

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT
PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

INTEGRAAL VERSLAG
COMPTE RENDU INTÉGRAL

PLENAIRE VERGADERING VAN VRIJDAG 9 NOVEMBER 2018
(Ochtendvergadering)

SÉANCE PLÉNIÈRE DU VENDREDI 9 NOVEMBRE 2018
(Séance du matin)

VOORLOPIG VERSLAG

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

COMPTE RENDU PROVISOIRE

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

PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.

[101]

- *La séance est ouverte à 9h38.*

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 9 novembre 2018.

EXCUSÉS

M. le président.- Ont prié d'excuser leur absence :

- Mme Jacqueline Rousseaux ;
- MM. Emmanuel De Bock et Marc Loewenstein, se rendent à Auschwitz avec des étudiants dans le cadre d'une action citoyenne territoires de la mémoire ;
- M. Alain Destexhe, en mission en Thaïlande pour le Groupe belge de l'Union interparlementaire UIP ;
- Mme Joëlle Milquet, invitée au Forum MEDays à Tanger ;
- M. Willem Draps, en réunion de commission au Parlement Benelux ;
- M. Bea Diallo ;
- M. Michaël Vossaert ;
- M. Mohamed Ouriaghli.

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

COUR CONSTITUTIONNELLE

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

COUR DES COMPTES

Certification du compte général 2017 du Fonds du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale

M. le président.- Par lettre du 10 octobre 2018, la Cour des comptes transmet, en application des dispositions de l'article 90, § 2, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le rapport sur la certification du compte général 2017 du Fonds du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (FLRBC).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

COUR DES COMPTES

Certification du compte général 2017 des services du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et du compte général 2017 de l'Entité régionale

M. le président.- Par lettre du 29 octobre 2018, la Cour des comptes transmet au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, en application des dispositions de l'article 10, § 1er/1, de la loi du 16 mai 2003 fixant les dispositions générales applicables aux budgets, au contrôle des subventions et à la comptabilité des communautés et des régions, ainsi qu'à l'organisation du contrôle de la Cour des comptes, et en application de l'article 60 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, le rapport sur la certification du compte général 2017 des services du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et du compte général 2017 de l'Entité régionale.

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES

M. le président.- Divers arrêtés ont été transmis au parlement par le gouvernement.

Ils figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

AVIS DU CONSEIL DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

M. le président.- Par lettre du 12 octobre 2018, le président du Conseil de la politique scientifique de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, conformément à l'article 11 de l'ordonnance du 10 février 2000 portant création d'un conseil de la politique scientifique de la Région de Bruxelles-Capitale, l'avis n° 49 sur les arrêtés d'exécution des nouvelles ordonnances bruxelloises en matière de financement de la recherche, du développement et de l'innovation.

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

APPLICATION DE L'ORDONNANCE DU 20 JUIN 2013 RELATIVE À L'IMPORTATION, À L'EXPORTATION, AU TRANSIT ET AU TRANSFERT DE PRODUITS LIÉS À LA DÉFENSE, D'AUTRE MATÉRIEL POUVANT SERVIR À UN USAGE MILITAIRE, DE MATÉRIEL LIÉ AU MAINTIEN DE L'ORDRE, D'ARMES À FEU À USAGE CIVIL, DE LEURS PIÈCES, ACCESSOIRES ET MUNITIONS

Rapport semestriel

M. le président.- Par lettre du 23 octobre 2018, le ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement, transmet, en application de l'ordonnance du 20 juin 2013 relative à l'importation, à l'exportation, au transit et au transfert de produits liés à la défense, d'autre matériel pouvant servir à un usage militaire, de matériel lié au maintien de l'ordre, d'armes à feu à usage civil, de leurs pièces, accessoires et munitions, le rapport semestriel que le gouvernement a approuvé le 18 octobre 2018 et couvrant la période du 1er janvier 2018 au 30 juin 2018 inclus.

- Renvoi à la Commission des affaires économiques et de l'emploi.

OBSERVATOIRE DE L'EMPLOI DANS LE SECTEUR PUBLIC DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Rapport annuel

M. le président.- Par lettre du 25 octobre 2018, la secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des Déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique, transmet le rapport de l'Observatoire de l'emploi dans le secteur public de la Région de Bruxelles-Capitale (données au 31 décembre 2017).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

BRUXELLES ÉCONOMIE ET EMPLOI DIRECTION DES AIDES AUX ENTREPRISES

Rapport d'activité 2017

M. le président.- Par lettre du 25 octobre 2018, le ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, transmet le rapport d'activité de la Direction des aides aux entreprises du Service public régional de Bruxelles (Bruxelles Économie et Emploi) (données relatives à l'année 2017), en exécution de l'ordonnance du 13 décembre 2007 relative aux aides pour le développement économique des entreprises.

- Renvoi à la Commission des affaires économiques et de l'emploi.

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 26 octobre 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé les projets suivants :

- projet d'ordonnance contenant l'ajustement du Budget des Voies et Moyens de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 (n° A-737/1 – 2018/2019) ;

- projet d'ordonnance contenant l'ajustement du Budget général des Dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 (n° A-738/1 – 2018/2019) ;

- projet d'ordonnance contenant le Budget des Voies et Moyens de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2019 (n° A-739/1 – 2018/2019) ;
- projet d'ordonnance contenant le Budget général des Dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2019 (n° A-740/1 – 2018/2019) ;
- projet de règlement contenant le Budget des Voies et Moyens de l'Agglomération de Bruxelles pour l'année budgétaire 2019 (n° A-742/1 – 2018/2019) ;
- projet de règlement contenant le Budget général des Dépenses de l'Agglomération de Bruxelles pour l'année budgétaire 2019 (n° A-743/1 – 2018/2019).
- Renvoi à la Commission des Finances et des Affaires générales.

M. le président.- En date du 6 novembre 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance modifiant le Code bruxellois du logement afin de renforcer la lutte contre la discrimination dans l'accès au logement (n° A-745/1 – 2018/2019).

- Renvoi à la Commission du logement.

MODIFICATION DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

M. le président.- Par courriel du 7 novembre 2018, le groupe MR communique des modifications dans la composition des commissions permanentes.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

M. le président.- Par courriel du 8 novembre 2018, le groupe PS communique une modification dans la composition des commissions permanentes.

Elle figurera en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

PRISE EN CONSIDÉRATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution interparlementaire de M. Charles Picqué, Mme Viviane Teitelbaum, MM. Michaël Vossaert, Pierre Kompany, Mmes Evelyne Huytebroeck, Els Ampe, M. Jef Van Damme, Mmes Annemie Maes, Liesbet Dhaene et Brigitte Grouwels sur la politique climatique de la Belgique (n° A-735/1 – 2018/2019).

