

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET
DES QUESTIONS**

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

**COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE
CHARGÉE DE LA CONSERVATION DE LA NATURE, DE LA POLITIQUE DE L'EAU
ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE**

**COMMISSIE VOOR HET LEEFMILIEU EN DE ENERGIE
BELAST MET HET NATUURBEHOUD, HET WATERBELEID
EN DE OPENBARE NETHEID**

RÉUNION DU MARDI 27 FÉVRIER 2018

VERGADERING VAN DINSDAG 27 FEBRUARI 2018

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

Présidence : Mme Viviane Teitelbaum, présidente.

[105]

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Pinxteren.

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,

concernant "la valorisation des pièces détachées de voitures à Bruxelles".

[109]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Les portes du 96e Salon de l'Auto viennent de se fermer. Sur les 542.000 visiteurs, 40% se sont dit prêts à acheter une nouvelle voiture ou moto dans l'année. En Belgique, le nombre de demandes d'immatriculation de voitures neuves augmente (+7,9% en 2016 par rapport à 2015), tandis que celui concernant les véhicules d'occasion diminue (- 4% sur la même période). Parallèlement, quelque 150.000 véhicules de seconde main sont envoyés vers l'Afrique chaque année via le port d'Anvers, ce qui représente 50% des véhicules débarqués sur le continent africain.

Pour Ecolo, il est temps de sortir de cette logique linéaire et d'introduire plus de circularité dans le secteur de l'automobile, notamment en encourageant la réutilisation de pièces détachées.

Comme vous le savez, le 10 mars 2016, le gouvernement bruxellois a adopté le Plan régional d'économie circulaire affirmant son ambition en la matière. Des filières prioritaires ont été identifiées, pour certaines dans la lignée des précédentes Alliances Emploi-Environnement : la construction, les ressources et les déchets, la logistique, l'alimentation durable et les commerces.

Pour l'axe "déchets", les priorités d'action sont le réemploi et la réparation, les nouveaux flux, les déchets de construction et de démolition, et une série de mesures transversales. Le secteur automobile et ses pièces détachées n'apparaissent donc pas dans cette liste d'objectifs, si ce n'est comme exemple, en une seule ligne, dans les annexes.

Nous pensons qu'il est possible et nécessaire de faire des pièces détachées des automobiles une nouvelle filière prioritaire du Programme régional en économie circulaire (PREC) compte tenu de la quantité de matériaux que cela concerne et du potentiel important de réemploi.

Par ailleurs, dans le cadre de la politique de revitalisation du canal et du développement durable d'activités logistiques (report modal), le Port de Bruxelles a lancé, en concertation avec les différents acteurs concernés (communes, Région et opérateurs), un appel à candidatures pour une plate-forme de transbordement de type "Roll-On/Roll-Off" (Ro-Ro), destinée au transport de voitures de seconde main vers Anvers, sur le terrain de 2,3 ha qu'il a acquis à cet effet en rive droite à l'avant-port.

À l'heure actuelle, une deuxième procédure d'attribution du marché public pour la construction et l'exploitation du terminal Ro-Ro n'a toujours pas abouti. Le ministre-président, dans une question en date du 24 mai 2017 affirmait que le délai de réalisation du projet est de 33 mois. Le terminal ne pourrait donc pas être opérationnel avant la fin 2020.

Le projet patinant, il est encore temps de lui donner un second souffle. À ce titre, nous pensons qu'il serait pertinent que le terrain soit en partie dédié à la mise en place d'une filière de pièces de réemploi.

D'autre part, le commerce du véhicule d'occasion se concentre dans le quartier Heyvaert, le long du canal, à la jonction des communes d'Anderlecht et de Molenbeek. Il concerne des dizaines de magasins et des groupes d'acheteurs négociant à même la rue.

[113]

Dans les faits, il s'agit de la première place marchande européenne pour ce type d'activité commerciale, Bruxelles constituant la base arrière pour le rachat, la revente et la préparation des voitures envoyées à Anvers. Chaque mois, c'est plus de 10.000 voitures qui quittent le quartier Heyvaert.

Aujourd'hui, toute la filière est dans l'expectative. La Région leur avait vendu le Ro-Ro pour 2017, afin de leur permettre de quitter le quartier Heyvaert. Il n'en est rien, puisque cela ne se fera pas avant 2020. Les commerçants pensent donc surtout à quitter Bruxelles pour Anvers ou les Pays-Bas. Face à ces différents constats, il est urgent de lancer une réflexion sur les incitants régionaux et fédéraux qui pourraient être accordés aux commerçants qui décident de s'engager dans la filière de réemploi.

Enfin, si l'on porte un regard beaucoup plus systémique sur le commerce de voitures d'occasion entre les pays du Nord et le continent africain, des changements importants sont en train de se produire. Alors que les pays du Nord adoptent de plus en plus de législations comparables à la zone de basse émission mise en place à Bruxelles et cherchent ainsi à se débarrasser d'un parc automobile particulièrement polluant, les pays africains tentent de réfléchir à la façon de canaliser ce commerce très particulier.

Le commerce de voitures d'occasion vers l'Afrique est donc en pleine évolution et il est certain, à terme, que les conditions environnementales pour l'importation se durciront et "entraveront" ainsi les échanges. Plus qu'une menace, il s'agit pour la Région bruxelloise de devenir pionnière en offrant aux entreprises belges du secteur une alternative économique locale, durable et responsable.

Madame la ministre, considérant ces différents éléments, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Quelle est la place actuellement donnée au secteur automobile et, plus particulièrement, aux pièces détachées des automobiles dans le PREC ? Une évaluation du potentiel écologique, économique et d'emploi de cette filière a-t-elle été réalisée ? Avez-vous pris contact avec le Port de Bruxelles afin de consacrer tout ou partie du terrain Ro-Ro à la mise en place d'une telle filière de démantèlement et de pièces de réemploi ?

