

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 10 JUILLET 2018

VERGADERING VAN DINSDAG 10 JULI 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 : M. Eric Bott, doyen d'âge.

[105]

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

[107]

QUESTION ORALE 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 "les nouvelles missions de Brugel".

[109]

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Avec l'adoption du projet d'ordonnance modifiant la politique de l'eau en Région bruxelloise, Bruxelles gaz électricité (Brugel) remplira la mission de contrôle complet du tarif de l'eau à partir de 2020. À cet effet, elle devra définir une nouvelle méthode tarifaire en concertation avec les acteurs.

Pour y arriver, dès le 1er janvier 2019, Brugel fixera, après consultation des opérateurs de l'eau, les méthodologies que ceux-ci devront appliquer pour l'établissement de leurs propositions tarifaires. Cela comprend :

- la définition des catégories de coût par mission de service public en distinguant les services d'approvisionnement (production et distribution d'eau) et les services d'assainissement (collecte et épuration des eaux usées). Ces différents coûts sont couverts par les tarifs ;
- les règles d'évolution dans le temps des catégories de coût visées et les règles d'allocation des coûts aux catégories d'usagers ;
- la structure tarifaire générale et les composantes tarifaires.

Lors des discussions parlementaires sur la modification de l'ordonnance précitée, vous avez précisé qu'afin de disposer de toutes les informations nécessaires à l'exercice de cette nouvelle compétence, Brugel réaliserait un audit détaillé, externe et indépendant des opérateurs de l'eau. Cet audit porterait sur l'ensemble des données dont disposent les opérateurs de l'eau dans la réalisation de leurs missions de service public.

Vous poursuiviez en me disant que l'audit externe était indispensable pour que Brugel maîtrise parfaitement le secteur et pour s'assurer que le coût des services était correct, ce qui n'empêcherait pas une concertation à toutes les étapes menant à l'approbation des modifications tarifaires. Vous précisiez encore que Brugel pourrait ainsi effectuer une comparaison avec les pays et les régions voisins.

Enfin, vous indiquiez qu'un groupe de travail dédié à la précarité hydrique avait été créé le 22 mars 2017. Il rassemble entre autres la Fédération des services sociaux (FDSS), la Fédération des CPAS bruxellois, le SPF Économie, la Fondation Roi Baudouin, des juges de paix, Brugel, Hydrobru et votre cabinet. Vous attendiez ses conclusions pour janvier 2018.

L'audit externe de Brugel est-il achevé ? Dans l'affirmative, quels en sont les principaux enseignements ?

Le groupe de travail sur la précarité hydrique a-t-il communiqué ses conclusions ? Le cas échéant, quels en sont les éléments principaux ?

[111]

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je vais répondre à votre question orale, qui touche aussi beaucoup à l'interpellation qui va suivre, de Mme Susskind, sur la précarité hydrique.

La modification de l'ordonnance-cadre relative à l'eau du 2 février 2018 mettant en place l'organe indépendant de contrôle du prix de l'eau a prévu un audit des opérateurs. Le marché pour cet audit a été attribué et Brugel procédera en deux temps. La première étude a débuté en juin par une réunion en présence des opérateurs qui seront audités. Cette étude, d'une durée de six mois, portera sur les enjeux et défis du secteur, ainsi que sur les mesures et rapportages à réaliser et sur les aspects qui devront faire l'objet d'un audit plus ciblé.

(Mme Simone Susskind, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Brugel procédera ensuite, à la fin de cette année, à une seconde étude plus spécifique.

J'ai mis en place, le 22 mars 2017, un groupe de travail sur la précarité hydrique, composé de Vivaqua, de Brugel, de la Conférence des présidents de CPAS, de la Fondation Roi Baudouin, de Sibelga, de la Fédération des services sociaux, du Service de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale, d'Infor GazElec et de mon cabinet. J'ai demandé à ce groupe de travail d'établir un rapport reprenant les pistes jugées les plus pertinentes pour garantir au mieux l'accès à l'eau aux personnes socio-économiquement les plus vulnérables et ainsi réduire la précarité hydrique. Un bureau indépendant, Sia Partners, a accompagné la réflexion et coordonné l'établissement du rapport.

Je viens de recevoir celui-ci. J'ai pu constater la qualité du travail et apprécier la pertinence des mesures. Je ne vais pas faire ici un point complet sur cette étude, mais je me propose de vous la transmettre, afin que vous puissiez en prendre connaissance. Ce travail mérite aussi de vous être présenté, afin que vous disposiez de l'ensemble des informations débattues au sein du groupe de travail. Il serait également intéressant que le parlement organise dans cette commission un débat sur la base des conclusions du rapport et des mesures proposées.

[115]

J'aurais souhaité que votre commission s'empare du rapport d'analyse de Sia Partners, que vous auditionniez les responsables du Bureau et que vous fassiez un travail afin que des conclusions soient remises par le parlement.

Il s'agit d'un exemple type de la grande utilité du travail parlementaire. Un ministre donne l'impulsion et travaille sur des études, mais il serait intéressant que vous, parlementaires, puissiez entreprendre un travail sur cette base !

Je souhaiterais que vous puissiez démarrer ce travail en septembre, afin de pouvoir remettre vos conclusions en octobre ou novembre, si c'est possible.

[117]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'entends que le groupe de travail dédié à la précarité hydrique a livré ses conclusions. J'entends également votre proposition d'une présentation, à laquelle nous adhérons.

Si je comprends bien, l'audit externe de Brugel n'est pas encore achevé ?

Mme Céline Fremault, ministre.- En effet, il s'agit d'un audit en deux temps. La première étude, relative aux enjeux et défis du secteur ainsi qu'aux suivis et aux rapports, a débuté en juin et devrait durer six mois. Ensuite, une deuxième étude sera lancée dans la foulée.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il ne sera donc pas possible d'organiser une séance spéciale intégrant déjà la présentation de l'audit.

- *L'incident est clos.*

[125]

QUESTION ORALE 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 "l'évaluation du Plan Nature".

[127]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le premier Plan nature de la Région bruxelloise a été adopté en avril 2016, dans le respect de l'article 8 de l'ordonnance de préservation de la nature de 2012. À l'occasion de la rédaction et de la publication de ce plan, le gouvernement bruxellois s'est engagé à effectuer une évaluation à mi-parcours, complémentairement à l'évaluation de fin de cycle. Il s'agit là d'une excellente initiative, étant donné l'ampleur du travail.

Ce plan court de 2016 à 2020. Nous voilà donc arrivés à mi-parcours. Les 27 mesures du plan comptent chacune une série de prescriptions. J'aimerais savoir où en est le travail d'évaluation du Plan régional nature. A-t-il été entamé ? Quels sont les délais fixés pour cette évaluation ?

Le plan doit être évalué par prescription, en établissant le stade de réalisation, mais aussi en regard des éventuels effets négatifs pointés par le rapport d'incidences environnementales. Avez-vous déjà eu des retours quant à d'éventuels effets négatifs et à des mesures abandonnées ou modifiées ? Si oui, quels sont ces effets et mesures ?

Une note de synthèse rédigée par Bruxelles Environnement à l'intention du gouvernement est prévue. Envisagez-vous une information au parlement ?

[129]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Le Plan régional nature, adopté en avril 2016, prévoit 27 mesures qui se déclinent en 126 prescriptions. Une évaluation à mi-parcours est bien prévue. L'équipe du Plan régional nature, composée de 5 personnes, a été recrutée en 2017 et coordonne activement sa mise en œuvre.

Le Plan régional nature prévoit trois degrés de priorités. Les prescriptions à court terme - niveau 1 - comprennent 38 prescriptions et les priorités de niveau 2 en comprennent 49. Elles sont toutes en cours de réalisation ; les priorités de niveau 3 doivent encore être lancées.

Un outil de suivi/rapportage a été élaboré pour suivre l'état d'avancement du Plan et permettre des rapports automatisés. L'évaluation à mi-parcours est prévue pour la fin de l'année 2018. Elle décrira l'état d'avancement des différentes actions et réalisations au regard des objectifs initiaux visés par le plan et d'autres indicateurs comme le contexte opérationnel, les risques et contraintes ou les parties prenantes.

À ce stade, aucune prescription n'a été abandonnée ni modifiée. Certaines, trop générales, ont été reformulées et traduites en actions concrètes. L'évaluation synthétique sera soumise au gouvernement et au Conseil supérieur bruxellois de la conservation de la nature.

[131]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'entends que nous nous donnons rendez-vous à la fin de l'année. J'attire votre attention sur un article qui ne vous aura pas échappé, puisqu'il concerne une étude de Bruxelles Environnement sur l'effet des espaces verts comme régulateurs des îlots de chaleur urbains. On sait depuis longtemps qu'il y a un déséquilibre à corriger. Cet élément devrait faire partie intégrante et nourrir la réflexion du Plan régional nature.

[133]

Mme Céline Fremault, ministre.- Dans le cadre de la création de nouveaux parcs, nous avons évidemment ciblé certains endroits du centre.

[135]

M Arnaud Pinxteren. - Je songe par exemple au domaine royal de Laeken, qui est bien situé, ou encore à Tour et Taxi, qui pourrait être agrandi. Trêve de plaisanteries, il y a lieu de réfléchir à différentes possibilités.

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ajouterais également l'Allée du Kaai, qui est en train de se décanter et où nous pourrions avancer.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vous avez lu dans mes pensées, c'est magnifique ! Je vous remercie pour vos réponses.

[137]

(M. Eric Bott, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

- L'incident est clos.

[143]

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

[145]

INTERPELLATION DE MME SIMONE SUSSKIND

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 précarité hydrique et le rôle de Vivaqua".

[147]

M. le président.- La parole est à Mme Susskind.

Mme Simone Susskind (PS).- Le 26 mars, la Fédération des services sociaux (FDSS) présentait chez DoucheFLUX les résultats de son enquête exploratoire sur la précarité hydrique portant sur l'analyse qualitative de la situation hydrique de dix-sept ménages. De telles études sont essentielles pour compléter les analyses trop souvent purement quantitatives de certains bureaux de consultance.

Si la définition et les conséquences de la précarité énergétique sont de mieux en mieux connues de l'opinion publique, la précarité hydrique reste largement méconnue. Selon le Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV, Conseil économique et social flamand), "une personne est en situation de précarité hydrique quand elle subit des difficultés particulières pour approvisionner son logement en quantité d'eau potable nécessaire pour ses besoins élémentaires".

Depuis quelques années, on assiste à une augmentation croissante du coût de la vie, notamment des services liés à la fourniture d'électricité, de gaz et d'eau. Pour la période 2009-2013, la facture d'eau des Bruxellois a augmenté de 46%. Le taux de croissance annuel moyen de la facture est de 10% à Bruxelles. Certes, ces chiffres s'expliquent par la croissance des investissements dans l'assainissement de l'eau, par l'inflation ou

encore par la baisse des consommations. Toutefois, cette augmentation rapide et considérable a des incidences dramatiques.

Des conséquences sociales, environnementales et même judiciaires sont déjà perceptibles, même s'il existe encore peu d'études qualitatives. À cet égard, il est essentiel de prendre en compte l'expertise des usagers et des services sociaux en matière de précarité et notamment de précarité hydrique. En effet, derrière les chiffres et les ratios, c'est bien de la vie des Bruxelloises et des Bruxellois qu'il s'agit. Lors de la présentation des résultats, la Fédération des services sociaux a assuré vouloir poursuivre le travail sur cette thématique.

Au 21^e siècle, il est inadmissible que nous ne puissions pas garantir l'accès à l'eau à tous et à toutes. Les personnes privées d'eau s'en trouvent durablement fragilisées. La privation d'eau a une incidence directe sur la dignité de la vie humaine. Comment vivre chaque jour dignement sans pouvoir se laver, cuisiner ou même utiliser des sanitaires ?

[149]

Le droit à l'eau est reconnu universellement et unanimement, et il est consacré comme un droit contraignant depuis la résolution historique de l'Assemblée générale des Nations unies adoptée le 21 novembre 2013.

Dès 2006, en Région de Bruxelles-Capitale, l'ordonnance établissant un cadre pour la politique de l'eau reconnaît, d'une part, que "l'eau fait partie du patrimoine commun de l'humanité" et, d'autre part, que "toute personne a le droit de disposer d'une eau potable de qualité et en quantité suffisante pour son alimentation, ses besoins domestiques et sa santé".

L'enquête exploratoire révèle que 65% du public a déjà rencontré des difficultés de paiement. Les conséquences sont terribles : de l'isolement à la dégradation de la qualité de vie en passant par le report de soins, à la défiance envers les administrations bruxelloises ou encore au fait de se retrouver en règlement collectif de dettes pour le non-paiement d'une quote-part de notre patrimoine commun.

Il ressort du baromètre du bien-être de l'Observatoire de la santé et du social de Bruxelles-Capitale que la part de la population bruxelloise présentant un risque de pauvreté ou d'exclusion sociale se situe entre 34% et 41%. L'augmentation continue des prix de l'eau pourrait encore aggraver le phénomène.

À Bruxelles, jusqu'en 2008, les coupures d'eau étaient relativement rares, bien qu'Hydrobru este régulièrement en justice. Cette année-là, on a recensé 99 coupures en Région de Bruxelles-Capitale pour 649 en Région wallonne et 467 en Région flamande. En 2015, Hydrobru a envoyé aux bourgmestres et aux présidents de CPAS de la Région bruxelloise 4.206 avis d'interruption de fourniture d'eau et a procédé à 1.323 coupures effectives, dont 591 domestiques. En 2016, il semblerait que ce chiffre ait augmenté de 45%, atteignant 862 coupures domestiques. On constate donc un "boom" de la précarité hydrique.

[151]

Nous savons aussi que cette problématique touche plus durement les populations fragiles ou fragilisées comme les travailleuses à temps partiel, les allocataires sociaux, les personnes isolées, les personnes isolées avec enfants ou encore les locataires.

En outre, à Bruxelles, une famille sur trois est une famille monoparentale. Ce public est particulièrement susceptible de se retrouver en médiation collective de dettes, ou encore en justice de paix, pour des dettes hydriques dont il ne pourrait s'acquitter.

À côté de ces conséquences sociales, l'enquête dénombre également des conséquences en matière de santé et de santé mentale des personnes privées d'eau, ainsi que des incidences environnementales. Cette situation est extrêmement inquiétante. Comment est-il possible que, de nos jours, nous ne puissions garantir à chaque Bruxellois et Bruxelloise l'accès à l'eau ?

Les personnes dont le compteur est coupé ou carrément enlevé et qui sont privées d'accès à l'eau sont contraintes de mettre en œuvre des stratégies de survie afin de répondre à leurs besoins primaires.

(Mme Viviane Teitelbaum, présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Elles achètent de l'eau en bouteille, dont le coût est 300 fois supérieur à celui de l'eau du robinet, pour se laver ou faire fonctionner leurs installations sanitaires. Contraintes de stocker et de transporter l'eau dans des contenants en plastique, elles effectuent de nombreux déplacements supplémentaires. Après utilisation, ces contenants génèrent également la production et le traitement de déchets supplémentaires.

Que pensez-vous des résultats de l'étude qualitative menée par la Fédération des services sociaux ? Quelles sont les recommandations qui vous semblent les plus pertinentes ? Comment comptez-vous appliquer celles-ci ?

Comment instaurer un droit effectif à l'eau ?

Comment agir pour diminuer drastiquement le nombre de coupures ?

Comment optimiser les relations entre les services de médiation des CPAS et Vivaqua pour renforcer les missions dévolues au Fonds social de l'eau ?

[155]

Discussion

[157]

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je profite de l'interpellation de ma collègue Simone Susskind pour faire écho aux débats soulevés par la question d'actualité à laquelle vous avez répondu vendredi au sujet de l'excellente nouvelle que constitue la mensualisation du prix de l'eau instaurée par Vivaqua.

Les gens pensent parfois que nous n'avons pas beaucoup de pouvoir, ici au parlement. En réalité, nous avons un petit pouvoir. Nous avons adopté une résolution tous ensemble et je remercie toutes celles et tous ceux qui ont œuvré, tous partis confondus, pour enjoindre Vivaqua (à l'époque Hydrobru) d'instaurer cette mensualisation du prix de l'eau. Je suis en effet convaincu qu'elle ne peut qu'aider les personnes les plus précarisées.

Il est insupportable de voir des personnes s'adresser au CPAS, pour lesquelles le Fonds social de l'eau intervient dans le règlement de factures de 3.000, 4.000 ou 5.000 euros à la suite de jugements. La moitié de cette somme est souvent constituée de frais de rappel et d'huissier. Finalement, ce n'est pas tant l'eau qu'elles paient, mais surtout les frais de rappel et la procédure judiciaire.

Nous avons eu d'excellentes auditions, qui ont contribué à mieux appréhender ce phénomène et à nous interroger sur les leviers que nous pouvons actionner pour résoudre le problème de la précarité hydrique.

La question de l'eau est fondamentale. Celle du gaz et de l'électricité aussi. Il faut d'ailleurs rappeler que la facture d'eau n'est pas si chère. Elle est chère, mais moins que dans les autres Régions. Le fait de gérer, comme nous le faisons, en intercommunale, la question de l'eau, mérite d'être souligné, parce que c'est sans doute le modèle le moins coûteux en Belgique. Il a sans doute préservé - et vous y avez contribué aussi par les subsides que vous avez accordés pour éviter la hausse du prix de l'eau - les Bruxellois, qui voient augmenter moins vite leur facture que les habitants des autres Régions.

[159]

Je suis convaincu que la mensualisation contribuera à la responsabilisation, mais aussi à l'étalement des dépenses, de façon à pouvoir faire face à ces factures. Vous nous avez apporté vendredi une réponse à la question de la plate-forme numérique, sur laquelle tous les consommateurs désireux de bénéficier de l'étalement précité doivent désormais s'inscrire. Je pense qu'il faut vraiment travailler en accord avec les CPAS, afin d'aider les personnes qui n'ont pas d'accès à internet à bénéficier de ce service et à évaluer les avantages de la mensualisation du prix de l'eau, que ce soit par téléphone ou par internet.

La réalité est malheureusement assez difficile. Selon les statistiques figurant dans notre résolution, nous sommes passés en dix ans de 200 interruptions effectives sur le plan domestique à plus de 800 aujourd'hui.

La hausse de la précarité hydrique chez les commerçants est un autre facteur interpellant : aujourd'hui, la moitié des interruptions sont non domestiques. Il s'agit d'un phénomène qui n'est pas souvent évoqué et que nous devrions appréhender, car il représente aujourd'hui plus d'un million d'euros annuels en irrécouvrables, alors que nous n'atteignons que 200.000 euros pendant les sept ou huit dernières années. Ce million d'euros est important pour la collectivité.

[161]

N'oublions pas que les communes sont les actionnaires de Vivaqua. Nous sommes donc solidaires et tous concernés par cette problématique. En 2016, on dénombrait 27.664 plans de paiement. J'ignore si vous disposez déjà des chiffres pour 2017, puisque j'imagine que les rapports annuels viennent seulement de nous parvenir. En 2008, il y a moins de dix ans, nous en étions à 12.000 plans de paiement. Nous sommes donc passés à plus du double, ce qui prouve que les gens rencontrent des difficultés.