Cette proposition résulte d'une concertation entre la Chambre des Représentants, le Parlement flamand, le Parlement de Wallonie, le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Parlement de la Communauté germanophone à titre d'observateur. Conformément à la décision du Bureau élargi du 24 octobre 2018, elle fera l'objet d'une discussion tout à l'heure en séance plénière, sans renvoi à une commission.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE MME ANNEMIE MAES, M. ARNAUD PINXTEREN, MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, MM. HASAN KOYUNCU, MICHAËL VOSSAERT, AHMED EL KHANNOUSS, MME ELS AMPE, MM. JEF VAN DAMME ET PAUL DELVA RELATIVE À DES MESURES STRUCTURELLES POUR UN AIR SAIN (NOS A-718/1 ET 2 – 2017/2018).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

[111]

M. Eric Bott, rapporteur.- M. Arnaud Pinxteren a relaté que le sujet de ce texte a déjà été abordé à plusieurs reprises au sein de la commission. Il y a une absolue nécessité d'avancer de concert en matière de lutte contre la pollution de l'air. Il faut agir de manière transversale pour parvenir à un résultat. Eu égard à la pollution de l'air, les enjeux de santé publique sont déjà connus. Nous savons que les personnes les plus fragiles sont aussi celles qui sont le plus exposées, comme les enfants et les personnes âgées. Ainsi, la pollution stagne à moins d'un mètre du sol, exposant particulièrement les enfants.

Les origines de cette pollution sont connues. Évoquons le chauffage et donc l'importance d'isoler le bâti. Il y a également les moteurs à combustion. Il nous faut donc avoir un parc automobile plus performant qui s'accompagnerait d'une diminution de la pression automobile. Mme Annemie Maes a remercié les différents auteurs de leur collaboration visant à parvenir à un compromis. Il y a, d'une part, ce que le gouvernement effectue, et, d'autre part, ce que le parlement demande. Elle a ensuite fait référence à un rapport du Sénat sur l'amélioration de la qualité de l'air, qui contient des recommandations pour toute la Belgique. Ce rapport du Sénat est basé sur des contributions d'experts en cardiologie et pneumologie ainsi que d'associations de défense de l'environnement. Ses recommandations sont reprises dans cette proposition de résolution.

Il existe quatre grands volets de demandes adressées au gouvernement : les mesures, la circulation automobile, le chauffage et enfin les espaces verts. Mme Anne-Charlotte d'Ursel a rappelé qu'elle s'investit depuis longtemps dans le combat lié à la qualité de l'air. Que ce soit en matière de normes, d'offre de transports en commun, de chauffage ou d'espaces verts, les commissaires ont trouvé aujourd'hui un consensus sur ce dossier relatif à la santé publique. Ils peuvent en être fiers.

[113]

M. Hasan Koyuncu a expliqué que la proposition de résolution s'inscrivait dans la continuité de l'accord de majorité. Les enjeux en matière de qualité de l'air ne sont pas nouveaux. Dans un contexte aussi urbain, les enjeux de santé publique sont liés aux politiques environnementales.

M. Ahmed El Khannouss a rapporté que le nombre de décès prématurés causés par la pollution atmosphérique en Belgique avoisine les 12.000 par an, dont 2.000 à Bruxelles. Cette pollution provient majoritairement du secteur du transport. Cependant, la qualité de l'air s'améliore ces dernières années. En effet, l'exposition des Bruxellois à certains polluants a pu être réduite. Des mesures ambitieuses ont également été prises dans la zone de basse émission (LEZ). Nous allons donc dans la bonne direction, même si les mesures prises sont encore insuffisantes.

M. Jef Van Damme s'est réjoui de cette initiative. L'environnement est devenu un thème général qui n'est plus le pré carré de quelques écologistes. Il s'agit d'une préoccupation pour de nombreux citoyens, ce qui est

logique puisque les plus faibles d'entre nous sont touchés. Il en va d'ailleurs de même pour les conséquences du réchauffement climatique.

Néanmoins, le député s'est dit déçu de la communication qui a entouré ce texte au cours des dernières semaines. Il a ajouté qu'il s'agissait du premier gouvernement ayant pris au sérieux la problématique de la pollution de l'air. C'est bien la première fois que des mesures ayant un impact réel ont été adoptées, comme le remplacement des bus diesel par des bus hybrides ou électriques ou encore la zone de basse émission. Il a néanmoins espéré l'adoption de mesures qui iront plus loin, car il en va de la santé de la population. Il est de notre devoir politique et moral d'entreprendre de nouvelles actions à court terme.

Pour M. Paul Delva, l'adoption du paquet de mesures suggérées par cette proposition de résolution offrirait une réponse à la problématique de la qualité de l'air. Les normes doivent être ambitieuses. Voilà pourquoi il faut adopter celles de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et non celles de l'Union européenne. Une diminution des particules fines pourrait également être obtenue en réduisant la vitesse sur le ring, comme c'est le cas à Rotterdam, à Paris et à Anvers.

Personnellement, j'ai salué l'objectif d'une politique ambitieuse en matière de qualité de l'air. Les mesures structurelles préconisées par cette proposition de résolution invitent les différents gouvernements de ce pays à agir en faveur de la qualité de l'air. Nous devons faire preuve de courage politique en matière de pollution atmosphérique, comme c'est le cas avec la révision de l'arrêté relatif aux pics de pollution. Je me suis dit convaincu de la nécessité d'instaurer une taxe automobile kilométrique. En effet, la Journée sans voiture démontre chaque année que la qualité de l'air est sensiblement meilleure ce jour-là.

[115]

Enfin, M. Pinxteren a déclaré vouloir être constructif et a reconnu les progrès accomplis. Le travail de la majorité s'inscrit dans le cadre légal fixé par la majorité précédente. La continuité de l'action doit se traduire à différents niveaux afin d'assurer sa cohérence globale. Il faut pouvoir relayer les revendications des citoyens qui veulent respirer un air sain et jouir d'une autre mobilité et d'une meilleure qualité de vie. Reste maintenant à traduire cela aux niveaux régional et communal.

Les considérants ont été adoptés à l'unanimité des quatorze membres présents.

(Applaudissements)

[119]

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Vandaag is een belangrijke dag: de voorstellen van resolutie betreffende de luchtkwaliteit en het klimaatbeleid staan beide prominent op de agenda, twee dossiers waarmee ik me al enkele jaren bezighoud. Vier jaar lang vroeg ik aan de regering om ze veel hoger op de politieke agenda te plaatsen. Dat er nu niemand van de regering aanwezig is voor die belangrijke thema's, verbaast mij dan ook enorm. Toch beschouw ik de bespreking vandaag als een kleine overwinning.