Qu'avez-vous entrepris à ce jour pour contribuer à l'adoption d'un cadre légal ou incitatif sur le mode français et du décret relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire ? Pour rappel, son objectif est double :

- la seconde vie donnée aux pièces automobiles devenues sans usage mais encore fonctionnelles, permet d'économiser des ressources non renouvelables, de l'énergie et de la matière première ;
- l'utilisation de pièces de réemploi est favorable au pouvoir d'achat des consommateurs, car ces pièces seront beaucoup moins chères que les pièces neuves.

Le système français, que je n'ai pas détaillé, est assez exceptionnel, puisqu'il oblige les garagistes à proposer deux prix pour la réparation, selon que les pièces utilisées soient neuves ou d'occasion. Le pouvoir d'achat de l'automobiliste est ainsi préservé. En outre, toute une filière du réemploi se met en place de façon vertigineuse par ce biais. Il y a donc matière à réfléchir, d'où l'intérêt de se poser cette question pertinente.

Qu'avez-vous entrepris à ce jour pour faire de la Région bruxelloise une région pionnière, en offrant aux entreprises belges du secteur automobile de seconde main une alternative économique locale, durable et responsable ?

[117]

Discussion

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

Mme Céline Fremault, ministre.- En Région bruxelloise, le traitement des véhicules hors d'usage (VHU) est transposé dans l'arrêté du 15 avril 2004 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage, l'ordonnance du 14 juin 2012 relative aux déchets et l'arrêté du 1er décembre 2016 relatif à la gestion des déchets.

De par l'arrêté du 15 avril 2004, il existe une obligation de dépollution des véhicules avant démontage ou destruction. Lors du démontage, l'objectif est de récupérer un maximum de composants valorisables. Cette opération doit avoir lieu dans un centre agréé.

Depuis le 1er décembre 2016, l'arrêté relatif à la gestion des déchets, communément appelé Brudalex, impose, conformément à la législation européenne, pour le traitement des VHU une norme de 85% d'application utile - réutilisation, recyclage, valorisation énergétique -, dont 80% de réutilisation et de recyclage. En 2016, 96% d'application utile ont été réalisés par l'organisme de gestion Febelauto, en charge de la gestion des VHU, dont 13% de réutilisation, 79% de recyclage, 4% de valorisation énergétique et seulement 4% de mise en décharge.

En ce qui concerne le terminal roulier, Bruxelles Environnement a été consultée sur les procédures liées à ses permis d'environnement. Si le terminal ne sera opérationnel que d'ici à la fin 2020, le marché public pour sa construction et son exploitation est en seconde phase d'attribution. Le développement d'activités dans le cadre du terminal roulier doit présenter un intérêt de par la présence de la voie d'eau, à savoir le canal. La majorité du terrain ne peut être affectée à une activité qui ne profite pas de la voie d'eau à proximité. Tel est le cas pour le transport de voitures de seconde main vers le port d'Anvers, moins pour le développement d'activités de réemploi dans cette zone.

Le cadre légal et incitatif continue d'évoluer en matière de valorisation des pièces détachées de voitures. Si le Programme régional d'économie circulaire (PREC) vise à créer de nouvelles filières de réemploi et de réutilisation pour les flux soumis à la "responsabilité élargie du producteur" (REP), dont les VHU font partie, le nouveau plan régional de gestion des ressources et des déchets (PGRD), adopté en première lecture par le gouvernement en novembre dernier, vise à moderniser le mécanisme des REP afin de développer de nouveaux objectifs en matière de réemploi et de réparation, et plus uniquement de collecte et de valorisation des déchets.

Afin de moderniser le mécanisme de REP pour les véhicules hors d'usage, le plan prévoit le soutien et le renforcement du réemploi par les producteurs, l'objectif étant de développer des activités économiques à Bruxelles en matière de réparation, de préparation au réemploi et de constitution de stocks de pièces détachées en vue d'alimenter le secteur de la réparation.

Dans ce sens, Bruxelles Environnement et mon cabinet négocient une convention environnementale pour la période 2018-2022, dans laquelle nous insistons sur le réemploi des matériaux de véhicules tels que les métaux, vitres, verres et textiles.

[121]

Febelauto incite ses partenaires au réemploi des matériaux lors de l'entretien ou de la réparation de véhicules ainsi qu'aux procédés durables en matière de gestion des véhicules.

Cette nouvelle convention en cours de négociation prévoit également que Febelauto veille à l'optimisation de l'usage de la voiture en explorant les pistes de prêt de véhicule, de covoiturage et de mobilité basse émission.

Enfin, nous insistons sur le renfort de la traçabilité, en collaboration avec l'État fédéral, car celle-ci permet par exemple d'éviter que nos véhicules hors d'usage ne terminent à l'exportation vers l'Afrique.

Si la question des véhicules hors d'usage et de la valorisation des pièces détachées ne fait pas l'objet d'un chapitre spécifique du Programme régional d'économie circulaire (PREC), de nombreuses mesures en faveur de ce type d'activité y figurent, par exemple l'appel à projets Be Circular qui facilite ces activités et reprend la réparation, le réemploi et la requalification comme thématique prioritaire depuis deux ans. Un appel à projets a été lancé ce 22 février devant un public nombreux.

Grâce à Be Circular, l'organisme de gestion Febelauto a déjà bénéficié d'un soutien en 2016. Le projet proposé par Febelauto visait la réutilisation des vitres. Le soutien apporté par la Région via le PREC a permis à l'association de développer la plate-forme de revente de pièces détachées pour véhicules rekup.net. L'expérience a été un tel succès que Febelauto entreprend une même démarche pour les autres pièces détachées. En parallèle, elle a également développé un partenariat avec la Région flamande pour la récupération des gaz à air conditionné. Très récemment, Febelauto a également développé un partenariat avec les fabricants de véhicules électriques pour la réutilisation des batteries de ces véhicules afin de les affecter à une nouvelle utilisation, le stockage d'énergie par exemple.

