



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

**belast met het Natuurbehoud, het
Waterbeleid en de Openbare Netheid**

—

**VERGADERING VAN
DINSDAG 2 DECEMBER 2014**

—

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—

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

—

**Commission de l'Environnement et de
l'Énergie,**

**chargée de la Conservation de la nature, de
la Politique de l'eau et de la Propreté
publique**

—

**RÉUNION DU
MARDI 2 DÉCEMBRE 2014**

—

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 dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

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 du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD

INTERPELLATIE	6
- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	6
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
betreffende "de impact van vleesproductie en -consumptie op de klimaatopwarming en de maatregelen om de consumptie te verminderen".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Céline Fremault, minister, mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.</i>	8
MONDELINGE VRAAG	15
- van de heer Marc Loewenstein	15
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
betreffende "de wijziging van de voorwaarden om EPB-certificator te worden".	

SOMMAIRE

INTERPELLATION	6
- de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	6
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
concernant "l'impact de la production et de la consommation de viande sur le réchauffement climatique et les mesures prises afin d'en réduire la consommation".	
<i>Discussion – Oratrices: Mme Annemie Maes, Mme Céline Fremault, ministre, Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.</i>	8
QUESTION ORALE	15
- de M. Marc Loewenstein	15
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
concernant "la modification des conditions pour devenir certificateur en performance énergétique".	

INTERPELLATIES	20	INTERPELLATIONS	20
- van de heer Arnaud Pinxteren	20	- de M. Arnaud Pinxteren	20
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de aankondiging van de bouw van vier nieuwe parkings in de Vijfhoek en de gevolgen daarvan inzake verkeersverzadiging en luchtvervuiling".		concernant "l'annonce de la construction de quatre nouveaux parkings dans le Pentagone et les conséquences en termes de congestion et de pollution de l'air".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Julien Uyttendaele, mevrouw Annemie Maes, de heer Fabian Maingain, mevrouw Céline Fremault, minister, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	23	<i>Discussion – Orateurs : M. Julien Uyttendaele, Mme Annemie Maes, M. Fabian Maingain, Mme Céline Fremault, ministre, M. Arnaud Pinxteren.</i>	23
- van mevrouw Annemie Maes	31	- de Mme Annemie Maes	31
tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de luchtvervuiling".		concernant "la pollution de l'air".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Ahmed El Ktibi, mevrouw Céline Fremault, minister, mevrouw Annemie Maes.</i>	35	<i>Discussion – Orateurs : M. Ahmed El Ktibi, Mme Céline Fremault, ministre, Mme Annemie Maes.</i>	35
MONDELINGE VRAGEN	45	QUESTIONS ORALES	45
- van mevrouw Evelyne Huytebroeck	45	- de Mme Evelyne Huytebroeck	45
aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de	

<p>betreffende "de regionalisering van het Fonds ter reductie van de globale energiekost".</p>	45	<p>l'Énergie, concernant "la régionalisation du Fonds de réduction du coût global de l'énergie".</p>	45
<p>- van mevrouw Els Ampe</p>		<p>- de Mme Els Ampe</p>	
<p>aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,</p>		<p>à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,</p>	
<p>betreffende "de uitvoering van de 4G-ordonnantie".</p>		<p>concernant "la mise en œuvre de l'ordonnance 4G".</p>	
<p>- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz</p>	49	<p>- de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz</p>	49
<p>aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,</p>		<p>à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,</p>	
<p>betreffende "de alarmerende verdwijning van tal van vogelsoorten in België en in het Brussels Gewest".</p>		<p>concernant "la disparition alarmante de nombreuses espèces d'oiseaux en Belgique et en Région bruxelloise".</p>	
<p>- van mevrouw Mahinur Ozdemir</p>	54	<p>- de Mme Mahinur Ozdemir</p>	54
<p>aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,</p>		<p>à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,</p>	
<p>betreffende "de vervuiling van de Zenne en de uitspraak in het Aquirisdossier".</p>		<p>concernant "la pollution dans la Senne et le jugement dans le dossier Aquiris".</p>	

*Voorzitterschap: mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter.
Présidence : Mme Viviane Teitelbaum, présidente.*

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw d'Ursel-de Lobkowicz.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de impact van vleesproductie en -consumptie op de klimaatopwarming en de maatregelen om de consumptie te verminderen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel-de Lobkowicz heeft het woord.

Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (*in het Frans*).- *Vorige maand raakten 28 Europese staats- en regeringsleiders het eens om de broeikasgassen tegen 2030 terug te dringen met 40% in verhouding tot het niveau van 1990. Gelukkig draagt ook het Brussels Gewest zijn steentje bij.*

Heeft de Brusselse regering reeds maatregelen genomen om de vleesconsumptie terug te dringen? De vleesproductie is immers verantwoordelijk voor bijna net zoveel broeikasgassen als de transportsector. Het merendeel van die broeikasgassen is toe te schrijven aan de productie en het vervoer van veevoeder en aan de maagwerking van herkauwers. De productie van één kilo proteïnen in de vorm van rundsvlees gaat gepaard met de uitstoot van gemiddeld 300 kg CO₂.

Bovendien is het vleesverbruik sinds de jaren

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme d'Ursel-de Lobkowicz.

INTERPELLATION DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "l'impact de la production et de la consommation de viande sur le réchauffement climatique et les mesures prises afin d'en réduire la consommation".

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel-de Lobkowicz.

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.- Il y a un mois, les 28 chefs d'État et de gouvernement européens sont parvenus à un accord sur les objectifs qui guideront la politique de lutte contre le réchauffement climatique de l'Union européenne au cours des prochaines années. Leur plan prévoit de réduire d'au moins 40% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. La Conférence de Lima sur le climat, inaugurée hier, devrait le confirmer.

Vous avez décidé, en Région bruxelloise, de lutter contre les gaz à effets de serre. Nous nous en réjouissons. Cependant, je souhaiterais aller plus loin dans la réflexion et vous demander si, parmi les mesures prises, certaines concernent la consommation de viande.

En effet, en 2006, un rapport de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture

vijftig verdubbeld, vooral in landen waar de levensstandaard toeneemt. Volgens de Hoge Gezondheidsraad eet de Belg gemiddeld 102 kilo vlees per jaar. Het gaat voornamelijk om rood vlees, dat allerlei ziekten (kanker, hart- en vaatziekten, diabetes enzovoort) in de hand werkt.

De stijging van de vleesconsumptie heeft ook gevolgen voor het dierenwelzijn. Al dat vlees kan immers maar geproduceerd worden door intensieve veeteelt en massale slachtingen.

De vleesconsumptie terugdringen is dus een eenvoudige manier om de klimaatopwarming tegen te gaan en de volksgezondheid en het dierenwelzijn te verbeteren.

Hebben uw diensten de overconsumptie van vlees al onder de loep genomen? Bestaan er studies over de invloed van de vleesproductie op de klimaatsverandering in Brussel? Hebt u contact opgenomen met specialisten en de betrokken economische sectoren om oplossingen uit te werken?

Hoe wilt u de voedingsgewoonten van de bevolking laten evolueren? Worden er gemeentelijke initiatieven genomen? Stimuleert u initiatieven binnen uw eigen diensten, die het vleesverbruik moeten terugdringen?

(FAO) a révélé que la production de viande produisait une quantité importante de gaz à effet de serre. Dans le rapport de 2013, des calculs fondés sur des données plus précises établissent à 14,5% la contribution de l'élevage dans les émissions de gaz à effet de serre, dont 9,3% pour les seuls bovins. C'est presque autant que le secteur des transports !

Plus précisément, ces émissions de gaz à effet de serre se répartissent comme suit :

- 45% sont attribuables à la production et au transport des aliments destinés au bétail ;

- 39% proviennent de la fermentation gastrique des ruminants ;

- 10% résultent du stockage et de l'utilisation du lisier ;

- 6% sont causés par le transport, l'abattage des animaux et le stockage des produits animaux.

De plus, il apparaît que les émissions sont dues majoritairement à l'élevage des ruminants. Ainsi, la production d'un kilo de protéines sous forme de viande de bœuf émet en moyenne 300 kilos de CO₂. Il faut donc bien constater que l'élevage animal est gourmand en production de CO₂.

Ce constat est encore renforcé par le fait que la consommation de viande a doublé depuis les années 50 et qu'elle touche de plus en plus de pays, a fortiori ceux dont le niveau de vie augmente, comme la Chine et le Brésil.

En Belgique, selon un avis rendu en janvier 2014 par le Conseil supérieur de la santé, le Belge mange de la viande tous les jours et en consomme en moyenne 102 kilos par an. Cette consommation touche surtout la viande rouge et ceci a d'importantes conséquences sur la santé (cancers, maladies cardiovasculaires, diabète, etc.).

Enfin, on ne peut passer sous silence les conséquences de l'augmentation de la consommation de viande sur le bien-être et la souffrance des animaux. En effet, il est impossible de produire une telle quantité de viande sans avoir recours à l'élevage intensif, industriel, sans entasser les animaux, les adapter de force par des mutilations à des conditions de vie qui limitent

drastiquement leurs comportements. S'ajoutent à ce tableau les abattages à la chaîne.

Une des façons les plus faciles de réduire le réchauffement climatique, tout en améliorant la santé humaine et le bien-être animal, serait de diminuer notre consommation de viande.

Vos services se sont-ils déjà penchés sur la question de la surconsommation de viande ? Existe-t-il, en Région bruxelloise, des études sur ce problème et sur son impact au niveau du réchauffement climatique à Bruxelles ?

Avez-vous pris contact avec des spécialistes et les secteurs économiques concernés afin de dégager des solutions ?

Avez-vous réfléchi à des manières de faire changer les habitudes alimentaires et de faire évoluer les mentalités ? Êtes-vous au courant d'initiatives prises au niveau des communes ? Je cite en exemple la campagne de la Ville de Bruxelles "Un jour sans viande".

Et finalement, vos services encouragent-ils en leur sein des initiatives visant à réduire la consommation de viande ?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Volgens cijfers van Statbel van 2013 daalde de vleesconsumptie in België op acht jaar tijd met ongeveer 22% voor rundvlees, 6% voor varkensvlees en 16% voor kippenvlees. Met 136 gram per dag blijft de gemiddelde vleesconsumptie echter hoger dan de aanbevelingen van de verschillende gezondheids-experts. De Hoge Gezondheidsraad raadt aan om maximaal 500 gram vlees per week te eten. Het erkend expertisecentrum Vigez raadt maximaal 100 gram vleesproducten per dag aan en het Universitair Ziekenhuis Leuven zegt ook dat 100 gram vlees per dag meer dan voldoende is.

Door onze vleesconsumptie te verminderen, zouden we grote gezondheidswinsten kunnen boeken, maar het onderwerp van vandaag is de

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Selon les chiffres 2013 de Statbel, la consommation de viande en Belgique a diminué, en l'espace de huit ans, d'environ 22% pour le bœuf, de 6% pour le porc, et de 16% pour le poulet. Avec 136 grammes par jour, notre consommation moyenne de viande reste cependant plus élevée que le préconisent différents experts de la santé. En réduisant notre consommation de viande, nous pourrions engranger de grands bénéfices pour la santé.*

Toutefois, le sujet du jour est l'impact écologique de la production de viande. Selon une étude de 2006 de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), la production de viande est responsable de 18% des émissions humaines de CO₂, de 37% des

ecologische impact van de vleesproductie. Volgens een studie van de FAO uit 2006 is vleesproductie verantwoordelijk voor 18% van de menselijke uitstoot van CO₂, 37% van de menselijke methaanuitstoot en 65% van de menselijke uitstoot van distikstofmonoxide. Daarnaast is de vleesproductie verantwoordelijk voor 8% van het watergebruik en het grootste deel van onze watervervuiling.

Om al die redenen blijft het een belangrijke taak van de overheid om mensen bewust te maken van het vegetarische alternatief. Onze vleesconsumptie is reeds gedaald, maar bevindt zich nog niet op een duurzaam niveau.

In het verleden heeft het Brussels parlement al enkele waardevolle initiatieven genomen, zoals de resolutie over vegetarische voeding, die goedgekeurd werd door het merendeel van de politieke fracties en die vroeg naar een aanbod van vegetarische maaltijden in de kantines van de gewestelijke administraties en parastatalen. De vorige minister van Leefmilieu steunde ook het initiatief 'Donderdag Veggiedag' van de organisatie Ethisch Vegetarisch Alternatief (EVA). Daarnaast was er het veggieplan voor Brussel, naar analogie met andere steden, zoals Antwerpen. Dit zijn allemaal positieve initiatieven, waarbij de inwoners van Brussel worden aangespoord om ten minste een keer per week vegetarisch te eten. Deze acties zijn en blijven noodzakelijk.

Welk beleid zult u voeren? Zet u dat van de vorige minister voort?

Op welke manier ondersteunt u vegetarische initiatieven, zoals bijvoorbeeld 'Donderdag Veggiedag', en organisaties als Ethisch Vegetarisch Alternatief (EVA)?

Hebt u al zicht op de uitvoering van de resolutie waarin wordt aangedrongen op een aanbod van vegetarische maaltijden in kantines?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *De cijfers over de milieu-impact van de voedselketen zijn veelzeggend. In België*

émissions humaines de méthane, de 65% des émissions humaines de protoxyde d'azote et de 8% de la consommation d'eau. Elle est également la cause majeure de la pollution de l'eau.

Le parlement bruxellois a déjà pris plusieurs initiatives pour inciter les Bruxellois à manger végétarien au moins une fois par semaine, telles qu'une résolution appelant notamment à une offre de repas végétariens dans les cantines des administrations et parastataux régionaux, le soutien de l'initiative flamande des jeudis végétariens et le plan veggie de Bruxelles. Ces actions restent nécessaires.

Quelle politique allez-vous mener ? Poursuivrez-vous celle de votre prédécesseure ?

Comment soutenez-vous les initiatives végétariennes ?

Avez-vous déjà une idée de l'exécution de la résolution appelant à une offre de repas végétariens dans les cantines ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Il s'agit d'un sujet important, sensible et d'actualité, puisqu'une convention sur le climat s'est ouverte hier à Lima.

vertegenwoordigt de voedselketen 31% van de uitstoot van broeikasgassen die verband houdt met verbruiksgoederen. Vlees en melkproducten zijn goed voor 8 à 12%.

In het Brussels Gewest is de impact vooral onrechtstreeks gelinkt aan de consumptie. Tijdens de vorige regeerperiode hebben wij reeds gezocht naar manieren om aan de consumptie iets te veranderen.

Een Belg consumeert gemiddeld ongeveer 120 gram vlees per dag. Hij verbruikt op die manier anderhalf keer meer proteïnen dan aanbevolen. Bovendien verbruikt hij 60% dierlijke eiwitten en 40% plantaardige eiwitten terwijl de ideale balans 50/50 is.

Sedert 2008 voert Leefmilieu Brussel actie om duurzame voeding te promoten. Haar aanbevelingen zijn onder meer het nuttigen van evenwichtige maaltijden, de beperking van dierlijke eiwitten en de afwisseling met plantaardige eiwitten.

De dagelijkse voeding van een Europeaan levert een uitstoot op van 4 kg CO₂. Minder vlees en dierlijke eiwitten eten zou al kunnen leiden tot 14 à 57% minder uitstoot. Vegetarisch eten, leidt tot een vermindering van 40 tot 66%.

Er zijn verschillen tussen de soorten vlees, hun productiemethode en mogelijke alternatieven. 1 kg fruit en groenten vertegenwoordigt een uitstoot van 1,6 kg CO₂. Vleesvervangers (zoals tofu of quorn) hebben een uitstoot tussen 1 kg en 3 kg CO₂ per kg, gevogelte en varkensvlees tussen 1,5 kg en 6,5 kg CO₂ per kg, rood vlees (rund en lam) tussen 12 kg en 40 kg CO₂ per kg. Kalfsvlees vertegenwoordigt een uitstoot van 40 kg CO₂ per kg.

De aanbevelingen van Leefmilieu Brussel slaan op het type vlees, maar ook op de voedselverspilling. In Europa wordt er jaarlijks 124 miljoen ton equivalent CO₂ geproduceerd aan verspild vlees. Alle acties tegen verspilling zijn dus essentieel.

Al deze adviezen zijn in bestaand promotiemateriaal (brochures, websites, informatiestands) te vinden.

Het initiatief van Leefmilieu Brussel inzake duurzame voeding in grootkeukens betreft ook de

Il contribue à encourager des changements de comportement qui profitent à la lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi à la santé et au bien-être de tous.

Les données scientifiques concernant l'impact environnemental tout au long de la chaîne alimentaire, même si elles varient d'une source à l'autre, sont assez éloquentes. Nous ne disposons pas de données spécifiquement bruxelloises. Les données belges nous révèlent toutefois que la chaîne alimentaire, y compris les boissons, contribue en matière d'émissions de gaz à effets de serre à hauteur de 31% de l'impact total dû aux produits consommés, dont 8% à 12% pour la viande et les produits laitiers.

Dans notre Région, il s'agit essentiellement d'un impact indirect lié à la consommation. C'est donc sur les modes de consommation qu'il faut agir en priorité pour contribuer à réduire les émissions liées au secteur de la viande. Nos services se sont déjà penchés sur cette thématique durant la précédente législature.

De quelle surconsommation parle-t-on ? Le Belge consomme autour de 120g de viande par jour, et souvent bien au-delà. En fait, le Belge moyen consomme une fois et demie plus de protéines que ce que suggèrent les recommandations nutritionnelles. Avec 60% de protéines animales et 40% de protéines végétales, il s'agit, de plus, d'un apport déséquilibré, puisqu'on tend de plus en plus à établir qu'il faudrait un rapport de 50/50. Un rééquilibrage est donc nécessaire. Sur ce sujet, l'avantage est que les recommandations sanitaires et environnementales se rejoignent.

Bruxelles Environnement mène des actions de promotion de l'alimentation durable depuis 2008. Des conseils clés sont délivrés, notamment en lien avec la consommation de viande : rééquilibrer son assiette, limiter les protéines d'origine animale, alterner les sources de protéines animales et végétales, etc. Les impacts au niveau bruxellois sont indirects, via la consommation, mais en moyenne, en tenant compte de la distribution et de la production, l'alimentation quotidienne d'un Européen correspond à 4 kilos équivalent CO₂.

Modifier certaines habitudes alimentaires permet de réduire ces émissions de gaz à effet de serre. On sait que la diminution de la consommation de viande et d'autres produits riches en protéines

vermindering van het vleesverbruik. Het opleidingsprogramma omvat verscheidene opleidingen over consumptievermindering en vegetarisch koken. In de twintig grootkeukens die in 2011-2012 aan de opleiding deelnamen, daalde het vleesverbruik met 11,5%.

Het erkenningsstelsel dat momenteel in de grootkeukens en de horeca wordt getest, omvat criteria om het vleesverbruik te beperken. Om het label te verkrijgen moeten de keukens een vegetarisch aanbod hebben en ook met een lagere vleesconsumptie kunnen ze punten scoren.

In haar zoektocht naar oplossingen inzake duurzame voeding heeft Leefmilieu Brussel samengewerkt met de cel landbouw van het ministerie. Omdat ik voor beide materies bevoegd ben, kan ik die samenwerking versterken.

In die zin steun ik ook de opkomst van insectenkwekerijen voor menselijke consumptie, omdat insecten rijk zijn aan proteïnen.

Er vond geen overleg plaats tussen de gewesten onderling of met de federale overheid.

Het Brussels Gewest coördineert het Belgische standpunt ten overstaan van de Europese Unie, over de strategie voor duurzame voeding en het stappenplan voor een efficiënt gebruik van de middelen.

Sinds 2011 werken wij samen met de vzw's EVA en Planète-Vie.

We richten ons zowel op de traditionele sector van de vleesproductie als op de alternatieve sectoren, maar tot nu toe zijn er nog geen systematische programma's.

Alle sectoren zullen vanaf 2015 samenwerken aan een specifiek plan voor een strategie van duurzame voeding en stadslandbouw.