Ik ga even terug in de tijd. Op 16 oktober 2014 stond ik hier op het spreekgestoelte na de beleidsverklaring van de minister-president, waar hij letterlijk geen woord vuil maakte aan vuile lucht of het klimaat. Ik citeer uit mijn betoog van destijds: "Het thema luchtkwaliteit wordt volledig genegeerd. U weet toch dat de luchtkwaliteit in dit gewest zeer slecht is. Dat geldt trouwens niet alleen voor Brussel, maar voor heel België. Het is niet zomaar iets dat door mijn partij wordt verkondigd, het blijkt onmiskenbaar uit metingen en studies. Zelfs Europa houdt ons nauwlettend in de gaten. Ik lees een stukje voor uit het jaarverslag van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel): 'Epidemiologische studies tonen aan dat de belangrijkste

gezondheidseffecten door luchtvervuiling te wijten zijn aan fijnstof en in mindere mate aan ozon. Inademing van fijnstof veroorzaakt irritatie of schade aan het longweefsel. Fijnstof kan zowel korte- als langetermijneffecten hebben. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) is er geen veilige drempelwaarde waaronder geen nadelige effecten voorkomen. Bij een korte blootstelling aan fijnstof worden bestaande gezondheidsproblemen, zoals luchtweginfecties en astma, ernstiger, maar de gezondheidseffecten van langetermijn- of chronische blootstelling zijn aanzienlijk groter. Chronische blootstelling verhoogt het risico van cardiovasculaire aandoeningen en longziekten en ook longkanker. Geschat wordt dat de gemiddelde levensduur van de Belgische bevolking tot tien maanden korter wordt door de blootstelling aan de huidige concentraties.' In hetzelfde jaarverslag staat dat Brussel wel degelijk een groot probleem heeft. Daarom heb ik voor jullie een cadeautje meegebracht. Jullie zullen het nodig hebben bij gebrek aan een beleid inzake luchtkwaliteit."

[121]

Op dat moment heb ik stofmaskertjes uitgedeeld aan de regering. Daar werd toen nogal lacherig over gedaan, maar mijn woorden van vier jaar geleden zijn nog altijd actueel. Elk jaar sterven er volgens de WGO 3.343 Belgen aan de gevolgen van luchtvervuiling. Wereldwijd komen elk jaar zeven miljoen mensen om het leven door te ademen. In Brussel zijn dat er meer dan zeshonderd.

De gevolgen voor de gezondheid van te hoge concentraties van fijnstof en stikstofdioxide in de lucht zijn dan ook niet min. Ze kunnen leiden tot ademhalingsproblemen, longziekten, hart- en vaatziekten en kanker.

Zoek nu de verschillen of de gelijkenissen met vier jaar geleden. Toen al was geweten en gemeten dat de slechte lucht een ernstig probleem is in Brussel. Ondertussen zijn er steeds meer bewijzen dat de luchtkwaliteit slecht is, ondanks het gebrek aan voldoende meetpunten. In het noordwesten van Brussel, Koekelberg, Jette, Ganshoren, Laken en Sint-Agatha-Berchem, is er geen enkel meetpunt, in de straat canyons evenmin. Als je het niet kunt meten, is er dus blijkbaar geen probleem.

Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de Ircel in 2015 op een bepaald moment zelfs meldde dat de luchtkwaliteit in Brussel slechter was dan in Peking. Het daggemiddelde van fijnstof lag toen twee keer zo hoog als de Europese grenswaarde van 50 µg/m³.

Vier jaar geleden al begon Europa België en Brussel in het bijzonder aan te manen om iets aan de slechte lucht te doen. Wat stellen we vast? Vier jaar later blijft Europa op hetzelfde punt hameren. Het Europees Rekenhof, de Europese Commissie, het Europees Milieuagentschap, het Europees Hof van Justitie, de OESO: stuk voor stuk tikten ze België en Brussel de voorbije jaren op de vingers. En wat doet de regering? Veel woorden, brieven schrijven, maar weinig daden. Dat heet een gebakkenluchtbeleid. Gisteren nog stuurde de Europese Commissie Brussel een aanmaningsbrief, omdat de stikstofdioxidenormen niet worden behaald.

[123]

Ik vraag me af wat de regering van plan is. Zal zij voor de zoveelste keer een brief terugsturen of het beleid veranderen en eindelijk concrete maatregelen nemen? Ik zal de regering daarover straks interpellieren.

Toentertijd heeft minister Smet me uitgelachen en maakte hij een weinig respectvol gebaar met het stofmaskertje. Vier jaar later hoor ik hem publiekelijk verklaren dat het thema hem al jaren bezighoudt. Is dat voortschrijdend inzicht of platte politieke recuperatie? Het belangrijkste is dat de verworven inzichten in daden worden omgezet. Het is onvergeeflijk dat hij het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en

energiebeheersing (BWLKE) heeft laten wijzigen, opdat de MIVB nog vervuilende hybride dieselbussen zou kunnen aankopen.

Ook mevrouw Fremault nam een ongepaste houding aan tegenover de burgermetingen van NO₂ Pollution, de Brusselse variant van de CurieuzeNeuzen-actie in Vlaanderen, waarbij gedurende een maand samplers werden opgehangen om stikstofdioxide te meten. Zij heeft dat toen geridiculiseerd en bestempeld als een truc van tovenaarsleerlingen. De academische wereld steunt en erkent dergelijke burgerinitiatieven juist uitdrukkelijk. Ik begin te vermoeden dat ze extra stikstofdioxidemetingen in Brussel weigert te organiseren, omdat ze zich er al jaren van bewust is dat ze de Europese norm niet respecteert. Wat niet gemeten wordt, bestaat immers niet. Zoiets heet struisvogelpolitiek of schuldig verzuim.

En dan komt de regering met het ei van Columbus: ze organiseert extra metingen voor black carbon (BC), waarvoor geen Europese normen bestaan. Op zich is dat een stap in de goede richting, want BC of zwarte koolstof is uiteraard ook zeer schadelijk, maar het is een listige zet. Gelukkig trappen de Europese instanties daar niet in.

Met de belabberde resultaten van de regering zonder groene vertegenwoordiging zullen we nergens raken. Gelukkig is er nog het parlement. Ik bedank dan ook uitdrukkelijk een aantal van mijn collega-parlementsleden die bereid waren om afstand te doen van de logica van meerderheid versus oppositie en die de moed hebben gehad om een gemeenschappelijke tekst te schrijven waarin ze de regering uitdrukkelijk verzoeken om daadkrachtiger op te treden. Het parlement roept de regering op het matje en zegt dat het beter moet. Nadat ik de regering vier jaar onophoudelijk heb geïnterpelleerd en initiatieven voor schone lucht heb genomen, wil het parlement een sterk signaal sturen naar de regering.

[125]

Groen is heel tevreden met uw steun voor een schoneluchtstrategie voor Brussel. Het voorstel van resolutie dat vandaag ter stemming ligt, vraagt structurele maatregelen op verschillende beleidsniveaus.

Burgerinitiatieven zoals Filter Café Filtré, de metingen van Greenpeace, de acties van Brussel'Air en de metingen van NO₂ Pollution tonen aan dat de Brusselaars het thema luchtkwaliteit zeer belangrijk vinden. Het verheugt me dat ook de meerderheidspartijen dat eindelijk lijken te begrijpen. Brussel heeft dringend een 'coalitie van schone lucht' nodig, waarbij alle ministers, van alle niveaus van het land, die van dichtbij of verderaf te maken hebben met luchtkwaliteit, worden aangespoord om echt samen te werken. Ik denk daarbij onder meer aan de domeinen volksgezondheid, leefmilieu, mobiliteit en fiscaliteit.

De onlangs ingevoerde lage-emissiezone (LEZ) volstaat niet. De Europese Commissie beaamt dat overigens. In theorie is het een goede maatregel, maar de manier waarop ze hier in Brussel werd ingevoerd, is te traag en getuigt van te weinig ambitie. Er worden slechts minieme stapjes gezet, terwijl Brussel zevenmijlslaarzen nodig heeft.