Comme le traduit l'enthousiasme de Febelauto, la filière de réemploi des pièces détachées présente certainement un intérêt sur les plans environnemental, économique et d'emploi. Cette première expérience pourra donner lieu à de nouvelles initiatives. L'évaluation du potentiel est donc prise en charge par les acteurs économiques concernés.

Outre celles relatives à la responsabilité élargie des producteurs, rappelons l'existence de diverses mesures :

- l'appel à projets Be Circular ;
- le fonds économie circulaire, qui existe depuis décembre ;
- la réforme de l'ordonnance relative aux aides à l'expansion économique ;
- la plate-forme de levée des barrières juridico-administratives ;
- la plate-forme d'accompagnement à l'économie circulaire.

Nous n'avons donc pas attendu pour avancer sur la récupération et la réutilisation des pièces détachées. Un cadre global favorable au développement de ce type d'activités a été mis en place. On constate, à travers toutes les initiatives prises dans le cadre du PREC, que cette thématique est maintenant largement exploitée par les porteurs de projet.

[123]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Selon Febelauto, la réutilisation s'élève à 13%. Ce n'est pas non plus fantastique. Au-delà de la récupération des vitres, j'entends les initiatives qui sont prises pour développer cette filière qui représente un énorme potentiel. Il convient de travailler de manière transversale avec Febelauto, sans doute, mais aussi avec tous les opérateurs du quartier Heyvaert qui pourraient voir là une opportunité de développement. Il faudrait également examiner avec le Port de Bruxelles la possibilité d'adapter le projet du Ro-Ro à cet objectif. Étant donné l'intérêt de la filière, il n'y a pas de raison de s'arrêter en si bon chemin.

Enfin, sur le plan de la législation, - pour suivre l'exemple français -, il y a lieu également de réfléchir avec le gouvernement fédéral à la possibilité de mettre en place des dispositifs fédéraux. Je ne vois pas qui pourrait s'y opposer. Une série de personnes sont déjà sensibilisées à la question au niveau fédéral et des initiatives pourraient être prises afin de passer à la vitesse supérieure grâce à un cadre légal général.

Je vous remercie pour vos réponses encourageantes. L'on suivra l'évolution des différents projets et l'on étendra éventuellement le débat à d'autres niveaux de pouvoir.

[125]

Mme Céline Fremault, ministre.- Un travail sera lancé au niveau fédéral. Certes, ce n'est pas encore assez mais le PREC ne va avoir que deux ans et les premières initiatives ont vu le jour dans ce cadre. Il n'y a pas de raison de s'arrêter en si bon chemin. Le PREC a stimulé la création d'emploi et d'outils économiques bruxellois.

Il faut faire avancer parallèlement les projets de PREC, de déménagement du Ro-Ro et de répartition des compétences.

- *L'incident est clos.*

[131]

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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 demande d'informations complémentaires du Gouvernement dans le cadre du dossier du survol de Bruxelles".

[135]

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

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Mme la ministre, fin novembre 2017, à la suite des deux courriers très faibles envoyés par le gouvernement fédéral et son ministre de la Mobilité, M. Bellot, le gouvernement bruxellois a décidé d'une part d'obtenir plus d'informations auprès du ministre Bellot et d'autre part, de demander au tribunal de première instance ayant rendu l'arrêt de juillet 2017, si la réponse fédérale était satisfaisante et, dans le cas contraire, si l'astreinte pouvait effectivement s'appliquer.

Certaines communes via leur bourgmestre ont également adressé un courrier au ministre Bellot. Il y a eu deux courriers différents selon les communes. J'aimerais connaître la suite qui a été réservée à ces démarches.

Le ministre Bellot et le gouvernement fédéral ont-ils répondu aux courriers de la Région ? Certains courriers étaient adressés au ministre-président, d'autres à vous-même en tant que ministre. Vous avez tous les deux répondu au nom du gouvernement bruxellois.

Êtes-vous informée de réponses du gouvernement fédéral aux courriers des bourgmestres ? Si oui, dans quel sens ? Qu'en tirez-vous comme informations et comme conséquences ? Quels sont les contacts avec le gouvernement fédéral à ce sujet-là ?

Avez-vous interrogé le tribunal de première instance comme annoncé ? Si oui, quand ? Quelle est l'éventuelle réponse ? Quid dès lors des astreintes ?

Enfin, une réunion a eu lieu en janvier avec les communes. Quelles sont les avancées de ce côté-là ? Quelles sont les démarches prévues ou à venir ?

[141]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Comme vous le savez, l'autorité fédérale n'a fait que jouer la montre à la suite du jugement. En effet, ce dernier la condamnait en premier chef à faire cesser les violations. Ces dernières sont encore bien présentes. Ensuite, le jugement demandait des solutions à court terme pour soulager trois routes, celles du canal, du ring et de la piste 01.

M. Bellot n'a réalisé et ne prévoit de réaliser aucune action à court terme sous prétexte que l'étude d'incidence va les traiter. Ceci est très clairement contraire au jugement puisque cette étude est une demande de la Région et des communes à laquelle la juge a accédé et dont les résultats finaux doivent être remis en juillet 2018. Rien n'a bougé, bien au contraire puisque trois consortiums ont été choisis pour négocier le marché mais aucun d'entre eux n'a encore été désigné alors qu'il reste moins de six mois.