La mensualisation devrait permettre un certain nombre d'avancées. En effet, les plans de paiement couvraient au maximum trois ou quatre mois. En favorisant la mensualisation, nous devrions réduire ce délai. Il faudra néanmoins se donner le temps de faire cette évaluation après la mise en place du système. Vous ne pouvez peut-être pas répondre aujourd'hui à cette question que je vous ai déjà posée mais, concrètement, comment pouvons-nous...

Mme la présidente.- De toute façon, votre temps de parole est dépassé et je vous invite donc à conclure.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je ne poserai pas ma question, ce sera plus facile !

[165]

Il s'agit de faire en sorte que Vivaqua puisse également suspendre les procédures actuelles, vu l'instauration de la mensualisation de la facture de l'eau. Cela donnerait le temps aux personnes qui se retrouvent

actuellement devant le juge de paix d'adopter ce système. Le document de rappel qu'elles reçoivent devrait les y encourager.

[167]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ai déjà répondu en partie à votre interpellation à l'occasion de la question orale de M. Pinxteren.

Je suis tout à fait consciente de la problématique de l'accès à l'eau pour les plus défavorisés. C'est ainsi que j'ai mis en place, en mars 2017, un groupe de travail sur la précarité hydrique, composé de Vivaqua, de Brugel, de la Conférence des présidents de CPAS, de la Fondation Roi Baudouin, de Sibelga, de la Fédération des services sociaux (FDSS), du Service de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale, du Centre d'information bruxellois en matière de gaz et d'électricité (Infor GazElec) et de mon cabinet.

Ce groupe de travail a émis une vingtaine de propositions dont la faisabilité doit être analysée en détail. Je ne vais pas me prononcer à ce sujet puisque je vous ai proposé de réaliser ce travail au sein de cette commission : c'est par excellence le travail du parlement de formuler des résolutions, sur la base d'un rapport détaillé.

La facturation mensuelle est effective depuis le 1er juillet. Après la phase de déploiement par le biais d'une procédure électronique sur Doccle et après avoir formé les CPAS, nous verrons avec Vivaqua comment évaluer la généralisation de cette facture aux personnes précarisées ou en difficulté de paiement, sans passer par l'internet.

Je peux entendre que la mise en œuvre d'un nouveau système de facturation dure un certain temps et commence par un système électronique pour que l'on s'assure de son bon fonctionnement. Mais je veux que l'on étudie dès à présent des solutions afin que les personnes précarisées ou sans accès aisé à l'informatique puissent l'utiliser.

Notez qu'il y a davantage de coupures et de plans de paiement parce que Vivaqua poursuit plus vite et plus systématiquement qu'auparavant. En outre, le manque de compteurs individuels empêche de nombreux abonnés de profiter de la mensualisation.

La problématique de la précarité hydrique est complexe. Je tiens à aboutir à un système cohérent, soutenu par tous mais aussi techniquement et financièrement viable.

[169]

Il me paraît donc essentiel d'organiser ce débat ici à propos des différentes solutions à mettre en œuvre. Il appartient à la présidente et à ses services d'inscrire une présentation du rapport à l'agenda. Ce serait plus qu'utile car cela permettrait de connaître les tenants et aboutissants de tout le travail fourni pendant un an sur un sujet très important.

Chacun, au sein des groupes politiques, pourra ainsi faire part de ses points d'attention et de ses accents et voir comment il souhaite aborder le sujet.

J'ai d'ailleurs l'intention de demander aux participants du groupe de travail de poursuivre la réflexion et de formuler des propositions concrètes d'adaptation des textes législatifs ou du fonctionnement sur la base de vos réactions. Mon objectif est de mettre en place un système efficace et pérenne, mais je trouverais dommage que le parlement ne se saisisse pas du travail de grande qualité réalisé une année durant. Vous pourriez, par exemple, formuler une résolution finale ou des conclusions aux auditions. Ainsi, de la manière la plus rassembleuse possible, majorité et opposition, nous pourrions avancer sur cette thématique qui m'était chère puisque j'ai demandé un travail de très longue haleine sur le sujet.

Si la présidente est d'accord, je me permettrai de transmettre le rapport pour la rentrée. Il vous sera communiqué à partir du moment où vous aurez pu fixer une date pour la présentation du rapport. Cela vaut vraiment la peine de le faire assez rapidement en septembre.

Mme la présidente.- Il appartient évidemment à la commission d'en décider mais je pense qu'il y aura unanimité à ce sujet. Il reste beaucoup de travail à accomplir, d'auditions à organiser et de textes à examiner lors de la prochaine année parlementaire.

[173]

La parole est à Mme Susskind.

Mme Simone Susskind (PS).- Je salue la réalisation de l'étude qualitative, qui permet de mieux appréhender les diverses problématiques. Je rejoins votre suggestion d'organiser des auditions sur ces questions, qui sont essentielles pour pouvoir prendre en considération une situation dramatique pour de nombreuses familles et réagir au mieux à celle-ci.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DÉFI).- Votre suggestion d'associer le parlement à la rédaction de propositions concrètes me semble excellente. Je suis convaincu que cela permettra, non pas de diminuer structurellement les interventions du Fonds social de l'eau, mais de le réorienter, par exemple vers les économies d'énergie. En effet, il est possible d'utiliser également ce fonds pour entreprendre des travaux permettant d'économiser de l'énergie. Tant la collectivité que l'environnement en sortiront gagnants.

Je prends bonne note de votre propos sur les compteurs de passage individuels, qui constituent peut-être une donnée du problème. C'est un élément intéressant sur lequel nous devons nous pencher également.

Je voudrais saluer le travail des acteurs de terrain, et en particulier de la Fédération des services sociaux (FDSS), qui nous avait sensibilisés à cette question et avait organisé une exposition très intéressante. Je pense qu'il convient d'insister sur cette dimension-là, que vous soutenez également, dans les écoles, par des fiches ou de petites vidéos à caractère didactique. Ce type d'initiatives, qui permettent d'interagir avec son environnement le plus rapidement possible, chacun à son niveau, fait l'objet d'une forte demande.

[177]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Ce serait vraiment bien que vous vous saisissiez de ce dossier. Si vous formulez une résolution ou un travail de conclusion, personnellement, je n'aurai pas autant de relectures à faire. Les conclusions permettraient aussi d'introduire des propositions d'ordonnance. La majorité et

l'opposition, ensemble, ont un beau travail à réaliser en commission. Je le souligne car, comme vous le constaterez lors des auditions, il n'y a pas de grosses difficultés à avancer sur les grandes lignes.

- *L'incident est clos.*

[181]

INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE BOCK

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 décision en annulation du Conseil d'État relative à certaines antennes émettrices d'ondes électromagnétiques en Région bruxelloise".

[183]

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Par voie de presse, nous avons appris que, dans un arrêt rendu le 30 mai 2018, le Conseil d'État avait annulé deux dispositions d'un arrêté du gouvernement du 15 décembre 2016 relatif à certaines antennes émettrices d'ondes électromagnétiques.

Cette décision du Conseil d'État ferait suite à un recours introduit par Inter-Environnement Bruxelles (IEB) et grONDES, qui estimaient que cet arrêté constituait un affaiblissement des normes sanitaires et environnementales.

Selon ces associations, cet arrêté serait problématique pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il déclasserait certaines antennes soumises à un permis d'environnement : antennes déplacées, antennes temporaires et antennes dont la puissance isotrope rayonnée équivalente (PIRE) est inférieure à 2V/m. De plus, cet arrêté réduirait la zone d'investigation à prendre en compte pour les antennes micro, qui passerait ainsi de 200m à 50m. Selon ces associations, le rétrécissement de la zone d'investigation pour les antennes micro aurait pour conséquence de "faire abstraction, dans les simulations, des rayonnements provenant des antennes macro situées au-delà de 50m".

Ainsi, les rayonnements des antennes macro seraient omis, puisqu'ils s'additionneraient à ceux pris en compte dans la zone de 50m. En d'autres termes, ces associations estimaient que la vérification du respect de la norme de 6V/m était rendue impossible. Par cet arrêt du 30 mai 2018, le Conseil d'État semble leur avoir donné partiellement raison.

Avez-vous pris connaissance de cet arrêt du Conseil d'État ? Pourriez-vous nous en commenter le contenu ?

À la lumière des éléments avancés par le Conseil d'État, de nouvelles modifications de l'arrêté du 15 décembre 2016 relatif à certaines antennes émettrices d'ondes électromagnétiques sont-elles envisagées ?

Dans le cadre des discussions en cours relatives à une éventuelle augmentation de la norme visant à permettre le déploiement de la 5G en Région bruxelloise, pourriez-vous nous indiquer les conséquences de cet arrêt du Conseil d'État ?

[185]

Discussion

[187]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ai bien pris connaissance de l'arrêt du Conseil d'État, rendu le 30 mai 2018, qui annule deux dispositions de l'arrêté relatif aux gsm du 15 décembre 2016, modifiant l'arrêté du 30 octobre 2009 et l'arrêté du 4 mars 1999.

Concrètement, le Conseil d'État annule la disposition qui prévoyait de réduire le périmètre d'investigation autour des antennes micro à 50 mètres de rayon au lieu de 200 mètres. Ce périmètre, aussi appelé zone d'investigation, est ramené à 200 mètres de rayon, comme pour les antennes macro. Ensuite, le Conseil d'État annule la disposition qui prévoyait que les antennes déplacées en raison de travaux pendant moins de trois mois et les antennes temporaires exploitées pendant moins de dix jours soient dispensées de permis d'environnement.

Il s'agit de simplifications administratives que j'avais introduites à l'occasion de la correction technique liée à l'arrêt de la Cour constitutionnelle. Celle-ci avait annulé l'exception des balcons et terrasses dans l'ordonnance relative aux 6V/m de 2014. La correction technique sur les balcons était l'objectif premier de cette modification d'arrêté et cela n'a pas été annulé par le Conseil d'État. C'est le plus important, parce qu'il n'y a pas de conséquences au niveau de la norme, et donc pas d'impact sur les réseaux.

Les simplifications purement administratives supplémentaires qui avaient été proposées et validées par le gouvernement étaient les suivantes :

- pas de permis pour les antennes temporaires qui restent moins de dix jours ;
- pas de permis pour les antennes qui sont déplacées pour des travaux de réfection de toiture et qui reviennent au même endroit ;
- pour les antennes de faible puissance (micro antennes), on autorisait le calcul du champ électromagnétique sur un rayon de 50m au lieu de 200m.

Ces simplifications concernaient très peu d'antennes et avaient donc un impact administratif assez faible. Il s'agissait de simplifications administratives et techniques. L'arrêt n'a donc pas d'impact sur la norme ou sur le réseau. En conséquence, je ne vais pas introduire de recours ou modifier l'arrêté en question.

Il en va de même pour votre question sur la 5G. Comme il s'agit d'éléments de procédures techniques et administratives, l'arrêt du Conseil d'État n'a aucune conséquence sur la question de la mise en œuvre de la 5G. Le seul impact potentiel est d'ordre technique : si la 5G nécessite le déploiement de petites antennes, comme le disent certains, l'impact environnemental de ces dernières années devra être recalculé dans le simulateur, avec un rayon de 200m autour de l'antenne au lieu de 50m, comme proposé.

[189]

Seul le temps de calcul et de vérification des simulations sera légèrement augmenté pour ces petites antennes.

En conclusion, je tiens à vous rassurer : il s'agit surtout d'une simplification administrative. Cet arrêt n'a aucune conséquence sur les réseaux actuels de téléphonie, pas plus que sur la norme 4G actuelle, et encore moins sur une éventuelle norme 5G instaurée à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

[193]

INTERPELLATION 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 "le plan des routes de survol, les suites du jugement du 20 juillet 2017 et le résultat des nouveaux sonomètres installés en Région bruxelloise ainsi que la plainte de 150 habitants et la nouvelle décision de justice en référé du 31 mai 2018".

[195]

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

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Je reviens une fois de plus sur ce dossier, mais avec une colère de plus en plus forte, car je pense que pas un seul quartier bruxellois n'a été épargné ces dernières semaines. Nous assistons à des atterrissages et à des décollages continus au-dessus de quartiers tels que Woluwe-Saint-Pierre, Schaerbeek, Crainhem ou Wezembeek-Oppem. La fameuse "route du canal" a un impact sur de nombreux quartiers bruxellois. Il y a effectivement davantage de vols, car nous sommes en période de vacances, sans parler de ceux en direction de Saint-Pétersbourg. La colère est omniprésente.

Or, les choses bougent de différents côtés. Je fais ici référence à la suite du jugement de 20 juillet 2017, à la nouvelle décision en référé du 30 mai dernier ou encore à la plainte déposée par 151 habitants. J'aimerais que nous fassions le point sur ces différentes actions et sur les mesures envisagées par le gouvernement bruxellois à cet égard.

[197]

Le 20 juillet 2017, le tribunal de première instance de Bruxelles a donné une suite partiellement favorable à l'action de la Région et aux communes bruxelloises qui s'y étaient jointes.

Pour rappel, ce jugement exige le respect de l'arrêté Gosuin, en vue de faire cesser les violations liées à l'utilisation de la route du canal - en ce compris pour la période entre 23h et 7h - ainsi que des deux autres routes, durant ces mêmes heures. En outre, le jugement ordonne au niveau fédéral d'effectuer, endéans les douze mois, une étude d'incidences portant sur l'activité de l'aéroport national et son impact. Vous avez répondu il y a peu que rien n'avancait, pratiquement.

Troisièmement, cet arrêt prévoit d'accorder à l'État fédéral un délai de quatre mois pour exécuter ce jugement, adapter les règles d'utilisation des routes aériennes en conséquence, et les communiquer à la Région bruxelloise, sous peine d'astreinte de 100.000 euros par semaine.

Depuis le dépôt de mon interpellation, vous avez décidé, au nom du gouvernement, de retourner devant le tribunal de première instance afin de faire appliquer ces astreintes. Je vous interroge avant tout parce que ce jugement soulignait également qu'il convenait de disposer de données suffisantes pour démontrer l'existence de nuisances sonores provoquées par l'utilisation intensive de la route aérienne du virage à gauche. Dans ce contexte, de nouveaux sonomètres mobiles ont été installés par la Région bruxelloise en octobre 2017.

Un troisième sonomètre mobile a été installé rue de la Charrette, à Woluwe-Saint-Lambert, afin de mieux contrôler l'intensification du survol et de relever les infractions en termes de dépassement des normes de bruit, notamment sur la route du virage à gauche empruntée par les avions décollant de l'aéroport de Bruxelles National. Par ailleurs, un sonomètre mobile a été installé à Woluwe-Saint-Pierre en vue de mieux contrôler le dépassement des atterrissages sur la piste 01.

[199]

Pouvez-vous nous fournir les résultats de ces deux sonomètres ou, de manière plus générale, les données collectées depuis le jugement pour ce qui est du respect des normes de bruit ? Pourriez-vous nous indiquer si des amendes ont été perçues à la suite d'infractions révélées par ces deux sonomètres mobiles ? Bruxelles Environnement a-t-il tiré des premières conclusions à la suite de la pose de ces sonomètres ? Disposez-vous d'informations supplémentaires sur la suite de cette procédure visant à respecter le jugement de 2017 ?

D'autre part, nous avons appris que 151 habitants de différentes communes de Bruxelles avaient déposé une plainte conjointe au tribunal contre Brussels Airport Company (BAC), l'État belge et Belgocontrol, via la plate-forme des comités de quartier. Ils leur reprochent leur immobilisme dans ce dossier et les atteintes au respect de la loi, à la protection de la santé et à la sécurité publique. Les plaignants dénoncent des troubles du sommeil et des vibrations dans leur logement, et émettent des craintes quant à leur exposition à la pollution liée aux particules fines.

Il faut souligner qu'il s'agit d'une première en Belgique. Selon les plaignants, la loi n'est pas respectée puisque le niveau de bruit est dépassé en journée comme durant la nuit. Pour nous, le respect de la santé constitue un point essentiel. Je voudrais donc vous entendre sur cette action et peut-être SUR le soutien apporté par la Région aux plaignants.

[201]

Je terminerai par un autre jugement. Nous avons appris, il y a quelques semaines, qu'une décision avait été rendue en référé par un juge néerlandophone du tribunal de première instance de Bruxelles. Ce jugement fait suite aux recours de cinq communes de la périphérie nord - Vilvorde, Grimbergen, Machelen, Meise et Wemmel -, appuyées par le gouvernement flamand. Le juge en référé a jugé inéquitable le plan fédéral actuel de répartition des vols.

Cette décision impose au gouvernement fédéral d'adapter les routes dans les 90 semaines, sous peine d'une astreinte de 50.000 euros par infraction. C'est une décision étonnante car le juge impose aussi la tenue d'états généraux pour le 17 septembre, au plus tard, avec un avis sur les futures routes, sur une loi de la navigation aérienne et un pacte sur l'avenir de l'aéroport de Zaventem.

En dehors de la question d'actualité que je vous ai posée, avez-vous plus d'informations depuis le 30 mai dernier ? Savez-vous si le gouvernement fédéral fera appel de ce jugement étonnant ? Vers où allons-nous à la suite de cette décision de justice ?

[203]

Discussion

[205]

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

M. David Weytsman (MR).- Le 22 juin dernier, nous apprenions par la presse votre intention d'introduire une nouvelle action en justice contre l'État belge en cessation environnementale des activités de Brussels Airport Company. Il s'agit donc de citer l'État fédéral devant le juge des référés du tribunal de première instance de Bruxelles pour obtenir des mesures concrètes en vue de mettre fin aux violations de la législation bruxelloise en matière de bruit des avions. Les plaidoiries doivent commencer dès le mois de septembre ou au plus tard en octobre.

Vous déclariez alors : "Le ministre fédéral joue la montre en adoptant une attitude qui a contribué à l'immobilisme dans le dossier. Si le ministre a certes répondu dans les temps impartis, les quelques mesures qu'il a prises et déposées sur la table au mois de novembre 2017 n'ont jamais été étudiées par ses services."

Vous indiquiez également que les infractions à l'arrêté bruit pris par les autorités bruxelloises n'avaient fait qu'empirer depuis le jugement du 19 juillet 2017 : "Les infractions ont augmenté de 70%, voire de 80% ou encore de 95% sur certaines trajectoires. Les relevés sonomètres et les comparatifs montrent même une augmentation des violations depuis novembre 2017."

Qu'en est-il des données relevées par les sonomètres ? La comparaison objective des données démontre-t-elle une augmentation des violations depuis novembre 2017 ?

Vous avez également lancé dans la presse un appel aux communes et aux associations de défense des riverains pour une nouvelle "union sacrée" dans le cadre de cette nouvelle action en cessation environnementale.

Je m'interroge sur votre méthode. Il me semble en effet regrettable que les communes aient dû apprendre par la presse que vous aviez l'intention de citer une seconde fois l'État belge sans les avoir au préalable consultées alors qu'elles étaient jointes à la précédente action en cessation environnementale.

[207]

Mme Céline Fremault, ministre.- Je venais justement de dire à Mme Teitelbaum que j'avais beaucoup de respect pour vous, parce que vous êtes le premier au MR, en quatre ans, à vous aventurer dans ce dossier !

(Sourires)

(Colloques)

[213]

M. David Weytsman (MR).- Je suis heureux que cela suscite une telle émotion dans les rangs de l'opposition !

Je vais revenir sur mon explication de l'union sacrée. Je m'interroge effectivement sur la méthode. Qu'en est-il ? Avez-vous préalablement consulté les communes jointes ?