Het verbod geldt officieel sinds 1 januari 2018 en slechts voor een aantal wagens. De handvol boetes werden pas vanaf half oktober verzonden. Tien maanden is een ontzettend lange aanlooptermijn, zeker als je weet dat de overgang in Vlaanderen maar drie maanden duurde. Er zijn ook legio uitzonderingen zoals politiewagens, wagens van Net Brussel, vrachtwagens, snorfietsen en legervoertuigen. Die kunnen ongehinderd blijven rijden, ook als ze vuile lucht uitstoten. Wat er met overtreders met een buitenlandse nummerplaat gebeurt, is eveneens onduidelijk.

Het aantal auto's in de stad moet omlaag. In het voorstel wordt daarom gevraagd dat de regering snel werk maakt van een vermindering van het aantal voertuigen op fossiele brandstoffen en met concrete maatregelen

komt voor een modal shift, zoals veilige voet- en fietspaden en meer aanbod aan schoon openbaar vervoer. Voorts wordt erop aangedrongen om het gebruik van schone verwarmingstechnologie te stimuleren. De houtkachels en open haarden zijn de 'olifanten in de kamer', een taboe waaraan jammer genoeg veel schadelijke stoffen zijn verbonden.

Er staat ook de vraag naar meer groen. Bomen zijn stofzuigers van fijnstof. Ze kunnen de fijnstofconcentratie in de stad met 60% doen dalen. Daarom pleit de tekst ook voor een specifieke budgetlijn voor de gerichte aanplant van bomen tegen de luchtvervuiling. Ook dienen de lokale overheden gesteund te worden bij de aanleg van nieuwe bossen en parken.

Daarnaast wordt aangekaart dat er momenteel te weinig meetstations voor luchtkwaliteit zijn in Brussel. Een betere spreiding om meer specifieke gegevens te kunnen verzamelen, is noodzakelijk. Ten slotte wordt er een pleidooi gehouden voor een snellere inwerkingtreding van het Noodplan voor vervuilingsspieken.

[127]

Mogelijk beschik ik niet over de volledige informatie, maar het bijgewerkte pollutiepiekplan lijkt mij ontoereikend. Het gaat immers niet verder dan de bewustmakingsfase. De kans dat het plan echt in werking treedt bij vervuilingsspieken, is bijna onbestaande. Bovendien heeft de MIVB gemeld dat ze over onvoldoende bussen en chauffeurs beschikt om de capaciteit van het openbaar vervoer te verhogen. Het blijft ook de vraag wat het prijskaartje is van een dergelijk gratis openbaarvervoersaanbod.

Brussel kleurt rood op de nieuwe interactieve wereldkaart van Greenpeace, die de vervuiling door stikstofdioxide toont. Tevens blijkt dat er in het weekend een derde minder NO₂ uitgestoten wordt. Dat bewijst de grote impact van het autoverkeer op de luchtkwaliteit. Ook uit onze meetactie NO₂ Pollution van maart dit jaar blijkt dat de vervuiling het hoogst is langs de drukke verkeersassen.

We moeten meer inzetten op burgerparticipatie en zogenaamde citizen science, gecoördineerd door of in samenwerking met de overheid, zoals CurieuzeNeuzen in Vlaanderen. Daarom roep ik de regering op om de stikstofmetingen serieus te nemen en op regelmatige basis metingen te organiseren door middel van samplers bij burgers thuis.

Het is tijd voor een 'coalitie van schone lucht'. Ik hoop dat het voorstel van resolutie met een oproep en een actieplan om dringend de luchtkwaliteit te verbeteren, straks unaniem goedgekeurd zal worden. Het doel wordt enkel bereikt, als iedereen samenwerkt en op zijn niveau inspanningen levert en concrete maatregelen neemt.

(Applaus bij Groen)

[131]

(Rumeurs)

(Remarques de Mme Huytebroeck)

M. Pascal Smet, ministre.- Mme Huytebroeck, je vais demander à une partie externe de comparer notre politique et la vôtre. Vous n'avez plus parlé depuis dix ans !

(Rumeurs)

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is een kwestie van beleefdheid. Niemand van de regering is aanwezig bij de bespreking van zo'n belangrijke resolutie. Middenin de speech komt er dan ook nog een regeringslid binnen dat zelfs zijn rug draait naar de spreker.

M. Pascal Smet, ministre.- M. De Lille, si vous voulez que je vienne, il faut le demander. Il n'y a eu aucune demande en ce sens. Je vous rappelle que je ne suis pas obligé d'être présent.

[137]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mijnheer de minister, u bent een van de bevoegde ministers! U hoort de agenda van het parlement in de gaten te houden.

De heer Pascal Smet, minister.- Oui, je suis le ministre qui travaille, et qui a fait le double de ce que vous avez fait !

(Rumoer)

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Het valt wel op dat minister Smet mij geregeld de rug toekeert op het moment dat ik het woord neem. Hij luistert ostentatief niet, en praat liever met zijn collega's.

De heer Pascal Smet, minister.- Mevrouw Maes, nogmaals: ik had een dossier te bespreken.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Mijnheer de voorzitter, u zou een duidelijk signaal moeten geven aan de regering en aan minister Smet.

[145]

M. le président.- Je voudrais vous rappeler qu'il s'agit d'une proposition de résolution et que la présence du gouvernement n'est donc pas requise.

M. Hasan Koyuncu (PS).- La préoccupation au sujet de la qualité de l'air et de ses incidences sur la santé publique n'est heureusement pas nouvelle. Certes, l'intérêt médiatique et la mobilisation citoyenne et associative forte lui ont redonné une actualité, mais en réalité, ce sujet fait l'objet de débats et d'actions politiques depuis plus de quatre ans maintenant.

Nous constatons cependant que les politiques publiques mises en œuvre en la matière sont souvent méconnues, de même que les analyses et les prises de position politiques discutées au sein des commissions de notre assemblée. Un débat comme celui-ci a le mérite de remettre cet historique en lumière, tout comme la nécessité de prendre de nouvelles mesures ambitieuses pour l'avenir.

Comme en témoigne la présente résolution, les enjeux de la qualité de l'air et de la lutte contre les particules fines jouissent d'un large consensus entre les formations politiques de la majorité et de l'opposition. C'est encourageant. Le groupe socialiste a plaidé, dès l'entame de la législature, pour la poursuite, à l'échelle régionale, de l'étude ExpAIR lancée par la Ville de Bruxelles afin d'avoir un contrôle plus fin et in situ de l'exposition des Bruxellois aux particules fines de black carbon.

C'est pourquoi nous nous réjouissons que cette étude ait été poursuivie, grâce à l'implication forte de citoyens bénévoles. Nous nous réjouissons également que cela ait permis la réalisation, par Bruxelles Environnement, d'un atlas de l'exposition à la pollution en ville.

Pour le groupe socialiste, l'affinement des mesures in situ en continu par le renforcement du maillage des stations de mesures est donc essentiel, parce qu'il répond au droit à l'information des citoyens et qu'il constitue un levier de sensibilisation aux enjeux fondamentaux de la santé publique.

