretenus et que les filtres soient en place.

1387 L'étude montre en outre que les véhicules électriques à batterie ont une contribution légèrement inférieure aux émissions de particules autres que celles issues de la combustion, et ce, malgré leur masse légèrement supérieure. De fait, les véhicules électriques freinent beaucoup moins mécaniquement : lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur, le véhicule freine de lui-même grâce au frein moteur et à la récupération d'énergie. Par conséquent, le véhicule électrique doit utiliser beaucoup moins ses freins qu'un véhicule thermique. Si vous avez le plaisir de conduire un véhicule électrique, vous le constaterez aisément.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans). - *Het wegvervoer is inderdaad een belangrijke bron van luchtvervuiling, hetzij door uitlaatgassen, hetzij door banden- of remslijtage. De modal shift, met andere woorden de vermindering van het gebruik van privéauto's ten gunste van stappen, fietsen en openbaar vervoer, is de beste manier om de luchtkwaliteit te verbeteren.*

In 2020 voerden de VUB en Stratec in opdracht van Leefmilieu Brussel een studie uit over de impact van een verbod op verbrandingsmotoren op mobiliteit, socio-economische aspecten en energie. In de studie werd onder meer de vorming van fijnstofdeeltjes onderzocht aan de hand van een levenscyclusanalyse voor verschillende voertuigtechnologieën. Ook de invloed van het gewicht van het voertuig werd bestudeerd, maar niet het rijgedrag.

Uit de studie blijkt dat de uitstoot van fijnstofdeeltjes afkomstig van banden- en remslijtage sinds de invoering van roetfilters proportioneel is toegenomen ten opzichte van uitstoot van fijnstofdeeltjes afkomstig van een verbrandingsmotor.

De studie toont ook aan dat elektrische voertuigen minder fijnstofdeeltjes afkomstig van remslijtage uitstoten dan voertuigen met een verbrandingsmotor. Dat komt omdat elektrische voertuigen veel minder mechanisch remmen: wanneer de bestuurder zijn voet van het gaspedaal haalt, remt het voertuig zelf af dankzij de motorrem en de energierugwinning. Naarmate de capaciteit van de batterij, en dus het gewicht van de elektrische auto's toeneemt, neemt echter ook de uitstoot van fijnstofdeeltjes toe.

We hebben dus niet alleen voertuigen nodig met minder vervuilende motoren, maar ook lichtere voertuigen. Die

Toutefois, lorsque nous examinons l'effet du poids du véhicule dans le cas des voitures particulières électriques, nous remarquons une tendance claire : à mesure que la capacité de la batterie - donc le poids - augmente, les émissions de particules augmentent également et sont cette fois issues du freinage. Ainsi, en sus d'être beaucoup plus gourmands en énergie, les véhicules plus lourds produisent significativement plus de particules polluantes, ce qui n'est guère surprenant.

Cela signifie qu'il faut non seulement des véhicules dont le moteur est moins polluant - par exemple des véhicules électriques -, mais aussi des véhicules plus légers. Cette conclusion est renforcée par une analyse rapide des inventaires d'émissions publiés chaque année par Bruxelles Environnement. Alors qu'en 2005, les PM_{2,5} émises par le transport provenaient à 23 % de l'abrasion des pneumatiques, aujourd'hui cette part est passée à 72 %.

¹³⁸⁹ De toute façon, le principal levier pour réduire la pollution issue du transport reste de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture, ce que la Région s'efforce de faire au travers des nombreuses mesures de report modal que vous connaissez déjà, dont le plan Good Move.

S'agissant de l'évolution de la législation et des technologies relatives aux pneumatiques des véhicules, étant donné que les normes de produits sont une compétence de l'autorité fédérale et de l'Union européenne, notre administration n'est pas en contact direct avec des fabricants automobiles en la matière.

Néanmoins, ce sujet est très vivant aux niveaux de pouvoir fédéral et européen. Ainsi, diverses batteries de tests sont organisées au niveau européen, afin d'évaluer si des valeurs limites en matière d'usure des freins pourraient à terme être fixées. La Commission européenne devrait par ailleurs faire une nouvelle proposition de réglementation en matière de pneumatiques en 2023, qui inclurait leurs émissions de polluants, de bruit et la pollution aux microplastiques, afin d'encourager l'émergence de pneumatiques ayant moins d'incidence environnementale.

¹³⁹¹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Si l'on réduit le nombre de kilomètres parcourus, on diminue évidemment la pollution. J'entends bien que la qualité des pneus relève d'une compétence fédérale, voire européenne, mais c'est une question qui, in fine, touche aussi les Bruxellois. Je suis rassuré que cette problématique soit traitée et que des développements soient en cours.

- *L'incident est clos.*

¹³⁹⁵ **QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

¹³⁹⁵ **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique,**

conclusie wordt bevestigd door de jaarlijkse emissie-inventarissen van Leefmilieu Brussel. In 2005 was 23% van de PM_{2.5}-emissies van het vervoer afkomstig van bandenslijtage. Vandaag is dat aandeel gestegen tot 72%.