Enfin, comme le souligne par ailleurs Mme Persoons, à la suite du recours de cinq communes de la périphérie nord, appuyées par le gouvernement flamand, une récente décision de justice confirme que le plan fédéral de répartition des vols actuel est inéquitable. Le juge demande au gouvernement fédéral d'adapter les routes dans les 90 semaines, sous peine d'une astreinte de 500.000 euros par infraction.

Comme l'a bien montré Mme Persoons dans sa question, la multiplication de décisions de justice qui vont dans des sens divers et parfois opposés rend la situation véritablement ingérable. De ce fait, la solution ne viendra certainement pas de la justice, mais d'un plan global comprenant plusieurs éléments opérationnels. Qu'en est-il de cette dernière décision de justice ? Quelles en sont les conséquences pour la Région bruxelloise ?

[215]

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Ma question orale sur l'étude d'incidences n'a plus beaucoup de sens, puisqu'elle a été introduite le 16 mai dernier. Nous avons eu depuis lors l'occasion de discuter à plusieurs reprises des suites de cette étude en séance plénière.

Malheureusement, dans ce volet, l'État fédéral n'a pas respecté le contenu du jugement de juillet 2017. Il avait un an pour réaliser cette étude, mais il vient à peine de désigner le bureau chargé de la réaliser, M. Weytsman.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que ces dernières semaines, Bruxelles a été arrosée par les avions comme jamais au cours des dix dernières années. Les statistiques des atterrissages sur la piste 01 le démontrent : 95% des avions qui atterrissent la nuit sur la piste 01 sont en infraction par rapport aux normes de bruit de la Région bruxelloise, c'est-à-dire quasiment tous les avions !

Par ailleurs, le survol du canal et le virage à gauche court continuent et concernent 47% des décollages, soit près d'un décollage sur deux. Ils touchent les communes d'Evere, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre et d'autres.

[217]

Je ne peux donc que vous féliciter d'avoir réintroduit une action en cessation en justice. Quant à la méthode, M. Weytsman, permettez-moi de sourire ! J'ai participé à de très nombreuses réunions organisées par la ministre pour obtenir un consensus des dix-neuf bourgmestres.

Dans un premier temps, ces discussions ont abouti à la rédaction d'une lettre adressée au ministre Bellot. Quelques jours après, on a constaté que les bourgmestres MR se sont désolidarisés de ce courrier, qui vise uniquement à protéger la population bruxelloise, indépendamment de son quartier ou de sa commune. Toutefois, pour ne pas froisser M. Bellot et le gouvernement fédéral, les bourgmestres MR ont signé de leur côté un courrier plus mou que la première lettre. Il s'agit pourtant d'un problème qui hante la vie des Bruxellois au quotidien.

Concernant ce fameux consensus, malheureusement, après de multiples réunions, on a dû constater qu'il était impossible à atteindre. Je n'ai cependant pas dit que vous étiez dans une position confortable et que le dossier était facile. D'autres s'y sont cassé les dents, mais force est de constater que, depuis l'arrivée du MR au gouvernement fédéral, alors qu'on nous avait promis des mesures structurelles, qui figurent dans la déclaration du gouvernement fédéral, rien ne se passe. Rien n'a été entrepris depuis cinq ans, pas même la

moindre concertation avec la Région bruxelloise. Donc, si nous avons dû consulter, rien ne serait encore entrepris aujourd'hui.

[219]

La population bruxelloise est excédée, au point que des habitants de plusieurs quartiers de la Région envisagent de déménager. Attention, c'est un problème extrêmement prégnant pour la qualité de vie de la population bruxelloise.

Vous avez bien fait. Notre commune s'est d'ailleurs jointe très rapidement à la procédure entamée par la Région bruxelloise. J'invite les autres communes – et je pense que certaines l'ont déjà fait – à se joindre à cette action.

Au-delà de ces considérations plus générales, je voudrais vous poser deux questions précises. Je ne sais pas si vous pourrez me répondre ici, mais cela pourrait figurer au rapport. J'aurais aimé obtenir les chiffres des infractions enregistrées depuis janvier 2018 jusqu'à ce jour par les différents sonomètres de la Région bruxelloise, et plus précisément ceux récemment installés : l'un à la Charrette à Woluwe-Saint-Lambert, et le second, le sonomètre Bali, à la sortie de la Forêt de Soignes. Par ailleurs, si vous ne pouvez me les fournir ici, je souhaiterais voir figurer au rapport les chiffres de l'évolution de la perception des amendes depuis janvier 2018. En comparaison avec les autres années, quel est le montant de la perception des amendes de janvier 2018 à juin ou juillet 2018 ?

[221]

Enfin, je rejoins la question de Mme Persoons. Nous vous avons, elle et moi, interrogée à deux reprises en séance plénière pour savoir ce qu'il en était du jugement obtenu par les communes du Noordrand. C'est un exemple hallucinant d'empiètement du pouvoir judiciaire sur les pouvoirs législatif et exécutif. Le ministre Bellot a-t-il décidé du cas qu'il ferait de cette décision ? Savez-vous s'il compte ou non interjeter appel ?

[223]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Les interpellations de Mme Persoons et de M. Cerexhe vont me permettre de faire le point sur ce dossier. Il y a près d'un an, la justice condamnait le pouvoir fédéral à faire cesser les violations dans le ciel bruxellois, en particulier sur la route du canal, la piste 01 et le ring, où il était obligé de prendre des mesures à court terme. Je vous invite, M. Weytsman, à lire l'arrêt de juillet 2017.

[225]

M. David Weytsman (MR).- Je l'ai lu.

[227]

Mme Céline Fremault, ministre.- Pourtant, vous avez l'air de considérer que nous allons en justice pour le plaisir d'aller en justice. Je n'ai pas l'habitude de dépenser l'argent du contribuable pour le plaisir.

[229]

M. David Weytsman (MR).- Je n'ai pas dit cela. J'ai simplement dit que vous ne respectiez pas les communes. Par ailleurs, j'ai lu l'arrêt en question.

[231]

Mme Céline Fremault, ministre.- Votre témérité offense les Bruxellois.

(Colloques)

M. David Weytsman (MR).- On ne cesse de m'interrompre.

(Remarques de M. Cerexhe)

Mme Céline Fremault, ministre.- Je peux, si vous le voulez, vous faire un récapitulatif du dossier et de l'attitude du MR depuis quatre ans.

M. David Weytsman (MR).- Je vous invite à le faire depuis cinq ans et non quatre. Nous pourrions en discuter, comme vous le souhaitez, et évaluer les impacts avant et après le moratoire.

Mme Céline Fremault, ministre.- Faut-il vous rappeler les tracts du MR distribués dans toutes les boîtes aux lettres, qui promettaient une solution à court terme pour l'ensemble de la Région ? Nous n'avons rien vu venir, M. Weytsman, il faut être honnête !

M. David Weytsman (MR).- Le moratoire au plan Wathelet a soulagé des centaines de milliers de personnes. En soi déjà, c'est une bonne chose.

Mme Céline Fremault, ministre.- Dans ce dossier, je pense sincèrement que le MR devrait faire preuve de retenue.

M. David Weytsman (MR).- Mme la ministre, vous m'interpellez, je vous réponds !

Mme Céline Fremault, ministre.- Je ne vous ai pas interrompu quand vous aviez la parole, je vous demande donc de me laisser répondre.

Le gouvernement fédéral devait réaliser dans les douze mois une étude d'incidences. Je suppose que vous savez aussi qu'il n'a pas fait appel de ce jugement. Quand on n'est pas d'accord avec une décision de justice, on fait appel. Cela signifie donc que le gouvernement fédéral était d'accord avec la condamnation. Et, à défaut d'appel, si vous n'êtes pas d'accord avec un jugement, vous y répondez.

Il s'agit d'un jugement qui ne souffre d'aucune ambiguïté, et je n'ai pas entendu M. Bellot le contester. En revanche, je l'ai entendu dire que le problème ne se réglerait pas en justice. Cela ne me pose pas de problème puisque cela fait quatre ans que j'attends que cela se règle autrement.

Je vous rappelle que, pendant quatre mois, j'ai été trainée devant un comité de concertation sur la suppression de la tolérance zéro. Combien de fois ne me suis-je pas rendue le week-end au cabinet de M. Bellot, avec une série de ministres, pour m'entendre dire qu'il était compliqué de concilier les souhaits de Bruxelles, de la Flandre et de la Wallonie ? Pourtant, j'entends aussi que le dossier peut être réglé en une demi-journée. Une demi-journée ! Nous sommes à 800 jours ! Excusez-moi, mais il faut être un tant soit peu de bonne foi dans ce dossier.

[247]

Rien n'a bougé et les degrés d'exposition au bruit des Bruxelles, M. Weytsman, que vous le vouliez ou non, excepté si vous commencez à contester ce qu'indiquent les sonomètres, sont aujourd'hui catastrophiques. Je mettrai en annexe l'ensemble des violations qui n'ont cessé d'augmenter depuis des mois. Aucun sonomètre n'indique que tout va bien et que le niveau d'exposition diminue.

Concernant l'étude d'incidences, j'ai appris par courrier que le ministre François Bellot vient à peine de désigner le bureau chargé de cette mission. Le retard accumulé est assez criant. Vous pouvez aussi le contester mais ce sont des faits. Il faudra encore 32 semaines d'attente. Or, que dit le jugement de juillet 2017 ? Il disait que cela devait être bouclé pour aujourd'hui. Le contenu de l'étude d'incidences pose question. On met en avant des considérations pour ne pas faire table rase du passé. On indique, dans ce courrier, que M. Bellot ne partira pas du postulat que les nuisances peuvent être déplacées et que l'exploitation de l'aéroport pourrait être modifiée. Du coup, le risque est que l'étude soit complètement vidée de sa substance.

Si on ne remet pas les choses à zéro dans une étude d'incidences et si on n'envisage pas tous les cas de figure, cela ne sert à rien ! Une étude d'incidences suppose l'étude de tous les scénarios, en ce compris les alternatives. Il s'agit d'examiner si, oui ou non, les cartes peuvent être redistribuées. Vous ne pouvez pas dire que la partie se joue à la régulière si le jeu est orienté d'emblée en choisissant un certain nombre de cartes.

Par voie d'avocat, j'ai déjà écrit à deux reprises à M. Bellot pour que ce dernier me rassure quant à la procédure suivie pour l'étude d'incidences. Je n'ai pas eu de retour quant au fait de savoir si la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et la participation du public dans l'élaboration de ceux-ci sera respectée et si une participation du public sera bel et bien organisée. Je n'ai pas davantage été rassurée sur le contenu de l'étude.

[249]

Je n'ai aucune information sur la portée de l'étude ni sur la composition du comité d'accompagnement, ni sur aucun autre élément d'ailleurs. Parallèlement à l'étude d'incidences, j'ai relancé plusieurs fois le ministre pour lui demander de mettre en place des mesures concrètes pour soulager les Bruxellois, j'ai proposé de l'aide pour accélérer le tempo et faire avancer le dossier.

Combien d'études la Région bruxelloise n'a-t-elle réalisées depuis 2014 à la place du pouvoir fédéral ? Nous avons réalisé une étude sur tous les scénarios d'une approche équilibrée...

M. David Weytsman (MR).- Dois-je à chaque fois vous répondre ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Si vous voulez. Ce n'est pas méchant.

Nous avons réalisé une étude - que Mme Galant refusait - sur l'approche équilibrée des aéroports qui se trouvent dans la même configuration que Zaventem et Bruxelles. Nous en avons réalisé une autre sur les particules fines, pour en mesurer l'impact sur la Région bruxelloise. Nous avons procédé à l'étude historique demandée par l'ensemble des associations depuis plusieurs années, pour comprendre comment les routes avaient été modifiées, notamment par des décisions de justice. Nous avons étudié d'impact sur la santé.

Ces études ont toujours été rejetées par le pouvoir fédéral.

M. David Weytsman (MR).- Vous avez bien fait de les réaliser et nous vous soutenons dans cette démarche. Je vous sens très stressée depuis le début, mais c'est une bonne chose que ces études se fassent.

Mme Céline Fremault, ministre.- C'est la première fois que le MR s'exprime à ce sujet. Je n'ai jamais eu de questions de sa part...

M. David Weytsman (MR).- C'est inexact, Mme la ministre. Plusieurs membres du MR se sont déjà exprimés sur le sujet.

(Rires)

(Colloques)

[257]

Mme Céline Fremault, ministre.- Le MR est toujours aux abonnés absents sur la question du survol dans l'ensemble des questions d'actualité.

J'ai relancé le ministre pour lui demander de prendre les mesures nécessaires et communiqué les études techniques, je n'ai jamais obtenu que des réponses vagues. Tout le monde s'accorde à dire aujourd'hui qu'il s'agit d'une question de santé et de sécurité à résoudre d'urgence car les infractions continuent d'augmenter, comme en attestent les sonomètres - dont le réseau a été sensiblement élargi. Force est de constater que M. Bellot fait preuve d'immobilisme. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé dernièrement une citation en référé en demandant des astreintes par mesure non étudiée et par mois de retard - sur les délais annoncés par M. Bellot lui-même. À la suite de la première audience, le juge souhaite pouvoir statuer cette année encore, avant les vacances de fin d'année.

En ce qui concerne les infractions, le sonomètre installé rue de la Charrette, à Woluwe-Saint-Lambert, est en service depuis le 24 octobre 2017 et a encore fait l'objet d'ajustements techniques en janvier 2018. Les résultats concernent la période allant de février à mai 2018 pour cette station. Le taux de détection des avions empruntant la route dite du "virage à gauche" varie entre 70 et 100% selon la période considérée. Pour rappel, ce taux est influencé par les conditions météorologiques et le niveau de bruit ambiant dans l'environnement. Le pourcentage d'avions dépassant les valeurs limites est inférieur à un pour la période "jour" et varie entre dix et quinze pour la période "nuit". La plupart de ces dépassements sont constatés entre six et sept heures du matin.

Le sonomètre Bali est en service depuis le 26 janvier 2017. Depuis sa mise en service, le taux de détection des avions ayant atterri sur la piste 01 varie entre 80 et 100%, selon la période considérée.

[259]

Le pourcentage d'avions dépassant les valeurs limites de l'arrêté bruit est inférieur à 4% en journée et de l'ordre de 97% pour la nuit (23h-7h), ces dépassements étant majoritairement constatés entre 23h et 6h.

Le nombre d'avions repérés à la station et le nombre d'avions en dépassement sont liés à l'usage de la piste 01 et dépendent donc des conditions météorologiques (vitesse et direction du vent). Les résultats sont dès lors très variables d'un mois à l'autre. Par exemple, en février 2018, 317 avions ont été repérés durant la période nocturne, dont 313 en dépassement, alors que d'octobre à décembre 2017, seuls quatre avions avaient été détectés durant la période nocturne, avec quatre dépassements.

Les infractions constatées via le sonomètre Bali ont fait l'objet de procès-verbaux depuis le 1er janvier 2018. Les procédures pour "amende administrative" n'ont pas encore été entamées puisque, je vous l'ai expliqué,

les procédures d'infraction impliquent d'attendre le retour du procureur du Roi et d'entendre les compagnies avant de pouvoir imposer les amendes. J'ai récemment rappelé la procédure à M. De Wolf.

Concernant les procédures judiciaires en cours, les 150 citoyens bruxellois impliqués ne m'ont pas consultée ni demandé de l'aide. Mais je salue cette volonté citoyenne, qui démontre une fois de plus toute l'importance de ce dossier. Je vous signale que je reçois en moyenne 25 courriers par jour et que le standard téléphonique de mon cabinet explose à longueur de journée !

[261]

M. David Weytsman (MR).- À l'époque du plan Wathelet, le MR avait reçu 1.600 appels en deux mois.

Mme Céline Fremault, ministre.- Au niveau de mon cabinet, cela fait quatre ans que cela dure. Nous recevons 25 courriers par jour et des appels incessants de personnes qui sont sur le point de craquer sur le plan psychologique. Gardons-nous de jouer au petit jeu des comparaisons et de la surenchère !

Concernant les troubles du sommeil et les dépassements des normes de bruit, les actions de la Région soutiennent totalement la thèse de ce groupement de citoyens. Les résultats des sonomètres et le nombre d'infractions sont publiés sur le site de Bruxelles Environnement et démontrent que les normes ne sont pas respectées.

L'étude que j'ai fait réaliser sur les impacts du bruit sur la santé et leur coût indirect leur sera aussi d'une grande utilité dans leur démarche. Le jugement de juillet 2017 et la nouvelle citation que j'ai déposée devraient également leur être d'une aide précieuse, puisque la juge ne fait que constater le non-respect des normes et imposer aux autorités fédérales de faire cesser ces infractions.

Concernant le jugement du Noordrand, j'attends une analyse juridique pointue de notre conseil. Ce dernier s'est concentré sur le dépôt de la nouvelle citation bruxelloise. Il semblerait que le juge dépasse quelque peu ses prérogatives en s'immiscant dans le politique et en exigeant des États généraux.

Par contre, il est intéressant de noter que le juge néerlandophone se fonde sur les normes bruxelloises pour constater les problèmes de bruit dans le ciel flamand, alors que la Flandre ne possède aucune norme sur le bruit des avions. Le débat fait rage en Wallonie également. C'est un comble d'entendre certains critiquer la rigueur des normes de bruit bruxelloises sur les avions, alors qu'elle a servi dans le jugement du Noordrand !

S'agissant du nombre et de l'évolution des infractions constatées, les tableaux publiés par Bruxelles Environnement sur son site détaillent les infractions et démontrent qu'elles sont en augmentation depuis un an. Cela est probablement dû, également, à la suppression de la tolérance zéro au début 2017 qui, bien qu'unaniment soutenue dans ce parlement, a fait l'objet de quatre mois de conflits d'intérêts pour aucune avancée.

Quant au nombre d'amendes administratives infligées par la Région bruxelloise, il est de 869.332 amendes payées, pour un montant total de 2.228.716 euros, dont 110 payées à la suite d'une contrainte fiscale délivrée par Bruxelles Fiscalité ; 232 amendes sont en cours de récupération par voie de contrainte, pour un montant total de 8.454.303,21 euros. À la date du 28 mai, le montant total des amendes administratives alternatives impayées s'élevait à 15.956.000 euros.

[265]

Ce chiffre comprend :

- les amendes définitives impayées, dont la plupart font l'objet de procédures judiciaires ;
- les amendes impayées avec recours au Collège d'environnement ou au Conseil d'État ;
- les amendes prescrites, à savoir l'irrecouvrable.

Les chiffres sont en augmentation sur presque tout le réseau, mais en aucun cas il n'y a de diminution. Je joindrai les tableaux en annexe de la réponse.

Quant à la méthodologie, j'ai réuni l'ensemble des dix-neuf communes pendant des mois dans mon cabinet. J'ai échangé des courriers avec M. Bellot. Le précédent jugement date de juillet 2017 et, entre les premières réponses reçues et le mois de novembre, j'ai échangé d'innombrables courriers. Je l'ai fait systématiquement avec les dix-neuf communes quand il y avait de la bonne volonté. Cela m'a pris des semaines de dégager un accord, et les communes MR ont finalement écrit un courrier de leur côté. Je suis gentille, mais j'ai mes limites.