[149]

Pour le groupe socialiste, il est également nécessaire de faire front sur cette question en vue de l'élaboration d'autres leviers politiques devant garantir la mise en œuvre de politiques structurelles en faveur de la qualité de l'air. Je pense par exemple à la nécessité d'un "phasing out" du chauffage au mazout ou aux dossiers relatifs à la réforme de la fiscalité automobile et de la promotion de carburants alternatifs financièrement accessibles aux ménages bruxellois.

De fait, en complément à la mise en œuvre de la zone de basse émission régionale et de la révision de l'arrêté relatif aux pics de pollution, il convient de garantir la promotion des modes de déplacement doux, collectifs et publics, qui doivent constituer autant d'alternatives crédibles au véhicule automobile individuel.

Pour les véhicules qui subsistent et qui subsisteront, il convient, pour le groupe socialiste, que l'inclusion de critères environnementaux dans le mode de calcul de la fiscalité automobile intègre également un facteur tel que la masse des véhicules, afin de garantir la promotion d'une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports. Cet objectif fondamental pour notre groupe fait d'ailleurs écho à la résolution interparlementaire sur la politique climatique de la Belgique, qui poursuit également cet objectif.

Enfin, au regard de la résolution visant à favoriser le "fuel shift", résolution proposée par mon groupe et adoptée le 4 juillet 2016, la promotion de carburants alternatifs accessibles aux ménages, couplés à des véhicules plus légers et économes en ressources, conduira à la mise en œuvre de politiques complémentaires que nous espérons volontaristes dans les prochaines années.

Aussi mon groupe se félicite-t-il de l'examen de cette nouvelle résolution, qui plaide en faveur d'un recentrage des seuils de mesures sur ceux préconisés par l'Organisation mondiale de la santé, d'un maillage plus dense du réseau de mesures qui soit plus représentatif de l'exposition réelle des Bruxellois et des usagers de la ville à la pollution urbaine, d'un changement structurel et significatif des modes de déplacement, d'une réduction de l'impact négatif de certains modes de chauffage ainsi que du développement accru d'espaces verts.

Nous pensons que l'adoption de cette résolution illustre parfaitement la prise de conscience et les volontés partagées par la grande majorité des membres de cette assemblée. Nous concrétisons ainsi une série de consensus, qui ont déjà permis au gouvernement de prendre un train de mesures ambitieuses et inédites.

[151]

Il conviendra de les poursuivre et de les développer davantage demain, en gardant l'équité sociale au centre de nos préoccupations. Comme en témoigne la procédure d'infraction initiée par la Commission européenne, nous devons agir en ayant le sens de l'urgence, tout en sachant que les mesures structurelles déjà prises et celles à prendre ne produiront leurs effets sur la qualité de l'air à Bruxelles qu'après un certain temps.

Il conviendra également de mieux les faire connaître, car l'adhésion citoyenne est indispensable pour garantir la prise de conscience et l'évolution des pratiques, des usages et des investissements afin que tout un chacun puisse bénéficier d'un environnement plus sain.

Pour terminer, je souhaiterais rappeler que Saint-Josse-ten-Noode et la Ville de Bruxelles ont été les premières communes bruxelloises à expérimenter les rues scolaires, dont l'objectif est notamment de limiter la pollution de l'air lorsque les enfants entrent et sortent de l'école. Avec les moyens débloqués par la Région et la consécration des rues scolaires dans le Code de la route, on peut espérer que ce type d'initiatives se développe un peu partout dans nos communes, en parallèle à une politique ambitieuse menée à l'échelle de la Région.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

[155]

M. Eric Bott (DéFI).- Au nom du groupe DéFI, je salue cette proposition de résolution. Très régulièrement abordée en Commission de l'environnement, la qualité de l'air est une problématique environnementale et sanitaire qui touche tous les citoyens et fait quotidiennement la "une" de l'actualité depuis quelques mois. Notre Région n'est évidemment pas épargnée par ce problème. Plusieurs pics de pollution préoccupants, comme en septembre dernier, ont d'ailleurs atteint des seuils identiques à ceux de New Delhi.

La pollution atmosphérique demeure le principal facteur environnemental à l'origine de maladies et de décès prématurés évitables dans l'Union européenne. Elle représente un coût annuel d'au moins 8 milliards d'euros et une perte annuelle de 2,5 millions de jours de travail pour cause de maladie.

Les particules fines sont principalement responsables de cette pollution, mais les oxydes d'azote (NO et NO₂) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) nuisent également fortement à la santé de nos citoyens. Fin octobre, les nouvelles données satellites de l'Agence spatiale européenne, analysées par Greenpeace, ont révélé que la Belgique est l'une des régions du monde les plus polluées par le NO₂. Les photos cartographiques nous ont permis d'entrevoir l'ampleur du phénomène depuis le ciel.

Les deux principales sources de pollution atmosphérique sont connues. Le trafic automobile constitue la source principale d'oxyde d'azote et de carbone élémentaire et est une source structurelle importante de CO₂. Il convient donc de changer de paradigme et d'adopter des mesures urgentes telles que l'instauration de la taxation kilométrique intelligente. Il est temps de passer de la taxation à la possession à une taxation intelligente à l'utilisation, c'est-à-dire régulée en fonction des émissions du véhicule, de sa catégorie et de la distance parcourue. Nous ne pourrions répondre aux enjeux de la qualité de l'air sans aborder cette question.

Dans le même temps, les autres entités fédérées doivent prendre leurs responsabilités. À ce titre, il est urgent que le gouvernement fédéral mette un terme au système des voitures de société qui constitue à la fois un manque à gagner fiscal de plus de deux milliards d'euros par an et un véritable scandale environnemental.

Par ailleurs, la performance énergétique des bâtiments doit être améliorée par le biais d'un ambitieux plan de rénovation de rénovation des logements privés et publics.

En plus d'approfondir et d'accélérer la lutte contre ces sources de pollution, la proposition de résolution nous invite également à miser davantage sur la conservation et la plantation d'arbres et d'arbustes supplémentaires en tant que pièges à particules et rafraîchisseurs naturels.

[157]

La problématique de la qualité de l'air figure dans l'accord gouvernemental 2014-2019. Le gouvernement a déjà mené différentes actions depuis le début de la législature : le lancement de la zone de basse émission

(LEZ), la modification de l'arrêté relatif aux pics de pollution - qui tient compte des PM_{2,5} et vise à agir sur la persistance de la concentration de 50µg/m³ et des PM₁₀ - et l'augmentation du réseau de mesures.

L'initiative de ce jour appelle à poursuivre le renforcement des actions entreprises en la matière par le gouvernement régional actuel et son successeur. J'invite donc le gouvernement à accorder une attention toute particulière à cette initiative et mes collègues députés à la soutenir massivement.

(Applaudissements)

[161]

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- De Open Vld is opgetogen dat de meerderheid en de oppositie elkaar gevonden hebben in de strijd voor schonere lucht. Dat bewijst dat iedereen schone lucht belangrijk vindt. Het tegendeel zou mij verbazen. Voor de Open Vld mocht het voorstel van resolutie wel nog iets verder gaan.