De belangrijkste hefboom om de verkeersvervuiling te verminderen, blijft uiteraard het aantal autokilometers terugdringen, wat het gewest probeert te doen met allerlei maatregelen om de modal shift te stimuleren, waaronder Good Move.

Aangezien productnormen een bevoegdheid zijn van de federale overheid en de Europese Unie, staat onze administratie niet rechtstreeks in contact met de autofabrikanten.

Naar verwachting komt de Europese Commissie in 2023 met nieuwe regels voor milieuvriendelijkere banden. Er worden ook testen op Europees niveau gerealiseerd om na te gaan of er in de toekomst normen voor remslijtage kunnen worden vastgesteld.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans). - *Ik ben blij dat er aandacht voor deze kwestie is.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant la gestion des déchets des professionnels en Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- En juin dernier, le Brudalex 2.0, l'outil visant à encadrer la gestion des déchets en Région bruxelloise, a été validé par votre gouvernement. L'objectif est de réduire la quantité de déchets destinés à l'incinérateur. Comme vous l'avez déclaré, Brudalex 2.0 s'adresse principalement aux entreprises, aux administrations et entités publiques, aux indépendants et aux organisations du secteur non marchand.

Selon le rapport d'activités intermédiaire du plan de gestion des ressources et des déchets réalisé par Bruxelles Environnement, les professionnels, tous secteurs confondus, sont confrontés à trois obligations, à savoir le tri des déchets, la souscription d'un contrat de collecte afin de prouver la bonne gestion de leurs déchets et l'usage de sacs ou conteneurs leur étant spécialement destinés, tout en proscrivant l'usage des sacs prévus pour les ménages.

Or, ce rapport révèle qu'en 2020, « 30 % des entreprises contrôlées n'étaient pas en ordre avec leurs obligations légales en matière de gestion ou de tri ». Nous espérons que la situation s'est améliorée à la suite de l'audit sur la comptabilité analytique.

Comment expliquer le non-respect de ces obligations par les professionnels ? Des démarches sont-elles dûment entreprises vis-à-vis de ces personnes ?

Comment s'assurer à l'avenir que les professionnels respectent leurs obligations et que ce taux de 30 % diminue ?

Des mesures sont-elles prévues pour les secteurs amenés à produire plus de déchets ? Ces derniers feront-ils l'objet d'un encadrement afin d'atteindre les objectifs poursuivis par le Brudalex 2.0 ? Si oui, comment s'assurer que cela ne devienne pas trop contraignant, en particulier dans le contexte difficile auquel chacun est actuellement confronté ?

M. Alain Maron, ministre.- Comme vous le rappelez, en matière de gestion des déchets, une série d'obligations s'imposent aux professionnels en Région bruxelloise. Bien qu'elles ne soient pas nouvelles et qu'elles s'ancrent dans les principes fondamentaux de responsabilité élargie des producteurs, il faut constater que l'ensemble du tissu économique n'a pas encore pleinement intégré le changement culturel et économique qu'elles imposent et la plus-value financière et sociétale d'une gestion des déchets plus respectueuse et efficace.

Certains commerces sortent leurs déchets dans des sacs blancs, dont le coût de collecte et de traitement se répercute directement sur les citoyennes et citoyens bruxellois. Trop souvent, les

betreffende het beheer van bedrijfsafval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- *In juni heeft de regering Brudalex 2.0, dat de regels inzake afvalbeheer vastlegt, goedgekeurd. Het doel is de hoeveelheid afval die naar de verbrandingsoven gaat te verminderen. Brudalex 2.0 is vooral gericht op bedrijven, administraties en overheidsinstellingen, zelfstandigen en non-profitorganisaties.*

De professionals in alle sectoren moeten drie verplichtingen nakomen: hun afval sorteren, een inzamelcontract tekenen en speciaal voor hen bestemde vuilniszakken of containers gebruiken.

Volgens het tussentijds activiteitenverslag van het Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan was in 2020 30% van de gecontroleerde bedrijven niet in orde met die wettelijke verplichtingen. Hoe komt dat? Hoe zult u ervoor zorgen dat ze dat in de toekomst wel zijn? Zult u de bedrijven begeleiden om de doelstellingen van Brudalex 2.0 te halen?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Hoewel de verplichtingen inzake afvalbeheer niet nieuw zijn en deel uitmaken van de grondbeginselen van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, hebben nog niet alle bedrijven de financiële en maatschappelijke meerwaarde van milieuvriendelijker en efficiënter afvalbeheer begrepen. Sommige bedrijven doen hun afval nog steeds in witte zakken, waarvan de ophaal- en verwerkingskosten rechtstreeks aan de Brusselse burgers worden doorgerekend.*

De meeste bedrijven daarentegen leven de verplichtingen na en stellen vast dat goed sorteren en minder afval een positieve financiële impact hebben.

obligations de tri, de souscription d'un contrat de collecte et d'usage de contenants dédiés sont encore perçues comme une charge supplémentaire facilement reportable sur la communauté.