We ondersteunen verscheidene initiatieven via brochures, de website van Leefmilieu Brussel, informatiestands, het project rond duurzame grootkeukens en de steun aan 'Donderdag Veggiedag' en andere innoverende projecten. Die maatregelen passen in de algemene strategie die ik in 2015 wil invoeren.

animales nous permettrait de réduire de 14% à 57% les émissions. Avec un régime végétarien, on parle d'une réduction de l'ordre de 40% à 66%.

Les choix à faire se portent sur le type de viande, leur mode de production et les alternatives envisagées. Ainsi, je peux vous dire qu'1kg de fruits et légumes a nécessité une émission de gaz à effet de serre de 1,6kg équivalent CO₂. Les alternatives à la viande (comme le tofu ou le quorn) ont une émission située entre 1kg et 3kg équivalent CO₂ par kg de denrée. La volaille et le porc entre 1,5kg et 6,5kg équivalent de CO₂ par kilo de denrée. Les viandes rouges (bœuf et agneau) ont une émission située entre 12kg et 40kg équivalent de CO₂ par kilo. Enfin, le veau, lui, entraîne une émission de 40kg de CO₂ par kilo.

Les conseils précités englobent donc également des conseils relatifs au type de viande et à sa qualité. Notez enfin que l'impact de la consommation de viande sur les gaz à effet de serre implique également des conseils relatifs à la lutte contre le gaspillage alimentaire. C'est une dimension que l'on prend trop peu en considération. Pourtant, en Europe, la viande est l'une des denrées perdues ou gaspillées qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre, avec 124 millions de tonnes équivalent CO₂ par an. Toutes les actions menées en lien avec le gaspillage sont donc essentielles.

L'ensemble de ces conseils sont inclus dans une grande partie des actions de promotion de l'alimentation durable (brochures, site internet et stands d'information).

Le programme Cantines durables de Bruxelles Environnement prête également attention à la diminution de la consommation de viande. Dans le programme de formation pour les cantines, il existe différentes formations consacrées à la diminution de la consommation de viande et aux menus végétariens. Dans le guide Cantines durables, un chapitre est consacré à ce thème.

À titre d'exemple, dans les vingt cantines qui ont participé au cycle de formation 2011-2012 et qui ont travaillé à la diminution de la consommation de viande, on a évalué la réduction de consommation de viande à plus de dix-sept tonnes par an. Cela signifie une réduction de 11,5% de

De campagne voor een dag zonder vlees, beter bekend als 'Donderdag Veggiedag', ging in mei 2011 van start in het Brussels Gewest en ontvangt een subsidie van 50.000 euro per jaar. Tot nu toe nemen 37 grootkeukens en bedrijfsrestaurants in het Brussels Gewest eraan deel. Sodexo krijgt steun voor de invoering van 'Donderdag Veggiedag' in haar Brusselse restaurants.

De voorbije drie jaar werden de Brusselaars massaal bewustgemaakt door de 'Donderdag Veggiedag'-campagne, onder meer aan de hand van vegetarische kooklessen, nieuwsbrieven, een website met recepten en gratis brochures.

Uit een grootschalige enquête van december 2013 blijkt dat in het begin van de campagne slechts één Brusselaar op twintig 'Donderdag Veggiedag' kende, terwijl dat er nu al één op vijf is.

De bewustmakingscampagne heeft de dingen dus zeker in beweging gezet. Er is zeker nog verbetering mogelijk omdat een derde van de ondervraagden aangeeft één à twee keer per week vegetarisch te willen eten. Eén persoon op zeven zou nu al occasioneel vegetarisch (flexitair) zijn. Dat is dubbel zoveel als in 2011.

Volgens de vertegenwoordigers van EVA was hun resultaat na een cyclus van 3 jaar positief. In het kader van onze toekomstige samenwerking willen we proberen het publiek aan te spreken dat tot nog toe moeilijk te bereiken bleek. Verder blijven we de huidige formule voortzetten en zullen we andere innoverende initiatieven nemen.

Mevrouw Maes, ik zal u een antwoord kunnen geven over de resolutie, zodra ik de kwestie met EVA heb besproken.

consommation de viande et une réduction de 313,74 tonnes équivalent de CO2 après le cycle de formation dans les vingt cantines.

Dans le système de reconnaissance testé actuellement pour les cantines durables et les entreprises horeca, quelques critères encouragent également la diminution de consommation de viande. Pour obtenir le label, il est obligatoire d'avoir une offre végétarienne (mensuelle ou journalière, en fonction du type de cantine). Dans les critères de santé du système, on peut également gagner des points en diminuant le grammage de viande par repas.

Vous me demandez également si nous avons déjà mené des concertations avec les autres ministères en vue de dégager des solutions, liées notamment à la mise en place de politiques de prévention en la matière. En pratique, Bruxelles Environnement collabore avec la cellule agriculture du ministère pour de nombreux points de la stratégie alimentation durable.

L'opportunité actuelle qu'offre ma double compétence en tant que ministre de l'Environnement et de l'Agriculture permet un renforcement de cette collaboration. Ainsi, des critères environnementaux tels que ceux liés au réchauffement climatique sont pris en considération, y compris dans les politiques de production urbaines.

Dans cet ordre d'idée, je soutiens notamment l'émergence, à Bruxelles, de filières de production d'insectes pour la consommation humaine, ces derniers étant fort riches en protéines. Je vous invite à vous rendre à Saint-Gilles visiter les caves de la pépinière d'entreprises, où une entreprise développe toute une production d'insectes. En plus de s'inscrire dans la promotion de l'alimentation durable, elle fonctionne plutôt bien sur le plan économique.

Aucune concertation n'a eu lieu, ni entre Régions ni avec le pouvoir fédéral.

S'agissant de l'Union européenne, Bruxelles coordonne la position belge sur la stratégie alimentation durable dans le contexte de la feuille de route pour une utilisation efficace des ressources.

J'en viens aux contacts avec les spécialistes et les

secteurs économiques concernés. Nous collaborons depuis 2011 avec l'asbl EVA, une référence en la matière, et avec l'asbl Planète-Vie, auteure du film Love Meat Tender largement diffusé dans les écoles bruxelloises.

Sous l'angle économique, l'approche est double : celle du secteur traditionnel de production de viande et celle des secteurs qui proposent d'autres options. Rien de systématique n'a été développé jusqu'ici. Des acteurs comme la société Viangro, active dans la production et la distribution de composants de repas à base de viande, ont déjà été intégrés à l'alliance emploi-environnement dans l'axe alimentation durable. Au titre de partenaire alternatif, Alpro a proposé, dans le cadre de Jeudi Veggie, une gamme élargie de produits à base de soja qui remplacent les produits laitiers. Nous soutenons les secteurs innovants comme la production d'insectes ou l'aquaponie.

L'ensemble des secteurs seront impliqués dans la dynamique participative dont je vous ai parlé lors de la discussion sur le budget. Elle consistera à travailler selon un plan spécifique sur la stratégie alimentation durable et l'agriculture urbaine dès 2015.

Quant aux mesures prises pour soutenir les initiatives, relevons les actions de promotion par le biais de brochures, le site internet de Bruxelles Environnement, des stands d'information, le projet de cantines durables, le soutien à Jeudi Veggie et aux projets innovants. Ces mesures s'inscrivent dans le cadre d'une politique générale et elles seront intégrées à la stratégie transversale que je souhaite mettre en œuvre à partir de 2015.

La campagne pour un jour sans viande a été instaurée en Région bruxelloise en mai 2011. A priori, elle couvre les dix-neuf communes. Connue sous le nom de Jeudi Veggie, elle bénéficie d'un subside annuel de 50.000 euros (2013 et 2014). Cette initiative de l'asbl EVA vise à encourager à manger végétarien au moins une fois par semaine, en l'occurrence le jeudi.

Jusqu'ici, 37 organismes de restauration et cantines participent en Région bruxelloise, soit 99.000 repas végétariens pour le premier semestre 2014 : Mobistar, Toyota, le SPF Justice, ING, le Comité des régions, Le Mess, Kamilou, le restaurant Les Filles, la VUB, l'ULB, l'Institut

Redouté Peiffer...

Nous soutenons aussi Sodexo pour l'introduction de la campagne Jeudi Veggie dans leurs restaurants bruxellois via le projet cantines durables.

Ces trois dernières années, les Bruxellois ont été largement sensibilisés par la campagne Jeudi Veggie. Des cours de cuisine végétarienne, des lettres d'information, un site internet avec des recettes et des brochures gratuites ont été distribués. Les cantines de certaines hautes écoles et de restaurants d'entreprise proposent également des plats végétariens.

Une enquête a été réalisée par iVOX en décembre 2013 à la demande d'EVA et de Bruxelles Environnement.

C'est une enquête plus large. Ce qui est intéressant à souligner, c'est qu'au début de la campagne, un Bruxellois sur vingt en avait entendu parler. Trois ans plus tard, un Bruxellois sur cinq connaît dorénavant la campagne "Jeudi Veggie" et identifie assez bien le projet.

La campagne de sensibilisation et d'information a fait certainement bouger les choses dans notre capitale. Certes, il reste une bonne marge de croissance, puisqu'un tiers des Bruxellois interrogés déclarent vouloir manger végétarien une ou deux fois par semaine. Il y a donc une grande ouverture au sein du public. De plus en plus, les consommateurs réduisent également leur consommation de viande : une personne sur sept se dit occasionnellement végétarienne ("flexitarienne"), soit le double par rapport à 2011.

Un Bruxellois sur dix mange végétarien une fois par semaine, un sur trois de manière régulière et plus de la moitié des personnes interrogées le font à domicile, bien qu'au restaurant, elles optent le plus souvent pour des plats végétariens. Les Bruxellois interrogés disent manger végétarien pour découvrir de nouvelles saveurs, pour des raisons de santé et d'environnement.

Il y a un mois, j'ai donc rencontré des représentants de l'asbl Éthique végétarienne alternative (EVA). Après un cycle de trois ans, il s'agissait de dresser le bilan de leur action. Le bilan étant très positif, je leur ai demandé de proposer rapidement un plan de travail pour les

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel-de Lobkowicz heeft het woord.

Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (*in het Frans*).- *Ik dank u voor de initiatieven die u hebt genomen. Ik dank eveneens mevrouw Maes, die zich achter mijn betoog heeft geschaard.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Loewenstein.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

**AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,**

**betreffende "de wijziging van de
voorwaarden om EPB-certificator te
worden".**

années à venir, établi sur la base de ce qui a été réalisé afin de poursuivre notre collaboration. L'objectif est de toucher des publics cibles qui nous échappent peut-être encore. Bien sûr, il faut poursuivre ce qui a été entrepris dans les restaurants d'entreprises puisqu'on voit que cela fonctionne. En outre, il faudrait également d'autres initiatives innovantes.

En revanche, je ne dispose pas ici de la réponse à la question de Mme Annemie Maes portant sur la résolution. Je reviendrai vers vous, une fois que j'aurai abordé cette question avec l'asbl EVA.

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel-de Lobkowicz.

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.- Je vous remercie pour les initiatives que vous avez prises dans ce domaine. Merci également à Mme Annemie Maes de m'avoir suivie dans cette lutte.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Loewenstein.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

**À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,**

**concernant "la modification des conditions
pour devenir certificateur en performance
énergétique".**

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein *(in het Frans).*- *Op 24 april 2014 voerde de Brusselse regering een grondige wijziging door van de voorwaarden om EPB-certificator te worden. Een diploma van architect, ingenieur-architect, burgerlijk ingenieur, bio-ingenieur, industrieel ingenieur, gegraduateerde bouw of van een andere opleiding die de energieaspecten van gebouwen omvat, of ten minste twee jaar relevante ervaring, zijn voortaan vereist.*

Wie niet voldoet aan die voorwaarden maar een certificaat van 'residentiële EPB-certificator' heeft dat dateert van voor de nieuwe regeling, kan vanaf 1 januari 2015 geen erkenning meer aanvragen. Dat betekent dat mensen die een dure beroepsopleiding gevolgd hebben, na die datum geen EPB-certificator meer kunnen worden!

Kunt u zeggen waarom de nieuwe regel ingaat tegen de voorgaande bepalingen? Is het een gevolg van de opgeschorte erkenningen door Leefmilieu Brussel tegen 56 van de 70 in 2013 gecontroleerde certificatoren? Was het beroep te toegankelijk? Veronderstelt het gebruik van de coderingssoftware voorkennis die verband houdt met een van de voormelde opleidingen? Voldoen de honderden certificatoren die het beroep uitoefenen zonder over die computerervaring te beschikken, plots niet meer?

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein.- L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 avril 2014 portant modification de divers arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments, en matière de certification de performance énergétique des bâtiments (PEB), contient une modification majeure concernant l'accès à l'agrément en tant que certificateur.

Celui-ci devra désormais être porteur d'un diplôme d'architecte, d'ingénieur architecte, d'ingénieur civil, de bio-ingénieur, d'ingénieur industriel, de gradué en construction, ou de tout autre diplôme de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation intégrant les aspects énergétiques des bâtiments, ou justifier au minimum d'une expérience professionnelle d'au moins deux ans dans une des activités soumises à l'agrément dans le cadre de l'ordonnance susmentionnée.

Les personnes n'entrant pas dans ces conditions, mais ayant obtenu une attestation de réussite de la formation "Certificateur PEB résidentiel" avant la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, ne pourront plus demander d'agrément après le 1er janvier 2015. Si cette information se confirme, cela signifie que des personnes auront suivi une formation coûteuse sans jamais pouvoir exercer la profession à laquelle elle mène !

Considérant que cette règle va totalement à contre-courant de la réglementation antérieure, en ce sens qu'elle exclut de l'accès à la profession de certificateur nombre de personnes qui y avaient trouvé un nouveau métier, pouvez-vous expliquer les raisons de ce revirement ? Faut-il y voir la conséquence des procédures en suspension d'agrément lancées par Bruxelles Environnement à l'encontre de 56 certificateurs sur 70 contrôlés au cours de l'année 2013 ?

Ce revirement indique-t-il que les conditions d'accès à la profession sont considérées comme trop laxistes ? L'utilisation du logiciel d'encodage des certificats suppose-t-il un prérequis lié à l'une des professions susmentionnées ?

Qu'en sera-t-il des centaines de certificateurs qui exercent actuellement sans nécessairement

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Het regeringsbesluit van 24 april 2014 wijzigt de toegangsvoorwaarden inderdaad door er een diploma of specifieke ervaring aan toe te voegen.*

In tegenstelling tot Wallonië en de meeste Europese lidstaten met EPB-certificatie legde het Brussels Gewest tot voor kort geen enkele diploma- of ervaringsvereiste op, met de bedoeling zo veel mogelijk mensen aan het werk te helpen. Daardoor had het gewest van meet af aan voldoende certificatoren om het grote aantal aanvragen in 2011 en 2012 te verwerken. Sinds 2012 is er ook een systeem van kwaliteitscontrole.

Volgend jaar worden er nieuwe bepalingen van kracht. Om de overgang vlot te laten verlopen, kregen de opleidingscentra in september 2014 de instructie de kandidaten zo snel mogelijk op de hoogte te brengen van de veranderingen.

Tijdens dit laatste trimester van 2014 kent iedereen dus de nieuwe regels. Om ontgoocheling bij cursisten te voorkomen, zal Leefmilieu Brussel voor de aanvang van de opleiding bekijken of de kandidaat aan de toelatingsvoorwaarden beantwoordt.

De wetgeving verandert weliswaar, maar voor de 1.800 erkende certificatoren heeft dat geen gevolgen. Het nieuwe besluit verplicht immers niet tot schorsing van de erkende certificatoren die niet aan de nieuwe voorwaarden beantwoorden.

De wijziging van de wetgeving is geen rechtstreeks gevolg van de schorsingsprocedures, maar ze houdt wel verband met vergissingen bij het opstellen van EPB-certificaten.

Het aantal schorsingen na controles daalde van 78% per jaar tot november 2013 tot 65% per jaar tot november 2014. Er bleek ook een verschil te bestaan tussen EPB-certificatoren voor woningen

disposer de cette expérience ? Faut-il considérer qu'ils sont infraqualifiés ? Ou faut-il considérer que la formation dispensée aux certificateurs est insuffisante pour leur permettre d'appréhender l'ensemble des paramètres de certification ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Cette question sur la certification PEB a déjà été brièvement abordée lors de la discussion portant sur la mission 15 en Commission du budget la semaine dernière. L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 avril 2014 a effectivement modifié les conditions d'accès pour demander l'agrément en tant que certificateur en Région de Bruxelles-Capitale, en ajoutant aux conditions stipulées dans l'arrêté existant, l'obligation d'être détenteur d'un diplôme ou d'une expérience spécifique. Je pense que c'était bien nécessaire.

Contrairement à ce qui existe dans 23 des 25 États membres de l'Union européenne ayant mis en œuvre la certification PEB, et en Région wallonne, il n'y avait en effet jusqu'à présent en Région bruxelloise absolument aucune condition d'accès à l'agrément qui soit relative à l'obtention d'un diplôme ou à l'acquisition préalable d'une expérience professionnelle pertinente.

Cette exigence du gouvernement précédent avait pour but de mettre à l'emploi le plus grand nombre de personnes, sans viser de profils surqualifiés, et ainsi de permettre à tout un chacun de suivre une formation avec pour objectif de se lancer dans l'activité de certificateur, en cas de réussite de l'examen. Dès le début, différentes durées de formation ont été proposées aux candidats, en fonction de leurs connaissances initiales afin d'assurer un niveau de formation suffisant.

Cela a permis à la Région de disposer d'un nombre suffisant de certificateurs au début de l'application de la législation relative à la certification PEB et de faire face au pic de demandes en 2011 et 2012, pendant lequel 1% du parc immobilier était certifié chaque mois, tout en maintenant à court terme comme sur le long terme, des prix raisonnables.

en EPB-certificatoren voor kantoren. EPB-certificatoren voor kantoren hebben veelal een technisch profiel en meer ervaring.

Op basis van die twee vaststellingen stelde de vorige minister van Energie voor om hogere eisen te stellen aan toekomstige certificatoren, in de hoop de kwaliteit van het systeem te verbeteren.

Dat betekent niet dat alle mensen die het beroep nu uitoefenen, onbekwaam zijn. Veel competenties die je daarvoor nodig hebt, leer je overigens pas al doende.

Pour compléter le dispositif, un système de contrôle de qualité externe a été mis en place en 2012 dans le but d'assurer la qualité des certificats émis. Cette ouverture a donc profité à l'ensemble des citoyens bruxellois.

Comme vous le mentionnez, les nouvelles dispositions entreront en vigueur dès lors que la demande d'agrément complète sera envoyée après le 31 décembre 2014. Afin d'aménager une transition douce et d'éviter de prendre de court des personnes encore intéressées en 2014 par l'obtention de l'agrément en tant que certificateur, un nouveau protocole de formation a été communiqué mi-septembre 2014 aux centres de formation, accompagné d'un courrier soulignant expressément les modifications légales et la nécessité de mettre au courant les candidats au plus vite.

Dans le courant de ce dernier trimestre 2014, personne ne suivra donc de formation sans être courant des règles en vigueur. Par ailleurs, si la liste des diplômes universitaires ou des activités soumises à agrément qui rentrent en ligne de compte est claire et exhaustive, ce n'est que la mention d'un "diplôme de l'enseignement supérieur intégrant les aspects énergétiques des bâtiments", qui n'est pas univoque.

Dès à présent et pour les années à venir, afin d'éviter que des personnes ne suivent une formation pour découvrir ensuite qu'elles ne satisfont pas aux conditions d'accès permettant d'obtenir l'agrément, Bruxelles Environnement s'engage, préalablement au suivi de la formation, à analyser et, le cas échéant, à reconnaître le cursus de la personne comme satisfaisant aux conditions d'accès. Cette procédure est relayée aux candidats par les centres de formation.