Ten eerste zou er volgens ons voluit en ondubbelzinnig op de metro moeten worden ingezet. Sinds een tiental jaar rijden er 400.000 tot 500.000 auto's in Brussel rond. Als mensen in elke wijk, gemeente en randgemeente de metro kunnen nemen, zullen zij sneller hun auto thuislaten en zal de luchtvervuiling een pak minder worden. Ondubbelzinnig en voluit kiezen voor de metro is voor ons een prioriteit.

Ten tweede moeten we ondubbelzinnig voor de digitale snelweg kiezen. Een groot deel van het fysieke verkeer kan door de digitale snelweg worden vervangen. We zouden de rode loper moeten uitrollen voor 5G in plaats van die trachten tegen te houden. Studies tonen aan dat de lucht de voorbije vijftien jaar weliswaar 40% gezonder is geworden, maar nog altijd schadelijk is, terwijl volgens andere studies het gsm-netwerk helemaal niet schadelijk is. Op een gegeven ogenblik moet het besef groeien dat het belangrijker is om schadelijke effecten te bestrijden dan om te blijven vechten tegen onbewezen feiten. Ik hoop dus dat meerderheid en oppositie het eens zullen worden over de uitrol van de 5G, net zoals over het inzetten op de metro.

Ten derde zou er dringend werk moeten worden gemaakt van een groot meetnetwerk. Daarnet is aangehaald welke pollutanten er in de lucht zitten, waaronder PM_{2,5}, black carbon, PM₁₀, NO₂, SO₂, CO, CO₂ en ozon.

[163]

Men beschikt kennelijk niet over cijfermateriaal, aangezien men niet weet hoe het zit met al die pollutanten. Gelukkig zijn er de metingen van de universiteiten, los van de meetpunten van het gewest. Zo niet hadden we niets. Mag ik er even op wijzen dat, terwijl er tien jaar lang een groene minister aan het roer van het departement Leefmilieu stond, er maar tien meetpunten werden geplaatst, waarvan er een niet werkt. Ik weet niet hoe het komt, maar telkens als ik de website bezoek, is er een meetpunt uitgevallen.

De stad Brussel heeft ongeveer een maand geleden beslist om vijftig meetpunten te plaatsen, vooral op openbare gebouwen. Dat zou in alle gemeenten moeten gebeuren. Hoe meer meetpunten er zijn, voor alle pollutanten, hoe beter. CurieuzeNeuzen mat enkel de stikstofoxiden (NO_x), niet de andere pollutanten. De situatie van de andere pollutanten mag dan wel verbeterd zijn, maar informatie daarover zou veel meer en vaker onder de bevolking moeten worden verspreid. Men zou de evolutie van elk van die vervuilende stoffen dagelijks moeten kunnen opvolgen.

De aankoop van dieselbussen zou moeten worden stopgezet. Tijdens de vorige regeerperiode zijn er 360 dieselbussen aangekocht, nota bene onder een staatssecretaris voor Mobiliteit van groene signatuur.

Er is inderdaad een coalitie voor schone lucht nodig en daarvoor kunt u op de Open Vld rekenen. Er is echter ook een coalitie nodig van mensen die resultaten kunnen voorleggen en niet enkel actievoeren en het thema op de agenda zetten, hoe belangrijk het ook is. Wanneer u op een bepaald moment een positie bekleedt en veranderingen kunt teweegbrengen, dan moet u het ook doen.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- De vorige regering heeft 360 dieselbussen aangekocht. Waarom? Voor de metro is er geen enkele stap gezet.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Er is in elk geval meer gebeurd dan voordien.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Ik wil zeggen dat u op ons kunt rekenen. We nemen het thema ter harte en zullen ook alles in het werk stellen om resultaten te boeken.

(Applaus bij de Open Vld)

[173]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je remercie Mme Maes pour son intervention, qui a permis de synthétiser la situation. Rappelons que ce texte, dont l'initiative revient à Ecolo et à Groen, était seulement cosigné par le MR. Pourquoi ? Simplement parce que nous sommes sur la même longueur d'onde dans cette matière depuis longtemps, mais aussi et surtout, parce que ce texte reprend des demandes d'initiatives formulées par le MR.

Par exemple, la mesure des particules ultrafines, les fameuses PM01. Ce sont les plus insidieuses, qui s'introduisent au plus profond du corps humain dans le sang, en passant par les poumons. Dois-je rappeler que notre proposition de résolution demandant ces mesures a été déposée en mai 2015 et que la majorité a voté contre ce texte en mars 2016 ?

Autre exemple d'initiative du MR : la mise en place d'un système de vitesses variables, entre autres sur le ring de Bruxelles et sur les voies d'accès à Bruxelles, pour assurer plus de fluidité, mais aussi plus de sécurité et moins de de pollution. Cette proposition a, elle aussi, été déposée par le MR en janvier 2015. Que de temps perdu !

Enfin, ce qui importe, c'est que la majorité évolue ! Elle avance à pas de souris, certes, mais elle avance ! Elle le fait sous la pression de l'opposition, bien sûr, de l'Europe, certainement avec les poursuites, focalisées sur Bruxelles, dont la Belgique fait l'objet, et enfin de la population, qui souffre de cette pollution au quotidien !

Prenons un cas concret. Comme chaque matin à mon réveil, j'ai regardé la météo et consulté l'application relative à la qualité de l'air sur Bruxelles, qui est très bien faite. J'aurais aimé la montrer au ministre de la Mobilité, qui ne la connaît peut-être pas.

Cette application annonce de façon suivie, en tout cas depuis une semaine, une pollution modérée pour une partie de la journée et une pollution forte sur le reste de la journée. En cas de pollution forte, elle recommande aux personnes âgées et aux parents de jeunes enfants de ne pas sortir. Rien de moins !

[175]

Les sports et les terrasses de plein air sont aujourd'hui classés orange, ce qui veut dire que ces activités doivent être pratiquées avec soin. Autrement dit, il faut y aller doucement et, si possible, ajuster ses plans en utilisant les prévisions jusqu'à ce que les niveaux de pollution aient baissé !

Le vélo est classé rouge, ce qui veut dire que les niveaux de pollution sont suffisamment élevés pour que cette activité puisse affecter la santé. Les icônes passent au rouge si les limites d'exposition à court terme de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont dépassées.

Ce matin, je suis venue en vélo électrique, mais que dire de tous les cyclistes qui ont pris la route à mes côtés sans assistance électrique et qui ont fait des efforts importants en raison des nombreuses dénivellations que nous connaissons à Bruxelles ? Ils ont mis leur santé en danger. Je veux insister sur cet aspect, qui est important à mes yeux.

Bien entendu, il faut agir sur le chauffage, sur la verdurisation, etc. Tout cela se trouve dans notre proposition de résolution, mais j'insiste aussi sur le volet relatif aux transports et sur notre obligation de proposer aux Bruxellois et aux navetteurs de véritables alternatives à la voiture à l'égard des horaires, du maillage, de la régularité et de la fréquence. À défaut, le grand saut, c'est-à-dire l'abandon de la voiture, risque de rester une solution insurmontable pour bon nombre d'entre nous.