Il faut que les choses cessent. Objectivement, la population bruxelloise souffre de cette situation. Il n'est pas possible que, sur une législature fédérale, rien, absolument rien, n'ait avancé. Ce n'est pas audible pour le citoyen bruxellois. Je peux encore utiliser tout ce que j'ai en magasin pour faire appliquer les jugements, mais au printemps 2017, j'ai consacré beaucoup de temps dans les cabinets ministériels, j'ai passé du temps chez le Premier ministre. Mes équipes ont travaillé des journées entières sur ce dossier pour entendre les uns et les autres.

Je constate juste qu'il n'y a pas de volonté d'aboutir dans ce dossier et qu'on joue clairement la montre avant les élections fédérales de 2019.

[267]

Si on veut trouver une solution, on passe des heures à mettre tout le monde autour de la table et à faire en sorte d'arriver à un consensus. Est-ce simple ? Non. M. Cerexhe l'a dit. C'est un dossier extrêmement compliqué, mais je ne pense pas que c'est en ne faisant rien qu'on va le faire avancer.

Comme je vous l'ai dit, je n'ai pas spécialement envie de dépenser l'argent des contribuables à aller en justice, mais je considère que vu le nombre d'infractions et l'augmentation de celles-ci, je n'ai pas d'autre choix.

Ceci dit, dans le jugement de juillet 2017, la juge elle-même invite à revenir devant elle si des mesures n'ont pas été prises et si rien n'a bougé. Comme je vous l'ai expliqué, d'une part, il y a un vrai problème par rapport à l'étude d'incidences - 32 semaines de retard, ce n'est pas rien ! - et, d'autre part, toute une série de mesures annoncées à court et moyen terme n'ont jamais vu le jour depuis novembre 2017.

J'espère une seule chose : que ce dossier puisse connaître une issue favorable dans l'intérêt des Bruxellois. Comme l'ont démontré toutes les études, notamment à propos de l'approche équilibrée, il existe des aéroports situés à des distances comparables à celle de Zaventem qui n'exposent pas constamment la population au bruit et ne l'empêchent pas de dormir et d'avoir une vie un tant soit peu normale.

Aujourd'hui, le Noordrand et le Brabant wallon sont mécontents et l'ensemble des parties prenantes répète de semaine en semaine sa difficulté à avoir une qualité de vie suffisante.

[269]

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

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Effectivement, lorsqu'on examine les chiffres communiqués et qu'on voit que 97% d'infractions sont constatés la nuit sur le sonomètre Bali, cela montre très clairement que les courriers que nous recevons continuellement et les cris d'alarme et de colère des habitants sont parfaitement justifiés.

Dans le jugement de 2017, lorsque la juge disait qu'il fallait prouver que des difficultés existaient également sur ces routes-là, la situation était effectivement terrible pour de nombreux quartiers. La situation est indéniablement restée épouvantable pour plusieurs quartiers actuellement. Il en va de même pour la route du canal, et je refuse qu'on minimise cette route, car il y a des habitants tout le long du canal.

(M. Jef Van Damme, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

[273]

Mme Céline Fremault, ministre.- À cette différence près que lorsque la justice a annulé les routes du 6 février 2014, le jugement a été respecté, tandis qu'aujourd'hui, malgré la décision de justice, ce n'est pas le cas.

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Au terme de ces cinq ans de gouvernement fédéral, on constate qu'il n'y a pas eu de négociations, du moins avec la Région bruxelloise. Les choses vont peut-être changer au cours de la petite année restante, mais j'en doute. Quoi qu'il en soit, le gouvernement fédéral a failli à sa mission de mettre les gens autour de la table. Ne pas tenir compte de la santé et de la situation des Bruxellois et des habitants de la périphérie est une faute politique grave, tant dans le chef de M. Bellot que de la ministre qui l'a précédée, Mme Galant.

Face à l'inaction du gouvernement fédéral, nous devons utiliser toutes les voies judiciaires possibles, parce que c'est ce niveau de pouvoir qui détient la compétence de fixer les routes. Avec l'arrêté sur le bruit de M. Gosuin, nous protégeons la santé des Bruxellois. Il faut maintenant que le pouvoir qui a l'autorité pour modifier les routes agisse et renonce à se gausser de l'un ou l'autre progrès ou à rejeter la faute de la paralysie du dossier sur les Régions.

La tolérance zéro est née d'un ras-le-bol des habitants. Nous devons hélas appliquer notre législation, avec ses astreintes et amendes. Il est essentiel que la Région utilise ces outils.

[277]

M. le président.- La parole est à M. Weytsman.

M. David Weytsman (MR).- Mme la ministre, je suis quelque peu embêté, parce que le ton que j'avais utilisé dans mon interpellation ne devait pas prêter à polémique. Mais, comme par ailleurs, malheureusement, pendant l'interpellation, soit vous-même, soit certains de vos collègues, comme M. Cereixhe, se sont permis d'avancer des choses erronées, je me permettrai à mon tour de rappeler certaines vérités.

La première, c'est que vos affirmations ne sont pas exactes. Nous vous avons interpellée à plusieurs reprises et nous avons noté une bonne dizaine d'interpellations rien que dans le chef de M. De Wolf sur la tolérance zéro. Je ne siégeais pas encore dans ce parlement, mais sur le principe même de la tolérance zéro, il me semble que le MR faisait partie de ceux qui vous ont encouragée sur cette voie.

Ensuite, dire que le niveau fédéral n'a rien fait du tout, c'est ne pas se laisser de porte ouverte pour continuer des négociations, qui sont certes effectivement difficiles. C'est ne pas reconnaître également qu'il a fallu, du moins au début, obtenir le moratoire sur le Plan Wathelet. Je m'excuse de revenir sur ce sujet, mais ce plan était ravageur pour les Bruxelloises et les Bruxellois.

J'ai ici les annales parlementaires, dans lesquelles M. Cerexhe défendait bec et ongles le Plan Wathelet. Il pensait que c'était une excellente chose de concentrer les survols sur le canal. M. Cerexhe, s'il vous plaît, quand je pose des questions qui sont objectives et qui d'ailleurs soulignent une partie du travail de Mme la ministre, ne me répondez pas candidement, car je pense qu'il y a une grande responsabilité dans votre chef.

Donc, à court terme, il y a eu un moratoire, que le gouvernement a pris avec beaucoup de courage. Il a été positif pour une grande partie des Bruxellois. À moyen et à long terme, il faut évidemment continuer la négociation. Je suis par contre inquiet, effectivement, et je crois que c'est une très bonne chose de pouvoir objectiver les données des sonomètres que vous avez implantés.

Je suis effectivement parfois inquiet de l'augmentation, depuis les derniers mois, des survols sur certaines trajectoires. Ils sont à mon avis largement inférieurs à ce qu'on avait connu avant le Plan Wathelet - nous le vérifierons et nous pourrons comparer - mais ils sont inqualifiables pour le moment. Je vous rejoins sur ce point.

Nous devons donc veiller tous ensemble à ce que les survols ne continuent pas à augmenter. Et j'espère que nous trouverons une solution à un problème qui est, depuis vingt-cinq ou trente ans, bien connu des Bruxellois.

[279]

M. le président.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Nous pouvons jouer au ping-pong encore longtemps et rappeler Schouppe, Durant, Anciaux, Wathelet... Comme Mme Persoons l'a rappelé, il s'agit en l'espèce d'une compétence exclusivement fédérale.

M. Weytsman, j'ignore si c'est par méconnaissance du dossier ou si vous l'affirmez volontairement, mais le moratoire - la fin du plan Wathelet -, ne résultait pas d'une décision du gouvernement fédéral, mais d'une décision judiciaire en cessation. La moindre des choses est que le gouvernement fédéral applique les décisions judiciaires. On aimerait d'ailleurs qu'il fasse de même avec la décision de 2017.

(Remarques de M. Weytsman)

Là où vous avez suscité de l'espoir, c'est en relevant dans l'accord de gouvernement fédéral que celui-ci allait entreprendre des réformes structurelles. C'est à cet égard que tout le monde est extrêmement déçu depuis cinq ans : il n'y a même pas eu de réformette ! Il n'y a même pas eu de concertation ! La moindre des choses eût été de s'asseoir autour de la table avec les Régions qui sont, elles, compétentes pour les normes de bruit. Rien de tout cela n'est arrivé ! La seule solution reste donc le recours aux procédures judiciaires et le fait de les assortir d'astreintes. C'est le seul langage que l'on comprenne encore dans ce dossier.

Si vous pouviez poser un acte salubre, M. Weytsman, ce serait de demander aux communes dirigées par des bourgmestres MR d'intervenir volontairement dans la procédure judiciaire. Elles peuvent faire valoir des arguments qui seront peut-être plus nuancés ou différents de ceux des Régions, mais faites-le ! Si vous

défendez réellement les Bruxellois, demandez à vos communes d'intervenir volontairement dans la procédure.

[283]

Je vous remercie pour ces chiffres, dont il ressort que les nuisances sont concentrées la nuit. Si au moins, nous pouvions déjà obtenir des nuits calmes, sans avions, afin que le sommeil de la population bruxelloise soit respecté, comme c'est le cas dans d'autres aéroports internationaux, ce serait déjà une première bonne chose. Nous nous devons d'entendre ce cri de détresse de la population, où que ce soit en Région bruxelloise.

(Sourires)

[285]

M. le président. - La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre. - Certains d'entre vous ont parlé de négociations. S'agissant des ministres fédéraux, j'ai rencontré Mme Galant une seule fois, en début de législature ; un second rendez-vous avait été fixé, mais elle n'est jamais venue. J'ai rencontré M. Bellot une fois, en début de législature également ; je l'ai ensuite croisé dans le cadre de la suppression de la tolérance zéro, parce que tout le monde me demandait d'être "raisonnable". Ce n'était pas du tout le propos, compte tenu du nombre d'infractions et de mes obligations en tant que ministre chargée de l'environnement au service de l'ensemble des Bruxellois.

Dans le cadre du burden sharing, la méthodologie que nous avons appliquée pendant un an a permis d'aboutir à un accord. Combien de fois n'ai-je réuni autour de la table Mmes Marghem et Schauvliege et M. Furlan pour tenter de parvenir à un résultat ! Nous nous sommes réunis des week-ends entiers. Des rencontres bilatérales et entre chefs de cabinet ont également eu lieu. Cela prouve que si vous voulez vraiment aboutir à quelque chose, c'est possible !

Pour revenir sur les routes du 6 février 2014, j'étais partie prenante au recours introduit en 2014 contre un ministre de ma couleur politique, car il me paraissait impossible de ne pas agir, au regard des chiffres. Dès lors que la justice tranche, étant donné que nous sommes dans un État de droit, nous devons faire en sorte que les décisions de justice soient respectées. Je retourne en justice parce que la décision de juillet 2017 n'a pas été respectée.

[287]

D'ailleurs, la juge précise que les infractions doivent cesser, en particulier pendant la nuit. Le jugement est limpide, nous ne pouvons que constater qu'il n'a pas été respecté depuis un an. Je ferai annexer le tableau des infractions. Je me suis rendue il y a peu place Dumon avec de M. Cerexhe.

(Colloques)

Quand je mets un pied à Stockel, j'y reste pendant en moyenne une ou deux heures, car des habitants viennent me dire qu'ils n'en peuvent plus. Je le vois par ailleurs dans les courriers.

Il n'y a pas très longtemps, je me trouvais un samedi après-midi au magnifique parc Sobieski, sur le territoire de la Ville de Bruxelles. C'était une véritable autoroute ! Toutes les trois minutes, un avion passait, sans parler du bruit. D'un endroit à l'autre de Bruxelles, l'impact est très différent, mais le problème est que les nuisances ne cessent de croître.

Cela fait quatre ans que des négociations auraient dû être entamées ! Dans le cadre de la tolérance zéro, à part constater les solutions et les pistes avancées par les uns et les autres, nous n'avons guère progressé. On m'a demandé d'être raisonnable ; je ne l'ai pas été et je considère qu'il va de l'intérêt général des Bruxellois de supprimer cette zone de tolérance qui existait depuis trop longtemps.

- *L'incident est clos.*

(*Mme Viviane Teitelbaum, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel*)

[291]

INTERPELLATION DE M. AHMED EL KHANNOUSS

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 sortie du diesel en 2030 à Bruxelles".

[293]

INTERPELLATION JOINTE DE M. JULIEN UYTENDAELE,

concernant "la sortie programmée du diesel à l'horizon 2030".

[295]

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

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- La question de la qualité de l'air est passée au premier plan. Effectivement, il ne fait aujourd'hui plus aucun doute que la pollution atmosphérique est responsable d'un nombre important de décès à travers le monde. Notre Région n'est pas épargnée par ce phénomène. Nous avons déjà pris connaissance dans cette commission des données chiffrées qui reflètent les conséquences de la pollution par particules et le constat que des milliers de Bruxellois en souffrent chaque année.

Durant cette législature, vous avez pris conscience de l'importance de cette problématique et ses conséquences sur la santé. Vous avez décidé d'agir avec détermination et force. Vous avez engrangé des résultats probants dans l'intérêt des Bruxellois. Je me permets de citer quelques exemples emblématiques, que sont le Plan Air Climat Energie et la batterie de mesures qui y figurent, ou la mise en place de la zone régionale de basses émissions qui va bien au-delà des engagements mis en avant par l'accord de gouvernement, ce qui illustre clairement l'ampleur de votre ambition.

Dès lors, c'est avec grande satisfaction que j'ai appris par voie de presse que le gouvernement a approuvé une note de principe fixant pour 2030 au plus tard la sortie du diesel en Région bruxelloise. C'est là une avancée décisive. Si, globalement, la qualité de l'air s'améliore à Bruxelles grâce à la diminution des émissions de plusieurs polluants, il n'en reste pas moins que de nombreux efforts restent à faire au bénéfice de la santé de nos concitoyens. Pour y parvenir, une des pistes à suivre est certes la réduction des gaz d'échappement des véhicules diesel.

[297]

Je rappelle que c'est un mouvement qui n'est pas seulement bruxellois, mais aussi européen. Le diesel émet en effet des oxydes d'azote et du benzo(a)pyrène, qui sont des particules fines particulièrement cancérigènes causant des allergies ainsi que des maladies respiratoires.

Dès lors que cette mesure est tout à fait pertinente et justifiée, j'aimerais savoir si vous pourriez retracer la genèse de cette décision, certes, de principe, mais qui marque une ambition forte du gouvernement en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air.

Avez-vous eu l'occasion d'avoir des échanges préalables avec les acteurs de terrain ? Vous avez annoncé dans la presse qu'un processus de concertation allait être mis en place. Avez-vous déjà une idée de la date à laquelle ces travaux débiteront et, surtout, de la manière dont ils seront organisés ?

[299]

Mme la présidente.- La parole est à M. Uyttendaele pour son interpellation jointe.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il n'y pas si longtemps, quand on achetait une voiture, on vantait les mérites du diesel. Elle était plus chère à l'achat, certes, mais tellement plus rentable sur la durée. Aujourd'hui, nous n'en sommes heureusement plus là. Il ne faudrait cependant pas occulter notre responsabilité politique si le diesel a été aussi longtemps avantagé dans notre pays.

La décision de principe de sortir du diesel en 2030 me réjouit, en particulier au regard des nombreuses interpellations que mes collègues et moi-même avons faites sur ce dossier de la plus haute importance.

S'agissant d'un objectif à atteindre, il convient de l'annoncer bien à l'avance afin d'éviter que les gens ne se voient pris en otage. 2030 étant dans 12 ans, ce délai peut s'avérer réaliste pour autant que l'ambition s'inscrive dans une démarche progressive et que des solutions alternatives au diesel soient mises en place et promues.

Il est particulièrement intéressant qu'une série de mesures ou d'initiatives susceptibles de converger vers cet objectif aient été adoptées au cours de cette législature. Indépendamment de l'appréciation que l'on peut avoir sur cette question, je pense notamment à la convergence des accises sur l'essence et le diesel décidée par le gouvernement fédéral. Nous pouvons le féliciter sur ce point. La création d'une zone de basse émission (LEZ) et la prise de conscience croissante des citoyens en matière de qualité de l'air ont également joué un rôle majeur.

De la même manière, le débat en cours autour de la fiscalité automobile constituera l'un des leviers importants pour la politique de notre Région en la matière dans les années à venir. Mais tout cela dépendra surtout de l'émergence d'options alternatives matures et économiquement crédibles pour les ménages bruxellois. Je pense en particulier au gaz naturel comprimé (CNG) qui pourrait garantir un "fuel shift" significatif dans les douze prochaines années. C'est l'un des objectifs visés par le Plan air-climat-énergie (PACE) et soutenu par Brugel en septembre 2017 à la suite de la résolution du 4 juillet 2016 que j'ai portée, visant à favoriser un "fuel shift" et le développement d'un réseau de stations au gaz naturel comprimé pour les véhicules particuliers en Région de Bruxelles-Capitale.

Au-delà de l'annonce et des commentaires qui l'ont accompagnée, je pense à l'enquête "Bannir le diesel de Bruxelles en 2030 ? L'idée est dans l'air", parue dans Le Soir du 31 mai 2018. C'est pourquoi je voudrais vous entendre sur les initiatives pragmatiques à prendre pour viser cet objectif tout en limitant l'impact que cela pourrait avoir sur les ménages et l'économie régionale.

[301]

À défaut, je crains que certains soient tentés de s'enfermer dans des postures de principe. On a déjà pu lire que rien n'était entrepris pour mettre en place des solutions accessibles ou encore que la mise en œuvre des procédures en faveur de la LEZ restait compliquée. L'une des raisons serait que la période de contrôle n'était pas encore advenue en raison de la marge de tolérance légitimement prévue. Les sanctions arrivent quant à elles à partir d'octobre 2018.

Plus fondamentalement, on vous reprocherait de ne pas avoir mené une analyse juridique de la mesure ni de sa mise en œuvre pragmatique. La critique consiste donc à vous dire que des objectifs certes remarquables ont été lancés, mais sans avoir établi une véritable stratégie garantissant des solutions alternatives crédibles, tenant compte de l'impact fiscal, et sans consensus sur le type de parc automobile que nous souhaitons dans notre Région à l'horizon 2030.

Pourtant, cet objectif est dans l'air du temps. Hambourg a pris une première décision, limitée à ce stade à deux axes de circulation. Paris s'est fixé des objectifs pour 2024, de même que Rome pour son centre historique, et Milan vise 2030.

Loin de rejoindre celles et ceux qui vous accusent durement d'effet d'annonce, cette interpellation a pour seul but de faire le point avec vous sur ce dossier.

Le développement économique et démographique de notre Région pèse lourd sur les défis en matière de mobilité et de qualité de l'air. Comment le plan Good Move en cours d'élaboration prend-il en considération l'enjeu environnemental en général et la qualité de l'air en particulier ?

Par ailleurs, tendre à la disparition du diesel en 2030 - et, je l'espère, des autres carburants fossiles par la suite - nécessite la mobilisation de plusieurs outils (fiscalité, investissements en infrastructures, mesures d'accompagnement et d'information du public, etc.) autour d'une stratégie coordonnée. La mise en place de la LEZ a déjà été décidée par le gouvernement et la réforme de la fiscalité automobile et de l'inclusion de critères environnementaux est à l'étude.

[303]

Sachant que, sur les plans économique et environnemental, il n'est pas crédible de viser le remplacement de tous les véhicules diesels par des véhicules électriques - ce qui ne serait d'ailleurs pas pertinent -, quelles sont les initiatives décidées pour mettre en place ce "fuel shift" au cours des douze prochaines années ?