À l'inverse, nombre d'entreprises et de professionnels, en travaillant sur le respect de ces obligations, constatent qu'un tri de qualité et une réflexion approfondie sur la production de déchets permettent non seulement de réduire le risque de se voir sanctionner, mais également de réduire l'impact financier du traitement des déchets.

Cet impact doit être intégré par les entreprises dans le développement de leur modèle économique, y compris celles dont la production de déchets est en croissance. Cela ne peut plus être considéré comme une externalité négligeable dans un plan d'affaires.

À cet égard, il est nécessaire de s'efforcer de changer la culture et l'approche générale des déchets, c'est-à-dire de mettre en place des politiques axées sur le changement des modes de production et de consommation. La secrétaire d'État Barbara Trachte et moi-même nous y attelons notamment dans le cadre de la stratégie de transition économique de la Région, Shifting Economy, qui vise en priorité l'économie circulaire.

¹⁴⁰¹ Par ailleurs, toute stratégie de gestion des déchets doit être basée sur la logique de la prévention, du tri et du traitement, la réduction à la source demeurant la priorité.

Je mets dès lors l'accent dans mes politiques sur les programmes de sensibilisation et de formation, conduits notamment par Bruxelles Environnement et Bruxelles Propreté en collaboration avec différentes fédérations professionnelles.

Bruxelles Environnement est également chargée des contrôles aux côtés des communes. Elle constate, verbalise et sanctionne régulièrement des commerces qui ne sont pas en règle. Elle mène aussi des actions ciblées et propose des accompagnements spécifiques qui visent à aider les entreprises à réduire la quantité de déchets à la source. Par exemple, un facilitateur déchets multiflux est à la disposition des professionnels pour les aider concrètement à réduire l'impact environnemental et financier de leurs déchets.

L'ensemble de ces actions de sensibilisation ont été renforcées et le seront à nouveau en 2023.

Enfin, le département commercial de Bruxelles Propreté, dans la mesure des contrats dont il dispose avec ses propres clients, veille à les informer et à ce que les obligations de tri prévues contractuellement soient respectées.

¹⁴⁰³ **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Le service commercial de Bruxelles Propreté n'évaluait pas forcément correctement la quantité de sacs nécessaire et ne revenait pas toujours vers les commerçants en cas de dépassement. Certains commerces

Het beleid moet inzetten op een verandering van de productie- en consumptiepatronen. Staatssecretaris Barbara Trachte en ik werken daaraan, onder meer via Shifting Economy, de strategie voor de overgang naar een circulaire economie.

Elke afvalstrategie moet gebaseerd zijn op de logica van preventie, sortering en verwerking, waarbij vermindering aan de bron de prioriteit blijft. Daarom leg ik in mijn beleid de nadruk op bewustmakings- en opleidingsprogramma's.

Naast de gemeenten is ook Leefmilieu Brussel verantwoordelijk voor de controles. Het beboet en bestraft regelmatig bedrijven die zich niet aan de wet houden. Het heeft ook een facilitator aangesteld om bedrijven te helpen de milieu- en financiële impact van hun afval te verminderen.

Tot slot informeert de commerciële dienst van Net Brussel zijn klanten over de sorteerverplichtingen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- *Net Brussel schatte de benodigde hoeveelheid zakken niet altijd correct in en sprak handelaars niet altijd aan. Sommige bedrijven hebben er daarom een gewoonte van gemaakt om hun afval in de witte zakken te doen. Is dat probleem verholpen?*

avaient dès lors pris l'habitude de mettre leurs déchets dans les sacs blancs. La situation s'est-elle améliorée ?

Désormais, les sacs sont-ils distribués en temps et en heure, et en quantité nécessaire aux différents commerces ?

Par ailleurs, la formation et la sensibilisation sont évidemment des aspects essentiels. Je me réjouis des avancées engrangées à cet égard.

¹⁴⁰⁵ **M. Alain Maron, ministre.**- Je n'ai pas beaucoup d'éléments supplémentaires à vous donner. Le département commercial de Bruxelles Propreté explore de nouvelles directions. Bruxelles Environnement apporte un renfort au niveau des contrôles, afin d'éviter que l'agence soit juge et partie, puisqu'elle est l'un des intervenants principaux dans le domaine commercial. On mise sur l'ensemble du respect des mesures : avoir un contrat, mettre les bons déchets aux bons endroits, mais aussi respecter les horaires.

Tout cela se fait en lien avec la stratégie clean.brussels mais aussi les communes, un certain nombre de points noirs de propreté publique étant clairement liés à des zones commerciales et mêlant voiries régionales et communales. L'idée est de travailler ensemble à améliorer la situation par la sensibilisation, la prévention et, si nécessaire, la répression.