Pour répondre à la crainte exprimée, il y a certes une modification de la législation, mais pour les 1.800 certificateurs déjà agréés, l'entrée en vigueur de la disposition complémentaire citée ci-dessus n'aura en pratique aucun impact négatif.

Il n'est jamais question, dans le nouvel arrêté, d'une obligation de suspendre les titulaires d'un agrément qui ne répondent plus aux conditions nécessaires pour demander cet agrément, et l'administration ne suspendra pas les certificateurs déjà agréés qui ne disposent pas d'un des diplômes ou de l'expérience requise pour l'octroi

d'un nouvel agrément. Le renouvellement de l'agrément n'est, de même, pas touché.

Concernant les raisons de ce changement dans la législation, la mise en place d'exigences relatives à l'accès à la profession n'est pas une conséquence directe des procédures de suspension. Elle est cependant liée au constat faisant suite aux missions de contrôle de qualité des certificats : bon nombre de certificateurs qui ont réussi la formation commettent malgré tout des erreurs dans l'établissement des certificats PEB.

Pour information, je vous cite les chiffres définitifs relatifs aux suspensions conséquentes aux contrôles effectués entre novembre 2012 et novembre 2013. Depuis le mois dernier, avec la dernière décision du collège, les chiffres définitifs sont connus : sur les 69 certificateurs contrôlés, 54 ont en effet été suspendus, soit 78%. Une nouvelle série de contrôles a été entamée en 2014 et le pourcentage de certificateurs à suspendre serait inférieur, puisque celui-ci serait d'environ 65%.

Un lien a également été établi entre, d'une part les différences de profils entre les certificateurs qui émettent des certificats PEB pour les logements et ceux qui émettent les certificats PEB pour les bureaux, et d'autre part les différences de qualité perçues dans la réalisation de leurs certificats.

Les certificateurs qui émettent les certificats PEB pour les bureaux ont généralement des profils plus techniques et davantage d'expérience en PEB. Pour ceux-ci, la certification PEB n'est souvent pas une activité complémentaire, mais fait partie d'un panel d'activités en lien avec la conception de bâtiments et les audits énergétiques.

À partir de ces deux faits, il a été proposé par la précédente ministre en charge de l'énergie d'augmenter les exigences relatives au profil des futurs candidats certificateurs, car même si l'utilisation du logiciel d'encodage ne demande en soi pas de compétence particulière, la détermination des données à encoder nécessite quant à elle rigueur et discernement. Visiblement, ceci a fait défaut chez certains certificateurs.

En règle générale, l'ajout de conditions à l'accès à une profession ou une activité ne signifie en rien

que toutes les personnes pratiquant déjà l'activité sont inaptes. De même, la réussite d'un examen sanctionnant une formation ne préjuge que de la capacité minimale d'une personne à exercer l'activité qui y est liée.

La capacité à faire respecter les règles étudiées, à maintenir, voire à améliorer ses connaissances, et la capacité à résoudre des cas plus difficiles, ne sont pas des compétences apprises en formation et ne sont donc pas des indicateurs de qualité de la formation dispensée.

Il est donc espéré que la limitation d'accès à des personnes disposant soit d'une connaissance technique, soit déjà d'une connaissance de base ou approfondie en performance énergétique des bâtiments, permette d'améliorer la qualité du système des certificats PEB.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (*in het Frans*).- *Bedankt voor uw antwoord.*

- Het incident is gesloten.

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein.- Je vous remercie pour vos réponses.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,

betreffende "de aankondiging van de bouw van vier nieuwe parkings in de Vijfhoek en de gevolgen daarvan inzake verkeersverzadiging en luchtvervuiling".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- *Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energie-beheersing (BWLKE) besteedt veel aandacht aan het vervoer en de parkeerplaatsen buiten de openbare weg.*

Brussel staat bovenaan in het klassement van de Europese steden met fileproblemen. Tijdens de ochtendspits rijden er niet minder dan 370.000 auto's in Brussel rond. Het gaat grotendeels om pendelaars die in Brussel komen studeren of werken.

Die files hebben een grote impact op het milieu: het komt regelmatig voor dat we de luchtkwaliteitsnormen niet halen. Ze zijn ook nefast voor de economie. Uit een studie van de Federatie van de technologische industrie (Agoria) blijkt dat 70% van de Brusselse bedrijven overweegt om te verhuizen wegens de fileproblemen.

Alle specialisten zijn het erover eens dat een efficiënt beheer van parkeerplaatsen een doeltreffend instrument is om het autoverkeer terug te dringen. Het BWLKE voorziet in drie maatregelen om het aantal bedrijfsparkerplaatsen te verminderen:

- het schrappen van parkeerplaatsen bij het vernieuwen van milieuvergunningen;

- het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen van bedrijven aan buurtbewoners of als openbare parkeerplaatsen;

- het behoud van overtollige parkeerplaatsen tegen betaling van een jaarlijkse milieubelasting.

Ik wil het vooral over de tweede maatregel hebben. De Vijfhoek ligt in de zogenaamde zone A van het BWLKE. Dat betekent dat de overheid er een ander parkeerbeleid wil gaan voeren.

Brussel-Stad heeft beslist om vier nieuwe

concernant "l'annonce de la construction de quatre nouveaux parkings dans le Pentagone et les conséquences en termes de congestion et de pollution de l'air".

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) réserve une place importante à la question du transport et du stationnement hors voirie. Les mesures préconisées sont établies sur la base d'un constat limpide : la Région de Bruxelles-Capitale est au bord de la paralysie et de l'asphyxie.

Bruxelles figure régulièrement dans le top 5 des villes européennes les plus embouteillées. Cette congestion quotidienne est due au grand nombre de véhicules qui se déplacent dans notre Région : pas moins de 370.000 voitures y circulent le matin à l'heure de pointe. Il s'agit en grande partie de navetteurs se rendant à Bruxelles pour étudier ou travailler.

Ces embouteillages induisent d'importantes conséquences au niveau environnemental, avec des infractions récurrentes aux normes en matière de qualité de l'air. Les conséquences sont aussi économiques. Selon une étude de la Fédération de l'industrie technologique (Agoria) datant de début 2012, 70% des entreprises bruxelloises se disent prêtes à quitter la Région en raison de cette congestion. Ce chiffre n'était que de 20% en 2008. Selon cette même étude, 90% des trajets domicile-travail se sont allongés de 20% en moyenne ces trois dernières années.

Pour parvenir à inverser cette tendance, tous les spécialistes en conviennent, une gestion rationnelle des emplacements de parking constitue un outil efficace. Le Cobrace prévoyait donc de diminuer l'offre de parkings d'entreprises. Trois mesures étaient proposées :

- supprimer les emplacements et réaffecter l'espace à un autre usage dans le cadre du renouvellement des permis d'environnement parking des entreprises ;

- mettre les emplacements à disposition comme

ondergrondse parkeergarages te bouwen ter compensatie van de bovengrondse parkeerplaatsen die zullen verdwijnen. Die beslissing is volledig in strijd met het BWLKE, dat bedoeld is om het aantal parkeerplaatsen te beperken en overtollige bedrijfsparkeerplaatsen ter beschikking te stellen van buurtbewoners en de bevolking.

Tijdens de besprekingen over het BWLKE werd het voorstel geopperd om een overzicht van alle beschikbare bedrijfsparkeerplaatsen op te stellen. Is dat overzicht klaar? Hoeveel parkeerplaatsen zouden ter beschikking van de bevolking kunnen worden gesteld? In de pers wordt gesproken over een potentieel van 37.313 plaatsen. Wij hadden zelf een schatting van 10.000 tot 15.000 plaatsen gemaakt. Hebt u inmiddels preciezere cijfers?

Het is voorbarig om nieuwe ondergrondse parkings te bouwen voordat we hebben bestudeerd hoeveel bedrijfsparkeerplaatsen op grond van het BWLKE ter beschikking kunnen worden gesteld van de bevolking, te meer daar de nieuwe parkings worden gepland in de zone A, die uitstekend bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Hebt u Brussel-Stad op de gewestelijke regelgeving gewezen? Hoe zult u de toepassing van die regelgeving afdwingen?

(Samenspraak)

Het Brussels Gewest kan dergelijke onzinnige projecten wel degelijk een halt toeroepen.

parking pour riverains ou comme parking public ;

- conserver les emplacements excédentaires, mais payer annuellement une charge environnementale.

C'est évidemment la deuxième option qui m'intéresse ici, à savoir la mise à disposition d'emplacements comme parkings pour les riverains ou comme parkings publics dans le Pentagone. Le Pentagone est en effet situé dans la zone A du Cobrace, directement visée par la volonté de mener une autre politique de stationnement.

La Ville de Bruxelles a pourtant décidé de construire quatre nouveaux parkings souterrains, l'argument étant que ceux-ci compenseront la diminution du nombre de parkings en voirie. Mes questions portent sur la compatibilité de cette démarche avec cette disposition du Cobrace, qui cherche à réduire le nombre d'emplacements, mais aussi mettre à disposition une série de parkings de bureaux pour les riverains ou pour le public.

Lors des discussions portant sur le Cobrace, il avait été question de réaliser un inventaire des places d'entreprises disponibles, qui pourraient être mises à disposition. Cet inventaire a-t-il été réalisé? A-t-on pu identifier le potentiel de parkings de bureaux qui pourraient être mis à disposition? Certains parlent, dans la presse d'aujourd'hui, d'un chiffre de 37.313, qui aurait été évoqué par Bruxelles Mobilité.

Au moment des discussions sur le Cobrace, nous avons, quant à nous, recensé de 10.000 à 15.000 places. Pouvez-vous m'informer sur le nombre potentiel de places? Étant donné que ce potentiel pourrait être exploité grâce au Cobrace, il pourrait paraître prématuré de prendre des décisions de construction de nouveaux parkings sans en tenir compte, d'autant que ce projet est situé en zone A, selon les critères de proximité des transports en commun définis dans le Cobrace.

Quelles initiatives avez-vous prises pour faire valoir cette législation et informer les autorités concernées, c'est-à-dire la Ville de Bruxelles, de l'existence de cette réglementation régionale?

(Colloques)

Vous disposez de leviers, au niveau régional, pour agir sur ces décisions que nous trouvons iniques.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele *(in het Frans).*- *Autorijden in Brussel is een nachtmerrie. Een parkeerplaats vinden, is een helse uitdaging. Als we de mobiliteit in onze overvolle stad vlot willen trekken, moeten we twee ogenschijnlijk tegenstrijdige doelstellingen met elkaar verzoenen: er moeten zowel meer voetgangerszones als meer parkings komen.*

Uiteraard moeten we werk maken van overstap-parkings in de Rand en beter openbaar vervoer, maar het is naïef te geloven dat die maatregelen zullen volstaan. Het is even naïef om te geloven dat het schrappen van parkeerplaatsen in het centrum ertoe zal leiden dat iedereen voortaan met het openbaar vervoer naar de stad zal komen.

Uiteraard is het leefmilieu een belangrijke bekommernis, maar we moeten durven toegeven dat een efficiënt parkeeraanbod beter is om de vervuiling en overlast te beperken dan chauffeurs urenlang rondjes te laten rijden om een parkeerplaats te vinden. Een goed gestructureerde openbare ruimte is van primordiaal belang.

Heeft er overleg met Brussel-Stad plaatsgevonden over de impact van de geplande parkeergarages op de luchtkwaliteit? Welke technieken zullen er in de geplande parkeergarages worden gebruikt voor de luchtaanvoer, -zuivering en -afvoer?

Hoeveel plaatsen zullen worden voorbehouden voor elektrische voertuigen? Hoeveel oplaadpunten zijn er gepland? Worden de parkeertarieven goedkoper voor elektrische voertuigen?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele.- Si circuler à Bruxelles est un véritable cauchemar, se garer peut devenir un enfer. La mobilité dans un espace public saturé demande la conciliation d'objectifs apparemment contradictoires : il faut à la fois plus de piétonniers et plus de parkings.

Bien entendu, les parkings de dissuasion en périphérie sont à privilégier, ainsi qu'une meilleure offre de transports en commun. Cependant, croire que ces seuls parkings suffiront à désengorger la Région relève de l'illusion. De même, croire que la suppression des places de stationnement dans l'hypercentre amènera l'usager à privilégier exclusivement les transports en commun est tout aussi illusoire. Il n'est pas pertinent d'opposer la voiture aux transports en commun.

Pour ma part, je ne suis opposé ni au vélo, ni à la voiture. Des vélos, des voitures et des écologistes, il y en aura toujours. Tant mieux. En ce sens, ayons le courage de reconnaître qu'une offre intelligente de parkings urbains évitera les pollutions et autres nuisances liées aux rondes des voitures en quête d'une place de parking dans le centre-ville. C'est pourquoi, nous devons agir en menant une politique cohérente de gestion de l'espace public, afin de garantir une meilleure qualité de vie à tous les Bruxellois.

Cette problématique touche évidemment la politique de l'infrastructure et celle de l'aménagement du territoire. Des questions et interpellations seront donc posées dans les commissions concernées. En tant que ministre de l'Environnement et de la Qualité de vie, je vous adresse toutefois quelques questions.

Y a-t-il eu une concertation avec la Ville de Bruxelles concernant les répercussions sur la qualité de l'air dans les zones concernées ? Pour préserver ladite qualité de l'air dans un hypercentre où le nombre de parkings souterrains augmente, disposez-vous d'informations précises sur les techniques et dispositifs d'extraction, de filtration et de répulsion d'air et d'eaux usées dans

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Hoewel de autodruk de afgelopen jaren is afgenomen, blijft hij enorm groot. Ik wil toch nog eens de doelstelling van het Iris 2-plan, dat door de volledige regering werd goedgekeurd, herhalen, namelijk een afname van het autoverkeer met 20%. Ik ben verbaasd over de uitspraken van de heer Uyttendaele. Hoewel hij nog erg jong is, heeft hij een erg ouderwetse visie op mobiliteit. 40% van de Brusselaars heeft geen auto. Het merendeel van de Brusselse bevolking is milieubewust. Ons beleid is op hen gericht.

Volgens studies uit het binnen- en buitenland moet de overheid tegelijkertijd inzetten op meerdere elementen. Ten eerste moeten de fiscale voordelen van bedrijfswagens dringend worden afgeschaft. Dat is weliswaar een federale bevoegdheid, maar het gewest moet daar bij de federale overheid op aandringen.

Ten tweede moet er worden geïnvesteerd in alternatieven voor de auto, zoals openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Er moet ook een voetgangersbeleid worden gevoerd, zoals in alle andere steden. Daar is het gewest wel mee bezig, maar er moet nog sneller werk van worden gemaakt.

Ten derde moet autorijden duurder worden, zeker tijdens de spits. In andere steden gebeurt dat al. De overheid kan bijvoorbeeld tol heffen, zoals in Londen, Stockholm, Milaan en tal van andere steden. Niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor auto's kan er een zonale heffing of slimme kilometerheffing worden ingevoerd.

Ten vierde moet het aantal parkeerplaatsen worden beperkt, en daar gaat dit debat over. De overheid wil terecht het aantal parkeerplaatsen verminderen op grond van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing, omdat autoverkeer een enorme impact heeft op de

les parkings envisagés ?

Disposez-vous de données précises concernant les mesures prises en faveur des véhicules électriques, notamment en termes de quota de places réservées, de bornes de rechargement et de tarifs préférentiels à destination de ces véhicules ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Bien que la pression automobile ait diminué ces dernières années, elle reste immense. Pour rappel, le Plan Iris 2, approuvé par l'ensemble du gouvernement, vise une diminution de 20% du trafic automobile. Je suis étonnée par la vision rétrograde de la mobilité d'une personne jeune comme M. Uyttendaele. Quelque 40% des Bruxellois n'ont pas de voiture. La plupart des Bruxellois sont respectueux de l'environnement. Notre politique leur est destinée.*

D'après les études, les pouvoirs publics doivent simultanément agir pour :

- supprimer les avantages des voitures de sociétés. C'est une compétence fédérale, mais la Région doit insister ;

- investir dans des alternatives à l'automobile comme les transports publics et les infrastructures cyclables, et développer une politique favorable aux piétons. La Région y travaille, mais il faut encore accélérer le tempo ;

- augmenter le coût des déplacements en voiture, surtout pendant les heures de pointe, par exemple en instaurant un péage, une taxe zonale ou une taxation kilométrique intelligente pour les voitures et les camions ;

- limiter le nombre de places de stationnement. C'est sur ce dernier point que porte le présent débat. Les pouvoirs publics veulent, à raison, diminuer le nombre de places de stationnement sur la base du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), parce que le trafic automobile provoque l'émission de beaucoup de particules fines.

Les places de stationnement prennent en outre beaucoup de place en Région bruxelloise :

luchtkwaliteit, want het veroorzaakt veel fijnstof.

Parkeerplaatsen nemen bovendien in het Brussels Gewest enorm veel ruimte in beslag, namelijk 293 hectare, ongeveer evenveel als de oppervlakte van de gemeente Sint-Agatha-Berchem. Parkeerplaatsen zuigen trouwens auto's aan. Ik sluit mij dan ook aan bij de vragen van collega Pinxteren.

Welke maatregelen hebt u al genomen om beslissingen van de gemeenten in het algemeen en in het bijzonder die van de stad Brussel te laten stroken met het Iris 2-plan en vooral met het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energie-beheersing?

Ik steun de suggestie van de heer Pinxteren: het Brussels Gewest moet een brief schrijven naar de stad Brussel om erop te wijzen dat de beslissing van de Brusselse gemeenteraad niet strookt met de huidige wetgeving.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (in het Frans).- *Het Brussels Gewest heeft een vinger in de pap inzake de plannen van de stad Brussel om parkeergarages te bouwen, onder meer door zijn bevoegdheden op het gebied van leefmilieu en mobiliteit.*

Wat is uw standpunt over het dossier? In welke fases zal het Brussels Gewest een rol spelen?

Volgens de gewestelijke regelgeving moet voor elke nieuwe parkeerplaats een andere verdwijnen. Heeft de stad Brussel u meegedeeld hoeveel parkeerplaatsen op de openbare weg zullen sneuvelen ter compensatie van de aanleg van de parkeergarages?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Ik kan niet al uw vragen beantwoorden.*

293 hectares, soit presque la superficie de la commune de Berchem-Sainte-Agathe. Les places de stationnement ont également un effet d'aspiration sur les voitures.

Quelles mesures avez-vous prises pour que les décisions des communes, en particulier la Ville de Bruxelles, soient conformes au Plan Iris 2, et surtout au Cobrace ?

Je soutiens la suggestion de M. Pinxteren : la Région bruxelloise doit envoyer un courrier à la Ville de Bruxelles signalant que la décision de son conseil communal n'est pas conforme à la législation en vigueur.

Mme la présidente.- La parole est à M. Maingain.

M. Fabian Maingain.- Indépendamment du débat d'hier au conseil communal de la Ville de Bruxelles, notre Région a un certain rôle à jouer dans ce projet, et notamment en matière d'environnement, puisqu'il affectera la mobilité, mais aussi la création de parkings.

Quelle est votre position, en tant que Région et en tant que tutelle, dans l'avancée de ce dossier ? Certes, nous n'en sommes qu'au lancement de la procédure, mais quelles seront les différentes étapes dans lesquelles vous jouerez un rôle ?

Dans notre arsenal régional se trouve une disposition qui prévoit que toute place de stationnement créée doit s'accompagner de la suppression d'une autre. Avez-vous été informée par la Ville du nombre de places qui seraient supprimées en voirie pour compenser la création de ces parkings ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Vous allez être déçus par une partie de mes réponses, dans la

Ze gaan vaak over zaken waarvoor ik niet bevoegd ben.

Mijnheer Pinxteren, u laat onterecht uitschijnen dat ik als minister van Leefmilieu verantwoordelijk zou zijn om een oplossing te vinden voor het fileprobleem.