Lors de nos travaux parlementaires consécutifs à l'élaboration et à l'adoption de la résolution du même nom, nous avons suggéré que des contacts soient pris notamment avec Sibelga, afin d'identifier un projet de station de gaz naturel comprimé (CNG) par commune d'ici 2020, voire de créer deux stations par commune d'ici 2025 et au moins une de plus d'ici 2030. Ces contacts ont-ils été pris ? Rappelons que Sibelga s'est récemment vu confier une mission de service public extrêmement importante en termes d'accompagnement des autorités publiques sur ces questions.

Au-delà des initiatives prises dans d'autres capitales européennes, la qualité de l'air mobilise également les autorités d'autres grandes villes belges comme Anvers, où la zone de basse émission (LEZ) est déjà en vigueur. Soulignons qu'en Flandre, le déploiement du réseau de stations CNG se fait avec ambition et au pas de charge, ce qui confèrera un avantage économique certain aux entreprises et aux ménages qui pourront y bénéficier d'un réseau CNG cohérent. Que ce soit en matière d'objectifs et de moyens pour y parvenir, quelle

est la place accordée aux recherches de convergence ? Des contacts existent-ils en vue de coordonner notre approche stratégique ?

En bref, pour ne sombrer ni dans le "trop tard", ni dans le "trop tôt", je pense qu'il vaut mieux débattre du fond et des mesures concrètes permettant de tendre à des objectifs ambitieux en matière d'environnement et de santé publique tout en préservant la mobilité et le pouvoir d'achat des ménages.

Pour l'anecdote, pourquoi avoir choisi comme date butoir 2030, et pas 2029 ou 2031 ?

[305]

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DÉFI).- Dans le cadre de ce débat fort intéressant, je souhaitais évoquer les travaux de la Commission des finances. L'un des reproches adressé au ministre des Finances à la suite de l'audition des experts consultés sur la réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation, qui s'appuyait sur différents modèles, était de ne pas avoir fait suffisamment le lien avec vos compétences, même pas avec celle de la mobilité.

J'aimerais vous interroger à ce propos, et plus particulièrement sur le document transmis au gouvernement à propos de cette réforme. En effet, cette note traite également d'environnement, puisque la taxation est justifiée par la pollution. Elle contient surtout une annonce très forte : la sortie du diesel en 2030. D'ici là, il est question d'une sortie progressive des véhicules diesels les plus polluants. En 2028, seuls les véhicules répondant à la norme Euro 6 pourront encore circuler.

Quel est le calendrier de sortie des véhicules à essence ? En effet, la note du groupe de travail sur la fiscalité automobile contient des tableaux intéressants sur les niveaux de pollution par norme Euro, tant des véhicules à essence que des véhicules au diesel. J'imagine que vous les connaissez.

Il est intéressant de constater que les véhicules diesels modernes répondant aux normes Euro 5 et 6 n'émettent pas plus de particules fines que les véhicules à essence. Les véhicules diesels Euro 5 ont un impact un peu plus important que les véhicules à essence sur le NOx, mais ce n'est plus le cas des diesels Euro 6, qui sont à 0,08g/km. C'est pour cette raison qu'ils peuvent circuler jusqu'en 2030. Les véhicules diesels ont le défaut de rejeter deux fois plus d'hydrocarbures, à savoir 0,09g/km contre 0,02g/km pour les véhicules à essence. Par contre, tous les véhicules à essence, même les plus récents, émettent deux fois plus de monoxyde de carbone (CO). Le basculement des voitures au diesel vers les voitures à essence va doubler nos émissions de CO.

[307]

Mme la présidente.- Je vous rappelle que c'est cinq minutes de temps de parole par groupe politique et que vous êtes deux à avoir demandé la parole.

(Colloques)

M. Emmanuel De Bock (DÉFI).- Je remercie mon collègue de m'avoir cédé son temps de parole.

[311]

(Colloques)

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Le doublement des émissions de monoxyde de carbone (CO) aura bien évidemment un impact sur les gaz à effet de serre. C'est la raison pour laquelle le gouvernement fédéral a octroyé des primes en faveur du diesel.

Je voulais donc vous interroger sur l'égalité de traitement entre l'essence et le diesel. Ne risquons-nous pas des procédures en annulation ?

Par ailleurs, il a toujours été dit, lors des questions d'actualité, que les motos échappaient à la LEZ. Cela pose également question en matière d'égalité. Cela a-t-il finalement été maintenu ?

Enfin, concernant le charroi des transports publics - STIB, engins communaux, etc. - a-t-on évalué le coût de la sortie du diesel pour les pouvoirs publics ? Actuellement, les pouvoirs publics continuent à acheter des véhicules roulant au diesel. Compte tenu des amortissements prévus, la sortie du diesel risque de coûter très cher. On me parle d'un impact de plusieurs centaines de millions d'euros pour la STIB. Dès lors que l'on sort également de l'essence en 2035, quel est le modèle alternatif prévu dans quinze ans ?

Je me demande également combien un avion représente de voitures quand il survole Bruxelles. Je ne peux pas croire qu'il n'y ait pas d'impact sur la pollution.

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ai déjà étudié la question en 2015, je peux vous transmettre la copie de l'étude. Elle figure d'ailleurs sur le site de Bruxelles Environnement.

[315]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Toen u de dieselban aankondigde tegen 2030, heeft Groen meteen gezegd dat dat een stap in de goede richting is. Ik was echter verbaasd over de onmiddellijke reactie van de minister-president, die zei dat de dieselban nog niet verworven was. Minister Gosuin zei dan weer dat de hybride diesels bussen van de MIVB nog in bestelling zijn en minstens twaalf jaar moeten rijden. Dat wees erop dat de zogenaamde beslissing van de regering nog niet definitief was.

U antwoordde ook op een actualiteitsvraag dat u huiswerk hebt gekregen. In september zou uw nota klaar zijn. Ik wil weten wat u precies zult onderzoeken om de dieselban te realiseren.

Ook zou ik graag weten waarom u voor 2030 gekozen heeft. Ouders spreken mij daarover aan. Veel mensen zijn bezorgd. Over twaalf jaar zijn hun kinderen volwassen. Waarom een heel kinderleven wachten om een dieselban in te voeren? Waarom kan het niet vroeger, zoals in Parijs, waar de ban al vanaf 2024 van kracht zal zijn? Ouders willen vandaag oplossingen, ze willen geen twaalf jaar wachten. In dat opzicht is het, anders dan de heer Uyttendaele daarnet beweerde, wel degelijk 'too little, too late'. We mogen het probleem niet zomaar doorschuiven naar de volgende generatie.

Ook de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) verloopt tergend traag.

Mijn vragen zijn dus waarom de dieselban niet eerder kan en wat u precies wilt onderzoeken.

Wat me vooral tegen de borst stuit, is dat er in de Good Move-strategie, het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan, geen apart hoofdstuk wordt gewijd aan de luchtkwaliteit en de gevolgen van de dieselban. Dat verbaast mij ten zeerste. U kunt toch niet ontkennen dat er een verband is? Het wagenpark moet veranderen en dan niet alleen de privévoertuigen, maar vooral ook de openbare voertuigen, zoals de voertuigen van de gemeenten, Net Brussel en de brandweer. Dat hebben we zelf in de hand.

[317]

Minister Vanhengel zegt dat de groene fiscaliteit niet voor onmiddellijk is. Neemt u dat onderwerp niet mee op in het huiswerk dat u nog moet maken in verband met een dieselban tegen 2030?

[319]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ook ik heb de aankondiging over de dieselban in 2030 met aandacht gevolgd. Die grote aankondiging werd door een aantal reacties afgezwakt. Minister Gosuin zei dat de burgers niet voor de gek mogen worden gehouden en dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen het publieke en private wagenpark. Minister-president Vervoort verkondigde daarop dat de dieselban nog niet verworven was.

De N-VA is het er volledig mee eens dat de diesels op termijn moeten verdwijnen, maar de burgers verwachten een coherent en effectief beleid en geen aankondigingspolitiek. Brussel voldoet nog niet eens aan de Europese verplichtingen die voortvloeien uit de richtlijn 'Clean power for transport'. Tegen 2016 moest er een globaal actieplan zijn voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en brandstoffen voor voertuigen en voor de infrastructuur daarvoor. Midden 2018 is dat actieplan er nog steeds niet.

Dat is ook merkbaar. Er zijn te weinig laadpalen voor elektrische wagens. De regering beloofde een uitrol in 2018, maar er is alleen een karig plan van minister Smet, dat bovendien vertraging opliep. De Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie (Febiac) bevestigt dat er te weinig laadinfrastructuur is voor elektrische wagens. Als je wilt dat mensen overstappen, moeten er wel alternatieven zijn.

Ook over de uitbreiding van het aantal stations voor compressed natural gas (CNG) is nog niets geweten. In Brussel zijn er momenteel twee. Het Brussels Gewest zou zelf geen dieselvoertuigen meer aankopen, maar wijzigde de wet om nog snel hybride dieselbussen te kunnen kopen. De regering beloofde in 2016 dat er in 2017 een aanpassing zou komen van de tarieven van de verkeersbelasting. Die kwam er niet. De hele hervorming van de autofiscaliteit is doorgeschoven naar de volgende ambtsperiode.

[321]

Ook van het aangekondigde gewestelijk mobiliteitsplan hebben we nog niets gezien. De enige echte verwezenlijking van de regering is de lage-emissiezone (LEZ). Daar heeft de N-VA u altijd in gesteund. Ook die kwam er echter pas na zware druk van de burgers en ze is nog steeds niet in werking getreden: pas vanaf oktober 2018 zal er gecontroleerd en beboet worden.

Nu wordt dan het ballonnetje van de dieselban tegen 2030 opgelaten. Le Soir noemde het een rommelig plan, dat, zo dicht bij de verkiezingen, alles wegheeft van politieke positionering. "Fremault zoomt in haar beleid in op de dieselban, maar zegt niet hoe we het aantal rondrijdende dieselwagens kunnen verminderen. Zolang er geen alternatieven zijn, heeft het geen zin." Ik kan het zelf niet beter verwoorden.

Waarom stelt de regering geen coherent beleidsplan op voor alle facetten die kunnen helpen in de strijd tegen de luchtvervuiling, over alle beleidsdomeinen heen? Ik denk dan aan 'Clean power for transport' of de elektrische laadpalen. Waarom is dat nog niet gebeurd in plaats van nog maar eens een grootse aankondiging die elke concrete basis mist?

[323]

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De N-VA werpt zich hier op als de grote behoeder van het klimaat en bestrijder van de luchtvervuiling, terwijl de Vlaamse en federale N-VA-ministers net zwaar op de rem gaan staan in alle klimaatonderhandelingen op Europees, nationaal en lokaal niveau. Dat is wel heel ironisch. Ik vind het beneden alle peil om zo'n dubbel discours te voeren.

(Samenspraak)

Er vindt op korte tijd een heel grote verandering plaats in het wagenpark in Brussel en in België. Je kunt zeggen dat die verandering nog te klein is en dat het nog sneller moet gaan. Ik ben het daarmee eens, maar toch is de verandering ongelooflijk snel gebeurd. In heel België worden mensen zich op korte termijn bewust van het feit dat dieselwagens geen goede zaak zijn en dat ze beter af zijn zonder. Dat zie je heel duidelijk in de verkoopcijfers.

Die snelle ommezwaai komt er deels doordat Brussel besloten heeft om de LEZ in te voeren. Daar mogen we best trots op zijn. Het beleid draagt bij tot die ommekeer. De regering was daar drie tot vijf jaar geleden nog niet mee bezig. We zetten dus grote stappen in de goede richting.

[327]

Het weren van dieselwagens uit de stad moet de volgende stap zijn in dit verhaal. Ik wil dan ook heel graag weten hoe u dat concreet zult aanpakken. Daarom stelde ik u al een actualiteitsvraag over deze kwestie. Hopelijk kunnen we er hier dieper op ingaan en de concrete invulling en de planning bespreken.

Uiteraard wil iedereen zo snel mogelijk gaan. Het zou goed zijn als het verbod op dieselvoertuigen vroeger werd ingevoerd. Toch wil ik me aansluiten bij wat de heer Uyttendaele zonet zei. Enkele jaren geleden nog zette de overheid burgers ertoe aan een dieselwagen te kopen. In de overtuiging dat dieselwagens in economisch en ecologisch opzicht een goede keuze waren, schaften veel burgers er dus amper twee of drie jaar geleden nog een aan. We kunnen nu onmogelijk verwachten dat ze hun relatief nieuwe dieselwagen verkopen. We moeten een evenwicht vinden tussen het ecologische en sociale aspect. Het is goed dat het dieselverbod wordt aangekondigd en voorbereid, maar laten we een voorzichtige timing hanteren. Zo voorkomen we dat we mensen bestraffen die amper enkele jaren geleden nog te goeder trouw een dieselwagen hebben gekocht, al weten we nu dat die slechter voor het milieu zijn dan andere voertuigen.

[329]

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je me réjouis de voir que ce sujet suscite autant d'attention. C'est le moyen pour nous de faire évoluer dans le bon sens la lutte en faveur de la qualité de l'air. Notre objectif est certes une mobilité revisitée, mais j'aimerais élargir quelque peu le débat.

En effet, il ne se limite pas à opposer le diesel à l'essence. L'objectif est d'offrir à nos centres-villes un horizon sans énergies fossiles et de faire en sorte que ces zones soient apaisées. L'objectif est donc double : un affranchissement, d'une part, des énergies fossiles et, d'autre part, des voitures et des déplacements individuels. Pour atteindre cet objectif, il ne suffit pas d'en discuter au sein de notre commission, il faut également évoquer le sujet au sein des commissions qui abordent la mobilité et la fiscalité.

Je suis surpris et inquiet du non-aboutissement de la réflexion sur la réforme de la fiscalité automobile. Des propositions ont été formulées en séance plénière la semaine dernière afin d'enjoindre au gouvernement de continuer le travail et de confier des missions complémentaires au groupe d'experts, pour qu'il associe vos services et étudie d'autres scénarios. De cette manière, nous pourrions décider rapidement d'une réforme qui aura un effet dans le temps. Plus tôt nous prendrons les décisions, plus vite les effets s'en feront sentir. Nous devons éviter que de nouvelles générations d'enfants aient à subir la pollution telle que nous la connaissons depuis quelques années.

La question n'est donc pas la substitution d'un moteur à explosion par un autre mais bien une sortie des énergies fossiles au travers d'une fiscalité verte et d'options alternatives telles que le plan Good Move. Le lien avec l'environnement doit, lui aussi, être fait. Il y a également une réflexion à entamer sur l'appel d'air que représente le parking dans les centres-villes.

[331]

Il s'agit de mener une réflexion transversale intégrée, d'où l'importance d'avoir une unanimité au sein du gouvernement. Or, nous avons entendu votre annonce sur la sortie du diesel et votre volonté de sortir de l'essence - dans un horizon que je vous demanderais de clarifier -, ainsi que les nuances apportées par vos collègues du gouvernement. Je regrette cette situation. Je souhaiterais que ce projet soit porté tant par les autorités en matière de mobilité que d'environnement, et même d'aménagement du territoire, dans le cadre du Plan régional de développement (PRD), et plus précisément du Plan régional de développement durable (PRDD) dont on attend toujours la dernière version. La planification de la ville doit aussi intégrer la mobilité et la mobilité durable. Ceci doit donc être décidé de manière transversale au niveau du gouvernement.

Ma question est donc assez simple : quelles décisions le gouvernement a-t-il prises ? Quels sont les délais fixés ? J'entends que vous devrez revenir en deuxième session en septembre, avec des éléments plus approfondis. Percevez-vous une volonté partagée par l'ensemble du gouvernement d'aller dans la même direction et vers un même horizon d'un avenir sans énergie fossile ?

[333]

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

M. David Weytsman (MR).- La principale source locale d'émissions de polluants nocifs pour la santé est le secteur du transport. En tant que ministre de l'Environnement, vous avez donc bien fait de soumettre des premières propositions, des réflexions en matière d'interdiction, qui nous semblent intéressantes mais pas totalement efficaces ni proportionnées.

D'une part, la prédominance des combustibles diesel sur le parc automobile bruxellois a un impact important, puisqu'un diesel sans filtre produit 50 à 100 fois plus de PM10 (particules fines d'un diamètre inférieur à 10 microns) que les moteurs à essence. Les filtres à particules, s'ils réduisent de 30 à 90% les émissions, ne filtrent pas tous les types de particules fines.

D'autre part, les matières particulières ne se limitent pas aux particules dont le diamètre est de 10 ou 2,5 microns. Une catégorie de matières particulières n'est pas présente dans les listes des polluants mesurés en Région bruxelloise. À l'heure actuelle, il n'existe pas de cadastre régional ni d'étude spécifique sur la présence des particules ultrafines, de type PM_{0,10}, donc 0,1 micron, dans l'air de notre Région. Le MR a proposé d'inclure cette catégorie de particules fines dans la liste des polluants à mesurer. Nous en avons d'ailleurs discuté lors du débat sur la réévaluation de la fiscalité automobile.

Concernant les particules ultrafines (UFP), les émissions par combustion sont présentées par plusieurs études comme la principale source d'émission d'UFP, et la combustion issue des moteurs des véhicules routiers comme la principale source de contribution des PM_{0,10} dans les entités urbaines, avec des estimations allant au-delà de 40% du total des émissions. C'est par conséquent à ce niveau-là qu'il faut intervenir.

Dans ce contexte, pour le MR, la seule interdiction du diesel ne permet pas de résoudre la problématique des particules ultrafines. À titre d'exemple - nous en avons discuté lors des débats sur le verdissement de la fiscalité -, les États-Unis connaissent un taux de mortalité très élevé, malgré une faible utilisation du diesel et des limites de particules ultrafines inférieures à celles fixées au sein de l'Union européenne, en Belgique et donc à Bruxelles.

[335]

En somme, sans prendre position pour ou contre les arguments techniques des uns et des autres, il apparaît plus pertinent pour le MR, non pas d'interdire le diesel, mais de fixer des normes environnementales extrêmement strictes, s'il le faut. Nous l'avons d'ailleurs proposé dans une proposition de résolution déposée il y a deux ans sur le verdissement de la fiscalité automobile. Cette proposition rencontrait grosso modo les exigences des experts qui nous ont été présentées il y a quelques semaines. La différence, c'est que nous travaillons sur la base de l'écorescore. Comme M. De Bock vient de l'aborder, nous proposons alors de fusionner la taxe de mise en circulation (TMC) et la taxe de circulation. Cela aurait dû avoir un impact positif sur l'environnement.

Encore plus opportunément, comme le MR le plaide depuis longtemps, il serait temps de doter notre Région d'une stratégie intégrée, coordonnée et transversale en matière de mobilité à carburant alternatif. C'est une autre proposition que le MR avait déposée.

En bref, l'interdiction va-t-elle être réellement efficace et proportionnée ? En plus d'interdire le diesel, va-t-on fixer les normes environnementales les plus strictes qui soient nécessaires, pour l'ensemble des technologies ? Je regrette que les experts que nous avons auditionnés, bien que fort intéressants, relevaient davantage de la fiscalité que de l'environnement. Ils n'ont par conséquent pas pu répondre à une série de questions, notamment à propos des particules ultrafines, lesquelles ont pourtant un impact dévastateur sur la santé. Nous ne faisons pas la leçon puisque les critères sont fixés au niveau européen. Or, ils dépassent ceux fixés aux États-Unis, où l'on constate déjà l'impact dévastateur sur la santé.