- *L'incident est clos.*

¹⁴⁰⁹ **QUESTION ORALE DE MME KHADIJA ZAMOURI**

¹⁴⁰⁹ **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,**

¹⁴⁰⁹ **concernant l'amiante présente dans les bâtiments et logements bruxellois et son impact sur la santé de nos concitoyens.**

¹⁴¹¹ **Mme Khadija Zamouri (Open Vld) (en néerlandais).**- *L'amiante est un matériau résistant et bon marché qui était utilisé à l'époque dans le secteur de la construction. Chacun sait aujourd'hui que l'inhalation de fibres d'amiante est à l'origine d'une forme de cancer du poumon qui ne se déclare que longtemps après l'exposition. En outre, un danger se présente également si le désamiantage n'est pas réalisé par un professionnel ou si le matériau est endommagé lors de travaux de rénovation.*

L'utilisation de l'amiante est interdite en Belgique depuis 1998.

Ik ben blij met de vooruitgang op het vlak van opleiding en bewustmaking.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Leefmilieu Brussel voert eveneens controles uit, om te vermijden dat Net Brussel als rechter in eigen zaak moet optreden, aangezien het ook commerciële afvalinzamelingscontracten sluit.*

Daarnaast wordt er samengewerkt met de gemeenten, met name in handelswijken die zowel gemeentelijke als gewestelijke wegen omvatten. Het idee is om samen de situatie te verbeteren door bewustmaking, preventie en, indien nodig, repressie.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW KHADIJA ZAMOURI

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

betreffende het asbest in de Brusselse gebouwen en huizen en de impact die dit heeft op de gezondheid van onze medeburgers.

Mevrouw Khadija Zamouri (Open Vld).- *Collega Carla Dejonghe stelde een schriftelijke vraag over de impact van asbest in woningen. Mijn vraag gaat over de impact van asbest op het leefmilieu en de gezondheid.*

Asbest is een sterk en goedkoop materiaal dat destijds zowel in poedervorm als in vaste vorm werd gebruikt bij het bouwen van huizen, opslagplaatsen, werkruimtes enzovoort. Deze jammerlijke erfenis dragen we nog steeds mee. We weten nu immers dat asbest een groot gevaar vormt voor de gezondheid: het veroorzaakt een vorm van longkanker die pas na meer dan veertig jaar tot uiting komt. Tegen 2024, op het einde van deze legislatuur, zullen wij dus bij massa's mensen longkanker zien ontstaan die het gevolg is van die asbest. Asbestvezels zijn immers zeer fijn en dringen na inademing door

¹⁴¹³ *Existe-t-il un plan régional de désamiantage ? Comment protéger nos habitants des conséquences sanitaires de l'amiante encore présent dans de nombreuses habitations ?*

Existe-t-il des données médicales sur les maladies causées par l'amiante et leurs effets ? Comptez-vous informer et sensibiliser de manière proactive les Bruxellois sur les dangers de l'amiante ?

Existe-t-il une carte ou un aperçu de la présence d'amiante dans les bâtiments de la Région bruxelloise ?

Ce problème nous concerne tous, car nous avons tous un voisin ou une connaissance confronté à la présence d'amiante.

¹⁴¹⁵ **M. Alain Maron, ministre (en néerlandais).** - *En 2018, Bruxelles Environnement a commandé une étude en vue d'aboutir à un plan amiante, et a ensuite élaboré une stratégie basée sur un inventaire volontaire, la limitation de la propagation des fibres sur les sites où l'amiante est présent, l'information, la sensibilisation et la mise en place d'une politique cohérente.*

Par ailleurs, l'arrêté sur l'amiante de 2008 prévoit un « inventaire amiante », obligatoire pour les travaux de désamiantage ainsi que des conditions devant garantir la limitation de la libération de fibres d'amiante.

tot in de longblaasjes, waar ze niet meer weg kunnen en aldus kanker veroorzaken.

Het gebruik van asbest is in België sinds 1998 verboden. Asbest vormt op zich niet per definitie een probleem, zolang het zich in ongeschonden staat bevindt. Ook als het vakkundig verwijderd wordt, is er geen probleem. Maar als het onvakkundig verwijderd wordt of beschadigd raakt tijdens renovatiewerken, ontstaan er grote problemen. Dat gebeurt zelfs als vakmensen werken in het gebouw uitvoeren. Daarnaast kunnen asbestmaterialen ook per ongeluk beschadigd worden. Als je bijvoorbeeld een gat in een muur boort, kunnen er asbestdeeltjes vrijkomen.

Is er een gewestelijk plan om asbest te verwijderen? Voorkomen is immers beter dan genezen. Zal dat plan ook betrekking hebben op gebonden asbest? Hoe zullen we onze inwoners beschermen tegen de gezondheidsgevolgen van het asbest dat nog steeds in heel veel huizen aanwezig is?