De maatregelen die door het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) worden opgelegd inzake het parkeren buiten de openbare weg, zijn gebaseerd op de vaststelling dat de luchtvervuiling hoofdzakelijk het gevolg is van het wegverkeer. Het BWLKE is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit, niet het oplossen van het fileprobleem. Daarvoor verwijst ik u door naar het Iris 2-plan en minister Smet.

Heel wat van uw vragen houden verband met het agentschap parking.brussels, dat onder meer een overzicht van de parkeerplaatsen moet opstellen. Parking.brussels werkt daarvoor samen met Leefmilieu Brussel, dat de informatie over die parkeerplaatsen uit de aanvragen voor milieuvergunningen haalt.

Volgens de ordonnantie van 22 januari 2009 moet parking.brussels het parkeerbeleid vormgeven, adviezen verstrekken over de gemeentelijke parkeerplannen, het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) herzien en de openbare parkings en overstapparkings beheren. Ik ben niet bevoegd voor dat agentschap. U moet uw vragen tot minister Smet richten.

U zegt dat het plan van de stad Brussel om vier parkeergarages te bouwen mogelijk in strijd is met de bescherming van het leefmilieu en de verbetering van de luchtkwaliteit. De bouw van zulke garages hoeft echter geen probleem te vormen als de maatregel aansluit bij het regeerakkoord.

Het is de bedoeling om parkeerplaatsen op de openbare weg te schrappen voor de aanleg van de grootste voetgangerszone van Europa, maar krachtens het regeerakkoord kan dat alleen als er ter compensatie parkeerplaatsen buiten de openbare weg worden aangelegd. De nieuwe parkeergarages van de stad Brussel kunnen in die parkeerplaatsen voorzien.

Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de bewoners van het centrum van Brussel geen auto

mesure où vos questions échappent partiellement au champ de mes compétences.

M. Pinxteren, l'introduction de votre question, qui laisse à croire qu'un ministre de l'Environnement serait responsable de la lutte contre la congestion automobile, est sans équivoque. Vous dites en effet qu'en 2008, 20% des entreprises se disaient prêtes à quitter la Région pour des questions de congestion, et qu'elles étaient 70% en 2012. Qu'a-t-on fait pendant huit ans ?

Comme vous le savez certainement, les mesures imposées par le Cobrace au stationnement hors voirie ont été établies à partir du constat que les polluants sont émis principalement par le transport routier. L'objectif du Cobrace est d'améliorer la qualité de l'air et pas de travailler sur la paralysie de la Région. En ce qui concerne toutes les questions de congestion de Bruxelles, je vous renverrai donc au Plan Iris 2, et surtout vers M. Smet.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'une grande partie de vos interrogations sont liées à la question de l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (parking.brussels). L'inventaire des places de parking est ainsi l'une de ses missions. Il doit le réaliser sur la base d'informations recueillies par ses soins, en collaboration avec Bruxelles Environnement, qui dispose d'informations rassemblées via les permis d'environnement. Cet inventaire est en cours, en lien avec les communes.

Les missions de parking.brussels, déterminées par l'ordonnance du 22 janvier 2009, sont de mettre en œuvre la politique de stationnement en donnant un avis sur les plans d'actions communaux de stationnement, en révisant le Plan régional de politique du stationnement (PRPS), en organisant, gérant et contrôlant les parking publics et de transit. Je n'ai pas la tutelle sur cette agence. Cela vaudrait par contre la peine d'interroger le ministre Smet à ce propos.

Vous soulevez une possible "contradiction entre le projet de construction de quatre parkings et le cadre bruxellois en matière de protection de l'environnement et de restauration de la qualité de l'air". Il n'y a pas de contradiction dans l'idée de construire du parking tant qu'il n'est pas décidé de construire du parking pour le plaisir d'en construire. Cela peut être cohérent si cela s'inscrit

meer mogen bezitten? Ook zij moeten kunnen parkeren in de omgeving.

De nieuwe parkeergarages zijn dus zeker niet bedoeld om het totale aantal parkeerplaatsen te laten toenemen, maar dienen om de levens- en luchtkwaliteit in het centrum van Brussel te verbeteren. De stad Brussel wil voetgangers en fietsers meer ruimte geven, voetpaden breder maken enzovoort.

30% van het verkeer in de Vijfhoek is doorgaand verkeer. Door de aanleg van een voetgangerszone kan dat verkeer worden beperkt. We moeten uiteraard nadenken over de manier waarop het verkeer rond de voetgangerszone wordt geregeld. We geven de voorkeur aan een systeem met verkeersslussen, dat beter is dan een nieuwe kleine ring rond het centrum.

U vraagt hoe de regering ervoor kan zorgen dat de projectontwikkelaars rekening houden met de gewestelijke doelstellingen.

In dit prille stadium van het project is Brussel-Stad onze enige gesprekspartner, aangezien er nog geen projectontwikkelaars zijn aangetrokken. De regering wil de luchtkwaliteit verbeteren en het autoverkeer terugdringen. Met die doelstellingen zal uiteraard rekening worden gehouden bij het toekennen van milieuvergunningen. We zullen de verhouding tussen het aantal geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg en het aantal geplande plaatsen buiten de openbare weg in het oog houden.

Ik ben niet gekant tegen de voetgangerszone. Om dat project te kunnen realiseren, zijn er ook een aantal nieuwe parkeergarages gepland in Brussel-Stad. Het is niet zeker dat de komst van die garages strijdig is met de regeringsdoelstellingen inzake het bestrijden van files. Voordat ik me daarover kan uitspreken, moet ik de cijfers en de definitieve plannen van Brussel-Stad kennen. De stad zal een milieuvergunning moeten aanvragen.

Het is niet mijn taak om Brussel-Stad en de andere gemeenten te wijzen op milieu- en veiligheidsvoorschriften. Ze worden verondersteld om daarvan op de hoogte te zijn. Toch wil ik ze adviseren. Pas wanneer ik een vergunningsaanvraag van de stad Brussel heb ontvangen, kan ik me gedetailleerd uitspreken over de zaak. De

dans le cadre de la déclaration de politique régionale de la Région de Bruxelles-Capitale.

Vous parlez du projet de création du plus grand piétonnier d'Europe : c'est en effet le projet de base. Il s'agit de supprimer de nombreuses places de stationnement en voirie. Or, la déclaration de politique régionale prévoit que la suppression d'emplacements de parking en voirie, qui s'effectue ici pour améliorer l'espace public et le confort des habitants, se fasse à la condition de créer des emplacements hors voirie. Ces nouveaux parkings pourraient rentrer dans cette logique.

La question qu'il faut se poser est : faut-il interdire la possession d'une voiture aux habitants du centre-ville ? Les habitants doivent pouvoir se garer à une distance acceptable de leurs domiciles, des commerces, des restaurants, des crèches et des écoles.

Personne ne dit qu'on va augmenter la capacité globale en parking, il ne s'agit pas d'augmenter la capacité des voiries et d'effectuer un appel d'air qui aboutirait à plus de congestion, et à plus de pollution. Toute cette réflexion et ce projet doivent être destinés à améliorer le cadre de vie du centre de Bruxelles - j'espère que c'est en ce sens que l'envisage le conseil communal et je n'ai pas à interférer dans sa politique - avec plus de place pour les piétons, plus de place pour les cyclistes, des sites propres pour les bus, des trottoirs plus larges, des places agréables et des agoras. Le projet devrait dès lors améliorer la qualité de l'air au centre-ville.

Si nous abordons la mobilité, sachez que 30% du trafic dans le Pentagone est du trafic de transit. Créer ce piétonnier aura également un impact positif sur le trafic de transit. Il faut évidemment pour ce faire bien penser la circulation autour de ce piétonnier, travailler avec des boucles plutôt que de créer un mini-ring, comme certains le préconisent.

Comment le gouvernement pourrait-il faire valoir ces objectifs régionaux aux promoteurs du projet ?

À ce stade, je ne vois qu'un interlocuteur, et c'est la Ville de Bruxelles. Comme l'objectif du gouvernement est bien d'obtenir une réduction de la pollution de l'air et une diminution du trafic routier, je serai attentive, dans le domaine de mes

politieke beslissing is pas gisteren genomen tijdens de Brusselse gemeenteraad. Het is normaal dat ik nog niet over alle technische gegevens beschik. Uiteraard zullen er in de parkeergarages normen inzake luchtverversing nageleefd moeten worden.

Uw vraag over het overzicht van de parkeerplaatsen moet u aan minister Smet stellen. U kunt me wel een schriftelijke vraag bezorgen over de rol van Leefmilieu Brussel in het dossier. Leefmilieu Brussel zal u alle nodige informatie bezorgen. U kunt die dan aanvullen met de antwoorden van minister Smet.

compétences - à savoir les permis d'environnement - aux incidences du projet sur la qualité de l'air, en relation avec les besoins des habitants et les objectifs du gouvernement. L'adéquation entre le nombre d'emplacements de stationnement supprimés en voirie et le nombre d'emplacements proposés hors voirie sera étudiée. Mais c'est actuellement prématuré puisque nous ne disposons d'aucun projet officiel, juste une intention politique votée hier au conseil communal.

Je ne m'inscris pas contre le projet de piétonnier. Ce projet, dans sa globalité, comprend aussi la création d'un certain nombre de parkings, mais est-ce en contradiction avec les objectifs du gouvernement en termes de lutte contre la congestion ? Sans connaître ni les chiffres, ni les intentions globales de la Ville de Bruxelles, je ne peux pas en juger. Le projet doit être finalisé, déposé avec un permis d'environnement.

Mme Ampe, vous arrivez à point nommé, nous parlons des futurs nouveaux parkings que compte créer la Ville de Bruxelles !

Est-ce mon travail de rappeler à la Ville de Bruxelles et aux autres communes qu'il existe des normes législatives ? Non. Nul n'est censé ignorer la loi ! C'est un principe de droit. J'ose espérer que la Ville de Bruxelles connaît les règles qui vont prévaloir dans le cadre du dépôt du permis d'environnement : techniques d'extraction et d'expulsion d'air, etc., tout ça va être dans le permis ! Je vois que Mme Ampe le confirme. Je veux bien, s'il y a une difficulté ou une contradiction, accompagner la commune dans sa réflexion pour que soient respectées toutes les règles en matière d'environnement et de sécurité, mais, pour le moment, je ne peux pas préjuger du contenu du permis d'environnement. Il y aura, dans les permis, des normes définies par heure et par véhicule pour le renouvellement d'air.

Je vais évidemment rester attentive à ce projet, car nous sommes appelés à "être parties à la cause". Mais je ne peux pas préjuger d'une décision qui politiquement a été prise hier et dont je ne possède pas l'ensemble des éléments techniques.

Concernant l'inventaire des places de parking, vous devriez plutôt interroger le ministre Smet. Je ne peux pas répondre à sa place en matière de stationnement à Bruxelles. Vous pouvez m'adresser une question écrite concernant la

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Het is niet mijn bedoeling om het debat over de voetgangerszone opnieuw te openen. Die voetgangerszone is een goede zaak. Wat mij zorgen baart, zijn de eventuele neveneffecten en de manier waarop men die voetgangerszone wil invoeren.*

Minister Smet heeft op mijn interpellatie over parking.brussels geantwoord dat hij door de stad Brussel was geraadpleegd, dat hij in de gemeenteraad van Brussel-Stad in de meerderheid zetelt, dat er structureel overleg was georganiseerd en dat hij volledig achter het plan voor de bouw van parkeergarages staat. Hij bevestigde dat het totale aantal parkeerplaatsen niet zal toenemen en dat de parkeergarages bedoeld zijn ter compensatie van het schrappen van parkeerplaatsen op de openbare weg.

Het spreekt voor zich dat auto's beter ondergronds dan bovengronds worden geparkeerd. Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) kan op dat gebied een nuttige rol spelen. Een van de oplossingen om het aantal auto's in de openbare ruimte te doen dalen, bestaat erin om bedrijfsparkerplaatsen open te stellen voor de bevolking.

Ik had mijn vraag aan u gericht omdat de vernieuwing van de milieuvergunningen voor bedrijfsparkings een goede gelegenheid is om een overzicht op te stellen van alle bedrijfsparkerplaatsen. Ik zal een schriftelijke vraag indienen over de taakverdeling tussen parking.brussels en Leefmilieu Brussel.

Naar schatting 10.000 tot 15.000 parkeerplaatsen zouden voor de bevolking kunnen worden opgesteld. Waarom pleegt u daarover geen overleg met Brussel-Stad voordat u een milieuvergunning toekent? Moet u niet eerst nagaan hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar zijn in

mission de Bruxelles Environnement. Nous prendrons chez Bruxelles Environnement l'ensemble des renseignements disponibles sur ce sujet, que vous pourrez recouper avec les réponses de M. Smet.

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Face à cette situation, un cadre légal a été créé, qui donne des leviers à la Région en matière de lutte contre la pollution de l'air. Mon intention n'était pas d'ouvrir à nouveau le débat sur le piétonnier, mais de me limiter à votre champ de compétences.

Le piétonnier est une bonne chose. Ce sont ses dommages collatéraux éventuels qui m'inquiètent. D'aucuns tombent dans la caricature en affirmant que les écologistes ne veulent rien. En réalité, la question n'est pas là. Ce qui importe, c'est la méthode utilisée. Quels seront les effets induits par la réalisation d'un piétonnier ?

J'ai interpellé M. Smet sur parking.brussels et sur la concertation. Il m'a répondu qu'il avait été consulté, qu'il siégeait au conseil communal de la Ville de Bruxelles dans la majorité, qu'une concertation structurelle était organisée et qu'il soutenait pleinement le projet. Il nous a affirmé qu'il n'y aurait pas davantage de parking, que le stationnement de voirie deviendrait du parking hors voirie. Il est bien entendu que tout le monde préfère des voitures stationnées sous terre qu'en voirie.

C'est précisément sur ce point-là que le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) a un rôle à jouer. Pour dégager les voitures de l'espace public, une solution consiste à utiliser les parkings des bureaux. Ma question vous était adressée parce que dans les discussions sur le Cobrace portées par la précédente ministre chargée de l'Environnement, l'inventaire des places de parking concernait bel et bien Bruxelles Environnement. C'est en effet au travers du renouvellement des permis d'environnement qu'un tel inventaire peut être dressé. Je déposerai une question écrite sur la répartition des rôles entre parking.brussels et Bruxelles Environnement.

openbare en privéparkings voordat de stad Brussel een aanbesteding voor de bouw van vier parkeergarages uitschrijft? De meeste parkeerplaatsen die bij kantoorgebouwen horen, zijn bovendien eigendom van de overheid!

Het is niet de bedoeling om ons te bemoeien met het beleid van Brussel-Stad of in de milieuvergunningprocedures, maar om alternatieven voor te stellen die bijdragen tot een efficiënter beheer van de overheidsmiddelen, een vlottere mobiliteit, een aangenamere leefomgeving en een betere luchtkwaliteit.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Bedrijven kunnen vrijwillig parkeerplaatsen ter beschikking stellen van de bevolking, maar ze kunnen daar niet toe worden verplicht. Bovendien is de locatie van een bedrijfsparking niet altijd geschikt voor bewoners of bezoekers van de Vijfhoek.*

Ik wil er best bij de stad Brussel op aandringen om het dossier in een ruimere context te bekijken alvorens een definitieve beslissing te nemen. Heel wat leden van de meerderheid in Brussel-Stad, waaronder mevrouw Ampe, zijn trouwens lid van deze commissie.

Ik kan het dossier vooral beïnvloeden bij de toekenning van de milieuvergunningen. Ik weet niet wanneer de vergunningsaanvragen zullen worden ingediend. Laten we deze discussie op dat moment voortzetten. Ik kan me niet voortdurend bemoeien met het beleid van de gemeenten. Ze worden verondersteld de wet te kennen. De milieuvergunningsaanvragen zullen volgens de geijkte procedure worden onderzocht.

Les chiffres sont éloquentes : entre 10.000 et 15.000 emplacements pourraient être rendus accessibles. Dès lors, pourquoi ne pas en discuter avec la Ville de Bruxelles, avant l'octroi de permis d'environnement ? Avant de lancer un appel d'offres pour la construction de quatre parkings, ne conviendrait-il pas de dénombrer les places disponibles dans les parkings publics et les parkings privés de bureaux ?

Lors des discussions sur le Cobrace, il était apparu que la plupart de ces stationnements de bureaux relevaient des pouvoirs publics ! Il ne s'agit donc pas de s'immiscer dans la gestion de la Ville de Bruxelles ou dans l'octroi de permis d'environnement, mais de proposer des solutions alternatives. Cela participe aussi de la gestion rationnelle des deniers publics en vue d'atteindre ce que nous souhaitons tous : l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'air par une amélioration de la mobilité sous toutes ses formes.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Vous savez que les bureaux ont une possibilité de mettre du parking à disposition. Cela reste volontaire et cela ne signifie pas qu'il ne fallait pas envisager la construction de nouveaux parkings publics.

Par ailleurs, à Bruxelles, la difficulté réside dans la localisation des bureaux. Cette dernière n'est pas toujours en adéquation avec les besoins des riverains, des habitants et des utilisateurs du Pentagone. Cette difficulté est donc plutôt d'ordre géographique.

Je ne vois pas d'inconvénient à faire passer le message suivant à la Ville de Bruxelles : envisageons ce dossier de manière globale et choisissons l'offre la plus intéressante. De nombreux représentants de la Ville de Bruxelles, dont la principale intéressée, siègent d'ailleurs au sein de cette commission !

Quant à moi, mon outil principal est le permis d'environnement. J'ignore quand le projet va être déposé à la Ville de Bruxelles. Nous pourrions revenir sur cette question lorsque les demandes de permis seront introduites.

Je peux toujours prendre contact et attirer

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ik hoop dat u gauw werk maakt van het overzicht van parkeerplaatsen en het snel aan Brussel-Stad doorgeeft.*

U moet streven naar een betere luchtkwaliteit en de betrokken beleidsniveaus de nodige informatie bezorgen opdat ze beslissingen zouden nemen die goed zijn voor de economie en het milieu.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Zodra het overzicht volledig klaar is, zal ik het aan alle gemeenten bezorgen. Ik ben niet van plan om met gedeeltelijke overzichten te werken.*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Waarom niet? Alleen de stad Brussel heeft plannen voor parkeergarages.*

Ik begrijp dat u alle gemeenten op dezelfde manier wilt behandelen, maar we mogen niet vergeten dat dit debat het hele gewest aanbelangt.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

**TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,**

l'attention sur l'un ou l'autre aspect du projet. Cette démarche devrait alors être systématique. Or, je n'ai pas envie de jouer en permanence le rôle de belle-mère pour l'ensemble des communes. Une législation existe et est censée être connue. Des demandes de permis d'environnement vont être introduites et elles seront examinées comme il se doit.

M. Arnaud Pinxteren.- La question de la localisation est liée à celle de l'inventaire. Je vous invite donc à réaliser ce travail rapidement pour fournir cette information à la Ville de Bruxelles.

Votre rôle n'est pas celui d'une belle-mère. Il est de préserver la qualité de l'air, mais aussi, en tant que femme politique, de permettre à l'ensemble des autorités publiques de disposer des informations nécessaires pour prendre une décision souhaitable sur les plans économique, politique et environnemental.

Mme Céline Fremault, ministre.- D'accord, mais quand je disposerai de l'ensemble des données, je les transmettrai à l'ensemble des communes. Je ne vais pas commencer à fragmenter les rapports. Une fois que je disposerai de l'inventaire complet, je le transmettrai à toutes les communes, avec la cosignature de Pascal Smet.

M. Arnaud Pinxteren.- Pourquoi pas ? Il n'existe actuellement pas, à ma connaissance, d'autre projet de la même ampleur que celui proposé par la Ville de Bruxelles.

Je suis d'accord avec votre souci d'égalité de traitement, mais le débat qui agite la Ville de Bruxelles est un débat citoyen qui touche largement l'ensemble de la Région.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

**À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU**

LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de luchtvervuiling".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Astma, hartziekten, bronchitis, longkanker, diabetes en vroegtijdige sterfte zijn gezondheidsproblemen die we vanzelfsprekend willen vermijden en niemand toewensen. Toch veroorzaken we die problemen gedeeltelijk zelf. Ik heb het nu specifiek over de gevolgen van fijnstof en luchtvervuiling.