Bref, rien ne bouge. Malheureusement, l'inaction est la seule constante du gouvernement fédéral dans ce dossier. Concrètement, à la suite du jugement, M. Bellot a adressé à la Région une lettre le 24 novembre 2017. La Région, les associations et une majorité de communes ont répondu par un courrier d'insatisfaction le 5 décembre 2017 soulignant l'absence des actions à court terme et du cahier des charges de l'étude d'incidence. M. Bellot y a répondu le 19 décembre 2017. J'ai réuni de nouveau tous les acteurs le 12 janvier 2018. Il a été convenu de rester au maximum unis face à l'inaction fédérale.

Sur le conseil des avocats des différentes parties, il a été décidé unanimement d'écrire deux courriers au pouvoir fédéral listant l'ensemble des éléments manquants encore au respect du jugement, l'un sur la partie du jugement à court terme et l'autre plus particulièrement sur l'étude d'incidence. Ces courriers sont en voie d'être expédiés. En parallèle, l'ensemble des avocats listent les différentes procédures juridiques possibles et ce, en fonction de la réponse du pouvoir fédéral à notre dernier double courrier. Vous comprendrez que je ne puis dévoiler ici les différentes pistes judiciaires analysées étant donné la sensibilité du dossier, mais je ne manquerai pas de revenir vers vous une fois la meilleure voie juridique choisie.

Je ne peux accepter d'entendre qu'une partie veuille enterrer le dossier jusqu'à l'été 2019 et je demande de négocier avec le gouvernement fédéral parce qu'il y a eu jugement. Il faut respecter ce dernier d'autant qu'il exige clairement une étude d'incidence. J'espère que celle-ci sera réalisée selon le calendrier imposé par ledit jugement.

Je ne peux accepter non plus d'attendre alors que la justice a imposé des solutions à court terme, que la qualité de vie des Bruxellois est menacée et que les chiffres démontrent des infractions constantes sur une série de routes. Étant passé de 9 à 16 sonomètres et donc ayant presque doublé la capacité de surveillance bruxelloise, je suis de semaine en semaine les chiffres qui montrent une détérioration. Il faut trouver une solution mais le partenaire fondamental dans ce dossier ne souhaite pas avancer et a mis ce dossier au frigo jusqu'à l'été 2019 alors que 1,2 million personnes subissent les nuisances du survol de Bruxelles. J'ai toujours mené ce combat pour tous en espérant que toutes les communes s'impliquent au maximum et je ne dévierai pas de cette ligne.

[145]

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

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Je rejoins évidemment tout à fait l'analyse selon laquelle le jugement du tribunal n'est pas respecté par les courriers reçus du gouvernement fédéral à la fin 2017, à la limite d'ailleurs de la date prévue. Vous aviez annoncé que vous vous retourneriez vers le Tribunal de première instance, mais ce n'est pas encore fait. Est-ce que les communes...

Mme Céline Fremault, ministre.- C'est l'objet, en fait, de toutes les réunions qui ont eu lieu chez moi. J'ai toujours procédé de la même manière, en essayant de réunir les dix-neuf communes, les associations et les divers acteurs. J'espère sincèrement que le front bruxellois qui a toujours existé va se maintenir en dépit des échéances électorales.

Par rapport au jugement, il y a diverses possibilités. Aujourd'hui, les avocats étudient la meilleure manière. Faut-il retourner devant le juge pour saisir la juridiction ? Une série de conditions techniques sont étudiées par les avocats et on voit comment le chemin se dessine. Mais je ne vais pas expliquer ici les différentes pistes sur la table au niveau des conseils juridiques de la Région et des communes.

[149]

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Il faut effectivement être attentif aux conditions et ne pas se lancer tête baissée dans la crainte d'un jugement qui déforçerait celui rendu en juillet.

Il importe de vérifier que les réponses fournies par gouvernement fédéral ne sont pas celles attendues dans le jugement du tribunal de première instance.

Vous nous dites que rien ne se passera avant juillet 2018.

Mme Céline Fremault, ministre.- Selon M. Bellot, il n'y aura pas de solution avant l'été 2019.

Mme Caroline Persoons (DéFI).- En juillet 2018, les élections seront encore plus proches et la situation, encore plus difficile. Il est essentiel que le tribunal de première instance puisse constater que les réponses fournies ne sont pas conformes à l'arrêt de juillet 2017 et que des astreintes doivent dès lors être appliquées.

- *L'incident est clos.*

[157]

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de impasse in het luchthavendossier".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Volgens een artikel van 17 januari 2018 in De Tijd zit het luchthavendossier in een impasse en is een oplossing verder weg dan ooit. De krant wijst op de onkunde van federaal minister, de heer François Bellot, bij de bestelling van de impactstudie over de geluidsoverlast in de buurt van Brussels Airport. De studie was opgelegd door een vonnis dat afgelopen zomer in het voordeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd uitgesproken. Het kabinet zou geen studie bureau vinden dat de studie wil doen. De minister probeert zo het dossier te vertragen en over de verkiezingen heen te tillen. Dat is een cynisch, politiek spelletje ten koste van de Brusselaars, dat moet stoppen. In november 2017 stelde hij al halfslachtige maatregelen voor die niet voldeden aan de vereisten van het gerechtelijk arrest en dan nu dit. Dat is voor mij echt de spreekwoordelijke druppel te veel.

Brussel hield zich altijd aan de afspraken en is niet overgegaan tot het innen van de opgelegde boetes. We krijgen echter niets in ruil voor onze inschikkelijkheid. Alle afspraken, deadlines en arresten worden door het federaal niveau voortdurend weggevoerd. Een sterk signaal dringt zich op!

Klopt het dat federaal minister van Mobiliteit François Bellot deze studie nog steeds niet besteld heeft? Hoe komt dat? Gaat het om een bewuste vertraging volgens u?