(Applaudissements)

[179]

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- La qualité de l'air est un enjeu important pour l'ensemble des Bruxellois. Comme l'ont déjà dit certains de mes collègues, la pollution atmosphérique est responsable de plus d'un mort sur six dans le monde. En Belgique, on estime à près de 12.000 morts par an le nombre de décès prématurés causés par la pollution de l'air et, à Bruxelles, ce nombre s'élève à 2.000. Ces chiffres démontrent l'importance de la question et le gouvernement actuel en est bien conscient.

La pollution de l'air à Bruxelles provient majoritairement du secteur des transports, qui représente plus de 36% des émissions de particules fines et près de 46% des émissions de black carbon. Quant aux oxydes d'azote, la part des transports représente plus de 70% des émissions de la Région. À la même date, les bâtiments concentrent 40% des émissions de particules fines et près de 22% des émissions d'oxydes d'azote. Si l'on veut améliorer la qualité de l'air à Bruxelles, il convient avant tout de s'attaquer à ces aspects.

Bien sûr, il faut être de bon compte. La qualité de l'air dans notre Région s'améliore et les émissions de plusieurs polluants ont globalement diminué à l'échelle de Bruxelles. Nous devons le reconnaître et nous en féliciter, sans pour autant crier victoire.

[181]

L'exposition des Bruxellois à certains polluants peut être réduite afin de respecter les normes européennes d'émission et de concentration pour la majorité des polluants. De plus, il faut reconnaître que des mesures ont été prises, qui démontrent une réelle ambition du gouvernement et en particulier de la ministre de l'Environnement.

La ministre Fremault a en effet concrétisé la zone de basse émission (LEZ) en allant beaucoup plus loin que ce que prévoyait l'accord de gouvernement. Son ambition sur ces questions a été plébiscitée par une large majorité des formations politiques présentes dans cette assemblée. Dans la foulée, le gouvernement a fait

modifier l'arrêté relatif aux pics de pollution en le rendant plus ambitieux pour tenir compte, notamment, des particules fines.

Cet arrêté concerne davantage de polluants et prévoit des mesures et des actions à des niveaux de pollution encore plus bas que prévus précédemment, et cela n'est évidemment pas négligeable. Récemment, la ministre a aussi posé des balises régionales pour la sortie du diesel et de l'essence. Ce ne sont là que quelques réalisations entre autres actions et mesures prises en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air.

J'abonde dans le sens de plusieurs de nos collègues pour reconnaître qu'il y a lieu de réaliser un travail particulier sur la question du transport à Bruxelles. Il faut faire en sorte que tous les quartiers de notre Région soient bien desservis, améliorer le transport en surface, mais aussi poursuivre la réflexion et prendre des initiatives en faveur du transport souterrain.

Des efforts sont néanmoins encore nécessaires, notamment pour assurer le respect des normes européennes relatives aux concentrations annuelles de dioxyde d'azote et pour tendre vers les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). De même, il demeure fondamental de diminuer les émissions de black carbon, polluant particulièrement nocif pour la santé puisqu'il sert de support aux autres polluants, dont certains ne sont pas encore pris en considération.

Dès lors, je salue le fait que nous pouvons aujourd'hui présenter un texte commun aux partis de l'opposition et de la majorité. Peu importe de savoir qui en a pris l'initiative.

[183]

Il est primordial que nous joignons nos forces afin de faire reculer ce fléau et de préserver ainsi la santé des Bruxellois. Il est important de pouvoir donner symboliquement le signal sur ces questions, cruciales pour l'avenir de nos concitoyens, que nous sommes capables de dépasser les petits jeux politiques. La santé des Bruxellois doit bien évidemment être notre priorité à tous.

(Applaudissements)

[187]

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Dit is een goed voorstel van resolutie voor gezonde lucht. De N-VA werd niet gevraagd om het voorstel mee te ondertekenen, maar we zullen wel voorstemmen.

Dat neemt niet weg dat het een zwakgebod is. De indieners van de tekst behoren tot partijen die zonder uitzondering ofwel vroeger deel uitmaakten van ofwel nu zitting hebben in de regering. Sommige partijen zoals het cdH en Ecolo-Groen waren de voorbije twee legislaturen zelfs bevoegd voor leefmilieu en mobiliteit, domeinen waarin ze precies maatregelen voor een gezonde lucht konden nemen. Het voorstel van resolutie dat u vandaag op het einde van de legislatuur nog snel indient, gaat over zaken die al lang hadden moeten gebeuren.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De tekst is er al vier jaar.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik weet dat u het onderwerp persoonlijk heel belangrijk vindt en dat u het jammer vindt dat uw partij het ronduit zwak op dat punt heeft gedaan.

[193]

Ik illustreer het aan de hand van een aantal voorbeelden dat u hiermee een zwaktebod doet. Zo roept de tekst op tot het opstellen van een plan voor de modal shift en tot concrete cijferdoelstellingen. Dat is zeer goed, maar de Europese richtlijn Clean Power for Transport legde Brussel op om tegen november 2016 een dergelijk plan op te stellen en aan te nemen. In Vlaanderen is dat al gebeurd: er is daar een lijvig bestuursdocument met meerjarenplanning en concrete doelstellingen en maatregelen. In Brussel werd op de valreep en zelfs na de deadline van de richtlijn snel een aparte parlementaire resolutie ingediend, die de meerderheidspartijen goedkeurden. Van een uitgewerkt plan is nog altijd geen sprake. Dat heb ik toen ook aangeklaagd.

De concrete realisaties inzake elektrische wagens zijn ronduit cynisch. In 2010, tijdens de vorige ambtsperiode, kondigde toenmalig staatssecretaris Bruno De Lille van Groen een masterplan aan om het gebruik van elektrische wagens te stimuleren. Daarin zou aandacht zijn voor de plaatsing van laadpalen.

(Opmerkingen)

In 2013 stelde minister Huytebroeck van Ecolo dat het, gezien de beperkte vraag, voorbarig was om al werk te maken van een fijnmazig netwerk van oplaadpunten in het Brussels Gewest. Er zou dan toch geen masterplan aan gewijd worden. In Brussel waren er toen in totaal ongeveer twintig publieke laadpalen.

[195]

Het hoeft dan ook niet te verbazen dat maar weinig mensen voor een elektrische auto kozen. Een maand later meldde staatssecretaris De Lille dat hij het niet eens was met de quota voor laadpalen die Europa in de richtlijn Clean Power for Transport oplegde. Een opmerkelijke bocht van 180 graden. Eindresultaat op het einde van de legislatuur in 2014: niets gerealiseerd!