Zijn er medische gegevens over ziekten die worden veroorzaakt door asbest en de impact daarvan? Is er recent onderzoek dat ons meer informatie verschaft over de schadelijke impact van asbest op onze gezondheid? Zult u Brusselaars proactief informeren, sensibiliseren en helpen inzake de gevaren van asbest en de aanpak daarvan? Op welke manier en volgens welke planning?

Bestaat er een plattegrond of overzicht van de aanwezigheid van asbest in de gebouwen in het Brussels Gewest? In welke wijk is het meeste asbest aanwezig? In welke staat bevindt het zich?

Mijn vraag is onder meer ingegeven door de e-mail van een bezorgde Brusselaar die alle parlementsleden ontvangen hebben. Wij hebben daarop gereageerd, maar ieder heeft wel een buur of kennis in wiens huis ergens asbest aanwezig is. Zo is de zijmuur van mijn burens bekleed met typische vierkante asbestplaten. We weten ook dat er vanaf november in Vlaanderen een asbestinventaris moet worden opgesteld bij iedere verkoop van een huis.

De heer Alain Maron, minister. - Een beleid voor een veilig asbestbeheer is een gedeelde zorg. Uw vraag geeft mij de kans om de balans op te maken van de huidige en toekomstige acties.

In 2018 liet Leefmilieu Brussel een studie uitvoeren om tot een asbestplan te komen. Het resultaat was dat Brussel vooral gebaat zou zijn bij een inventarisering en geleidelijke afbouw van het aanwezige asbest. Naar aanleiding van dat resultaat heeft Leefmilieu Brussel een strategie ontwikkeld die gebaseerd is op een vrijwillige inventarisering, het beperken van de verspreiding van vezels op werven waar asbest aanwezig is, informeren, sensibiliseren en het opzetten van een coherent beleid.

Op grond van die strategie heeft Leefmilieu Brussel meer acties voorgesteld. Het asbestbesluit van 2008 legt zowel voorwaarden op voor asbestwerken waar een milieuvergunning voor nodig is als voor werken waar geen milieuvergunning voor nodig is. Die voorwaarden waarborgen de beperking van het vrijkomen van asbestvezels. Een ander belangrijk aspect

¹⁴¹⁷ *L'étude sur l'optimisation de l'inventaire est presque terminée. L'inventaire permettra aux propriétaires de mieux évaluer s'ils doivent ou non faire enlever l'amiante de leur bâtiment.*

Les experts s'accordent à dire qu'il existe généralement une période de latence de 20 à 30 ans entre l'inhalation de fibres d'amiante et les symptômes de la maladie.

Il n'existe pas de chiffres spécifiques quant aux maladies causées par l'amiante en Région bruxelloise.

¹⁴¹⁹ *Plusieurs brochures sur l'amiante dans les bâtiments sont disponibles sur le site de Bruxelles Environnement. Par ailleurs, le service compétent répond aux questions des Bruxellois à ce sujet et délivre les permis d'environnement relatifs aux travaux de désamiantage.*

Aucune donnée n'est disponible sur la présence et l'état de l'amiante dans les différents quartiers de Bruxelles. L'étude de 2016 a néanmoins révélé qu'il y avait davantage d'amiante non lié dans les bâtiments publics et que les habitations contenaient principalement de l'amiante lié.

L'état des applications n'a pas été examiné et ne fait pas l'objet d'un suivi.

¹⁴²¹ **Mme Khadija Zamouri (Open Vld)** (en néerlandais).- *Comment se fait-il que l'étude entamée en 2018 soit toujours en cours ?*

van het asbestbesluit is de asbestinventaris, die verplicht is bij asbestverwijderingswerken en bij algemene renovaties en afbraakwerken vanaf 500 m².

De studie over de optimalisatie van de inventaris is bijna afgerond. Er gaat ook nog aandacht naar risico-evaluatie, waardoor we Brusselaars beter over de risico's van asbest in gebouwen zullen kunnen informeren. Dankzij de inventaris kunnen eigenaars beter inschatten of ze het asbest al dan niet uit hun gebouw moeten laten verwijderen. Het gebruik van de nieuwe inventaris blijft echter beperkt tot grote renovatie- en afbraakwerken en specifieke werken waarbij asbest wordt verwijderd.

Experts zijn het erover eens dat er doorgaans een latentietijd van twintig tot dertig jaar is tussen het inademen van asbestvezels en de ziekteverschijnselen. De meest voorkomende en ernstige ziekten die terug te voeren zijn op het inademen van asbestvezels, zijn asbestose en mesothelioom.

Het Asbestfonds erkende in 2021 207 personen als slachtoffer van mesothelioom, van wie er 144 door hun beroep waren blootgesteld aan asbest en 63 omgevingslachtoffers. Specifieke cijfers voor Brussel zijn er niet.