Jaarlijks sterven in Europa 370.000 burgers voortijdig door het inademen van fijnstof. De Europese Unie (EU) legt dan ook al sinds vijftien jaar fijnstofnormen op aan de lidstaten. De Europese wetgeving over grof fijnstof (PM10) van 1999 is sinds 2005 van kracht. In dat jaar werd aan de lidstaten een jaarlijkse grenswaarde opgelegd van 40 µg/m³ en een dagelijkse grenswaarde van 50 µg/m³.

Vervolgens voerde de EU in 2008 nieuwe wetgeving in voor klein fijnstof (PM2,5), die vanaf 2015 van kracht zal zijn. De grenswaarden liggen een stuk hoger dan de maxima die de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) aanraadt. Toch voldeden veel lidstaten al niet aan de Europese fijnstofnormen inzake PM10. De EU besloot landen die volgens de Europese Commissie voldoende maatregelen nemen tegen fijnstof, uitstel te gunnen tot 2011.

De hoeveelheid fijnstof in België is te hoog. Honderdduizenden mensen werken en leven in ongezonde lucht. Al sinds 2005 tikt de EU België op de vingers over dat probleem. Herhaaldelijk werd ons land erop gewezen dat het de regels van de EU en de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) in verband met grof fijnstof (PM10) aan zijn laars lapt. In 2011 werd België voor het Europees Hof van Justitie gedaagd wegens het uitblijven van een degelijk beleid. In februari 2014 kreeg België een laatste waarschuwing van de Europese Commissie. Toch zijn we er nog steeds niet in geslaagd om aan de internationale normen te voldoen.

LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "la pollution de l'air".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Chaque année, en Europe, 370.000 personnes meurent prématurément en raison de l'inhalation de particules fines. Les seuils de pollution par les particules fines PM10 fixés par les normes européennes sont de 50 µg/m³ par jour et de 40 µg/m³ par an.*

Les normes fixant les seuils à ne pas dépasser concernant les particules fines PM2,5 entreront en vigueur en 2015. Ces seuils sont légèrement plus élevés que les seuils recommandés par l'OMS.

Le taux de particules fines en Belgique est trop élevé. La Belgique a déjà été maintes reprises critiquée par l'Europe pour le non-respect des normes. En 2011, la Belgique comparaisait devant la Cour de Justice européenne pour son absence de politique en la matière. En février 2014, un dernier avertissement lui a été adressé par la Commission européenne. Actuellement, nous ne sommes toujours pas parvenus à nous conformer aux normes internationales.

La pollution atmosphérique est liée aux gaz d'échappement des véhicules, principalement les diesels. Malgré les nombreuses mesures visant à réduire la circulation de tels véhicules, les campagnes de sensibilisation, la suppression des diesels du parc automobile public et les plans de lutte contre les pics de pollution, notre qualité de l'air ne répond toujours pas aux normes européennes.

Le champ restreint de ses compétences en matière de lutte contre la pollution ne peut servir de prétexte à la Région pour ignorer un enjeu aussi important. Elle doit prendre ses responsabilités et développer des mesures structurelles comme la réduction du trafic automobile, l'introduction de la vignette autoroutière ou d'une taxe kilométrique majorée pour les poids lourds et les automobiles, l'instauration d'un cadre légal pour les zones à basse émission, une politique d'aménagement du

Zoals u weet, hangt de luchtkwaliteit zeer sterk samen met de uitlaatgassen van voertuigen en meer bepaald van dieselmotoren. De populariteit van diesel als brandstof voor wagens is nog steeds een groot probleem. In het verleden werden al enkele maatregelen genomen, zoals het voeren van bewustmakingscampagnes, het afschaffen van dieselveertuigen in het wagenpark van de overheid en het plan om verontreinigingspieken aan te pakken. Helaas hebben die maatregelen onvoldoende impact om de luchtkwaliteit voldoende te verbeteren. Uit de metingen van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) blijkt dat de luchtkwaliteit er al wat op is vooruitgegaan, maar nog steeds niet beantwoordt aan de Europese norm.

Het klopt dat het Brussels Gewest beperkte bevoegdheden heeft op het gebied van luchtkwaliteit, maar het probleem is te belangrijk om ons daarachter te verschuilen. Het Brussels Gewest moet zijn verantwoordelijkheid nemen en de maatregelen nemen waarvoor het bevoegd is. Ik denk aan concrete en structurele maatregelen als het terugdringen van het autoverkeer, de invoering van een zonale heffing of slimme kilometerheffing die niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor personenwagens geldt, een wettelijk kader voor lage emissiezones, een beter doordachte ruimtelijke ordening en minder parkeerplaatsen. Het zijn maatregelen die op korte termijn een groot effect teweeg kunnen brengen.

Maar we moeten ook meer ambitie hebben en durven uit te stijgen boven de versplintering van bevoegdheden. Er is nood aan een gecoördineerd actieplan van de Vlaamse, Waalse, Brusselse en federale regeringen, zodat ze samen een einde kunnen maken aan deze toestand. De Brusselse Ring heeft een rechtstreeks effect op de luchtkwaliteit. De eenzijdige beslissing van de Vlaamse regering om de Ring te verbreden, dreigt de luchtkwaliteit in Brussel en Vlaams-Brabant nog meer aan te tasten. Vlaanderen beweert al ingrijpende inspanningen te hebben gedaan om de concentratie van fijnstof terug te dringen. Een reeks maatregelen zou al in de pijplijn zitten.

In het regeerakkoord voor de komende vijf jaar staat dat u de luchtkwaliteit in dit gewest gevoelig wilt verbeteren en een einde wilt maken aan de inbreukprocedure van de Europese Commissie die tegen dit land en dus impliciet ook tegen het

territoire adaptée et la réduction du nombre de places de stationnement. De telles mesures peuvent avoir un impact sensible à court terme.

Il faudrait développer une politique concertée avec les autres niveaux de pouvoir. Ainsi, l'élargissement du ring prévu par la Région flamande aura un impact néfaste sur la qualité de l'air à Bruxelles et dans le Brabant flamand. La Flandre prétend néanmoins avoir pris de nombreuses mesures pour réduire la concentration de particules fines.

L'accord de votre gouvernement prévoit une amélioration sensible de la qualité de l'air pour mettre fin à la procédure d'infraction que la Commission européenne a engagée contre la Belgique, et donc notre Région. Il y est aussi question d'une zone de basse émission régionale en cas de pic de pollution. La qualité de l'air ne semble toutefois pas votre priorité pour cette année parlementaire, puisque vous n'y faites pas allusion dans votre déclaration de politique générale.

Quelles mesures prévoyez-vous pour éviter que la Belgique soit condamnée par l'Europe en 2015 pour non-respect des normes de qualité de l'air ? Quels contacts avez-vous pris en ce sens ?

Où en est le taux de particules fines (PM_{2,5}) à Bruxelles ? Serons-nous conformes aux normes européennes en 2015 ?

Selon quel calendrier et avec quels moyens comptez-vous améliorer la qualité de l'air ?

Comment la collaboration avec les autres Régions en matière de lutte contre la pollution atmosphérique se déroule-t-elle, pour ce qui est de la taxe kilométrique et des mesures à l'égard des véhicules diesels ?

Pourquoi limiter les zones à basse émission aux pics de pollution ? Quelles catégories de véhicules concernent-elles ? Quelles sont les zones pressenties ? Comment ces zones seront-elles maintenues ?

Quelles autres mesures prévoyez-vous pour réduire la pollution ? Quel en est le calendrier ?

Il importe d'adopter une vision d'ensemble du

Brussels Gewest loopt. Bovendien bent u van plan om een gewestelijke lage-emissiezone in te stellen als er een luchtvervuilingspiek of -piekperiode wordt aangekondigd. Op papier klinkt het veelbelovend, maar toch stellen we vast dat luchtkwaliteit geen prioriteit is, aangezien er met geen woord over wordt gerept in de beleidsverklaring voor het komende parlementaire jaar.

In de veronderstelling dat de Europese Commissie wellicht in 2015 zal overgaan tot de definitieve veroordeling van België wegens het niet naleven van de luchtkwaliteitsnormen, heb ik een aantal vragen voorbereid.

Wat hebt u al gedaan om een nakende veroordeling van België door de Europese Commissie wegens het overtreden van de luchtkwaliteitsnormen te vermijden? Welke contacten hebt u daarover al gehad?

Wat is de huidige situatie in Brussel met betrekking tot klein fijnstof (PM_{2,5})? Halen we de Europese normen in 2015?

Hoe zult u de luchtkwaliteit verbeteren? Wat is de timing? Welke financiële middelen worden daarvoor uitgetrokken?

Hoe verloopt de samenwerking met de Vlaamse, Waalse en federale regering inzake de aanpak van de luchtvervuiling? Ik bedoel meer bepaald de slimme kilometerheffing of de aanpak van vervuilende dieselwagens.

Waarom beperkt u het instellen van een lage-emissiezone tot piekmomenten? Welke categorieën van voertuigen worden geweerd bij het instellen van een lage-emissiezone? Welke zone hebt u in gedachten? Hoe zullen de lage-emissiezones worden gehandhaafd?

Welke andere maatregelen zult u nemen om de luchtvervuiling aan te pakken? Bestaat er een planning voor deze maatregelen?

Ik hoop dat u een zo concreet mogelijk antwoord kunt geven. In het kader van de vorige bespreking is het belangrijk om het totaalplaatje te bekijken en rekening te houden met de bevoegdheden van uw collega-ministers met betrekking tot mobiliteit en ruimtelijke ordening.

problème, avec à l'esprit les compétences de vos collègues en matière de mobilité et d'aménagement du territoire.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi (*in het Frans*).- *De luchtkwaliteit is een van de belangrijkste bekommernissen van deze regering en is in het regeerakkoord opgenomen.*

In februari stelde mevrouw Huytebroeck dat de hoeveelheid micropartikels in de Brusselse lucht onder de Europese drempelwaarde van 25 µg/m³ blijft en dat Leefmilieu Brussel over de nodige apparatuur beschikt om de luchtkwaliteit afdoende te controleren.

De PS-fractie is voorstander van structurele maatregelen om de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest te verbeteren, maar dan zonder de koopkracht van gezinnen aan te tasten. We worden immers nog steeds geconfronteerd met de gevolgen van het feit dat het jarenlang goedkoper was om met een dieselwagen te rijden.

Het idee van een kilometerheffing voor dieselrijders lijkt ons dan ook sociaal onrechtvaardig. Het zou beter zijn mensen ertoe aan te zetten een bewuste keuze te maken. Een diesel is pas interessanter dan een benzineauto voor wie meer dan 30.000 km per jaar rijdt.

Plant u een bewustmakingscampagne in die zin? Zou het Autosalon daarvoor geen goede gelegenheid zijn?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi.- La question de la qualité de l'air et de son impact sur la santé des Bruxellois est au centre des préoccupations de ce gouvernement. J'en veux pour preuve la section de l'accord de majorité que Mme Maes vient de citer. Le groupe socialiste se félicite de cette disposition, dont nous suivons étroitement la mise en œuvre.

En février, j'ai eu l'occasion d'interpeller Mme Huytebroeck sur la quantité de microparticules dans l'air à Bruxelles. Celle-ci s'était montrée rassurante, puisque la limite de 25µg/m³ d'air fixée par la directive 2008/50CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe était respectée. Elle ajoutait qu'en toute logique, cela devrait être le cas au 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la directive.

J'ose donc espérer que la situation ne s'est pas dégradée en quelques mois. Mme Huytebroeck nous avait indiqué par ailleurs que Bruxelles Environnement disposait bien de l'appareillage nécessaire pour surveiller de près les variations et les pics de pollution, conformément aux normes européennes.

Mon groupe est partisan de mesures structurelles pour améliorer la qualité de l'air en Région bruxelloise. Nous ne souhaitons cependant pas pénaliser le pouvoir d'achat des ménages, et en particulier de ceux qui n'ont pas les moyens de s'offrir un véhicule propre. Nous subissons encore l'héritage des années où le diesel coûtait bien moins cher que l'essence à la pompe, et où les moteurs diesel faisaient l'objet d'une taxation plus légère que les moteurs à essence.

Le parc automobile belge ne s'est d'ailleurs pas renouvelé depuis que ces réalités ont changé. C'est d'autant plus vrai pour les moins fortunés de nos concitoyens.

L'idée d'une taxe kilométrique majorée pour les véhicules roulant au diesel nous paraîtrait dès lors socialement injuste. Nous pensons que la

sensibilisation des Bruxellois achetant un nouveau véhicule à faire le bon choix est plus indiquée. Au vu de la taxation et des prix actuels du carburant à la pompe, il faut effectuer 30.000 km pour qu'un véhicule roulant au diesel se révèle économiquement plus intéressant qu'un véhicule roulant avec un moteur à essence.

Cette distance est encore plus élevée lorsqu'on prend en considération le fait que les modèles les plus récents bénéficient des dernières avancées dans le domaine des filtres à particules. Ceux-ci doivent être périodiquement remplacés, ce qui coûte plus d'argent encore. La plupart des Bruxellois de condition modeste ne peuvent se le permettre.

Prévoyez-vous une campagne de sensibilisation et de communication concernant le peu d'avantages que présentent réellement les véhicules diesel pour une majorité d'automobilistes bruxellois ? Le Salon de l'auto, qu'accueille notre Région, ne pourrait-il constituer une bonne opportunité à cet égard ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Europa heeft voor luchtvervuiling maximumnormen per uur, dag en jaar vastgelegd. Brussel overschrijdt de normen voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) regelmatig.

Eén van de zes meetstations in het gewest noteert nog steeds waarden boven de jaarlimiet van 35 overschrijdingen van de dagnorm (50 µg/m³). Ten opzichte van 2007 is dat wel al een verbetering: toen werd de norm nog in vijf meetstations overschreden. De jaarwaarde van 40 µg/m³ wordt wel nageleefd.

Voor stikstofdioxide wordt de limiet van 40 µg/m³ per jaar in vier van de tien meetstations overschreden. Ook daar zien we een verbetering, hoewel die langzamer evolueert dan bij de fijnstofconcentraties. In alle meetstations blijven de concentraties wel binnen de uurnorm van 200 µg/m³.

Voor de overschrijding van de stikstofnorm loopt er momenteel overleg met de Europese Commissie, die daarvoor geen inbreukprocedure

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- La directive européenne 2008/50CE fixe des normes horaires journalières et annuelles à respecter en matière de qualité de l'air. Parmi les nombreux polluants visés, deux demeurent problématiques à Bruxelles : les particules fines ou PM10 et le dioxyde d'azote (NO2).

Concernant les particules fines, dont les valeurs limites sont contraignantes depuis le 1er janvier 2005, il est constaté un non-respect des valeurs limites sur les concentrations journalières. La limite est fixée à 35 dépassements du seuil journalier de 50µg/m³. Ceci n'est toujours pas respecté dans une des stations de mesures, sur les six stations que compte la Région de Bruxelles-Capitale. Cette situation s'est déjà améliorée, puisque cinq stations dépassaient cette norme en 2007. Par contre, je suis heureuse de vous annoncer que la valeur annuelle, fixée à 40µg/m³, est quant à elle respectée.

En ce qui concerne le dioxyde d'azote, dont les valeurs limites sont contraignantes depuis janvier 2010, il est constaté un non-respect des valeurs

tegen ons land heeft lopen. Voor de niet-naleving van de fijnstofnorm startte de Commissie in 2009 echter wel zo'n procedure tegen België.

(verder in het Nederlands)

De verschillende contacten tussen de Europese Commissie en het Koninkrijk België kunnen als volgt worden samengevat.

Op 26 november 2008 bracht het Koninkrijk België de Europese Commissie op de hoogte van zijn vraag om een vrijstelling, en om uitstel van de verplichting om de dagelijkse grenswaarde voor PM10 toe te passen. De vraag naar uitstel komt vooral van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(verder in het Frans)

Op 13 februari 2009 bezorgde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de Europese Commissie aanvullende gegevens. Op 2 juli 2009 weigerde de Commissie uitstel te verlenen voor de naleving van de fijnstofnorm. Op 20 november van datzelfde jaar stuurde ze een eerste ingebrekestelling voor de niet-naleving van artikel 13 van de richtlijn betreffende de grenswaarden.

Op 8 maart 2010 legde het Brussels Gewest zijn argumenten ten aanzien van die ingebrekestelling voor. Op 24 juni vaardigde de Commissie een gemotiveerd advies uit. Op 26 september werd een antwoord op dat gemotiveerd advies aan de Commissie meegedeeld. Op 6 april 2011 werd het dossier aan het Hof van Justitie van de Europese Unie overgedragen en op 21 november 2012 werd een bijkomende ingebrekestellingsbrief aan België gericht.

Op 20 februari 2013 antwoordde het Brussels Gewest op de bijkomende ingebrekestelling. Op 20 februari 2014 vaardigde de Commissie een nieuw gemotiveerd advies betreffende de naleving van de grenswaarden uit. Op 5 mei 2014 antwoordde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op dat bijkomende gemotiveerd advies.

Het Brussels Gewest is niet in overtreding voor fijnstof PM 2,5, wel voor PM 10.

In de Europese richtlijn 2008/50/CE is de jaarlijkse grenswaarde voor PM 2,5 vastgelegd op 25 g/m³. Die grenswaarde is bindend vanaf

limites sur les concentrations annuelles, qui sont fixées à 40µg/m³. Cette situation est dépassée dans quatre stations de mesures, sur un total de dix. La situation s'améliore également, mais plus lentement. Par contre, le seuil horaire de 200µg/m³ est toujours respecté par toutes les stations de mesures.

Actuellement, nous ne sommes pas sous le coup d'une procédure d'infraction par la Commission pour les dépassements des valeurs limites de dioxyde d'azote. Nous sommes en contact avec elle à ce propos. Par contre, à la suite des dépassements constatés sur les PM10, la Commission européenne a ouvert une procédure d'infraction à l'encontre de la Belgique en novembre 2009.

(poursuivant en néerlandais)

Le 26 novembre 2008, la Belgique a informé la Commission européenne de sa demande d'exemption et de report de l'obligation d'appliquer la valeur limite journalière pour les PM10. Cette demande de report est surtout portée par la Région de Bruxelles-Capitale.

(poursuivant en français)

Le 13 février 2009, la Région de Bruxelles-Capitale a également fourni un certain nombre d'informations complémentaires à la Commission européenne. Le 2 juillet 2009, cette dernière a refusé d'accorder ce délai à la Belgique et le 20 novembre de la même année, la Commission européenne a adressé une première lettre de mise en demeure concernant le non-respect de l'article 13 de la directive portant sur les valeurs limites.

Le 8 mars 2010, la Région bruxelloise a fait valoir ses arguments à l'encontre de cette mise en demeure. Le 24 juin, la Commission émet un avis notifié. Le 26 septembre, une réponse portant sur cet avis motivé est communiquée à la Commission. Le 6 avril 2011, le dossier est transféré auprès de la Cour de justice de l'Union européenne et le 21 novembre 2012, une lettre de mise en demeure complémentaire est adressée à la Belgique concernant le non-respect de l'article 23 de la directive.

Le 20 février 2013, la Région bruxelloise répond à

1 januari 2015.

Bij de vijf meetstations voor PM 2,5 in Brussel liggen de waarden sinds 2008 onder die limiet, met uitzondering van één jaar, waarin de weersomstandigheden meer luchtvervuiling veroorzaakten. Ook de volgende jaren zou het dus mogelijk moeten zijn om de norm voor PM 2,5 na te leven.

(verder in het Nederlands)

Sinds februari 2013 en de laatste bijstelling van de maatregelen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest genomen heeft, heeft het gewest de inspanningen voortgezet om de blootstelling van de Brusselse bevolking aan vervuilende stoffen in de atmosfeer te verminderen. Zo voerde het nieuwe maatregelen in om de luchtkwaliteit in het gewest te verbeteren.