Is er nog vooruitgang geboekt in dit dossier? Welke contacten en werkgroepen hebben er de laatste weken plaatsgevonden? Is er overleg geweest over de vijf maatregelen die federaal minister Bellot in november 2017 voorstelde? Wat was daarvan het resultaat?

Wat onderneemt u tegen de verdragingsmanoeuvres van de federale regering? Zult u opnieuw naar de rechter stappen? Hebt u daartoe al stappen ondernomen? Bent u bereid om eerst te beginnen met het innen van de boetes? Vanaf wanneer zou u dat doen?

[163]

Discussion

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Personne n'a été désigné pour l'étude d'incidence. On connaît aujourd'hui le timing. Au premier appel, le seul candidat qui s'est présenté n'a pu être retenu car il ne répondait pas aux critères d'indépendance vis-à-vis des acteurs (Belgocontrol, Brussel Airport, etc.) exigés par la juge. Comme je l'ai dit à Mme Persoons, la presse vient de rapporter que M. Bellot avait désigné trois consortiums avec lesquels il allait négocier. Je n'ai pas d'informations à ce stade mais je souhaite bonne chance au prestataire pour réaliser une étude d'incidence en six mois.

Concernant le cahier des charges, j'ai effectivement pu le consulter après avoir dû le réclamer par courrier à M. Bellot. Je dois reconnaître que dans l'ensemble, il est bien rédigé. Il fait notamment référence à certaines parties du jugement. Pour moi, il y a des problèmes relatifs à la procédure de l'étude d'incidences et au cadre de l'étude qui est limité au contrat d'exploitation de l'aéroport, ce qui n'est pas demandé par la juge. Cette limitation enferme l'étude d'incidences dans le champ d'une exploitation actuelle, ce qui pourrait tronquer les solutions possibles pour résoudre la problématique du survol. C'est ce que je fais remarquer dans le deuxième courrier.

Pour le reste, rien n'a changé : pas de groupe de travail, pas de communication avec le gouvernement fédéral, aucune nouvelle des cinq mesurées promises, pas de planning, pas d'estimation de l'efficacité des mesures et toujours autant de violations des normes dans le ciel bruxellois.

Comme je l'ai indiqué à Mme Persoons, deux courriers sont envoyés au gouvernement fédéral, comprenant une série de questions. Ils font aussi état d'une étude que j'ai commandée, à défaut que les autres l'aient fait. Je ne commande pas des études par plaisir mais pour nous permettre de continuer à aller en justice avec des faits établis. Cette étude a été réalisée par l'IGEAT au mois de janvier pour démontrer qu'il existe des solutions à court terme.

On peut bien entendu vous présenter cette étude ou vous l'envoyer, comme vous préférez.

[165]

Je suis donc prête à retourner vers le juge si les réponses fédérales demeurent insatisfaisantes. Je n'ai cependant jamais perdu espoir dans l'idée que tout le monde considère qu'une solution est nécessaire pour Bruxelles. Toutefois, les déclarations faites il y a quelques minutes par le ministre Weyts ne me donnent pas beaucoup d'espoir. Il a en effet fait peu de cas de mes propos en faisant allusion au "Nuts" de la bataille des Ardennes.

Il est très sympathique de faire de la communication politique mais, en attendant, 1,2 million de personnes sont concernées par cette problématique. Dans ce cadre, je préfère, dans ce type de dossier, apporter des solutions que me livrer à de la communication.

[167]

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a).- Je comprends d'un point de vue purement politicien l'attitude de certains membres du gouvernement flamand qui veulent mettre de l'huile sur le feu sans rien apporter à une solution globale. Ils oublient que les habitants de la périphérie flamande sont aussi pris en otages car ils ne bénéficient pas d'un cadre juridique stable ni de vision claire du futur. Surtout à leurs limites avec Bruxelles, certaines zones densément peuplées ne sont pas non plus survolées selon un schéma objectif.

Mais mon interpellation portait sur le gouvernement fédéral. Je suis beaucoup plus inquiet car ce dernier a une obligation légale confirmée par jugement d'intervenir et de prendre ses responsabilités, ce qu'il ne fait pas. Si l'on peut encore accepter que le gouvernement flamand joue un jeu politique, le gouvernement fédéral engage sa responsabilité juridique. Je suis sidéré non seulement par l'attitude de M. Bellot mais aussi de l'ensemble du gouvernement fédéral depuis quatre ans. La ministre précédente a aussi volontairement laissé trainer le dossier.

J'espère qu'au moment des élections de 2018 et de 2019, les Bruxellois sauront se rappeler que ces deux ministres MR n'ont rien fait pour améliorer leur sort dans le dossier de survol.

Mme la présidente.- Pour la mobilité régionale et le ministre bruxellois, j'espère qu'ils s'en souviendront aussi !

- *L'incident est clos.*

[175]

INTERPELLATION DE M. AHMED EL KTIBI

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'inventaire national des émissions de gaz à effet de serre et le plan national énergie-climat 2030".

[177]

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

M. Ahmed El Ktibi (PS).- La Belgique vient de communiquer à la Commission européenne l'inventaire national des émissions de gaz à effet de serre et les chiffres sont alarmants. Le constat est que ces émissions ne diminuent plus. Elles sont mêmes reparties à la hausse. Entre 2014 et 2015, la croissance des émissions de CO₂ a progressé après des années de diminution. Entre 2015 et 2016, elle est de 0,2 %, ce qui équivaut presque à une stagnation.

Il en ressort aussi que ces sont surtout les émissions non industrielles qui posent problème. La Belgique s'est engagée à réduire ces émissions de 15% en 2020 par rapport à 2005. Alors que cet objectif a été respecté pendant trois ans, pour la première fois, on constate un dérapage. En 2016, l'objectif annuel est manqué de 0,4%. Si ce dérapage s'amorce pour 2020, il est assuré pour la période jusqu'à 2030. Par conséquent, la Belgique devrait réduire ses émissions non industrielles de 35% et pas de 15% et serait contrainte de suivre une trajectoire annuelle encore plus stricte.