Nous souhaitons donc avancer le plus rapidement possible sur la fixation de critères extrêmement stricts. Ils peuvent d'ailleurs être repris dans le cadre de cette ordonnance relative au verdissement de la fiscalité automobile.

[337]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Il me paraît utile de reprendre les éléments-clés de la décision du 31 mai dernier concernant stricto sensu la sortie du diesel et de l'essence. Le gouvernement me chargeait notamment de lancer une concertation avec les parties prenantes et les secteurs concernés en vue d'atteindre l'interdiction des véhicules au diesel au plus tard en 2030, l'interdiction des véhicules à essence dans une étape suivante et, enfin, le développement à court et moyen termes de technologies alternatives, notamment celles déjà disponibles comme les véhicules électriques, hybrides et roulant au CNG.

J'ai été chargée de constituer un comité de suivi composé des cabinets concernés en vue de définir le périmètre des études nécessaires pour assurer la cohérence des mesures fiscales, environnementales, économiques, sociales et de mobilité, en distinguant les véhicules privés et à usage professionnel.

Pour ce qui est du contexte, si le dispositif LEZ 2018-2025 constitue une étape importante pour la Région de Bruxelles-Capitale - je suis heureuse de constater que personne ne remet en cause sa pertinence - en ce sens qu'il permettra, dans un avenir proche, le respect des normes européennes en matière de qualité de l'air, il ne constitue pas pour autant une fin en soi.

En premier lieu, parce que des effets sur la santé sont attribuables à la pollution atmosphérique à des niveaux plus bas que ceux prévus dans les normes européennes. Les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont d'ailleurs plus strictes que les normes européennes.

En second lieu, parce que l'objectif de qualité de l'air n'est pas le seul objectif environnemental lié au transport. Il faut également prendre en considération l'objectif climatique que la communauté internationale poursuit dans le cadre de l'accord de Paris. Pour respecter cet accord, une forte réduction des émissions de gaz à effet de serre est primordiale.

À cet égard, notre ambition est d'évoluer vers une société bas carbone, laquelle suppose la décarbonisation progressive du transport, avec des véhicules "zéro émission" comme finalité utile. Soit dit en passant, Londres a précisé hier son plan zéro émission à l'horizon 2040. C'est donc cette vision environnementale à plus long terme qui est à l'origine de la décision du 31 mai dernier concernant la sortie du diesel et de l'essence.

[339]

En validant la note de principe sur la sortie du diesel au plus tard en 2030 et de l'essence dans une étape suivante, le gouvernement a pris une décision courageuse qui s'inscrit dans la continuité de la mise en place de la zone de basse émission.

Je vous rappelle qu'en 2014, un accord de gouvernement envisageait la création de petites zones de basse émission en cas de pic de pollution. Aujourd'hui, une zone de basse émission est déployée à Bruxelles et l'arrêté sur les pics de pollution a été complètement revu ; il instaure la gratuité des transports en commun et introduit le concept de seuil de persistance, à l'instar de la France. Les curseurs ont donc bougé beaucoup plus rapidement que prévu. Des balises supplémentaires ont été posées pour une Région bruxelloise plus propre, où la santé des citoyens et l'environnement sont au cœur des priorités.

En ce qui concerne les échanges préalables à cette décision, la vision environnementale à plus long terme avait été une première fois soulevée dans le cadre de la mise en place de la LEZ. Lors de l'adoption en deuxième lecture de l'arrêté sur la LEZ, le 16 novembre 2017, j'avais fait préciser dans la note au gouvernement ce qui suit : "Le gouvernement a établi un calendrier qui décourage clairement l'achat de voitures au diesel. Une interdiction du diesel est également d'application pour les pouvoirs publics et une sortie du diesel est prévue pour la STIB à l'horizon 2030. Dans le même timing, le gouvernement envisage la

sortie de tous les moteurs diesels. Enfin, la sortie des moteurs essence peut être envisagée dans une étape suivante."

Pour ce qui est des travaux à venir et de leur organisation, une décision du gouvernement a été adoptée le 21 juin dernier. Cette note méthodologique acte la procédure à lancer par le comité de suivi pour l'élaboration d'études et d'avis, notamment dans le cadre de la sortie du diesel et de l'essence, ainsi que la méthode de concertation avec les parties prenantes et les secteurs professionnels concernés.

Pour les études et avis, le comité de suivi est composé de l'ensemble des cabinets, administrations et organismes concernés : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Fiscalité, Bruxelles Économie et Emploi (BEE), Bruxelles-Propreté, le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) et la STIB. Ce comité se réunira à la mi-juillet 2018 afin de s'accorder sur les études et avis nécessaires dans le cadre de la sortie du diesel et de l'essence. Il arrêtera les modalités d'obtention desdits avis et études, lesquels devront être remis au gouvernement au début du mois d'avril 2019.

[341]

Quant à la concertation avec les parties prenantes, le comité de suivi validera un questionnaire écrit et la liste complète des parties concernées. À la suite de la réunion du comité de suivi, une proposition de date pour la réunion de lancement sera envoyée aux parties concernées. Le questionnaire écrit sera suivi de tables rondes thématiques. Le rapport de cette concertation devra être remis au gouvernement en même temps que les études et avis.

M. Uyttendaele, je vous rejoins tout à fait sur le fait qu'annoncer bien à l'avance une décision permet aux gens de s'adapter progressivement sans être pris en otages. C'est d'ailleurs ce que nous avons fait en juin 2016, au moment de l'instauration de la zone de basse émission (LEZ). Certains d'entre vous ont d'ailleurs soutenu cette démarche à l'époque. Nous n'avons pris personne en traître et adopté des mesures progressives, ce qui a permis de modifier une série de comportements. L'intérêt d'annoncer les choses suffisamment à l'avance, c'est que les gens ont le temps de s'adapter. La durée de possession d'une voiture est de huit ans en moyenne. De plus, une majorité de Bruxellois ne possèdent plus de voiture personnelle. La possession d'une voiture n'est même plus une question générationnelle. Les comportements ont réellement changé à Bruxelles.

Cette décision de principe n'est pas un effet d'annonce. Comme expliqué précédemment, elle se fonde sur les objectifs du Plan air-climat-énergie (PACE) que la Région doit atteindre. Si vous voulez que nous nous inscrivions correctement dans l'ensemble des décisions prises, que ce soit le PACE adopté en juin 2016 ou notre contribution au plan national énergie-climat 2021-2030 par le biais de l'Union européenne, nous devons avancer. Le fait que le gouvernement a déjà adopté une méthodologie de travail pour les mois à venir démontre sa volonté d'avancer concrètement dans ce dossier.

Certes, la situation ne changera pas en un claquement de doigts. Les décisions de principe prises dans d'autres villes et d'autres pays se sont toujours caractérisées par un déploiement progressif. À travers la zone de basse émission, nous avons déjà déployé progressivement l'interdiction. Cela s'inscrit donc dans la logique de la démarche que nous avons entreprise il y a plus de deux ans et demi.

Il convient de préciser que la ville de Hambourg a interdit l'accès aux véhicules au diesel sur deux axes, dans un premier temps.

[343]

Londres lance son plan zéro émission 2040 et Paris son plan pour 2024, mais ce dernier n'est pas très clair à mes yeux. Il me semble moins ambitieux que notre zone de basse émission, en dehors de la question de la sortie du diesel en tant que telle.

Pour le processus Good Move, il est impératif d'élaborer une politique de mobilité ambitieuse. Les travaux sont en cours et des mesures seront nécessaires pour opérer ce changement, évoluer vers une mobilité partagée et limiter l'emprise de la voiture individuelle dans l'espace public.

Mme Annemie Maes (Groen).- Il y aura donc un volet distinct dans le processus Good Move ?

[347]

Mme Céline Fremault, ministre.- Il y aura une prise en considération de tout le volet environnemental.

Mme Annemie Maes (Groen).- Donc de la qualité de l'air ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Absolument.

La stratégie permettant le fuel shift fera l'objet des travaux avec les acteurs clés.

Ces travaux consisteront à voir comment opérationnaliser de manière adéquate et cohérente le fuel shift en développant à court et moyen terme des technologies alternatives, notamment celles déjà disponibles, comme les véhicules électriques, hybrides et roulant au gaz naturel comprimé (CNG).

La réflexion portera sur :

- l'impact environnemental ;
- l'impact sur la mobilité ;
- l'impact socio-économique ;
- l'impact budgétaire ;
- les technologies alternatives disponibles à court et moyen termes ;
- l'infrastructure nécessaire en Région bruxelloise pour répondre adéquatement à une telle sortie ;
- les solutions alternatives à la voiture, à développer ou renforcer.

Pour ce qui est du CNG, mon cabinet a dernièrement rencontré le propriétaire du réseau de fourniture de gaz naturel Fluxys, pour discuter notamment des contraintes liées à la mise en œuvre.

Mentionnons tout de suite que la technologie CNG a déjà fait ses preuves en termes de coût. Sur le plan environnemental, elle est également moins polluante que l'essence et le diesel.

Il y a enfin le projet européen Brussels Netherlands Flanders Implementation of Clean power for transport (Benefic), par lequel la Flandre, la Région de Bruxelles-Capitale et les Pays-Bas entendent développer une

infrastructure transfrontalière supplémentaire pour les véhicules écologiques. Ce projet dispose d'une enveloppe de 7.580.000 euros pour des investissements dans une infrastructure de recharge, des stations-service pour le CNG et l'hydrogène, et des installations de réseau électrique. Il permet aux partenaires d'élargir le réseau transfrontalier grâce à des ressources européennes.

Une cohérence est évidemment importante entre LEZ, sortie du diesel et fiscalité environnementale. Vous avouerez que le gouvernement a beaucoup avancé en quatre ans. Nous sommes très éloignés de ce qui figurait dans la déclaration de politique générale. Tout n'est pas forcément magnifique, mais l'air du temps est à l'accélération de ce type de politique.

Mme Annemie Maes (Groen).- Nous vous avons toujours encouragée.

[351]

Mme Céline Fremault, ministre.- En ce qui concerne la sortie du diesel et de l'essence, il importe autant de parler de la qualité de l'air que des questions climatiques, notamment par rapport aux plafonds d'émission nationaux (National Emission Ceilings - NEC) 2030. Vous l'avez vu, l'Europe relève de nombreux objectifs en la matière. Le tempo s'accélère et nous devons nous y préparer. Je pense que nous l'avons fait correctement et de façon unie au sein de ce parlement. Même si les réactions étaient différentes d'un groupe politique à l'autre, le parlement a pleinement pris conscience de l'importance du problème et a adopté à l'unanimité la mesure sur la zone de basse émission (LEZ), ce qui atteste de notre détermination.

Sur le plan de la fiscalité, il est question de mettre en place un comité de suivi chargé d'effectuer un travail cohérent dans l'ensemble du gouvernement. M. Vervoort a mentionné l'importance de la réflexion sur l'opérationnalisation, qui constitue un facteur essentiel. Nous avons décidé d'instaurer la zone de basse émission en date du 2 juin, nous avons fixé son entrée en vigueur au 1er janvier 2018 et nous avons mis en place une zone de tolérance afin de nous assurer que le système fonctionnait.

S'agissant de l'infrastructure à deux éléments, il y a le processus Good Move et l'accord de principe sur la sortie du diesel, qui parle de développement de technologies alternatives. Plusieurs points de recharge électrique sont en cours d'aménagement à Bruxelles.

Les calendriers ont effectivement une importance fondamentale. L'objectif est, entre autres, de permettre aux citoyens d'anticiper, de s'adapter et d'accepter le fuel shift. Je n'ai pas l'impression que ce changement pose de grosses difficultés aux citoyens, dans la mesure où nous donnons des délais, où nous les informons et où nous prévoyons des solutions alternatives. Pascal Smet va d'ailleurs proposer une réforme de la prime Bruxell'Air, pour aider les Bruxellois.

[353]

Sur le côté transversal, nous serions ravis que le gouvernement fédéral intervienne sur les voitures de société.

Le RER avance enfin légèrement sur certains aspects, mais je rappelle que de nombreux permis ont été suspendus en Flandre à la suite de recours introduits par des individus contre l'intérêt général. Concernant les voitures de société, nous ne sommes pas aidés. J'aimerais que vous m'expliquiez pourquoi le gouvernement fédéral encourage encore autant l'achat de voitures de société qui pénètrent dans Bruxelles. Il s'agit en plus de comportements individuels qui sont vraiment à bannir aujourd'hui.

Le niveau régional est également concerné par la mobilité, la fiscalité et la planification.

Au niveau communal, cela nous ramène au débat sur la qualité de l'air aux sorties des écoles, matière sur laquelle les bourgmestres ont de réels pouvoirs.

Enfin, il y a le niveau européen.

La note de principe évoque bien la notion de "société bas carbone" et de "véhicules zéro émission". Il faut une implication de l'ensemble du gouvernement sur la sortie du diesel via les comités de suivi et les études. Nous sommes donc dans une phase où tout est lancé, et nous aboutirons au printemps 2019.

[355]

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

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Je suis satisfait d'entendre Mme la ministre insister sur l'importance d'une concertation pour répondre aux inquiétudes de tous les secteurs de la société.

Vous avez rappelé mon intérêt pour la prime Bruxell'Air prévue en cas de renoncement à la voiture. Je pense qu'il faut être très attentif à prendre en considération la partie de la population la plus fragilisée, qui sera touchée de près. La voiture permet à certains non seulement de se déplacer, mais aussi d'aller travailler en dehors de Bruxelles.

Des mesures d'accompagnement doivent donc être prévues dans le plan de mise en œuvre de cette sortie du diesel pour 2030.

[357]

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je suis heureux d'entendre qu'il ne s'agit pas d'un simple effet d'annonce pré-électoral et qu'un travail de préparation est en cours pour y parvenir.

Je me réjouis également d'apprendre que la concertation réunit un grand nombre d'interlocuteurs, car de nombreuses questions se posent. Bien que membre de ce gouvernement, j'avoue regretter qu'une démarche similaire ne soit pas entreprise pour la réforme de la fiscalité automobile. Seuls des fiscalistes et la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) ont été mis autour de la table. Le gouvernement devrait à mon sens rectifier le tir.

Comme vous, je pense que la communication est essentielle. J'estime même qu'il faudrait réfléchir à un véritable plan de communication sur douze ans pour convaincre la population que l'achat d'un véhicule au diesel n'a plus de sens.

Au-delà d'une interdiction du diesel, il faut bannir tout véhicule qui produit des émissions polluantes. Parler de véhicule à zéro émission constitue, dans une certaine mesure, du verdissement (greenwashing). Même un véhicule électrique produit des émissions de particules fines et de CO₂.

Les primes sont très utiles, mais plutôt que de servir à l'achat de nouveaux véhicules, elles devraient viser des abonnements Mobib, Villo, de voitures partagées, etc.

Enfin, vous n'avez pas répondu à la question la plus importante de mon interpellation : pourquoi 2030 et non 2029 ou 2031 ?

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ai dit "au plus tard".

[363]

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je reviens sur l'augmentation des gaz à effet de serre. En effet, entre 2018 et 2035, les gens seront encouragés à acheter des véhicules à essence. Tous ne vont pas abandonner la voiture et ce choix entraînera le doublement des émissions de gaz à effet de serre, puisqu'une voiture à essence en produit en moyenne deux fois plus qu'un moteur au diesel classique. Vous êtes-vous penchée sur la question ?

Je salue les efforts du gouvernement qui n'ont jamais été aussi soutenus pour faire primer la protection de la santé et de l'environnement dans notre capitale, mais je voudrais éviter le syndrome du nucléaire, avec un effet d'annonce à l'horizon 2030 ou 2035, mais sans mesures d'accompagnement. Nous devons gagner ce pari pour éviter que l'on nous annonce en 2020 une autre date que celle promise.

Les habitants qui ne peuvent pas encore se passer de voiture seront contraints soit de reporter leur achat en attendant le meilleur véhicule possible pour l'environnement, soit de se tourner vers l'essence, ce qui posera de nouveaux problèmes.

Enfin, je voudrais savoir ce qu'il va se passer après 2030-2035. Quel modèle sera privilégié concrètement ? La réflexion de mon collègue Uyttendaele est pertinente, car il n'existe pas, en effet, de véhicule qui ne pollue pas. Tous les véhicules ont un impact environnemental.

[365]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik twijfel er niet aan dat u de maatregelen waarvoor u bevoegd bent, daadwerkelijk zult uitvoeren. Het grote probleem is echter dat de ministers van Begroting en Mobiliteit niet volgen. Een globale en samenhangende aanpak van de luchtverontreiniging en zeker een grootschalig project als de afschaffing van dieselwagens kan enkel slagen als alle bevoegde ministers voldoende met elkaar overleggen.

Ik vind uw aankondigingen voorbarig en twijfelachtig. De ervaring van de afgelopen jaren leert ons immers dat de lage-emissiezone (LEZ) er wel is gekomen, maar dat er geen werk is gemaakt van een milieuvriendelijkere verkeersfiscaliteit. Ook op het vlak van mobiliteit en van alternatieven voor de auto doet de minister van Mobiliteit onvoldoende.

[367]

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik wil minister Fremault graag aanmoedigen om de ingeslagen weg te blijven volgen.

[369]

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

M. David Weytsman (MR).- Nous ne soutiendrons pas la proposition faite par Madame la ministre, même si nous admettons qu'elle est tout à fait légitime au regard de son domaine de compétences.

Notre réticence est surtout liée à l'approche qui consiste à concentrer tous nos efforts sur une seule technologie par des mesures de soutien ou par l'interdiction. Ladite technologie est placée au cœur de la démarche, au détriment de la fixation de normes très strictes dont l'application mènerait tout naturellement à l'exclusion de la technologie en question. Rien n'empêcherait cette dernière de se renouveler ensuite ou de se conformer aux normes en vigueur. En identifiant un seul méchant - le diesel, aujourd'hui - qui doit disparaître, nous manquons l'occasion de fixer des normes environnementales qui auraient pu être appliquées à tous les carburants fossiles.

Au niveau fédéral, le développement du RER progresse, ainsi que l'offre de trains S. Le budget alloué à la mobilité constitue probablement la première réforme à caractère environnemental, qui assouplit le mécanisme des voitures de société. Je suis de ceux qui incitent à aller plus loin dans ce domaine. L'une des vertus de l'éviction du PS est qu'elle a permis une diminution linéaire de l'impôt des personnes physiques. Cette niche fiscale ne visait pas à soutenir le secteur automobile, mais à rendre du pouvoir d'achat aux travailleurs, aux contribuables. Ce type de niche devra disparaître rapidement, la qualité de l'air étant prioritaire.

[371]

Mme Céline Fremault, ministre.- M. Weytsman, nous ne nous limitons pas à une seule technologie, puisque outre l'interdiction du diesel, celle de l'essence et des modes alternatifs se pose également.

Je m'étonne qu'aucun d'entre vous n'ait mentionné le dieselgate, pourtant fondamental dans la question de l'interdiction. On parle aujourd'hui de normes Euro 6, mais s'agissant des filtres, la fraude gigantesque qui s'est déroulée en Europe démontre que les tests réalisés ont été tronqués pendant des années ! La décision d'exclure le diesel est aussi liée à une série de scandales comme ceux-là. Il faut avoir une foi démesurée dans le secteur automobile pour croire que, du jour au lendemain, il n'y aura plus que des moyens de transport totalement respectueux des normes.