(verder in het Frans)

Ten eerste keurde de Brusselse regering op 26 september 2013 het voorontwerp van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan goed. Daarin zijn 130 maatregelen opgenomen, uitgesplitst in negen assen, die gericht zijn op de luchtvervuilende sectoren. De specifieke as voor luchtkwaliteit bestendigt het bestaande netwerk en breidt het uit in de tunnels.

Daarnaast voorziet het plan in een verbetering van de modelvorming van de luchtkwaliteit, waardoor de gevolgen van het beleid beter kunnen worden geëvalueerd. Het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan wordt momenteel aan een milieueffectenbeoordeling onderworpen. Daarna volgt een openbaar onderzoek. Het plan moet tegen eind 2015 worden goedgekeurd.

Ten tweede startte begin 2013 het project individual EXposure to urban AIR pollution in Brussels (Expair) van Leefmilieu Brussel. Dat project zal lopen tot eind 2015 en beschikt over een jaarbudget van 85.000 euro. Het streeft een dubbele doelstelling na: enerzijds de blootstelling van de bevolking aan luchtvervuiling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meten, anderzijds de inwoners van Brussel over die blootstelling informeren en ze motiveren om hun uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen.

De referentiepolluent voor buitenlucht is black

la mise en demeure complémentaire Le 20 février 2014, la Commission émet un nouvel avis motivé complémentaire concernant le respect des valeurs limites. Le 5 mai 2014, la Région de Bruxelles-Capitale répond à cet avis motivé complémentaire.

À propos des particules fines appelées "particules microscopiques (PM) 2,5", la Région bruxelloise n'est pas en infraction pour ces particules. Elle est en infraction pour les PM 10.

La directive européenne 2008/50/CE fixe la valeur limite sur les concentrations annuelles de PM 2,5 à 25 g/m³. Cette valeur limite est contraignante à partir du 1er janvier 2015.

Dans les tableaux de mesure bruxellois, les cinq stations de mesure des PM 2,5 (Molenbeek-Saint-Jean, Berchem-Sainte-Agathe, Uccle, Haren et Meudon) respectent cette valeur limite depuis 2008. Sauf une année exceptionnelle, qui serait caractérisée par une persistance de conditions météorologiques défavorables à la dispersion des polluants, le respect de la valeur limite annuelle sur les PM 2,5 devrait être garanti pour les années à venir.

(poursuivant en néerlandais)

Depuis février 2013 et la dernière mise à jour des mesures prises par la Région de Bruxelles-Capitale, cette dernière a poursuivi ses efforts visant à réduire l'exposition de la population bruxelloise aux polluants atmosphériques.

(poursuivant en français)

Premièrement, le gouvernement bruxellois a adopté le 26 septembre 2013 l'avant-projet de Plan régional air-climat-énergie. Celui-ci prévoit 130 mesures, déclinées en neuf axes, orientés autour des secteurs émetteurs de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre : bâtiment, transport et consommation. L'axe spécifique de surveillance de la qualité de l'air consolide le réseau actuellement en place et le renforce dans les tunnels.

Enfin, le plan prévoit une amélioration de la modélisation de la qualité de l'air, ce qui permettra de mieux évaluer les conséquences des décisions et des politiques en termes de qualité de l'air. Le Plan régional air-climat-énergie est actuellement soumis à rapport d'incidences sur l'environnement

carbon. Daarmee sluit het project aan op de Europese bekommernis om de vervuiling met de kleinste fijnstofdeeltjes diepgaand te bestuderen.

Ten derde zal het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE), dat op 2 mei 2013 werd goedgekeurd, eveneens leiden tot een lagere uitstoot van fijnstof afkomstig van vervoer en gebouwen in het Brussels Gewest.

Het Grondwettelijk Hof verwierp op donderdag 27 november het bezwaar van de Beroepsvereniging van de vastgoedsector (BVS) en de Belgische Parkeerfederatie (BPF) tegen het BWLKE. Zodra het arrest is gepubliceerd, zullen we onderzoeken welke gevolgen het zal hebben.

(verder in het Nederlands)

Binnen het coördinatieorgaan van het Belgische milieubeleid is een werkgroep belast met het analyseren van de problematiek van het dieselwagenpark in België. De werkgroep heeft maatregelen op gewestelijk en federaal niveau aanbevolen om onder de uitstootplafonds voor atmosferische pollutanten te blijven. De maatregelen hebben onder meer betrekking op de reductie van de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof afkomstig van vervoer.

(verder in het Frans)

Ze zijn in de eerste plaats gericht op de sterk vervuilende dieselveertuigen.

Op 30 mei 2013 keurde de interministeriële conferentie Leefmilieu de maatregelen om onder de maximale uitstootwaarden te blijven, goed. De gewestministers en de federale ministers van Financiën, Mobiliteit en Leefmilieu werden op de hoogte gebracht.

Op korte en middellange termijn moeten verscheidene bestaande maatregelen inzake vervoer worden aangepast. Op federaal niveau moeten we een gemeenschappelijk visie ontwikkelen over hoe we aan de eisen inzake luchtkwaliteit kunnen voldoen. Fiscaliteit speelt daarin een grote rol.

(verder in het Nederlands)

De volgende maatregelen vallen onder de federale

et sera ensuite soumis à enquête publique. Il devrait être adopté fin 2015.

Deuxièmement, le projet individuel EXPosure to urban AIR pollution in Brussels (Expair), réalisé par Bruxelles Environnement, a été entamé début 2013. Il se poursuivra jusque fin 2015, à raison d'un budget de 85.000 euros par an. Son objectif est double : d'une part, évaluer l'exposition de la population à la pollution de l'air en Région de Bruxelles-Capitale, en mesurant les concentrations de polluants les plus représentatifs des environnements intérieur et extérieur ; d'autre part, informer et sensibiliser la population bruxelloise sur son exposition à la pollution urbaine et l'encourager à la réduire.

Le polluant de référence retenu pour l'air extérieur est le carbone suie. En cet aspect, le projet répond à la préoccupation européenne d'étudier plus en profondeur la pollution aux particules les plus fines.

Enfin, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), adopté le 2 mai 2013, contribuera également à la réduction des émissions de particules fines issues des secteurs du transport et du bâtiment en Région bruxelloise. Plusieurs arrêtés d'exécution ont été adoptés par le gouvernement depuis la publication du code au Moniteur belge.

La Cour constitutionnelle a rejeté jeudi dernier les recours introduits par l'Union professionnelle du secteur immobilier (UPSI) et la Fédération des parkings de Belgique contre le Cobrace. Nous attendons la publication de cet arrêt pour pouvoir en analyser les répercussions.

(poursuivant en néerlandais)

Au sein de l'organe de coordination de la politique environnementale belge, le groupe de travail chargé d'analyser la problématique du parc automobile diesel en Belgique a recommandé des mesures aux niveaux régional et fédéral pour rester sous les plafonds d'émissions des polluants atmosphériques, notamment l'oxyde d'azote et les particules fines issues du transport.

(poursuivant en français)

Les véhicules diesel contribuant largement aux

bevoegdheid:

- via een nieuw evenwicht tussen de accijnzen op diesel en benzine de verkeersbelasting aanpassen zodat er rekening wordt gehouden met de negatieve effecten op de volksgezondheid;

(verder in het Frans)

- het wagenpark van de overheid een voorbeeld-functie geven via een ecoscore bij aanbestedingen, evenals de promotie van ecologisch rijden;

- meer rekening houden met de uitstoot van pollutanten door bedrijfswagens via een aanpassing van de fiscaliteit;

- de homologatieproeven representatiever maken;

- een wettelijk kader invoeren voor lage-emissie-zones, zodat steden een dergelijke zone voor een deel van hun grondgebied kunnen invoeren;

- het aspect leefmilieu binnen de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie beter vertegenwoordigen en een coördinatiecomité voor het internationale milieubeleid uitgebreid met mobiliteit oprichten;

- de bevolking bewustmaken wat betreft atmosferische pollutanten, met name via de ecoscore;

- de federale databanken met gegevens over de voertuigen, beheerd door de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV), verbeteren;

- het Federaal Plan ter bestrijding van de luchtvervuiling uitvoeren.

Op 21 januari 2011 ondertekenden de drie gewesten een politiek akkoord over de hervorming van de verkeersfiscaliteit, dat voorziet in:

- de invoering van een autovignet voor lichte voertuigen;

- een hervorming van de verkeersbelasting.

In augustus 2011 werd bij het consortium Fairway een studie over de verkeersfiscaliteit besteld. Een politiek en een administratief comité met twaalf werkgroepen analyseerden het project. Eind juli 2012 keurden de drie gewestregeringen een

émissions de ces polluants ont été visés en priorité.

Le 30 mai 2013, la conférence interministérielle (CIM) pour l'environnement, constituée des ministres fédéraux et régionaux, a donné son approbation au sujet des mesures identifiées. Conformément à la décision, la note reprenant ces mesures a été communiquée aux ministres régionaux, ainsi qu'aux ministres fédéraux des Finances, de la Mobilité et de l'Environnement.

Chacune des entités dispose de leviers importants dans la perspective d'une amélioration de la qualité de l'air. Des adaptations de plusieurs mesures existantes liées au transport doivent être envisagées à court et moyen termes.

Afin d'assurer la cohérence des mesures et d'envoyer un signal univoque sur les orientations à adopter, il convient de dégager au niveau national une vision commune sur la manière de se conformer aux exigences en matière de qualité de l'air et d'émissions qui découlent de nos engagements internationaux. Dans ce domaine, la fiscalité est un point important.

(poursuivant en néerlandais)

Les mesures suivantes relèvent de la compétence fédérale :

- adapter la taxe de circulation grâce à un nouvel équilibre entre les accises sur le diesel et l'essence ;

(poursuivant en français)

- assurer l'exemplarité des flottes de véhicules publics et leur utilisation rationnelle par le biais de l'utilisation de seuils ecoscore dans les marchés publics et la promotion de l'écoconduite auprès des conducteurs de ces véhicules ;

- adapter la fiscalité des voitures de société, afin de mieux prendre en considération les émissions directes de polluants des véhicules ;

- rendre les tests d'homologation beaucoup plus représentatifs de la réalité ;

- introduire un cadre légal pour les zones à basse émission, afin que les villes puissent introduire et gérer une telle zone sur une partie de leur

voorlopige structuur goed.

Na raadpleging van de betrokken partijen en een marktraadpleging, werd eind 2012 een definitieve structuur opgezet en een lastenboek opgesteld. Het consortium Sky-ways kreeg de inning van de intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens toegewezen. De voorbereidingen voor het project startten begin 2014 en de effectieve start is gepland voor begin 2016.

Bovendien richtten de gewesten Viapass op, een intergewestelijke instelling die de bevoegdheden inzake wegentollen en kilometerheffingen zal uitoefenen.

Over de lage-emissiezones is de gewestelijke beleidsverklaring duidelijk.

(verder in het Nederlands)

De regering zal het besluit van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijnstof en door stikstofdioxide te voorkomen, opnieuw evalueren.

(verder in het Frans)

Nu moet worden bestudeerd hoe die maatregelen kunnen worden uitgevoerd en welke impact ze op de vervuilingsspieken zullen hebben. Zo voerde Leefmilieu Brussel al in 2011 een studie uit rond een samenwerking met Transport & Mobility Leuven, waarbij onder andere de relevantie van de invoering van een lage-emissiezone werd onderzocht. Uit die studie bleek dat de impact op de luchtkwaliteit groter is als de lage-emissiezone voor het volledige grondgebied en alle voertuigen geldt.

Het BWLKE maakt de invoering van lage-emissiezones in het gewest mogelijk. Bovendien werd in juli 2014 het nieuwe verkeersbord dat zo'n zone aanduidt via koninklijk besluit in het verkeersreglement opgenomen.

(verder in het Nederlands)

Op het vlak van vervoer voeren we verschillende maatregelen uit die de luchtkwaliteit moeten verbeteren. Dat gebeurt via een verschuiving van de verplaatsingen van de werknemers van de

territoire. Je voudrais m'y atteler, mais pas toute seule, comme vous pouvez l'imaginer ;

- prévoir l'amélioration de la représentation de la dimension environnementale au sein de la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, des infrastructures et des télécommunications et créer un comité de coordination de la politique internationale de l'environnement élargi à la mobilité ;

- développer la sensibilisation de la population aux polluants atmosphériques, notamment grâce à l'outil écoscore ;

- améliorer les bases de données fédérales sur les véhicules gérées par la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) ;

- mettre en œuvre le Plan fédéral de lutte contre la pollution de l'air.

Un accord politique pour la réforme de la fiscalité routière a été signé par les trois Régions le 21 janvier 2011. Il vise, notamment, la mise en œuvre :

- d'une vignette automobile pour les véhicules légers ;

- d'une réforme de la taxe de circulation.

En août 2011, le marché d'étude sur la réforme de la fiscalité routière a été attribué au consortium Fairway. Un comité politique et un comité administratif avec douze groupes de travail ont analysé les différentes facettes du projet. Une architecture provisoire a été approuvée fin juillet 2012 par les trois gouvernements régionaux.

Après consultation des parties prenantes, suivie d'une consultation du marché, une architecture définitive a été fournie à la fin de l'année 2012, un cahier des charges a été rédigé. Un fournisseur de services unique, à savoir le consortium Sky-ways, a été retenu pour la mise en œuvre du prélèvement kilométrique intelligent pour poids lourds. La préparation du projet a débuté à la mi-2014, pour un démarrage effectif prévu début 2016.

Par ailleurs, les Régions ont créé Viapass, l'institution interrégionale pour la tarification routière. Cet institut prendra en charge toutes les

wagen naar andere vervoermiddelen, dankzij het bedrijfsvervoerplan en de verplichting van het BWLKE om buiten de weg te parkeren. Door de verplichting van een minimale ecoscore voor de voertuigen van het Brussels Gewest zijn de milieuprestaties van deze voertuigen aanzienlijk verbeterd.

(verder in het Frans)

Ik zal erop toezien dat die maatregelen doeltreffend worden toegepast.

Daarnaast vroegen we toestemming aan de Europese Commissie om het meetstation van Haren te verplaatsen, aangezien dat in een industriegebied gelegen is en dus niet langer representatief is voor de Brusselse stedelijke omgeving.

In het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan werden maatregelen opgenomen in verband met elektrische voertuigen, de hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op de inverterstelling op basis van milieucriteria.

Binnenkort start een studie naar de te volgen strategie inzake alternatieve brandstof en uit te bouwen infrastructuur.

Er loopt momenteel geen enkele gewestelijke bewustmakingsactie rond diesel, al zouden we daar in 2015 wel rond kunnen werken.

compétences des autorités publiques relatives à la tarification routière.

Concernant les zones à basse émission, la déclaration de politique régionale est claire.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement réévaluera l'arrêté du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote

(poursuivant en français)

Actuellement, les modalités pratiques et opérationnelles d'une telle mesure doivent être étudiées. L'impact de la mesure sur les situations de pic de pollution doit lui-même être calculé. Certaines étapes ont déjà été réalisées : Bruxelles Environnement a mené une étude de collaboration avec Transport & Mobility Leuven en 2011, dont une étude de pertinence pour l'installation d'une zone de basses émissions, une étude en termes d'impact sur l'environnement, sur le socio-économique et sur la mobilité.

L'étude mettait en évidence que l'impact en termes de qualité de l'air serait plus intéressant si cette zone était installée sur l'ensemble du territoire de la Région en englobant tous les véhicules.

N'oubliez pas que le Cobrace permet à la Région l'installation de zones de basses émissions. En juillet 2014, un arrêté royal a été publié, définissant un panneau de signalisation renseignant les zones de basses émissions.

Je suis moi-même en début de collaboration avec Pascal Smet sur ces questions, les contacts ont été pris.

(poursuivant en néerlandais)

En matière de transport, nos mesures d'amélioration de la qualité de l'air visent un glissement des déplacements professionnels de la voiture vers d'autres modes de transport, grâce au plan de déplacements d'entreprise et à la diminution du nombre de places de parkings hors voirie des immeubles de bureaux demandée par le Cobrace. L'écoscore minimal imposé au parc de véhicules régional a permis d'optimiser leurs

performances écologiques.

(poursuivant en français)

Je veillerai bien entendu à assurer les conditions permettant de garantir leur efficacité sur le terrain.

En complément, il a été demandé à la Commission européenne de pouvoir déplacer notre station de mesures située à Haren, car elle n'est plus représentative du milieu urbain bruxellois, mais d'un milieu plus industriel. Le stockage de divers matériaux en plein air et la circulation de gros engins de chantiers y provoque une recirculation dans l'air de particules comme le sable, ce qui induit des dépassements.

Des mesures complémentaires seront précisées dans le cadre du Plan régional air-climat-énergie dont je vous ai parlé, notamment par rapport à la stratégie relative aux véhicules électriques et à la réforme des taxes de circulation et de mise en circulation sur la base de critères environnementaux.

Une étude visant à préparer la stratégie bruxelloise à adopter en matière de carburants alternatifs et d'infrastructures à développer est sur le point d'être entamée. Sont particulièrement visés, les véhicules électriques et au gaz naturel comprimé, qui pourrait être du biométhane.

M. El Ktibi, aucune campagne de sensibilisation initiée par la Région ne porte actuellement sur le diesel. Nous pouvons cependant envisager de travailler en 2015 sur une campagne ciblée sur les effets du diesel, afin de guider les Bruxellois dans leur choix d'un nouveau véhicule.

Il existe par contre des campagnes de sensibilisation globales sur la qualité de l'air, mais elles ne sont pas orientées de manière spécifique sur le diesel. Le temps presse sans doute d'ici au Salon de l'auto de janvier 2015, mais je retiens votre suggestion. Nous allons examiner comment nous pourrions travailler sur ce sujet. C'est une bonne idée et je vous en remercie.

Mme Maes, ma réponse vous donne une idée d'ensemble de ce qui est en cours, et qui est évidemment amenée à évoluer.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Als u bij het overleg met de andere overheden consequent het standpunt van de Brusselse regering blijft verdedigen, is dat een goede zaak. De concrete uitvoering blijft evenwel nog altijd heel vaag. Neem nu de aankoop van wagens voor de politiezones. Momenteel kunnen die niet anders dan dieselwagens aankopen, omdat in het bestek alleen maar dieselwagens staan. Dat is een federale beslissing, maar u kunt wel invloed uitoefenen binnen het overleg met de andere overheden.

Er moet ook overleg zijn over wie de mogelijke Europese boete zal moeten betalen. U moet vooruitziend zijn om het Brussels Gewest te verdedigen.

U zegt dat de meter in Haren de luchtkwaliteit niet goed kan meten en dat u zult uitkijken naar een andere locatie. Kunt u geen luchtkwaliteitsmeter plaatsen in de buurt van Jette, waar er plannen zijn om de Ring te verbreden? De gemeente Jette ondervindt immers de gevolgen van de plannen van de Vlaamse regering. Als u daar een luchtkwaliteitsmeter kunt installeren, zullen we beter weten wat de gevolgen van de verbreding van de Ring zijn voor de luchtkwaliteit.

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Zou het wel een goed signaal zijn dat nu al te doen? De beslissing is immers nog niet genomen.*

Mevrouw Annemie Maes.- Nee, wellicht niet, maar op termijn zou het een goed idee zijn.

De PS beweert dat het sociaal onrechtvaardig is mensen te verbieden een dieselwagen aan te schaffen. Dat klopt natuurlijk niet. Heel veel mensen kiezen er zelfs voor om zonder auto door het leven te gaan, zodat ze minder luchtvervuiling veroorzaken. Het is onze taak om hen en alle andere burgers een goede luchtkwaliteit te garanderen. Gezondheid is belangrijker dan autobezit.