Informatie staat centraal in de strategie van Leefmilieu Brussel ; op zijn website zijn meerdere brochures terug te vinden over asbest in gebouwen. Zowel particulieren als instellingen en bedrijven kunnen er informatie vinden over waar ze asbest kunnen aantreffen en hoe ze daarmee moeten omgaan. De dienst Asbest bij Leefmilieu Brussel beantwoordt vragen via mail en telefoon en levert de milieuvergunningen af voor asbestverwijderingswerken. Verder kunnen Brusselaars ook bij homegrade.brussels en het Netwerk Wonen terecht met vragen over asbest in hun woning.

Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aanwezigheid en de staat van asbest in de verschillende Brusselse wijken. Asbest werd in het Brussels Gewest vooral gebruikt tussen de jaren zestig en het einde van de jaren negentig. We mogen dus aannemen dat wijken met veel gebouwen uit die periode meer asbest bevatten dan wijken met meer nieuwbouw. In de studie uit 2016 stond een schatting per type en per typologie van de hoeveelheid van alle asbesthoudende materialen in Brusselse gebouwen. Zo heeft men kunnen vaststellen dat er meer niet-gebonden asbest voorkomt in openbare gebouwen en dat woningen voornamelijk hechtgebonden asbest bevatten.

De staat van de toepassingen werd niet onderzocht en wordt evenmin bijgehouden. De staat waarin een toepassing zich bevindt, is afhankelijk van meerdere factoren, zoals slijtage en blootstelling aan weersinvloeden.

Mevrouw Khadija Zamouri (Open Vld).- Ik heb natuurlijk ook het antwoord op de schriftelijke vraag van collega Dejonghe gelezen. Daarin verklaarde u dat de prioriteit inzake

Nous devons impérativement prendre des mesures drastiques pour que les habitants sachent comment réagir face à ce tueur silencieux qu'est l'amiante. Par ailleurs, vous avez indiqué que le crédit Ecoréno pouvait déjà être utilisé pour financer le désamiantage. Une prime Révolution spécifique pourrait-elle être envisagée ?

¹⁴²³ *Je regrette qu'il ne soit pas possible de prendre des mesures en vue d'éliminer l'amiante dans les petits logements. En revanche, il est positif que vous travailliez sur la sensibilisation.*

¹⁴²⁵ **M. Alain Maron, ministre** (en néerlandais).- *L'étude s'est achevée en 2018.*

¹⁴²⁷ (poursuivant en français)

La rénovation d'un bâtiment constitue un moment particulièrement important, car l'amiante est relativement inerte tant qu'elle est enfermée et protégée, qu'elle ne subit ni érosion ni transformation. Dès le départ de la stratégie Révolution, cette précaution est d'application sur un certain nombre de bâtiments, avec un soutien global dans le cadre des primes pour que les gens puissent désamianter à l'occasion d'une rénovation, si nécessaire.

J'entends votre proposition. Pour l'amiante, cependant, un inventaire préalable est indispensable pour connaître l'état du bâtiment. Le désamiantage est plus complexe que l'isolation d'une toiture, par exemple. Nous pouvons renforcer encore la sensibilisation et l'information ainsi que la disponibilité du soutien par rapport à l'amiante quand un inventaire est établi en amont, comme c'est le cas pour les rénovations lourdes dans de grands bâtiments ou pour les constructions datant des années 1960 à la fin des années 1980. Depuis le début des années 1990, heureusement, l'utilisation de l'amiante a été abandonnée.

¹⁴²⁹ **Mme Khadija Zamouri (Open Vld)** (en néerlandais).- *Je me réjouis que vous envisagiez d'accorder des primes à la rénovation pour l'élimination de l'amiante dans les logements privés.*

- *L'incident est clos.*

asbestverwijdering bij oppervlaktes van meer dan 500 m² ligt, maar dat er geen verplichte asbestinventaris komt.

De studie van 2018 is bijna afgerond. Loopt die werkelijk al zolang?

De inventarisering is vrijwillig, maar de gezondheidsschade van asbest is immens. Asbest wordt als een stille moordenaar omschreven. Je wordt niet onmiddellijk ziek als je asbest inademt, maar zoals uzelf aangaf, pas na twintig tot dertig jaar. We moeten drastische maatregelen nemen, zodat mensen weten waar ze aan toe zijn.

Op de vraag van collega Dejonghe hebt u geantwoord dat de Renovationpremie voor renovatie kan worden aangevraagd. Ik zie asbestverwijdering echter nergens bij de premies vermeld staan. Misschien is het een idee om dat duidelijk aan te geven?

Ik vind het jammer dat er geen maatregelen mogelijk zijn om asbest te verwijderen uit kleinere woningen, maar als we bij het toekennen van renovatiepremies al een extra aandachtspunt kunnen maken van asbest, is dat een goede zaak. Afgezien daarvan is het een goede zaak dat u werk maakt van bewustmaking. Ik ben benieuwd of u mijn suggestie zult volgen.

De heer Alain Maron, minister.- De studie was in 2018 afgerond.

(verder in het Frans)

Renovatie is een sleutelmoment, want asbest is relatief inert zolang het afgeschermd is, niet erodeert en niet wordt bewerkt. Sinds de aftrap van Renovation kunnen mensen die hun gebouw asbestvrij willen maken op premies rekenen.