Pour respecter ces objectifs, notre pays devra décider, pour réduire ses émissions, de politiques additionnelles qui vont porter en priorité sur le secteur du transport et des bâtiments. Ces mesures supplémentaires devraient être discutées dans le cadre de l'établissement d'un plan national énergie-climat 2030.

Au printemps 2017, le vice-président de la Commission européenne en charge de l'Union énergétique a encouragé la Belgique et ses Régions à élaborer ce plan au plus tôt. Notre pays devait présenter sa version avant la fin de l'année 2017 pour l'adopter définitivement le 1er janvier 2019.

Mme la ministre, disposez-vous de données récentes sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre dans notre Région ?

[179]

Quels sont les derniers chiffres, notamment dans les secteurs du transport et des bâtiments ? Disposez-vous de premières évaluations des nouvelles mesures prises par votre gouvernement pour réduire ces émissions ? Quelles sont les nouvelles prévisions pour notre Région ? Comment sont-elles établies ?

Quelles sont les avancées dans l'élaboration du plan national énergie-climat 2030 ?

Comment éviter que ne se reproduise le fiasco de la concertation interfédérale qui devait avoir lieu en prévision de la COP23 ?

Avez-vous récemment rencontré vos homologues dans le cadre de l'élaboration de ce plan ? Quelles sont les conclusions de ces rencontres ? Quel en est le calendrier ?

De nouveaux contacts, échanges ou consultations au sujet de ce plan national ont-ils eu lieu avec le niveau européen ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en dire davantage ?

[181]

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik sluit mij aan bij de zeer interessante interpellatie van de heer El Ktibi.

Binnenkort vindt er opnieuw interparlementair overleg over klimaat plaats in de Kamer. Alle Belgische parlementen streven er samen naar om een resolutie aan te nemen voor de volgende klimaatop in Polen. Ik ben zeer benieuwd naar de plannen van de ministers voor 2018. Als België zijn beleid niet aanpast, haalt het zijn doelstellingen namelijk niet.

We moeten veel meer doen, niet alleen op het gebied van verwarming en energie, maar ook in andere sectoren. Het transport moet bijvoorbeeld worden aangepakt en in Vlaanderen en Wallonië ook de voedingsindustrie, want die stoot veel broeikasgassen uit.

Hebt u recente cijfers over Brussel? Hoe verlopen de besprekingen met de andere ministers om de doelstellingen voor 2030 te halen? Zult u een tandje bij zetten op gebied van transport?

[185]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, Il faut avant tout mentionner que les inventaires d'émissions sont demandés par la Commission à "année + 2". De sorte que la Région bruxelloise a fourni en 2017 les chiffres de 2015. Les chiffres définitifs de 2016 ne seront connus qu'à la fin mars.

Selon le dernier inventaire, le total des émissions de gaz à effet serre s'élevait pour l'année 2015 à 3.722,4 kilotonnes d'équivalent CO2.

Les trois secteurs les plus émetteurs de gaz à effet serre à Bruxelles restent le résidentiel, le transport et le tertiaire, qui ont émis respectivement : 1.339,06 ; 985,01 et 743,19 kilotonnes de gaz à effet serre, soit environ 35, 26 et 20% des émissions totales. Ces trois secteurs totalisent donc plus de 80% des émissions régionales. C'est la raison pour laquelle ils ont été ciblés en priorité dans les mesures adoptées par le gouvernement.

Pour les années 2013 et 2014, le total des émissions de gaz à effet de serre de la Région bruxelloise s'élevait respectivement à 4037,6 et à 3767,2 kilotonnes. En Région de Bruxelles-Capitale, les émissions de gaz à effet de serre ont continué à diminuer en 2015 par rapport à 2013 et 2014.

Je ne peux pas parler au nom des autres entités, mais les projections pour Bruxelles nous montrent que nous atteindrons l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2020, tel que fixé dans le Burden Sharing, à savoir une réduction de 8,8% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005.

En 2015, nous avons déjà une réduction de plus de 18% par rapport à 2005. D'après nos projections, nous serons dans le même ordre de réduction en 2020.

Par rapport aux projections et à votre question sur la méthodologie, mentionnons que les projections ont des limites et doivent être appréhendées comme telles, car de nombreux éléments influencent les émissions réelles, à commencer par la météo. Le premier secteur émetteur étant celui du bâtiment, les émissions sont

liées au chauffage. Par ailleurs, de nombreuses mesures mises en place ne sont malheureusement pas facilement quantifiables ou délivrent plus ou moins de réductions qu'espéré.

Les projections des secteurs résidentiel, tertiaire et industriel sont calculées avec un modèle de projections du type "bottom-up" développé en interne au sein de Bruxelles-Environnement, conformément aux obligations internationales. Ce modèle est mis à jour et amélioré en continu en fonction des données et des études disponibles. Les projections sont utilisées afin de répondre aux différentes obligations de rapportage mais aussi pour évaluer les politiques et mesures mises en place ou envisagées dans la Région. Le modèle de projections prend en compte une série d'hypothèses mesurables - évolution de la taille moyenne de ménages, consommation spécifique, taux de rénovation, efficacité énergétique des rénovations, etc. -, ainsi que les mesures en vigueur et la réduction potentielle de la consommation d'énergie attendue.

Dans le cas du transport, la quasi-totalité des émissions directes de gaz à effet de serre proviennent du transport routier. Le modèle de projection de Bruxelles Environnement pour le transport routier est fondé sur une approche qui permet d'assurer la cohérence avec les inventaires des émissions - pas de sauts dans les données de parcs de véhicules, valeurs identiques des facteurs d'émissions, etc.