- *Het incident is gesloten.*

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Il est bon que vous défendiez systématiquement le point de vue du gouvernement bruxellois lors de la concertation avec les autres niveaux de pouvoir, mais au niveau de la mise en œuvre, il reste des points flous. Par exemple, les zones de police ne peuvent acheter que des véhicules diesels, seuls à figurer dans l'appel d'offres. C'est une décision fédérale, mais vous pouvez exercer une influence dans la concertation avec les autres niveaux de pouvoir.*

Il faut aussi se mettre d'accord sur qui payera l'éventuelle amende européenne. Vous devez vous préparer à défendre la Région bruxelloise à ce sujet.

La station de mesure inefficace à Haren ne pourrait-elle pas être placée à Jette, là où la Région flamande projette d'élargir le ring ? Cela nous permettrait de mieux connaître l'impact de cet élargissement sur la qualité de l'air.

Mme Céline Fremault, ministre.- S'agirait-il d'un bon signal si j'installais ce dispositif maintenant alors que la décision n'est pas encore prise ?

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Peut-être pas, mais à terme, ce serait une bonne idée.*

Le PS prétend qu'il est socialement injuste d'interdire aux gens d'acquérir une voiture diesel. Ce n'est pas juste. De nombreuses personnes choisissent de ne pas avoir de voiture du tout pour moins polluer. Il est de notre devoir de leur garantir, comme à tous les citoyens, un air de bonne qualité. La santé est plus importante que la possession d'une voiture.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de regionalisering van het Fonds ter reductie van de globale energiekost".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de uitvoering van de 4G-ordonnantie".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Jarenlang werd het Brussels Gewest een modern gsm-netwerk ontzegd. De netwerkproblemen zorgen voor heel wat ergernis. Bovendien mogen we de trein van de nieuwe digitale economie niet missen.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "la régionalisation du Fonds de réduction du coût global de l'énergie".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "la mise en œuvre de l'ordonnance 4G".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ampe.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Pendant des années, la Région bruxelloise a été privée d'un réseau de téléphonie mobile moderne. Par ailleurs, nous ne pouvons rater le train de la nouvelle économie numérique.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe, dit is een mondelinge vraag. Gelieve u aan uw tekst te houden.

Mevrouw Els Ampe.- Het ontbreken van een 4G-netwerk was rampzalig voor het Brussels Gewest, waarvan de fundamenten gebaseerd zouden moeten zijn op een snelle uitwisseling van informatie en ideeën. Gelukkig heeft het parlement nu beslist om de ordonnantie over 4G in te voeren. Daardoor kan de stralingsnorm voor het gsm-netwerk worden opgetrokken van 3 V/m naar 6 V/m, wat het internetverkeer voor particulieren, bedrijven en instellingen in het Brussels Gewest heel wat sneller zal doen verlopen.

Er blijken echter nog heel wat obstakels te zijn voor bedrijven in het Brussels Gewest die op het 4G-netwerk willen. Het optrekken van de stralingsnorm van 3 V/m naar 6 V/m is een verbetering ten opzichte van vroeger, maar doordat elke provider een quotum van slechts 33% van de stralingsnorm krijgt toegewezen, blijft de geboekte vooruitgang beperkt.

De providers bieden 4G ook alleen maar op een enkele frequentieband van 1.800 MHz aan. Ze willen dat verhelpen door bijkomende frequenties te gebruiken, maar door de beperkingen die ze krijgen opgelegd, is dat maar voor een klein deel van het netwerk mogelijk. Het resultaat is dat slechts een fractie van de mogelijkheden van het 4G-netwerk in Brussel wordt gebruikt.

De regelgeving van het Brussels Gewest is een van de strengste ter wereld. Ze is niet minder dan 200 maal strenger dan wat de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) aanbeveelt.

Door de vele beperkingen is het netwerk snel overbelast. Als gevolg daarvan is er voor een normale 4G-dekking een groot aantal bijkomende masten nodig. De providers zien zich er dan ook toe verplicht heel veel nieuwe masten te plaatsen. Het probleem is echter dat het gemiddeld vierhonderd dagen duurt om een stedenbouwkundige vergunning te krijgen voor een mast.

Ook de aanvraag van een milieuvergunning zou problemen opleveren. Er zouden veel milieuvergunningen worden aangevraagd, maar slechts weinig worden toegekend. Dat is uiteraard zeer hinderlijk voor de ontwikkeling van de technologie en de digitale economie in Brussel,

Mme la présidente.- Mme Ampe, veuillez-vous en tenir au texte de votre question orale.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *L'absence d'un réseau 4G s'est avérée catastrophique pour la Région bruxelloise. Heureusement, le parlement a décidé de mettre en œuvre l'ordonnance sur la 4G. La norme de rayonnement peut ainsi être relevée de 3V/m à 6V/m, ce qui accélérera le trafic internet en Région bruxelloise.*

Il reste cependant de nombreux obstacles pour les entreprises qui veulent jouir du réseau 4G, du fait que chaque fournisseur se voit attribuer un quota de seulement 33% de la norme de rayonnement.

De plus, les fournisseurs ne proposent la 4G que sur une seule bande de fréquence de 1.800 MHz. Une solution serait d'utiliser davantage de fréquences, mais les restrictions auxquelles ils sont soumis ne le permettent que pour une petite partie du réseau.

La réglementation de la Région bruxelloise est 200 fois plus stricte que les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

En raison des restrictions, le réseau est rapidement surchargé et nécessite l'installation d'un grand nombre d'antennes supplémentaires pour une couverture 4G normale. Or, il faut compter en moyenne 400 jours pour obtenir un permis d'urbanisme pour le placement d'une antenne.

Les demandes de permis d'environnement sont également problématiques. Peu sont octroyés. Cette situation freine le développement de la technologie et de l'économie numérique à Bruxelles et insécurise les investisseurs.

Combien de permis d'urbanisme et de permis d'environnement sont-ils demandés et octroyés ? Combien depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation ?

Quelles mesures avez-vous prises pour que Bruxelles Environnement et la Direction de l'urbanisme de Bruxelles Développement urbain puissent traiter le grand nombre de demandes ?

Qu'avez-vous entrepris pour simplifier les procédures de demande de nouvelles antennes ?

wat dan weer onzekerheid bij investeerders creëert.

Als het gewest niet achterop wil geraken, moet er werk worden gemaakt van een efficiënte uitvoering van de nieuwe wetgeving. We moeten snel ruimte maken voor de nieuwe digitale economie.

Hoeveel stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen worden aangevraagd en toegekend? In hoeveel gevallen gebeurde dat sinds de nieuwe wetgeving van kracht werd?

Welke maatregelen nam u opdat Leefmilieu Brussel en Stedenbouw het grote aantal aanvragen kunnen verwerken?

Wat hebt u ondernomen om de aanvraagprocedures voor nieuwe masten te vereenvoudigen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Uit de nieuwe procedure en de uitgetrokken middelen blijkt de inzet van Leefmilieu Brussel om de snelle ontplooiing van 4G in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogelijk te maken.

U stelde vragen over de vergunningen. Ik kan alleen een antwoord geven over de milieuvergunningen. De procedures voor stedenbouw en leefmilieu zijn sinds de invoering van de nieuwe procedures immers volledig gescheiden.

Volgens onze meest recente informatie van 24 oktober 2014 zou er een honderdtal aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen worden bestudeerd.

Ik ben erg verbaasd over uw uitspraken over de milieuvergunningen. Die stroken immers totaal niet met de werkelijkheid. Ik zal de statistieken overlopen.

(verder in het Frans)

Vanaf april 2014 zijn er 617 aanvragen voor vergunningen van klasse 1D ingediend, waarvan er 577 werden afgegeven. Daaruit blijkt duidelijk

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre *(en néerlandais).*- *La nouvelle procédure et les moyens mis en place par l'administration démontrent l'implication de Bruxelles Environnement dans le déploiement rapide de la 4G en Région de Bruxelles-Capitale.*

Depuis la mise en place des nouvelles procédures, celles d'urbanisme et d'environnement sont séparées. Je ne pourrai donc répondre à votre question sur les permis que pour la partie environnement.

En date du 24 octobre 2014, il y avait une centaine de demandes de permis d'urbanisme en cours d'instruction.

Vos propos sur les permis d'environnement ne correspondent pas à la réalité.

(poursuivant en français)

Il y a eu 617 demandes de permis de classe 1D, soit la nouvelle classe de permis d'environnement pour les antennes gsm, depuis avril 2014. Sur ces 617 demandes, 577 permis ont été délivrés, ce qui correspond à 93% des demandes. Vous pouvez

hoe efficiënt de nieuwe 1D-procedure is en hoe snel en goed Leefmilieu Brussel de procedure heeft ingevoerd.

(verder in het Nederlands)

In de nieuwe procedure die Leefmilieu Brussel heeft ingevoerd, wordt gebruikgemaakt van vergunningen van klasse 1D die geen openbaar onderzoek vergen. Zo kan het grote aantal vergunningsaanvragen worden verwerkt.

(verder in het Frans)

Milieuvergunningen staan volledig los van stedenbouwkundige vergunningen. Voor een volledig dossier bedraagt de afgiftetermijn maximaal 56 dagen, maar de meeste vergunningen worden na één tot twee weken uitgereikt.

De operatoren kunnen niet altijd volgen. Voor de drie grootste operatoren werden er 593 dossiers ingediend. Het quotum bedraagt 736 dossiers.

Er rest dus een marge van 20%. Om het tempo aan te houden, werden er sinds juli 2014 vier mensen in dienst genomen.

(verder in het Nederlands)

Ik ben niet bevoegd voor de termijnen voor de stedenbouwkundige vergunningen en ik beschik evenmin over nauwkeurige statistieken over dat onderwerp. Volgens de informatie die ik heb ontvangen, zijn ook de termijnen voor de stedenbouwkundige vergunningen korter geworden.

(verder in het Frans)

Voor de ontplooiing van het 4G-netwerk heeft Leefmilieu Brussel meer dan 600 milieuvergunningen uitgereikt. Dit komt overeen met iets minder dan de helft van de 1.200 sites in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

constater grâce à ces chiffres l'efficacité qu'offre la nouvelle procédure 1D, ainsi que la rapidité et la qualité de la mise en œuvre de cette procédure par les équipes de Bruxelles Environnement.

(poursuivant en néerlandais)

L'utilisation de permis de classe 1D qui n'exigent pas d'enquête publique permet de traiter les nombreuses demandes.

(poursuivant en français)

Les permis d'environnement sont totalement indépendants des permis d'urbanisme. Le délai de délivrance du permis est de maximum 56 jours une fois le dossier complet, mais il est souvent bien plus réduit. De nombreux permis sont en effet délivrés en une ou deux semaines. Cela représente un rythme soutenu de 40 permis par semaine. Je tiens à souligner qu'il s'agit d'un record, qui reflète une bonne gestion administrative.

Les opérateurs n'arrivent d'ailleurs pas à suivre. Si nous prenons en considération les trois opérateurs principaux, 593 dossiers ont été introduits, pour un quota octroyé de 736 dossiers (chiffres au 21 novembre 2014).

Il reste donc 20% de marge d'augmentation. Pour soutenir ce rythme impressionnant, quatre nouvelles personnes ont été engagées. Elles sont opérationnelles depuis juillet et août 2014.

(poursuivant en néerlandais)

Les délais des permis d'urbanisme ne sont pas de mon ressort et je ne dispose pas des statistiques précises, mais il semble que ces délais se soient raccourcis.

(poursuivant en français)

Concernant le développement de la 4G depuis l'application de la nouvelle ordonnance, Bruxelles Environnement a développé plus de 600 permis d'environnement comprenant, pour la plupart des sites, des antennes 4G. Ceci représente un peu moins de la moitié des 1.200 sites présents sur la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ampe.

Mevrouw Els Ampe.- Ik stel me toch vragen bij uw antwoorden, omdat ik totaal andere informatie heb ontvangen. U telt het aantal dagen vanaf het moment waarop het dossier volledig is. Hoeveel onvolledige dossiers worden er dan ingediend?

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Ik heb geen cijfers bij me.*

Mevrouw Els Ampe.- Bij de volledige dossiers wordt inderdaad meer dan 90% van de vergunningen toegekend, maar misschien zijn er wel heel veel onvolledige dossiers.

Er zijn 1.200 sites. Welk percentage daarvan is uitgerust met 4G?

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Het gaat over 600 milieuvergunningen. Dat is dus iets minder dan de helft van de 1.200 sites.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,

betreffende "de alarmerende verdwijning van tal van vogelsoorten in België en in het Brussels Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel-de Lobkowicz heeft het woord.

Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (*in het Frans*).- *Volgens een studie die op 3 november in het wetenschappelijk tijdschrift Ecology Letters verscheen, telt Europa 421 miljoen vogels minder dan dertig jaar geleden. Dat is alarmerend.*

Mme Els Ampe (*en néerlandais*).- *Les informations dont je dispose sont totalement différentes. Vous comptez les jours à partir du moment où le dossier est complet. Combien de dossiers incomplets sont-ils introduits ?*

Mme Céline Fremault, ministre.- Je n'ai pas ces chiffres ici.

Mme Els Ampe (*en néerlandais*).- *Plus de 90% des dossiers complets se voient octroyer des permis, mais il y a peut-être de très nombreux dossiers incomplets.*

Combien des 1.200 sites sont-ils équipés de la 4G ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Il s'agit de 600 permis d'environnement, comprenant, pour la plupart des sites, des antennes 4G. Cela correspond donc à un peu moins de la moitié des 1.200 sites.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,

concernant "la disparition alarmante de nombreuses espèces d'oiseaux en Belgique et en Région bruxelloise".

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel-de Lobkowicz.

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.- Selon une étude publiée ce lundi 3 novembre par le journal scientifique Ecology Letters, l'Europe abrite 421 millions d'oiseaux de moins qu'il y a 30 ans.

Ons milieubeheer is de hoofdreden van de verdwijning van bepaalde soorten: toenemende verstedelijking, vervuiling, landbouw met chemische bemesting en insecticiden. Om vogels te beschermen bevelen wetenschappers nieuwe landbouwmethodes en meer groene ruimtes aan in steden.

Welke soorten worden in Brussel bedreigd? Bestaat er een project voor meer groene ruimtes? Welk beleid voert u op dit vlak?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Volgens een recente studie zouden er in Europa de laatste dertig jaar 421 miljoen vogels zijn verdwenen. Hoewel vogels een uitstekende indicator voor de klimaatverandering zijn, zijn ze er ook het grootste slachtoffer van.*

Het gewest bestaat voor 53% uit groene ruimtes. Uit een studie van Aves blijkt dat die 103 vogelsoorten herbergen, waarvan 71 worden gevolgd.

Vanaf het begin van de eeuw zijn negentien van de gevolgde soorten in meer of mindere mate in aantal afgenomen. Een aantal tendensen voor het Brussels Gewest werden vastgesteld: het aantal vogels dat in braakliggende gebieden en halfopen struikgewas leeft, neemt af en sommige soorten, zoals de Europese kanarie en de geelgors, zijn verdwenen. Insectenetende vogels doen het minder

Cette disparition de la faune ornithologique européenne est alarmante. Elle est liée aux méthodes modernes d'agriculture et à la disparition de l'habitat des oiseaux. Selon la société royale pour la protection des oiseaux, "C'est un avertissement qui vaut pour toute la faune européenne. La manière dont nous gérons l'environnement est insoutenable pour nos espèces les plus communes".

En effet, notre gestion de l'environnement est la cause principale de la disparition des espèces : urbanisation galopante, pollution, agriculture privilégiant l'utilisation d'engrais chimiques et insecticides. Les scientifiques recommandent l'application rapide de nouveaux schémas agricoles et la mise en place de zones vertes en milieu urbain pour protéger les oiseaux.

En Wallonie, on a constaté que 10% des espèces d'oiseaux avaient disparu et que certaines espèces aussi communes que la perdrix grise, l'alouette des champs, le moineau et l'étourneau avaient diminué de plus de 90%.

Quelle est la situation à Bruxelles ? Quelles sont les espèces en diminution ? Existe-t-il un projet de mise en place de zones vertes en milieu urbain ? Quelles sont les politiques pratiquées à ce sujet ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ai lu avec intérêt et inquiétude l'article du Soir du 5 novembre dernier, qui titrait "Demain, un monde sans oiseaux ?". Il présentait les résultats d'une étude récente, publiée dans la revue spécialisée Ecology Letters, qui établit le constat inquiétant qu'en Europe, ces trente dernières années, 421 millions d'oiseaux ont disparu.

En tant que ministre de l'Environnement, je suis forcément interpellée par ce constat. Les oiseaux sont un indicateur privilégié, mais aussi les principales victimes, du changement climatique. L'étude constate la forte réduction, voire la disparition d'espèces parmi les plus communes, comme le moineau domestique, l'alouette, l'étourneau ou la perdrix grise. Pour ces espèces, les réductions de population vont jusqu'à 90% en Europe.

goed dan de meeste sedentaire vogels.

Bij de stadsoorten zijn de verschillen groter. Het aantal huiszwaluwen neemt toe dankzij bewarende maatregelen. Het aantal huismussen nam aanzienlijk af in de jaren negentig en blijft op een bijzonder laag niveau.

Soorten die in holle bomen nestelen, doen het doorgaans goed, en de meeste alomtegenwoordige soorten, zoals kraaiachtigen nemen toe. Een aantal roofvogelsoorten heeft zich in de hoofdstad gevestigd.

De vogelsoorten die tussen 2000 en 2012 in aantal afnamen in het Brussels Gewest zijn:

- sterke afname: fuut, blauwe reiger, torenvalk, Europese patrijs, Turkse tortel, grasmus, tuinfluiter, fitis, goudhaantje en spreeuw;

- matige afname: sperwer, groene specht, winterkoning, roodborstje, merel, tijftjaf, boomkruiper, mandarijneend en ekster.

Volgens de studie liggen moderne landbouwmethodes en de teloorgang van leefgebieden aan de basis van de verdwijning van bepaalde soorten. Om die tendens te keren, moeten er groene ruimtes in de stad komen en dienen de landbouwmethodes te worden aangepast.

De moderne landbouwmethodes spelen in het Brussels Gewest slechts een marginale rol. Ons landbouwmodel is eerder postmodern van aard, is aangepast aan de stad en voorziet in de plaatselijke behoeften. Het staat dicht bij de natuur, maakt geen gebruik van chemische stoffen en stoot nauwelijks CO₂ uit.

De teloorgang van leefgebieden belangt ons uiteraard wel aan. Door de bevolkingstoename moeten we op zoek naar nieuwe woonruimte. Onbebouwde terreinen worden volgebouwd en groene ruimtes worden daarbij regelmatig onderbroken.

De stadsuitbreiding mag een aangename leefomgeving voor de inwoners niet in de weg staan. Die kan samengaan met ruimtes die de biodiversiteit ten goede komen, zowel op het vlak van fauna als van flora.

Les zones vertes occupent 53% de la surface régionale. Une étude a été commandée par Bruxelles Environnement auprès d'Aves pour répondre aux obligations de la directive européenne oiseaux. Publiée en 2013, elle montre que 103 espèces d'oiseaux nichent sur le territoire régional, dont 71 sont régulièrement suivies par Aves.

Depuis le début du siècle, dix-neuf des espèces suivies, soit 26%, sont en déclin. Dix espèces sont en diminution prononcée, avec un déclin de plus de 5% par an depuis douze ans, et neuf sont en diminution modérée, avec un déclin de moins de 5% par an depuis douze ans.

De grandes tendances ont été dégagées pour l'avifaune bruxelloise. Les espèces dépendant des friches et des milieux buissonnants semi-ouverts sont en diminution. Certaines ont déjà disparu : notamment le serin cini et le bruant jaune. Les oiseaux insectivores - fauvettes, étourneaux... -, qui sont souvent des migrateurs de longue distance, se portent moins bien que la plupart des espèces sédentaires.

Parmi les espèces urbaines, le bilan est assez mitigé. L'hirondelle de fenêtre augmente à nouveau grâce à des actions de conservation. Le moineau domestique reste à un niveau très bas, après une forte diminution dans les années 90.