Le gouvernement fédéral dispose de deux leviers. D'abord, la question des voitures de société est fondamentale. Il faudra des avancées à l'échelon fédéral bien plus fortes que celles obtenues jusqu'à présent. L'afflux de voitures de société dans Bruxelles constitue un réel problème pour la Région.

Ensuite, dans le cadre du pacte énergétique, se pose la question des normes de produits. À un certain moment, c'est l'interdiction de la vente qui se posera. C'est ainsi que ça se passe partout. C'est le cas en Angleterre. C'est écrit !

Vous constaterez que les décisions qui devront encore être prises dans un, deux, voire trois ans iront dans le sens de la décision que nous prenons aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle j'insiste sur l'horizon 2030. Les choses vont s'accélérer. J'en suis intimement persuadée pour de nombreuses et diverses raisons. Si nous voulons être cohérents avec le pacte énergétique sur la notion des normes de produits, il faudra avancer rapidement, car c'est écrit comme tel dans ce même pacte.

[373]

M. David Weytsman (MR).- Si nous n'avons pas abordé ici le dieselgate, c'est parce que nous l'avons longuement fait dans le cadre de la fiscalité environnementale. Les experts nous ont fourni des garanties sur les normes Euro. Le MR proposait d'utiliser l'écoscore comme référence, mais les experts nous affirment que ce scandale est derrière nous.

[375]

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Wat de bedrijfswagens betreft, we weten allemaal dat België een historische loonhandicap had. Die werd opgebouwd door de vorige regeringen, waar de N-VA, in tegenstelling tot andere partijen hier, geen deel van uitmaakte. Zoals de heer Weytsman al zei, is de federale regering bezig met de afbouw ervan.

Het is wel degelijk mogelijk om de fiscaliteit van de leasewagens te vergroenen. Daarvoor is de federale overheid niet verantwoordelijk. Wallonië chanteert de andere gewesten echter door te weigeren om een samenwerkingsakkoord af te sluiten tenzij er financiële middelen vanuit de andere gewesten naar Wallonië gaan. Ook uw partij weigerde trouwens om dat samenwerkingsakkoord af te sluiten.

- *De incidenten zijn gesloten.*

[379]

INTERPELLATION DE M. AHMED EL KHANNOUSS

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 "le bilan intermédiaire de l'entrée en vigueur de la zone de basses émissions".

[381]

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

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- La qualité de l'air est un enjeu fondamental pour notre environnement, la santé et le bien-être de nos concitoyens. En effet, nous constatons que la pollution de l'air est responsable de plus d'un mort sur six dans le monde, dont près de 12.000 décès prématurés en Belgique, selon de nombreuses estimations. Sur le continent européen, plus de 90% des citoyens sont chaque année exposés à des niveaux de particules fines bien supérieurs aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Cette situation est un facteur aggravant dans l'apparition de nombreuses maladies respiratoires et même cardiaques. De plus, d'autres dommages collatéraux comme l'intoxication agricole peuvent être soulignés. Cette situation coûte à la Belgique près de 18 milliards d'euros par an, ce qui donne une idée de l'ampleur du phénomène.

Il est heureux de constater que vous et votre gouvernement avez fait de la lutte pour une meilleure qualité de l'air un axe fort de votre action au cours de cette législature. Vous avez décidé d'agir avec une réelle ambition, ce que je salue. Il est d'ailleurs bon de constater que l'émission de plusieurs polluants a globalement diminué à l'échelle de Bruxelles. Dans son ensemble, la qualité de l'air s'améliore, mais il reste des efforts à faire, notamment en ce qui concerne les oxydes d'azote. Il est d'ailleurs intéressant de noter que

les dépassements en dioxyde d'azote sont principalement dus aux gaz d'échappement des véhicules, surtout des véhicules qui roulent au diesel.

Nous sommes donc confrontés à un problème transversal, qui ne concerne pas uniquement notre Région. Il est nécessaire d'enfin enregistrer des avancées décisives de la part du pouvoir fédéral sur des questions comme les options alternatives à la voiture de société ou encore le réseau express régional (RER) tant attendu, car l'impact sur Bruxelles sera direct.

Vous vous êtes malgré tout montrée proactive et avez, à l'issue d'un long processus, mis en place la zone bruxelloise de basse émission le 1er janvier dernier. Ce faisant, vous êtes allée plus loin que votre engagement en vertu de l'accord de gouvernement, ce qui est un signe de votre ambition sur la question. Cette zone est effectivement régionale et permanente et, preuve que cette mesure était une nécessité, elle a été votée en plénière avec une très large majorité.

[383]

Pourriez-vous me dire où vous en êtes par rapport à l'installation des panneaux annonçant la LEZ ? Combien y en a-t-il à ce jour ? Combien de caméras sont-elles déjà installées ?

Où en sont les différentes démarches auprès des communes et de la Commission de la protection de la vie privée (CPVP) pour la collecte et l'utilisation des données à caractère privé ? Où en est la prime permettant de soutenir nos concitoyens dans l'obligation de se séparer de véhicules qui ne correspondent plus aux normes ?

Pourriez-vous me dire ce qu'il en est des primes à destination des entreprises ?

Une campagne de communication a été réalisée en 2017 pour prévenir les Bruxellois de la mise en place de la zone régionale de basse émission. Celle-ci ayant été très efficace, j'aimerais savoir si vous planifiez de nouvelles campagnes de communication dans les prochains mois.

[385]

Discussion

[387]

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

M. David Weytsman (MR).- Je voudrais revenir sur l'application et le contrôle du respect de la zone de basse émission (LEZ) qui pose question. L'application et le contrôle, de même que la constatation d'infraction, s'effectuent entre autres au moyen d'une reconnaissance des plaques d'immatriculation, avec ou sans appareil automatique fixe ou mobile.

Le respect de la zone sera assuré par un système de caméras intelligentes qui comparent l'image de la plaque d'immatriculation d'un véhicule avec la base de données de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) afin de vérifier si le véhicule est en ordre. Il n'est pas question de faire payer le prix d'une vignette à apposer sur le pare-brise.

En somme, le système ne reposerait que sur le scannage des plaques d'immatriculation par une soixantaine de caméras. Outre le fait que le nombre de caméras est totalement insuffisant, il n'y aura pas de contrôle

possible par inspection de visu d'une vignette. Dans ce cas, cela voudrait dire a priori que ni les patrouilles de police ni les agents qualifiés ne peuvent procéder facilement au relevé d'un manquement à la législation. Nous nous coupons ainsi de relais indispensables pour une vérification efficace et systématique du respect du dispositif.

Quelle est votre évaluation de l'efficacité du système de contrôle ?

Concernant les caméras de contrôle, combien ont-elles été installées et sont opérationnelles ? Combien doivent-elles encore être installées ?

Quelle est leur localisation ? Quel budget est prévu, non seulement pour leur installation, mais également pour la gestion du système informatique de reconnaissance avec la base de données de la DIV, pour autant que vous l'avez obtenu entre-temps ?

Il est également prévu que des "scan cars" patrouillent sur le territoire régional. En quel nombre, pour quel budget et selon quel calendrier de déploiement ?

La mise en place d'un système de vignettes est-elle envisageable ?

Quels sont les autres moyens de contrôle ?

[389]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik heb nog één belangrijke vraag. Ik vernam dat niet alle camera's voor de LEZ er al staan. Hoeveel camera's zijn wel al geïnstalleerd?

[395]

Mme Céline Fremault, ministre.- L'ensemble des panneaux de signalisation est placé au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Quelques dernières modifications sont encore en cours. Pas moins de 300 panneaux ont été installés aux entrées et sorties de la zone de basse émission (LEZ).

Bruxelles Mobilité est en contact avec la Région flamande pour installer, avant la fin de l'année, des panneaux d'avertissement sur plusieurs axes d'entrée importants afin d'informer encore davantage les automobilistes qu'ils vont entrer dans la LEZ. Une dizaine d'endroits ont été sélectionnés. Les panneaux étaient d'ailleurs en place dès le mois de décembre.

La totalité des 176 caméras prévues pour le 30 juin ont été installées par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) et sont opérationnelles. Une soixantaine de caméras seront encore placées d'ici le 1er octobre. Il y en aura au total 300 lorsque leur déploiement sera complet.

Tous les accords ont été reçus en matière de protection de la vie privée : Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV), Registre national et Banque-carrefour des entreprises. La Région a également reçu l'accord des dix-neuf communes pour l'utilisation des images des caméras pour la LEZ. Les déclarations relatives à leur utilisation ont toutes été déposées auprès de la Commission de la protection de la vie privée (CPVP). La Région est donc en ordre auprès de la CPVP pour l'utilisation des données et des images.

La prime Bruxell'Air existe depuis 2008 et est accordée aux Bruxellois radiant leur plaque d'immatriculation. M. Smet la révisé afin de la réorienter vers les personnes dont le véhicule est concerné par les restrictions d'accès. Le projet de prime Bruxell'Air révisée en prime LEZ devrait être présenté par le ministre Smet dans les semaines qui viennent pour une approbation en première lecture. J'y serai attentive, mais je ne peux pas vous donner beaucoup plus d'informations. Elle permettra d'étendre l'offre de services de mobilité, notamment en matière d'opérateurs de voitures partagées. L'entrée en vigueur du nouveau régime serait prévue pour le début de l'année 2019.

En ce qui concerne les primes aux entreprises, l'arrêté relatif à la mise en conformité a été approuvé en première lecture le 17 mai 2018. Il prévoit qu'une aide de 20% des dépenses admises, jusqu'à concurrence de 3.000 euros, soit octroyée aux micro et petites entreprises, en vue de remplacer un véhicule immatriculé.

[397]

L'aide vise plus précisément le remplacement des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, à l'exception des véhicules qui sont autorisés à accéder à la LEZ. Un investissement portant sur un véhicule diesel ou hybride diesel ne pourra cependant pas bénéficier d'une aide.

Celle-ci sera octroyée selon des critères évolutifs qui correspondent aux critères retenus pour la mise en œuvre progressive de la LEZ elle-même. Une entreprise pourra donc recevoir une aide pour le remplacement d'un véhicule pendant une période donnée, au plus tard jusqu'au jour précédant l'entrée en vigueur de la nouvelle norme. Ainsi, les véhicules diesel de norme Euro 3 ne pourront accéder à la LEZ qu'avec le "pass" payant à partir du 1er janvier 2020. Une aide pour le remplacement de ce type de véhicule sera accordée du 1er janvier 2019 au 31 décembre 2019. À chaque fois, l'aide anticipe l'interdiction.

Durant la deuxième semaine du mois de juin, sur la base des données de la Direction d'immatriculation des véhicules (DIV), trois mille courriers ont été envoyés à tous les Bruxellois propriétaires d'un véhicule interdit à la circulation depuis le 1er janvier 2018. Une vague d'envois similaires est prévue en novembre pour les véhicules qui seront interdits d'accès à partir du 1er janvier 2019. Personne n'est donc pris en traître. Tout cela a été annoncé en détail pendant la campagne d'information.

Le site web est régulièrement actualisé. Une profonde mise à jour est d'ailleurs prévue cet été avec les accès aux demandes d'enregistrement et de dérogation. Le simulateur présent sur le site sera également amélioré cet été. Il permettra une recherche sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule grâce à un lien avec la base de données de la DIV.

Plusieurs campagnes de communication sont prévues :

- en septembre : affichages dynamique et fixe, radio et "pré-roll" web ;
- en décembre : radio, affichages fixe et digital, "pré-roll" web et insertions dans la presse.

Un stand consacré à la LEZ a été mis en place lors des Fêtes de l'Iris et de l'environnement. Un stand est également prévu lors du Dimanche sans voiture. Des contacts auprès de partenaires sont régulièrement pris pour relayer notre communication.

Le call center de Bruxelles Environnement est opérationnel et traite les questions des citoyens. Il a été très utile au début du processus. Bruxelles Fiscalité a également ouvert son propre call center. Une connexion entre les deux centres d'appels a été mise en place pour répondre au mieux aux différentes questions posées.

Enfin, les opérateurs GPS TomTom et Here ont intégré la LEZ dans leur application.

Nous avons choisi les caméras et non la vignette car elles offrent un quadrillage plus efficace. Le dispositif est fonctionnel. Leur emplacement est évidemment confidentiel, ne me demandez pas où elles se trouvent !

[399]

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

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- La collecte d'informations passe, je suppose, par un logiciel de lecture des plaques d'immatriculation, et non par des images classiques d'enregistrement par caméras. Quelle administration sera-t-elle en charge du suivi ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Bruxelles Fiscalité. Le plan de personnel de cet organisme prévoit déjà une augmentation des effectifs pour gérer la LEZ.

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Un nouveau service sera donc créé pour ce faire au sein de Bruxelles Fiscalité.

- *L'incident est clos.*

[407]

QUESTIONS ORALES

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

[409]

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 "les mesures prises visant à lutter contre les nuisances sonores provenant du trafic routier et des transports publics bruxellois".

[411]

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

M. David Weytsman (MR).- Chaque année, les nuisances sonores dues aux transports publics et au trafic routier diminuent la qualité de vie des habitants de la Région bruxelloise. On le sait, les nuisances sonores ont un impact direct et indirect sur la santé des personnes qui les subissent : anxiété, dépression, migraines, acouphènes, voire surdité...

En 2017, près de 300 plaintes ont été déposées auprès d'infobruit.brussels. D'après une étude de cette plateforme, près de 70% des Bruxellois considéreraient le bruit comme la principale nuisance environnementale

affectant leur qualité de vie. Le bruit serait la deuxième pollution qui génère le plus de dommages, directs ou indirects, en matière de santé pour les habitants de la Région bruxelloise, juste après la qualité de l'air.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale avait adopté un Plan bruit 2003-2008 qui prévoyait de préserver la qualité de vie des Bruxellois tout en respectant les enjeux de mobilité et de développement économique. Depuis 2008, aucun nouveau plan n'a été défini.

Le trafic routier serait la principale source de bruit gênant les Bruxellois, selon un rapport d'infobruit.brussels. Comme vous le savez, ce rapport précise aussi que dans certains quartiers, le bruit dû au trafic routier installe un bruit de fond quasi constant et permanent. La constatation de cette nuisance est rendue très difficile par la charge de la preuve et la difficulté de démontrer la responsabilité. Il n'y a, à ce jour, aucune limite de bruit pour les nuisances sonores dues au trafic routier en Région bruxelloise.

Toutefois, la Région bruxelloise a instauré, à partir de 2008, un système avec des valeurs seuils de référence dans le plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale. Un mécanisme de discussion amiable est prévu ainsi que, en cas d'échec, un système de plainte collective.

Les nuisances provoquées par les transports publics constituent également une source importante de bruit en Région bruxelloise. Contrairement aux autres nuisances sonores, il existe une convention environnementale entre la Région bruxelloise et la STIB qui définit les normes à respecter. Actuellement, ces seuils sont, en Région bruxelloise, de 70dB le jour et 65dB la nuit pour le métro, et de 63dB le jour et 59dB la nuit pour le tram.

[413]

Ces seuils permettent donc de mieux réguler et de contrôler les nuisances sonores générées par les transports en commun de la STIB, mais ils semblent insuffisants étant donné les valeurs de référence assez élevées.

Un Plan bruit a vu le jour pour la législature 2003-2008. Vu l'absence de nouveau plan, quelles lignes directrices poursuivez-vous pour lutter contre ces nuisances sonores ? Pourquoi le plan précité n'a-t-il pas été mis à jour depuis dix ans ?

Quelles mesures avez-vous prises en 2017 pour diminuer l'impact du bruit provenant du transport routier ? Avez-vous pris des mesures visant également à fixer des limites de bruit en matière de trafic routier, comme c'est le cas pour les nuisances provoquées par les transports en commun ?

Quelles mesures avez-vous prises en 2017 pour diminuer l'impact du bruit provenant des transports en commun ? Avez-vous pris des mesures visant à renforcer les seuils de bruit imposés à la STIB ?

De nombreux Bruxellois se plaignent du mécanisme de plainte contre les nuisances sonores. Avez-vous pris des mesures pour le simplifier ?

Mme Céline Fremault, ministre.- Ils se plaignent d'abord des nuisances sonores et puis du mécanisme de plainte.

[417]

M. David Weytsman (MR).- J'ai déjà connu un cas. J'ai interpellé plusieurs fois M. Smet sur le sujet. À Neder-over-Heembeek, une personne veut démontrer l'existence de nuisances sonores sur la route. Or, si j'ai bien compris, l'article 4 dispose que l'on doit identifier le nombre de plaignants sur une zone donnée. Pour cela, il faut objectiver ladite zone. Et la Ville de Bruxelles répond qu'elle ne sait pas exactement quelles sont les personnes qui y sont établies. Un jeu de ping-pong préjudiciable pour tout le monde, en particulier pour ces personnes qui sont victimes, s'installe ainsi entre la Région et la Ville de Bruxelles (celle que je connais).

Le mécanisme pourrait être simplifié, tout simplement pour que les citoyens aient l'impression d'être entendus. Je suis parfois mis en copie cachée de courriels échangés entre les habitants et vos départements qui nous renvoient vers la Ville de Bruxelles, laquelle répond qu'elle ne connaît pas le nombre d'habitants concernés. C'est en cela que le système est un peu complexe.

Je ne dis pas que cela relève de votre responsabilité. La Ville de Bruxelles devrait être plus proactive pour connaître le nombre d'habitants dans un périmètre donné, ce qui ne semble pas très compliqué.

[419]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- L'objectif inscrit dans le dernier Plan bruit était d'obtenir une diminution des niveaux de bruit et un gain de 3 à 5dB.

Pour le bruit des transports, une réflexion sur la définition et la protection de zones calmes est en cours depuis 2009. Une stratégie d'actions spécifiques devrait être intégrée dans le futur Plan régional de développement durable (PRDD) et le nouveau Plan bruit, notamment pour préserver ou atteindre dans ces zones un niveau sonore inférieur ou égal à 55dB.

Concernant les vibrations, un projet d'arrêté est à l'étude, qui devrait permettre de définir, par source, une méthode de calcul et d'analyse univoque et des seuils de référence adaptés à chaque type de source.

En termes d'évolution de l'exposition des populations, le constat est qu'il reste difficile d'apprécier la réalisation d'objectifs chiffrés globaux. Les situations varient fortement d'une source de bruit à l'autre : localement, temporellement... En tout état de cause, pour ce qui est du bruit routier spécifiquement, les derniers résultats du cadastre élaboré pour l'année de référence 2016 montrent que le trafic n'a pas suffisamment évolué pour noter une baisse significative des niveaux de bruit.

Par contre, les objectifs du dernier Plan bruit en termes organisationnels et opérationnels ont, pour la plupart, été atteints. Ainsi, l'élaboration de l'état général de la situation est opérationnelle. Les instruments de suivi, à savoir le réseau de stations de mesure et les cadastres de bruit, sont en place.

En matière de mesures préventives, la diffusion des connaissances auprès des professionnels est bien assurée. Par contre, l'information et la sensibilisation du grand public peuvent encore être améliorées. Ce point sera intégré dans le nouveau Plan bruit.

S'agissant de l'aménagement du territoire, qui ne relève pas de mes compétences directes, le bruit devrait y être mieux intégré. C'est l'une des actions qui seront reprises dans le prochain Plan bruit. En effet, en termes de gestion - choix du matériel, cahier des charges, gestion des chantiers -, les actions des différents acteurs restent mineures.