Une mise à jour des projections est en cours dans le cadre de l'élaboration du Plan national énergie climat (PNEC 2030). En effet, l'Europe impose de quantifier autant que possible les économies d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

[187]

Vous m'interrogez d'ailleurs également sur les avancées du PNEC 2030. En octobre 2014, le Conseil européen a approuvé le cadre de politique énergétique fixant un objectif national ambitieux de réduction des émissions de 40% pour 2030.

Le 30 novembre 2016, la Commission européenne a présenté un ensemble de mesures visant à maintenir la compétitivité de l'Union européenne dans un contexte de transition énergétique. Cet ensemble législatif couvre l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables, la conception du marché de l'électricité, la sécurité de l'approvisionnement en électricité et les règles de gouvernance.

C'est le projet de règlement sur la gouvernance de l'Union en matière d'énergie qui contient l'obligation, pour les États membres, de préparer des plans nationaux pour la période 2021-2030. Il faut noter que ce projet de règlement n'est pas encore adopté et devrait être prochainement examiné en trilogue, une négociation interinstitutionnelle sur les propositions entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil de l'Europe.

Au niveau belge, le dossier est suivi dans le cadre d'un effort conjoint impliquant tant le groupe de concertation entre l'État fédéral et les Régions pour l'énergie (Concere) que la Commission nationale climat (CNC) avec laquelle nous avons travaillé dans le cadre du burden sharing. Un groupe de travail a été mis en place en 2016 et réunit des représentants fédéraux et régionaux.

S'appuyant sur les travaux du Pacte énergétique interfédéral et sur les travaux menés dans chaque Région sur la nécessité d'une stratégie "bas carbone", toutes les entités (y compris la Région de Bruxelles-Capitale) examinent des nouvelles politiques et mesures à mettre en place pour la période 2021-2030 et ce, dans le but d'atteindre les objectifs climat et énergie. Les plans des entités seront ensuite compilés sous la direction du groupe de pilotage susmentionné et introduits auprès de la Commission européenne d'ici fin 2018, afin de respecter la date limite pour le projet de PNEC.

Ainsi, je me permets de reprendre votre affirmation selon laquelle la Belgique devait présenter son PNEC avant la fin de l'année 2017 pour l'adopter en 2019. Les délais sont les suivants. La Belgique doit remettre une version provisoire de PNEC à la Commission européenne à la fin 2018. Cette dernière l'examinera et émettra des recommandations à prendre en considération dans la version définitive. L'année 2018 pourrait aussi être exploitée par les entités belges afin de procéder à des consultations aux niveaux régional, national et auprès des pays voisins. Nous remettrons ensuite la version définitive du PNEC à la Commission européenne.

Vous m'interrogez également sur d'éventuels contacts au niveau européen. La Belgique occupe actuellement la présidence du Benelux et des discussions relatives à la coopération régionale sur le PNEC figurent à l'agenda des réunions. Dans ce cadre, c'est l'autorité fédérale qui représente la Belgique. Notre pays suit aussi de près l'évolution du dossier au niveau européen, dans le cadre des discussions en trilogie.

C'est la réponse la plus complète que je pouvais vous fournir. En Région bruxelloise, nous sommes en mesure de respecter les objectifs : il nous faut atteindre le taux de 8.8 en 2020. Par rapport aux autres entités, l'accord relatif au burden sharing prévoit un rapport sur la mise en œuvre de l'accord. Dans le cadre de ce rapport, nous pourrions en savoir davantage sur la manière dont les choses sont mises en œuvre dans les autres entités. Je ne le sais pas encore à ce stade.

La semaine dernière, en CNC, mon collaborateur a une nouvelle fois insisté afin d'obtenir ce rapport intermédiaire dans les meilleurs délais.

[189]

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

M. Ahmed El Ktibi (PS).- Nous aurons une vision chiffrée très claire de la situation fin mars. Votre réponse tend à rassurer, selon les projections, les objectifs pour 2020 seront respectés et le retard résorbé.

Mme Céline Fremault, ministre.- La Région bruxelloise n'a pas pris de retard.

M. Ahmed El Ktibi (PS).- Si j'ai bien compris, au niveau européen, un projet de réglementation est en cours d'élaboration avec le parlement, le Conseil et la Commission. Par ailleurs, il existe un projet provisoire pour le PNEC.

Mme Céline Fremault, ministre.- En fait, chacun proposera son plan en 2018. Nous les compilerons pour proposer un projet global en 2019.

- *L'incident est clos.*

[205]

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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 sonore à Bruxelles et le nouveau Plan Bruit".

[209]

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

M. Eric Bott (DéFI).- Mme la ministre, la pollution sonore est considérée comme l'une des premières causes de nuisances en ville. À cet égard, une étude de Bruxelles Environnement de 2016 indiquait que la pollution sonore était la deuxième plus grande cause de nuisances et la première cause de démenagement des Bruxellois.

Les facteurs de ces nuisances sonores sont multiples : trafic routier, construction, éducation, commerces, vie nocturne, troubles du voisinage, soins de santé, etc. Ainsi, en 2017, 282 plaintes ont été enregistrées par Bruxelles Environnement par le biais du portail InfoBruit. Je ne peux d'ailleurs que saluer la mise à disposition d'un tel outil pour les citoyens bruxellois qui leur permet d'accéder à l'information et à la législation en fonction de chaque problème qu'ils pourraient rencontrer.

Mme la ministre, pourriez-vous me préciser le traitement type qui est accordé aux plaintes qui sont introduites sur le portail InfoBruit via la plate-forme Irisbox ? Des plans d'accompagnement visant à améliorer le confort acoustique des plaignants sont-ils proposés ? Pourriez-vous également m'indiquer le calendrier prévisionnel des différentes étapes à venir dans l'élaboration du Plan bruit 2018-2022 ? En effet, j'ai cru comprendre que des pré-consultations avec les acteurs avaient démarré.