Voorafgaand aan een renovatie moet het asbest in een woning altijd eerst worden geïnventariseerd. Asbestverwijdering is ingewikkelder dan dakisolatie.

Mevrouw Khadija Zamouri (Open Vld).- Het is goed dat u de suggestie om renovatiepremies ook uitdrukkelijk voor asbestverwijdering in privéwoningen toe te kennen in overweging neemt, uiteraard op voorwaarde dat het asbest door vakmensen wordt weggehaald.

- *Het incident is gesloten.*

1433 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1433 **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,**

1433 **concernant une piscine extérieure au canal à Bruxelles.**

1435 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Tel le corbeau de l'été, l'idée de construire une piscine en plein air sur le canal a été annoncée dans la presse en juillet. M. Smet avait déjà lancé l'idée au début des années 2000. Le premier échevin de la Ville de Bruxelles propose de construire une ambitieuse piscine longue de 355 mètres. Pour l'instant cependant, en l'absence de budget affecté à un tel projet, cela reste à l'état d'étude préliminaire.

Effectivement, Bruxelles manque de piscines, mais ce projet représente un budget colossal reposant en grande partie sur les communes. Or, ces dernières connaissent déjà de grandes difficultés financières depuis la pandémie de Covid-19 et en raison des conséquences de la guerre en Ukraine, telles que l'augmentation des prix de l'énergie.

L'idée déployée dans l'étude est que la zone de baignade soit aussi grande que quatre piscines olympiques. Elle serait située près du quai des Péniches, du côté du musée Kanal-Centre Pompidou, car c'est un lieu desservi par les transports en commun. L'ambition est que 500 nageurs puissent s'y baigner en même temps, pour un total de 2.500 nageurs répartis sur la journée. À côté de la zone de baignade se trouverait une plage, zone de loisirs qui pourrait être divisée en différentes sphères.

La construction de la piscine et de ses annexes est budgétée à 11,4 millions d'euros, auxquels s'ajouteront 460.000 euros par an pour les frais de gestion. La Ville de Bruxelles ne disposant pas d'un tel budget, le premier échevin compte sur l'aide de la Région et de Beliris.

Quelle est la position du gouvernement bruxellois et du Port de Bruxelles sur ce projet de piscine ? La Région bruxelloise a-t-elle les moyens de soutenir un tel projet ?

Dans la presse, le premier échevin indique qu'il compte prendre contact avec vous pour parler de ce projet et de son financement. Le contact a-t-il eu lieu et quelles en sont les conclusions ? Quel serait l'impact d'un tel projet sur la qualité de l'eau et sur la circulation des bateaux ? Quel serait le rôle du Port de Bruxelles et de Bruxelles Environnement ?

1437 **M. Alain Maron, ministre.**- Ce projet rencontre tout notre intérêt, tant sur le plan environnemental que social. Le développement de la baignade en plein air est un objectif du gouvernement bruxellois. Cela nous semble opportun, vu le dérèglement climatique, la demande des Bruxellois, et notre souhait de renforcer le canal comme axe de biodiversité, création

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende een openluchtzwembad aan het kanaal in Brussel.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *De eerste schepen van de stad Brussel stelt voor om aan het kanaal een 355 meter lang openluchtzwembad te bouwen waar 500 personen tegelijk kunnen zwemmen.*

In Brussel zijn er inderdaad te weinig zwembaden, maar dit project kost enorm veel geld, dat vooral de gemeenten zouden moeten ophoesten. Zij kampen evenwel al met zware financiële problemen.

De bouw van het zwembad en de bijgebouwen is gebudgetteerd op 11,4 miljoen euro. Daarbij komen nog jaarlijks 460.000 euro exploitatiekosten. De eerste schepen rekent daarvoor op de hulp van het gewest en Beliris.

Wat is het standpunt van de regering en de Haven van Brussel over dit project? Heeft de eerste schepen hierover al met u contact opgenomen? Wat zou de impact van zo'n project zijn op de waterkwaliteit en de scheepvaart? Welke rol zouden de Haven van Brussel en Leefmilieu Brussel spelen?

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- *De regering vindt het project heel interessant. Het komt niet alleen tegemoet aan een sociale behoefte, maar past ook in ons project om de kanaalzone om te vormen tot een recreatiezone.*

de liens, détente et récréation. Le projet évoqué y contribuerait fortement.

D'autres grandes villes comme Zurich, Munich ou Boston ont aménagé des structures permettant de se baigner dans leur fleuve, leur canal ou leur port. Cette réflexion a été entamée de longue date. En effet, vous n'ignorez pas que nous travaillons avec Bruxelles Environnement et Beliris sur un projet d'étang de baignade aux étangs de la Pede. Comme dans ce cas, le bassin sur le canal contribuerait à améliorer la qualité de l'eau toute l'année, grâce à un système de filtration naturelle par lagunage.