En matière de mesures curatives, depuis l'adoption du premier Plan bruit, peu de choses ont été réalisées, même si de nombreux points noirs ont fait l'objet d'études et de propositions. Je fais pourtant mon maximum pour sensibiliser mes homologues et les autres administrations à la problématique du bruit, car elle nécessite la participation active de nombreux acteurs.

La préparation du nouveau Plan bruit prévu pour la fin 2018 s'inscrit dans la suite de ces constats et vise à trouver des réponses et solutions pour aller plus en avant dans la lutte contre les multiples bruits. Il s'agit d'un enjeu majeur de santé publique encore trop souvent sous-estimé.

Vous m'interrogez sur les actions concrètes réalisées en 2017. Concrètement, en 2017 et les années antérieures, la contribution de Bruxelles Environnement à la réduction du bruit du trafic routier se situait à différents niveaux. Elle visait principalement à objectiver les problèmes de bruit et à proposer des solutions.

Dans le cadre des avis d'instances, notamment lors de toute demande de permis d'urbanisme pour la réalisation ou le réaménagement d'une voirie, Bruxelles Environnement préconise de façon systématique la mise en place de dispositifs visant la réduction des vitesses des véhicules motorisés.

[421]

M. David Weytsman (MR).- Je n'arrive pas à vous suivre.

[423]

Mme Céline Fremault, ministre.- Je reprends. Dans le cadre des avis d'instances, notamment lors de toute demande de permis d'urbanisme pour la réalisation ou le réaménagement d'une voirie, Bruxelles Environnement préconise systématiquement la mise en place de dispositifs visant la réduction des vitesses des véhicules motorisés. Ces réductions de vitesse et de flux entraînent automatiquement une réduction du bruit émanant du véhicule. Diviser par deux le flux de véhicules ou passer de 50 à 30km/h, par exemple, réduit le niveau sonore de 3dB(A), ce qui représente une baisse fort perceptible.

À titre complémentaire, Bruxelles Environnement préconise toujours l'utilisation des revêtements routiers les plus silencieux possibles afin de contribuer à la réduction du bruit. Ainsi, la différence entre une voirie en pavés et une voirie en asphalte peut atteindre 10dB, ce qui est énorme.

En matière d'information et de formation, Bruxelles Environnement tient à jour, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, un vade-mecum du bruit routier urbain destiné à communiquer les bonnes pratiques et les spécificités techniques utiles auprès des professionnels.

Bruxelles Environnement n'est pas gestionnaire de voiries et n'a pas de compétence légale pour imposer ou faire réaliser des travaux. Ce sont Bruxelles Mobilité, pour les voiries régionales, et les communes, pour les voiries communales, qui sont compétentes.

J'ai intégré, dans le cadre des appels à projets de l'agenda 21 local, des subsides afin de réaliser, dès 2017, des travaux de construction ou de réaménagement de voiries et espaces publics destinés à réduire ou à supprimer le bruit. Il peut s'agir d'une signalétique de sensibilisation ou d'études préalables (faisabilité, mesures de bruit, etc.) au lancement d'un projet.

Quant aux valeurs limites que vous proposez, le problème est double. Pour les opérateurs de transports en commun, l'interlocuteur est facilement identifiable, raison pour laquelle une convention environnementale a pu être conclue avec la STIB et la SNCB. Pour les véhicules privés, il est pratiquement impossible

d'identifier le propriétaire du véhicule qui dépasse les valeurs limites de bruit. Les actions visant à réduire le bruit doivent être principalement menées sur les infrastructures.

S'agissant de l'impact des transports en commun, leur contribution au bruit global est relativement faible sur l'ensemble de la capitale. En journée, le niveau sonore des trams et métros est inférieur au bruit de fond de la ville et avoisine 45 à 50 dB. Durant la nuit, l'impact est négligeable, car la plupart des trafics sont interrompus.

La gestion du bruit et des vibrations issus des transports en commun est réglée dans le cadre de la convention environnementale signée avec la STIB en 2004. Cette convention a fait l'objet de comités d'accompagnement annuels. C'est donc dans un cadre de concertation, davantage que de sanction, que les problèmes rencontrés sont exposés et évalués, et que des solutions ponctuelles ou structurelles sont proposées.

[425]

Vous m'interrogez sur les mesures prises pour simplifier le mécanisme de plainte. En 2017, j'ai créé un portail régional, infobruit.brussels. Il fournit une information complète sur le cadre législatif de chaque type de nuisance sonore et sur la possibilité de se plaindre auprès de la bonne instance. C'est une avancée significative en termes de simplification administrative, ce que j'avais souhaité, et j'ai invité les communes à s'y joindre. J'ai reçu de nombreuses réponses positives de leur part.

Réduire le bruit des transports est un chantier gigantesque qui nécessite une prise de conscience et une volonté de tous les acteurs, ce qui rend la tâche plus compliquée. Mais vous constaterez que le Plan bruit qui sera lancé d'ici à la fin de l'année mettra sur les rails des actions et des stratégies concrètes pour améliorer la situation des prochaines années. Je vous ai donné le détail des mesures qui ont fonctionné ou pas. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le Plan bruit n'arrive que maintenant : un travail gigantesque a été abattu dans ce domaine. Chaque nuisance sonore a été identifiée, avec la mesure qui devait être opérationnalisée pour la combattre.

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

M. David Weytsman (MR).- Je n'ai pas bien compris quels étaient les principes et les critères appliqués pendant la période durant laquelle le Plan bruit n'a pas été activé. Avez-vous continué d'appliquer les mêmes critères ou les avez-vous fait évoluer au cas par cas ? Dans ce dernier cas, le Plan bruit serait la conclusion de ce processus.

[429]

Mme Céline Fremault, ministre.- Mme Huytebroeck a prolongé les normes du Plan bruit qu'elle n'a pas renouvelé. Ce travail n'avait donc plus été réalisé depuis belle lurette. Il a fallu tout remettre à jour.

M. David Weytsman (MR).- L'exemple que j'ai cité, et qui n'est peut-être pas significatif, concerne une voirie régionale. Je le précise parce que le fait de renvoyer vers les communes alourdit le processus, même si l'article de loi le prévoit.

Mme Céline Fremault, ministre.- Mon collaborateur me dit que cela fonctionne très bien avec toutes les communes, sauf avec la Ville de Bruxelles.

M. David Weytsman (MR).- Vous avez probablement raison et ce ne serait pas le seul exemple. Je suis capable de balayer devant ma porte. Je fais partie de ceux qui critiquent la taille et la structure de la Ville de Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

[439]

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS

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 "les transferts vers la Région de la gestion de parcs communaux".

[441]

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

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Depuis le début de la législature, plusieurs communes bruxelloises, dont la commune de Molenbeek, ont demandé à la Région un transfert de la gestion de leur parcs. Uccle et Woluwe-Saint-Lambert ont déjà conclu un accord de principe en ce sens, tandis que Molenbeek, Anderlecht, Watermael-Boitsfort et Berchem-Sainte-Agathe attendent le feu vert.

En effet, pour ces communes, cette régionalisation présente de nombreux avantages : amélioration de la gestion du risque, réglementation cohérente au niveau des ouvertures et fermetures des parcs en cas de tempête, ainsi qu'une plus grande cohérence en matière de mobilité.

Le 20 juillet dernier, le gouvernement a décidé de transférer quatre parcs communaux à la Région : le parc Forestier d'Anderlecht, ainsi que les parcs de la Ligne 28, Marie-José et Albert, situés tous trois à Molenbeek. La reprise de ces parcs s'est effectuée dans le cadre d'un renforcement du gardiennage et de la gestion des espaces verts visant à accroître la cohésion sociale, la prévention et la sécurité. Un budget de 2 millions d'euros a été affecté par le gouvernement à cette action.

Madame la ministre, pourriez-vous nous dresser un état des lieux de la situation quant aux différentes demandes faites par les communes ?

Pourriez-vous nous présenter un cadastre des parcs gérés par Bruxelles Environnement ?

Quels critères de sélection des parcs avez-vous utilisés ?

Quel est l'impact de ces décisions en termes de personnel au sein de Bruxelles Environnement ? Envisagez-vous de recruter ? Si oui, quelle est la politique d'engagement de personnel ? Ne doit-on pas privilégier l'engagement de personnel habitant le quartier où se situe le parc en question ?

[443]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- La liste des demandes de reprise de parcs communaux par la Région sera jointe en annexe.

À la suite de la décision du gouvernement de juillet 2016, quatre parcs communaux ont été transférés à la Région, à savoir le parc Forestier à Anderlecht et les parcs Marie-José, Albert et de la Ligne 28 à Molenbeek. Leur transfert est maintenant achevé.

En juillet 2017, le gouvernement a décidé d'une deuxième vague de transferts, à savoir les parcs Tercoigne à Watermael-Boitsfort, Val d'Or à Woluwe-Saint-Lambert, de la Sauvagère à Uccle et Bon Pasteur à Evere. Les négociations sont en cours. J'espère les finaliser d'ici au mois de novembre.

Bruxelles Environnement gère actuellement 101 parcs, auxquels s'ajouteront les quatre parcs communaux en transfert. Ces reprises visent, d'une part, à assurer une gestion de qualité de ces espaces et, d'autre part, à renforcer la sécurité au sein des parcs par la mise en place d'un gardiennage adapté aux réalités sociales des quartiers.

L'initiative doit émaner de la commune, qui demande à la Région la reprise d'un (ou de plusieurs) de ses parcs, faute de moyens financiers et humains. Les parcs retenus doivent répondre à différents critères. Ils doivent permettre de renforcer la vision stratégique régionale du maillage vert pour ses volets biodiversité, maillage jeux - en intégrant la notion de sport -, Natura 2000 et Promenade verte. Le critère de proximité avec des sites déjà gérés par Bruxelles Environnement est également important pour optimiser la gestion et le fonctionnement des équipes de jardiniers et de gardiens.

Les ressources nécessaires sont de plusieurs ordres :

- un personnel de terrain présent dans les parcs au quotidien, tous les jours de l'année, y compris le personnel d'encadrement (chef d'équipe), les jardiniers et gardiens de parc ;
- un personnel d'encadrement et de gestion administrative et technique ;
- un personnel administratif, au sein des services transversaux, pour assurer un bon fonctionnement ;
- un budget pour équiper le personnel en vêtements de travail et permettre la réalisation de ses missions grâce à des véhicules de service et du matériel informatique.

Pour la première reprise, un budget de 2 millions d'euros avait été accordé, l'essentiel étant consacré aux frais de personnel (43 personnes) et aux frais de fonctionnement. Pour la seconde reprise, un budget de 1,5 million d'euros a été octroyé pour les frais de personnel (engagement de 29 personnes) et les frais de fonctionnement.

Pour l'engagement du personnel, Bruxelles Environnement collabore avec Actiris. Les décisions du gouvernement précisait que les agents à engager devaient être inscrits comme demandeurs d'emploi. Chaque sélection est basée sur une description de fonction incluant le diplôme, l'expérience et les compétences. Les candidats sont sélectionnés sur la base de ces éléments. Ils subissent une série d'épreuves écrites, pratiques et un entretien oral.

Afin de solliciter des candidatures, outre la diffusion des offres via Actiris, Bruxelles Environnement publie des annonces sur son site internet, dans les médias, dans la presse spécialisée, sur les réseaux sociaux,

participe à des bourses d'emploi et collabore avec des missions locales. Bruxelles Environnement veille tout particulièrement à stimuler les candidatures féminines pour le personnel de terrain.

[445]

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

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Je me réjouis de la décision du service des ressources humaines de Bruxelles Environnement de féminiser son personnel. Nous avons nous-mêmes, à la Mission locale de Molenbeek, collaboré avec Bruxelles Environnement pour trouver des candidates potentielles et les résultats ont été probants.

- *L'incident est clos.*

[449]

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 politique menée par la Région concernant les oies bernaches et les ouettes d'Égypte".

[451]

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

M. Eric Bott (DéFI).- Il est de notoriété publique que les deux espèces palmipèdes précitées sont une menace pour les espèces indigènes. Elles se montrent parfois agressives avec les promeneurs et souillent les espaces verts et les chemins comme c'est le cas dans le parc Malou à Woluwe-Saint-Lambert, puisque c'est là qu'il m'a été permis de constater ce que je qualifierais de dégâts. Il devient quasi impossible de s'asseoir sur la pelouse ou d'emprunter les chemins.

L'envahissement par les ouettes de certaines pelouses à la période de la mue est une nuisance bien réelle. Incapables de voler, les oiseaux stagnent, piétinent les pelouses, les broutent à ras et les couvrent de fientes. Résultats : les pelouses s'abîment, les sols s'érodent, les chemins s'encroûtent de déjections, les berges des étangs sont boueuses, sales et nues. Seule solution : rendre le milieu moins attractif pour les ouettes !

(Sourires)

Maintenir des zones non tondues, implanter davantage de buissons, réduire le nourrissage... Voilà quelques pistes.

Si je me réfère à l'ordonnance nature de 2012, la section 5 prévoit que le gouvernement peut prendre, "sur proposition de l'Institut, des mesures de lutte contre les espèces invasives". Ces mesures à caractère réglementaire sont soumises à l'avis du Conseil de l'environnement et du Conseil supérieur bruxellois de la conservation de la nature. Les avis sont transmis dans les trente jours à compter de la réception de la demande. L'absence d'avis transmis dans ce délai équivaut à un avis favorable.

Madame la ministre, avez-vous déjà pris en compte cette problématique ? Des mesures vont-elles être prises ?

Êtes-vous au courant des souillures provoquées par ces palmipèdes ? Que faire pour y remédier ? Je précise évidemment que je suis contre l'abattage de ces animaux. Je puis vous assurer qu'il y en a actuellement plus de 400.

[455]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- La bernache du Canada et l'ouette d'Égypte sont deux espèces exotiques bien présentes dans notre Région. Elles sont sédentaires, ce qui signifie qu'elles ne migrent pas et restent toute l'année chez nous. Ces animaux ont abandonné leur instinct de migration car ils trouvent chez nous des conditions idéales, même en hiver, principalement pour leur nourriture.

En période de mue, lorsque les oies ne peuvent pas voler, elles peuvent être agressives envers les promeneurs. De plus, quand elles sont en nombre, leurs déjections polluent les pelouses et les sentiers, comme vous avez pu le constater au parc Malou.

Mon administration est bien au fait de cette situation. Grâce à son réseau de surveillance, elle suit l'évolution de ces espèces. En tant que gestionnaire d'espaces verts, Bruxelles Environnement est au courant des problèmes que ces oies peuvent occasionner.

Les problèmes que vous soulevez sont surtout imputables aux bernaches du Canada qui, après la période de reproduction, peuvent rester en grand nombre au même endroit pour muer et causer ainsi des nuisances importantes. Pour gérer ces problèmes, Bruxelles Environnement agit à plusieurs niveaux :

- les citoyens sont priés de ne pas nourrir les oies ;
- les gestionnaires de terrain, lorsqu'ils rencontrent un nid, secouent les œufs pour éviter qu'ils ne donnent des poussins ;
- l'année dernière, après avoir reçu un avis positif du Conseil supérieur bruxellois de conservation de la nature, Bruxelles Environnement a pris l'initiative de capturer une grande concentration de bernaches du Canada en mue dans le parc de la Woluwe ;
- enfin, Bruxelles Environnement pratique une gestion différenciée : les abords des chemins sont tondu régulièrement, mais les cœurs de pelouses ne sont fauchés qu'une à deux fois par an. Cette pratique rend les pelouses moins hospitalières pour les oies, qui préfèrent le gazon bien tondu.

Ces différentes actions ont permis de limiter le développement de cette espèce.

Vous vous dites ouvert à participer à la gestion des oies dans le parc Malou. Il faudra néanmoins veiller à ce que les oies n'aient pas accès aux îles, qui sont des lieux privilégiés de reproduction. Pour ce faire, on pourrait placer autour des îles un grillage à mailles suffisamment grandes, de sorte que les canards et les petits oiseaux aquatiques puissent encore y avoir accès, mais pas les oies.

La brochure de Bruxelles Environnement sur l'interdiction de nourrir les animaux est à disposition du Service des espaces verts de la commune, afin que les citoyens puissent prendre conscience des conséquences négatives de nourrir les animaux sauvages. De nombreuses informations sur ce sujet sont également accessibles sur le site internet de Bruxelles Environnement.

Il est recommandé de gérer activement les nids en secouant les œufs et de capturer de grands groupes d'oies pour les transférer vers une structure qui veut bien les accueillir. Pour toutes ces actions, la commune peut obtenir un appui du Département "biodiversité" de Bruxelles Environnement.

L'expansion des populations d'animaux exotiques invasifs est un problème mondial. Ce n'est qu'en œuvrant ensemble que nous pourrions limiter les nuisances liées à ces espèces et préserver notre biodiversité locale.

[457]

- *L'incident est clos.*

[461]

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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 "le suivi donné à l'arrêt du tribunal de première instance de Bruxelles du 19 juillet 2017 relatif au survol de la Région bruxelloise".

Mme la présidente.- L'auteur de la question orale ayant posé sa question dans le cadre de l'interpellation de Mme Caroline Persoons concernant "le plan des routes de survol, les suites du jugement du 20 juillet 2017 et le résultat des nouveaux sonomètres installés en Région bruxelloise ainsi que la plainte de 150 habitants et la nouvelle décision de justice en référé du 31 mai 2018" et la ministre y ayant répondu, la question orale est devenue sans objet.

[463]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het uitstel van het examen bij Leefmilieu Brussel door een lek van de examenvragen".

[465]

QUESTION ORALE JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "la suspension des examens de certification PEB".

[467]

QUESTION ORALE DE MME SIMONE SUSSKIND

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'autocollant 'stop pub - antipub'".

[469]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de controle op de afvalophalingscontracten".

[471]

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 evaluatie van het verbod op plastic zakjes".

[473]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de overschakeling van arm naar rijk calorisch aardgas".

[475]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de standpuntbepaling over de Europese richtlijn hernieuwbare energie".

[477]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de tweetaligheid van de website van Brugel".

[479]

QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

**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 d'un 'phasing out' du mazout de chauffage en Région bruxelloise".

[481]

QUESTION ORALE DE MME DOMINIQUE DUFOURNY

**À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA
TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

concernant "l'interdiction de faire ébouillanter des homards vivants".

[483]

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

**À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA
TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

concernant "la problématique des lapins abandonnés dans les parcs bruxellois".

Mme la présidente.- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

ANNEXE 1 : liste des parcs communaux pour lesquels un transfert a été demandé

- Anderlecht : parcs des Etangs et Forestier
- Berchem-Sainte-Agathe : ancien cimetière du Wilder
- Evere : Parc Bon Pasteur
- Ixelles : Ligne 161 et parc du Viaduc
- Jette : parc de la Jeunesse
- Molenbeek : parcs Marie-José et Albert et L28 Dubrucq
- Schaerbeek : parcs Rasquinet, Reine verte, Lacroix, Albert, Lambermont et square Levie
- Uccle : parcs Brugmann, La Sauvagère, Chat, Monjoie, Raspail et Etang de la pêche
- Watermael-Boitsfort : parcs Tercoigne et Dalle RER
- Woluwe-Saint-Lambert : parcs Val d'Or, Slot, des Sources et Neerveld