Enfin, pourriez-vous m'indiquer quand les conclusions de l'analyse du précédent Plan bruit seront rendues publiques ?

[211]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Le portail InfoBruit a été mis en ligne le 19 novembre 2017. La période d'observation de ce dispositif est donc encore un peu courte pour en tirer des conclusions.

Pour être complète, les 282 plaintes enregistrées en 2017 par Bruxelles Environnement visent des infractions à la législation environnementale. Elles ne reflètent pas l'ensemble des nuisances subies par la population et restent bien en deçà de l'ensemble des plaintes déposées par les citoyens auprès des multiples acteurs intervenant dans la problématique du bruit.

Bruxelles Environnement dispose de peu de données sur les plaintes traitées par les autres intervenants. C'est d'ailleurs pour cela que le portail régional a été mis en place, car il permettra un meilleur dialogue avec la STIB, la SNCB, l'aéroport, les communes... Il sera alors possible d'imaginer des solutions et de mettre en place des politiques d'assainissement adaptées.

En effet, parallèlement à la mise en ligne du portail, des accords ont été conclus entre les acteurs et Bruxelles Environnement sur l'échange des données concernant les plaintes que chacun reçoit et traite.

Concrètement, voici comment fonctionne le portail bruit : des formulaires spécifiques à chaque type de plaintes sont disponibles par source de bruit. Une fois complétés, ils sont adressés directement à l'acteur concerné via le système Irisbox. Pour certains organismes, comme la STIB ou la SNCB et Infrabel, le portail renvoie à la page ad hoc de leur site internet afin de leur permettre de traiter la plainte selon leurs procédures internes.

En matière de plans d'accompagnement des citoyens, l'asbl Homegrade gère, pour le compte de la Région, un système d'information, de conseil technique et de guidance individuelle des particuliers en matière d'isolation acoustique dans le cadre de la rénovation de leur habitation. Il intervient très souvent, donc, dans le cadre de conflits de voisinage.

J'en viens à l'élaboration du prochain Plan bruit. Le calendrier a été établi conformément à l'ordonnance bruit et de façon rétroactive sur la base du reporting auprès de la Commission européenne, dans le cadre de la directive 2002/49/CE, à savoir le 18 janvier 2019.

[213]

L'année 2017 a été mise à profit pour réaliser les documents de support à l'élaboration du Plan régional de lutte contre le bruit, notamment la cartographie stratégique du bruit routier, ferroviaire et aérien pour la situation de référence 2016 et trois enquêtes auprès des Bruxellois, une sur la perception générale du bruit comparée à celle de 2008, une autre sur les usages de la musique amplifiée et une dernière sur les milieux hospitaliers.

Début 2018, Bruxelles Environnement a organisé des groupes de réflexion par thématique. Les prochaines étapes sont la rédaction d'un avant-projet de plan, en ce compris le bilan du plan précédent, pour début avril 2018. Parallèlement le rapport sur les incidences environnementales sera produit. Le projet de plan et le rapport seront alors soumis à la consultation des autres administrations dans le courant du mois de juin.

Il est prévu que le projet de plan soit adopté en première lecture par le gouvernement en septembre 2018. Ensuite, une enquête publique de deux mois sera organisée en octobre-novembre 2018. La version définitive du plan sera adoptée dans la foulée car nous devons remettre les documents à la Commission européenne au plus tard début 2019.

Pour répondre précisément à votre dernière question, le Plan bruit 2008-2013 a fait l'objet d'un bilan intermédiaire en juillet 2012 et a été reconduit en 2014. Le bilan du plan précédent fera partie intégrante des documents du nouveau Plan bruit soumis à enquête publique, au même titre que les cartes stratégiques de bruit et les fiches documentées.

Cette année 2018 sera très intense sur la thématique du bruit. On a bien avancé sur certains aspects comme la musique amplifiée et les portails, le plan apportera une réponse large à cette question.

[215]

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

M. Eric Bott (DéFI).- Le nouveau règlement sur le bruit impose apparemment de nouvelles obligations, notamment l'utilisation de divers instruments de mesure. De quelle manière les communes peuvent-elles soutenir ces actions ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Sur la cartographie, le Plan est divisé commune par commune, pour faciliter le travail communal et permettre l'adoption de mesures locales complémentaires.

M. Eric Bott (DéFI).- Qu'en est-il des nuisances produites par les sonos ?

Mme Céline Fremault, ministre.- La réglementation est entrée en vigueur le 21 février.

M. Eric Bott (DéFI).- Beaucoup d'associations sont un peu inquiètes.

Mme Céline Fremault, ministre.- Elles ne doivent pas. Elles ont plus d'un an pour s'équiper. Une large campagne d'informations a été lancée. Ce projet est le fruit d'un travail de plus d'un an avec les ORL, les salles de concert, etc.

Un changement n'est jamais évident d'autant que des équipements sont nécessaires. Je vous invite à être attentifs à ces petits boîtiers qui mesurent le niveau de son. On ne se rend pas toujours compte de l'intensité du son. Avoir accès à ces mesures est indispensable lorsqu'on sait qu'un jeune sur deux à des acouphènes irréversibles à 20 ans.

Certes, comme pour toute infraction environnementale, il y aura des sanctions mais notre objectif est avant tout de protéger la santé des Bruxellois. Nous avons modernisé la législation qui remontait à 1977. La Région wallonne va adopter le même texte. C'est une bonne nouvelle. La législation sera donc uniforme, ce qui est bien pour les salles de concert.

On évaluera évidemment la loi dans les mois à venir. Si elle crée de grandes difficultés, nous y remédierons en concertation avec les secteurs concernés.

- *L'incident est clos.*