Je rappelle cependant que, comme mentionné dans la presse il y a quelques semaines, le projet de piscine au quai des Péniches est une initiative émanant de la Ville de Bruxelles. Le gouvernement bruxellois n'a pas encore été sollicité de manière formelle pour prendre position - cela devrait bientôt être le cas. J'ai bien eu des discussions informelles avec le premier échevin de la Ville de Bruxelles et ai été informé de son intention.

Le Port de Bruxelles a été approché, afin d'évaluer la faisabilité théorique du projet dans le bassin Béco et son impact sur la navigation et l'aménagement du bassin. Outre la piscine, le projet prévoit un dispositif végétal de filtration des eaux, grâce auquel l'eau du canal serait structurellement améliorée, ainsi qu'un bâtiment d'accueil.

¹⁴³⁹ La première étape était de s'assurer qu'un bassin ne gênerait pas la circulation des bateaux de marchandises, mais aussi que la filtration végétale à cet endroit s'avérerait pertinente et suffisante. Les premières analyses semblent positives et la Ville de Bruxelles doit nous revenir très prochainement avec une interpellation formelle.

Le Port de Bruxelles étudiera le dossier lorsqu'il le recevra et le soumettra à son conseil d'administration en tenant évidemment compte du fait que la passe navigable doit être maintenue tout le long du canal et que la sécurité des baigneurs, des piétons circulant aux alentours, des usagers faibles et de la navigation doit être en permanence garantie.

Pour ce qui a trait à la qualité de l'eau, même si nous supposons qu'elle sera améliorée tout au long de l'année grâce à un tel projet, tous les contacts utiles avec Bruxelles Environnement seront pris afin de permettre au Port de Bruxelles de remettre un avis complet et étayé sur la qualité de l'eau de la piscine, mais aussi du canal.

Finalement, concernant l'implication du Port de Bruxelles et de Bruxelles Environnement dans le projet, il m'est à ce stade impossible de répondre à toutes vos questions. La priorité consiste avant tout à déterminer la faisabilité technique.

Quoi qu'il en soit, le projet s'avère très séduisant, car il répond à nos préoccupations à la fois de cohésion sociale et d'intégration urbaine, mais aussi d'amélioration de la qualité des eaux du canal. Il reste maintenant à approfondir les études sur le plan technique, opérationnel et financier en concertation avec

De reflectie over de ontwikkeling van infrastructuur om te zwemmen in openlucht is al heel lang aan de gang. Zo werken we aan een project voor een zwemvijver aan de Pede. Het project moet ook de waterkwaliteit verbeteren dankzij een natuurlijk filtersysteem.

Het project aan het kanaal is een initiatief van de stad Brussel. De regering is formeel nog niet verzocht een standpunt in te nemen.

De Haven van Brussel is wel al gevraagd de haalbaarheid van het project te onderzoeken. Er moet immers eerst worden nagegaan of een zwemzone de scheepvaart niet zou hinderen en of de plantaardige filtratie op die plaats efficiënt zou zijn. De eerste analyses lijken positief.

Er zal met Leefmilieu Brussel contact worden opgenomen, zodat de Haven van Brussel een onderbouwd advies kan verstrekken over de waterkwaliteit van het zwembad en het kanaal.

Ik kan uw vraag over de rol van de Haven van Brussel en Leefmilieu Brussel op dit ogenblik nog niet beantwoorden. Eerst moet worden nagegaan of het project technisch haalbaar is.

Het is een heel aantrekkelijk project. De komende maanden zullen de technische, operationele en financiële aspecten ervan verder worden onderzocht.

l'ensemble des acteurs concernés. Ce sera fait dans les prochains mois.

¹⁴⁴¹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'entends bien que les citoyens sont demandeurs de ce type de bassin. Nous pensons qu'il faut investir aux abords du canal et continuer les améliorations urbanistiques. Il faudra étudier cette possibilité avec le Port de Bruxelles, la communauté portuaire, etc., afin de s'assurer que tout le monde est bien sur la même longueur d'onde.

Cependant, un tel projet suppose un budget considérable et je me demande s'il est opportun de le concrétiser maintenant, compte tenu de l'augmentation des prix de l'énergie. Cela exige également des choix politiques et stratégiques quant aux projets dans lesquels de l'argent public est injecté.

D'autres paramètres sont à prendre en considération. J'avais lu quelques documents à propos de la qualité de l'eau, qui serait filtrée. Il en va de même pour la sécurité puisque des péniches passent tout à côté.

L'avenir nous dira si ce projet est opportun. Peut-être y a-t-il d'autres priorités, vu que des choix budgétaires s'imposent.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *We moeten investeren in de kanaalomgeving. Een dergelijk project kost evenwel handenvol geld. De vraag is of het wenselijk is om het nu uit te voeren, gezien de stijging van de energieprijzen. Misschien zijn er andere begrotingsprioriteiten.*

- *Het incident is gesloten.*