Les espèces qui nichent dans les cavités des arbres (sittelle torchepot, mésange charbonnière, mésange bleue, choucas des tours, pigeon colombin) se portent généralement bien, ce qui indique que la disponibilité en vieux arbres est bonne. La plupart des espèces généralistes, comme les corvidés, sont en augmentation (corneille noire). Quelques espèces de rapaces (autour des palombes, faucon pèlerin) se sont installées comme oiseaux nicheurs dans la capitale.

La liste détaillée des espèces en diminution sur le territoire régional entre 2000 et 2012 est la suivante :

- déclin prononcé : grèbe huppé, héron cendré, faucon crécerelle, perdrix grise, tourterelle turque, fauvette grisette, fauvette des jardins, pouillot fitis, roitelet huppé et étourneau sansonnet ;

Daartoe moeten we een groen netwerk ontwikkelen. Die beleidskeuze wordt reeds vermeld in het eerste Brussels Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) van 1995. In haar meerderheidsakkoord besliste de regering overigens om het consolidatiebeleid van het groene netwerk voort te zetten.

Daarbij is de versterking van de continuïteit tussen de groene ruimtes essentieel: het ecologisch netwerk, dat opgenomen is in de Natuurordonnantie van 2012. Dat moet aansluiten op het ecologisch netwerk van het Vlaams Gewest.

Ter ondersteuning komt er een communicatieplan en een bewustmakingscampagne.

Voorgemelde punten komen aan bod in het eerste Gewestelijk Natuurplan, dat tegen het voorjaar van 2015 klaar moet zijn. Ik zal de door de regering in eerste lezing goedgekeurde versie aanvullen met een gebudgetteerd actieplan.

Wat we de natuur aandoen, doen we onszelf aan. Het milieu belangt de hele samenleving aan. Het zou jammer zijn als onze kinderen niet meer alle vogelsoorten kennen, waarmee wij nog vertrouwd zijn.

- déclin modéré : épervier d'Europe, pic vert, troglodyte mignon, rouge-gorge familier, merle noir, pouillot véloce, grimpereau des jardins, canard mandarin et pie bavarde.

À l'origine de ce déclin, les auteurs de l'étude pointent les problèmes environnementaux suivants : les méthodes modernes d'agriculture et les pertes d'habitat. Pour inverser cette tendance, il faudrait développer les zones vertes en ville et adapter les pratiques agricoles.

Pour ce qui est de la première cause de réduction des populations d'oiseaux dans notre Région, à savoir les méthodes modernes d'agriculture, ce modèle n'occupe qu'une place relictuelle chez nous. Nous développons un nouveau modèle agricole, que je qualifierais de postmoderne.

Dans ce nouveau modèle, nous cherchons à développer une production agricole au sein même de notre ville, une agriculture urbaine de proximité dont les produits sont consommés dans le voisinage direct de la production. Ce système de production en circuit court est une agriculture proche de la nature, qui nécessite peu, voire aucun intrant chimique. De plus, cette agriculture ne produit que très peu de CO₂. Cela doit aussi avoir un impact sur la diminution des espèces.

Nous sommes évidemment beaucoup plus concernés par la deuxième cause de réduction des populations d'oiseaux : la perte d'habitat. C'est un problème majeur des villes en général, et de notre ville en particulier. Le développement de notre Région, en raison de l'augmentation de la population, nécessite de trouver de nouveaux espaces. Ces nouveaux espaces sont nécessaires pour répondre à la demande en futurs logements et en équipements.

Ainsi, les endroits non bâtis sont construits et les espaces de connectivité entre espaces verts sont souvent rompus. Le rapport sur l'état de la nature en Région de Bruxelles-Capitale, réalisé en 2012, établit le constat de la perte d'espaces naturels au profit du logement et des équipements collectifs.

Le défi auquel nous sommes confrontés consiste à poursuivre le développement de notre ville tout en veillant à préserver un cadre de vie agréable pour les habitants. Ce n'est pas incompatible avec le développement d'espaces accueillants pour toute une biodiversité variée, tant sur le plan de la faune

que de la flore. L'un et l'autre peuvent aller de pair.

L'une des politiques majeures pour ce faire est le développement d'un maillage vert. Cette politique n'est pas nouvelle. Elle était déjà inscrite dans le premier Plan régional de développement (PRD) bruxellois de 1995. Ce maillage vise à développer les espaces verts jusqu'au centre de la ville. Dans son accord de majorité, le gouvernement a d'ailleurs décidé de poursuivre la politique de consolidation du maillage vert. Cela signifie :

- aménager de nouvelles zones vertes là où c'est possible et là où elles sont déficitaires ;

- s'engager dans une gestion écologique et durable des espaces verts ;

- soutenir les initiatives de tiers (établissements publics, asbl) en faveur de la nature, via des actions comme les jardins naturels, dans le cadre de l'Agenda 21, qui soutient les projets communaux.

Une des composantes importantes du maillage vert est le renforcement de la continuité entre les espaces verts : le maillage écologique. Le développement du maillage écologique, inscrit dans l'ordonnance nature de 2012, doit, pour être efficace, être connecté au maillage écologique de notre voisine, la Région flamande. D'étroits contacts sont établis en ce sens.

La mise sur pied d'un plan de communication sur la nature, basé sur des campagnes d'information et de sensibilisation du public, doit venir appuyer l'action. Chacun devra évidemment jouer son rôle pour améliorer notre cadre de vie et contribuer à réintroduire plus de nature en ville.

Ces différentes actions constituent les axes principaux prévus dans le premier Plan nature régional, en cours d'élaboration. Ce plan doit être approuvé pour le printemps 2015. Je compléterai la version adoptée en première lecture par le gouvernement sortant par un plan d'action budgétisé qui, avec réalisme, devra s'inscrire dans les limites du budget régional.

Pour terminer cette intervention, j'ai envie de citer Pierre Rabhi, philosophe agriculteur : "Ce que nous faisons à la nature, c'est à nous-même que

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
MAHINUR OZDEMIR**

**AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET HUISVESTING,
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN
ENERGIE,**

**betreffende "de vervuiling van de Zenne en
de uitspraak in het Aquirisdossier".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir (*in het Frans*).- *Het geschil tussen Aquiris en de Brusselse Maatschappij voor Waterbeheer (BMWB) sleept al enige tijd aan. Op 8 december 2009 besliste Aquiris eenzijdig om het waterzuiveringsstation stop te zetten, omdat het vervuilde afvalwater onbehandeld in de Zenne terecht kwam.*

Aquiris, dat door de rechter verplicht werd om het station weer op te starten, beweerde dat het water sterker vervuild was dan in het bestek vermeld is. De BMWB ontkende dat. De zaak werd voor de rechter gebracht en op 24 oktober 2014 gaf de

nous le faisons." Je paraphraserai cette citation comme suit : "Ce que nous faisons à notre cadre de vie, que ce soit son amélioration ou au contraire sa dégradation, c'est à nous-mêmes que nous le faisons." Si, par le développement de nos sociétés, nous sommes la cause des problèmes que nous constatons et que nous subissons, nous pouvons, et nous devons, aussi en être la solution.

Le défi environnemental n'est pas le monopole de certains, c'est un défi avant tout sociétal. L'évolution globale de notre société passe par une amélioration du cadre de vie. C'est fondamental pour la qualité de notre cadre de vie, mais aussi du cadre de vie des générations futures. Il serait dommage qu'elles ne connaissent plus toutes les espèces d'oiseaux que je vous ai citées.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME MAHINUR
OZDEMIR**

**À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,**

**concernant "la pollution dans la Senne et le
jugement dans le dossier Aquiris".**

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ozdemir.

Mme Mahinur Ozdemir.- Le litige qui oppose Aquiris, l'exploitant de la station d'épuration de Bruxelles-Nord, à la Société bruxelloise de gestion de l'eau (SBGE), a déjà fait couler beaucoup d'encre ces dernières années.

Pour rappel, le 8 décembre 2009, Aquiris décide unilatéralement de mettre à l'arrêt la station d'épuration, causant des problèmes environnementaux importants, puisque les eaux usées et polluées de la capitale sont déversées sans traitement dans la Senne.

rechtbank van eerste aanleg van Brussel aan dat ze niet over alle technische elementen beschikte om een definitieve uitspraak te kunnen doen.

Wat heeft de rechtbank concreet beslist? Kan het geweest een boete opgelegd krijgen? Zuivert het geweest zijn afvalwater volgens de Europese voorschriften? Werkt de waterzuiveringsdienst die Aquiris voor de BMWB exploiteert naar behoren? Wordt er een einde gemaakt aan het contract tussen beide partijen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *Het geschil houdt verband met de uitvoering van de concessieovereenkomst voor het ontwerp, de uitvoering, financiering en exploitatie gedurende twintig jaar van het zuiveringsstation Brussel-Noord en de collector op de linkeroever van het kanaal.*

Het contract werd in 2001 toegewezen aan Aquiris. Kenmerkend ervoor is dat het volledige exploitatierisico bij de concessiehouder ligt.

Aquiris stelde een rechtsvordering in op basis van artikel 16 § 1 van het algemeen bestek. Aquiris legt de BMWB feiten en nalatigheden ten laste die de uitvoering van de overeenkomst ernstig bemoeilijken. Het bedrijf eist een schadevergoeding van 41,9 miljoen euro en deelt mee dat het tot het eind van de concessie in 2027 jaarlijks een bedrag van 5,6 miljoen euro zal vorderen.

Aquiris stelt dat het afvalwater sterker vervuild is dan wat in het bijzonder bestek is bepaald en dat het bovendien zand en puin bevat. Het waterzuiveringsstation zou daarvoor niet geschikt

Aquiris, contrainte par décision de justice à redémarrer la station, conteste la qualité des eaux usées. L'exploitant de la station prétend qu'elles sont plus chargées en pollution à éliminer que ce qui était annoncé dans le cahier des charges, ce que réfute la SBGE. L'affaire est portée en justice.

Le 24 octobre dernier, le Tribunal de première instance de Bruxelles s'est prononcé dans cette affaire. Dans son jugement, il aurait décidé qu'en l'état, il ne disposait pas de tous les éléments techniques lui permettant de trancher définitivement le litige.

Pouvez-vous nous préciser ce dont il s'agit ? Qu'a décidé concrètement le tribunal ? La Région court-elle le risque de se voir infliger une amende ? La Région épure-t-elle ses eaux usées conformément aux prescriptions européennes ? Le service d'épuration pris en charge par Aquiris pour le compte de la SBGE fonctionne-t-il de manière efficace ? Une fin du contrat liant les deux parties a-t-elle été ou est-elle envisagée ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- L'objet du litige est relatif à l'exécution du contrat de concession de travaux publics portant sur la conception, la réalisation, le financement et l'exploitation pendant vingt ans de la station d'épuration de Bruxelles-Nord et du collecteur de la rive gauche du canal.

Ce contrat, soumis aux règles relatives aux marchés publics et en particulier au cahier général des charges, a été attribué en 2001 à Aquiris, filiale de Veolia, après mise en concurrence et rejet de tous les recours introduits par les concurrents. La caractéristique du contrat de concession est que l'intégralité du risque d'exploitation repose sur le concessionnaire.

L'action judiciaire a été introduite par Aquiris sur la base de l'article 16§1 du cahier général des charges. Aquiris reproche des "faits ou carences", qu'elle impute au concédant - la SBGE - et qui lui causeraient un préjudice dans le cadre de l'exécution du contrat. Aquiris réclame des dommages et intérêts équivalents à quelques 41,9 millions d'euros pour la réparation de ce préjudice.

zijn.

De door Aquiris gevorderde schadevergoeding houdt verband met twee vorderingen: een eerste ten belope van 19,2 miljoen uit oktober 2009, en een tweede voor een bedrag van 27,7 miljoen euro tot maart 2013.

Om tot een oordeel te komen, baseerde de rechtbank zich op een verslag van een college van drie deskundigen, samengesteld door de BMWB en Aquiris. Het verslag is bindend.

Het deskundigencollege moest nagaan of het wel degelijk de kenmerken van het afvalwater zijn die ertoe leiden dat de vastgelegde prestaties niet worden verkregen, en de precieze oorzaken ervan.

Op basis van het verslag besliste de rechter op 24 oktober laatstleden enerzijds dat het bezwaarschrift van Aquiris in verband met het zand en puin wordt verworpen, en anderzijds dat de beschrijving van het afvalwater in het bestek er mede voor zorgt dat de contractuele prestaties niet worden gerealiseerd. Het vonnis sluit evenwel niet uit dat de aansprakelijkheid op dat vlak gedeeld moet worden. De capaciteit van het waterzuiveringsstation ligt bovendien 20% tot 60% te laag.

Daar het eerste verslag dit niet duidelijk vermeldde, vroeg de rechtbank het college van deskundigen na te gaan in welke mate de ondercapaciteit, de kwaliteit van het afvalwater, de toename van de vracht en de definitie van gegarandeerde behandeling van afvalwater een rol spelen, en in welke mate de overschrijding van de gegarandeerde behandeling van afvalwater de jaarlijkse kosten voor de verwerking van slib doet toenemen.

Voor de bijkomende opdracht wordt in februari 2015 een nieuw deskundigencollege aangesteld. De eindbeslissing is dus nog niet voor morgen.

Het besluit van de Brusselse regering uit 1994, gewijzigd in 1998, tot omzetting van de Europese richtlijn 91/271/EEG inzake stedelijk afvalwater stelt dat uiterlijk op 31 december 1998 het stedelijk afvalwater dat in opvangsystemen terechtkomt, vóór de lozing, aan de eisen van bijlage I.B. wordt onderworpen, volgens de in bijlage I.C. vastgestelde controleprocedure.

Aquiris annonce par ailleurs qu'un montant annuel d'environ 5,6 millions d'euros sera réclamé du même chef jusqu'à la fin de la concession, en 2027.

Aquiris soutient que les caractéristiques des eaux usées à traiter comportent des erreurs, à savoir que ces eaux usées seraient plus chargées en pollution à éliminer que ce qu'annonce le cahier spécial des charges et qu'elles charrieraient en outre des sables et débris non prévus. La station qu'elle aurait conçue et construite ne serait dès lors pas apte à traiter les eaux usées réellement reçues.

Le montant de 41,9 millions d'euros réclamé par Aquiris se décompose en deux réclamations. Une première réclamation de 19,2 millions d'euros a été introduite en octobre 2009 et est justifiée comme suit par Actiris :

- frais liés aux sables ;
- augmentation de la capacité d'épaississement des boues ;
- allongement des délais d'exécution des ouvrages relatifs à la réclamation ;
- études et contrôles en relation avec la réclamation.

Une deuxième réclamation, de 22,7 millions d'euros, couvre la période allant jusque mars 2013. Ce montant est justifié comme suit :

- coûts supplémentaires pour le traitement des eaux usées ;
- coûts supplémentaires de traitement des boues ;
- coûts supplémentaires dus aux quantités de sables entrant dans la station ;
- coûts supplémentaires dus aux gros débris acheminés dans les installations.

Pour former son jugement, le tribunal s'appuie sur un rapport établi par un collège de trois experts mis en place d'un commun accord entre la Société bruxelloise de gestion de l'eau (SBGE) et Aquiris et ayant valeur judiciaire en vertu de ce même accord. La mission confiée aux experts visait principalement à :

In het kader van de procedure voor het Hof van Justitie van de Europese Unie inzake de tekortkomingen van België op het vlak van de behandeling van stedelijk afvalwater, toonde het gewest aan dat het verminderingspercentage van de totale vracht in de zuiveringsstations voor het stedelijk afvalwater van het deelstroomgebied van de Zenne 75% bedraagt, voor de totale hoeveelheid van zowel fosfor als stikstof. Dat werd bevestigd door de Europese Commissie en het Hof van Justitie.

De analyse van de gegevens uit 2013 bevestigt dat, met een verminderingspercentage van 79,64% voor stikstof en 83,71% voor fosfor. De Brusselse zuiveringsstations voldoen vanaf begin 2011 dus aan de richtlijnen. Het aantal dagen waarop de veel strengere vereisten in het contract niet werden nageleefd, ligt nog steeds onder de tolerantiedrempel van 25.

Het contract van Aquiris loopt af op 2 maart 2027. Rekening houdend met de goede resultaten wordt het niet voortijdig beëindigd.

- déterminer si les caractéristiques des eaux usées réellement reçues par la station constituent la cause ou l'une des causes de la non-obtention des performances prévues au contrat ;

- le cas échéant, rechercher la ou les causes de non-obtention des performances.

Sur la base du rapport d'expertise, le jugement du 24 octobre dernier décide :

- d'une part que la partie de la réclamation d'Aquiris relative aux sables est rejetée, tout comme celle relative aux débris ;

- d'autre part que l'effluent (c'est-dire les eaux usées à traiter) tel qu'il a été défini par le domaine de traitement garanti inscrit au cahier des charges est l'une des causes de la non-obtention des performances contractuelles. Le jugement n'exclut toutefois pas, sur cette question, un partage des responsabilités, Aquiris étant un professionnel. En ce qui concerne le volume des ouvrages, la station est sous-dimensionnée de 20% à 60%.

Le rapport d'expertise n'ayant pas déterminé l'incidence respective de chacune de ces causes sur la non-obtention des exigences contractuelles, le tribunal a confié une mission complémentaire au même collège d'experts, portant essentiellement sur les points suivants :

- déterminer la répartition de la part de responsabilité à opérer entre les problèmes de sous-dimensionnement, de qualité des effluents et d'augmentation de charges et de définition du domaine de traitement garanti ;

- déterminer l'influence des sorties du domaine de traitement garanti sur les coûts supplémentaires annuels de traitement des boues.

L'installation du collège d'experts pour la poursuite de l'expertise a été fixée par le tribunal à février 2015. Il faudra donc encore attendre quelques mois avant d'avoir une décision finale.

Concernant la qualité des eaux épurées et la conformité aux directives européennes, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de 1994, modifié en 1998, transposant la directive européenne 91/271/CEE relative au traitement des eaux résiduaires urbaines, prévoit que : "Au plus

tard le 31 décembre 1998, les eaux urbaines résiduelles qui pénètrent dans les systèmes de collecte sont, avant d'être rejetées, soumises aux prescriptions de l'annexe I.B., suivant les procédures de contrôles fixées à l'annexe I.C."

Dans le cadre de la procédure devant la Cour de justice de l'Union européenne relative aux manquements de la Belgique en matière de traitement des eaux résiduelles urbaines, la Région de Bruxelles-Capitale a démontré que, dès février 2011, le pourcentage de réduction de la charge globale entrant dans les stations d'épuration des eaux résiduelles urbaines du sous-bassin de la Senne (en ce compris les stations wallonnes, bruxelloises et flamandes) atteignait 75%, tant pour la quantité totale de phosphore et que celle de l'azote. Cela a été confirmé par l'avocat de la Commission européenne lors de l'audience de mars 2013, et par l'arrêt de la Cour de justice d'octobre 2013.

L'analyse des données de 2013 confirme cette situation, avec un pourcentage de réduction de 79,64% pour l'azote et de 83,71% pour le phosphore. Il en résulte que, depuis le début de l'année 2011, les stations d'épuration bruxelloises satisfont aux directives.

S'agissant de la qualité du service d'épuration, les normes imposées à Aquiris par le contrat de concession sont plus contraignantes que les prescriptions de la directive sur le traitement des eaux usées résiduelles urbaines, particulièrement pour les rejets en azote. Elles sont globalement deux fois plus sévères.

Depuis début 2011, les performances de la station d'épuration de Bruxelles-Nord donnent entière satisfaction et le nombre de jours non conformes aux performances exigées par le contrat est toujours inférieur à la zone de tolérance de 25.

Le contrat d'Aquiris prend fin le 2 mars 2027. Compte tenu des bonnes performances de la station depuis 2011, une fin anticipée n'est pas à l'ordre du jour.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*