Kijken we dan naar de huidige legislatuur. Eerst werd er studie na studie besteld. Volgens een studie van Brugel zouden er tegen 2020 2.100 tot 2.500 elektrische voertuigen in het Brussels Gewest rondrijden. Overeenkomstig de richtlijn Clean Power For Transport moeten er dus minstens 250 laadpalen komen. Ondertussen heeft minister Smet beslist dat er tegen eind 2019 honderd laadpalen moeten komen. Meerdere gemeenten verlenen evenwel geen samenwerking aan dat plan. En zelfs dat schiet tekort, gelet op het geringe aantal laadpalen dat er moet bij komen! Score op het einde van de rit: een zware buis voor Groen/Ecolo tijdens de vorige legislatuur en een grote onvoldoende voor cdH/sp.a tijdens deze legislatuur.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Hoeveel elektrische wagens rijden er in Vlaanderen rond? Wie is er bevoegd voor mobiliteit in Vlaanderen?

[199]

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik heb het over de vorige regering.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ons wordt verweten dat we onvoldoende gedaan hebben.

(Samenspraak)

De heer Bruno De Lille (Groen).- U bent selectief in uw voorbeelden. Dankzij het beleid van mevrouw Huytebroeck is de uitstoot, ook van de huishoudens, met 25% gedaald. Elektrische wagens zouden tussen 2009 en 2014 nauwelijks het verschil hebben gemaakt.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik lees in het voorstel van resolutie de vraag om de autofiscaliteit te hervormen. In Vlaanderen werd in 2011 de eerste stap gezet met de overname van de dienst Verkeersbelasting. In Brussel daarentegen gebeurde er niets tijdens de vorige regeerperiode, met Ecolo-Groen aan het roer. U had uw collega's in de regering onder druk kunnen zetten.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Mijnheer De Lille, als u het er niet mee eens was, had u wat luider moeten praten tegen uw collega's.

[207]

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- In 2016 kondigde minister Vanhengel aan dat de tarieven in de loop van 2017 in een eerste fase aangepast zouden worden om ze te vergroenen. Die belofte werd nadien ingetrokken. Zelfs een beperkte aanpassing van de verkeersfiscaliteit bleek onhaalbaar. De dienst werd ook nog steeds niet overgenomen. Daarvoor wacht men tot 2019. Ik moet wel toegeven dat er ondertussen een uitgebreid en degelijk basisdocument is. Dat werd opgesteld door een taskforce en vormt het uitgangspunt voor een grondige en volledige hervorming. De effectieve hervorming is echter uitgesteld naar de volgende regeerperiode. Ook op dat vlak hebben de partijen die deze en de vorige regeerperiode bevoegd waren, niets verwezenlijkt.

In de tekst lees ik ook dat er meer metingen moeten komen met aandacht voor street canyons. Onder het beleid van Groen en Ecolo werden de meetstations aan de Wetstraat en de Belliardstraat, de meest vervuilde plekken in Brussel en typische voorbeelden van street canyons, echter gesloten. Mevrouw Maes sprak in het kader van de meetapparatuur over struisvogelpolitiek, maar misschien moet Groen zelf de kop uit het zand halen.

Ook tijdens deze regeerperiode is de situatie niet structureel opgelost. Meetstation Kunst-Wet is opnieuw open, maar meet geen stikstof, terwijl er daar duidelijk een zeer hoge concentratie van is. De meetstations van het Europees Parlement functioneren zelfstandig, maar de gegevens worden niet opgenomen in de officiële metingen. Dat is alweer een teleurstelling.

Verder lees ik dat de grenswaarden moeten worden opgetrokken naar het niveau van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO). Dat is allemaal heel mooi, maar momenteel halen we in Brussel niet eens de Europese normen. In het kader van de rechtszaak van ClientEarth verdedigt het Brussels Gewest met hand en tand de stelling dat de 'gemiddelde' Europese waarden volstaan. Het is dus blijkbaar niet eens nodig om de Europese normen over heel Brussel te behalen. Met andere woorden, Brussel neemt genoeg met het gemiddelde tussen pakweg Ukkel, Oudergem en de Wetstraat.

[209]

De wil om de Europese norm overal in Brussel te halen, is er niet, maar men dringt er met het voorstel van resolutie wel op aan om de normen naar het niveau van de Wereldgezondheidsorganisatie op te trekken. Begrijpe wie begrijpen kan.

Laat het duidelijk zijn: ik vind het een goed voorstel en ik denk dat we het allemaal eens zijn over de maatregelen, die erin staan. Het is heel belangrijk dat die uitgevoerd worden. Het is echter bijzonder ironisch dat alle partijen die het voorstel indienden, in staat zijn geweest om de gevraagde maatregelen uit te voeren, maar verzuimd hebben dat te doen. Wij hebben tijdens deze legislatuur meermaals aangedrongen op een aantal ervan, maar die werden nooit dringend bevonden en de zaken werden op de lange baan geschoven.

Ik wend mij dus tot alle regeringspartijen: goede bedoelingen volstaan niet. Het zijn de daden, die tellen. Nu, op het einde van de legislatuur en voor de verkiezingen, nog snel een voorstel van resolutie indienen, dat is niet alleen een zwaktebod. Dat is gewoon kiezersbedrog.

(Applaus)

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mevrouw Dhaene, er is een onderzoek geweest naar de houding van de partijen ten opzichte van maatregelen voor schone lucht. Daaruit bleek dat de N-VA daar het minst toe bereid was.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- U zegt dat u voor schone lucht bent, maar hebt bewezen dat het enkel bij woorden blijft.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U hebt niet eens de intentie om iets te doen, dus kom ons alstublieft niet de les spellen.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- U strooit met mooie woorden, maar als het op daden aankomt, gebeurt er niets. Wij hebben nooit deel uitgemaakt van de regering. Ik heb mij tijdens de afgelopen legislatuur heel hard ingezet voor schone lucht. Dat weet iedereen. Ik stel voor dat u ons programma eens grondig doorneemt en bekijkt welke punten ik de afgelopen jaren in het parlement naar voren heb gebracht. Dat zijn daden, niet alleen woorden.

[221]

De heer Paul Delva (CD&V).- Wij steunen het voorstel van resolutie met volle overtuiging. Ik vind het opmerkelijk dat collega Maes vanuit de oppositie zoveel partijen heeft kunnen verzamelen rond een voorstel van resolutie over een thema dat iedereen bezighoudt. Dat verdient respect. Het is te gemakkelijk om aan het verleden te refereren.

Vandaag komt het thema van gezonde lucht aan bod bij heel wat beleidsdomeinen en op heel wat beleidsniveaus, onder andere in de Senaat. Daar wordt vandaag een knap werkstuk besproken met de titel 'Informatieverslag over de verbetering van de luchtkwaliteit'. Daaraan hebben verscheidene collega's meegewerkt. Mijn collega Joris Poschet van het Vlaams Parlement was een van de rapporteurs over de werkzaamheden in dat verband.

De tekst bouwt voort op een aantal belangrijke verwezenlijkingen van de regering, onder andere de invoering van de lage-emissiezone (LEZ). De CD&V is tevreden dat het voorstel een duidelijk onderscheid maakt tussen noodmaatregelen en structurele maatregelen. De nadruk ligt op normen en metingen, omdat die nog veel werk vergen.

Terecht wordt er verwezen naar wat CurieuzeNeuzen in Vlaanderen doet, naar de verkeersproblematiek en naar het plan Good Move. Onze aandacht dient ook absoluut te gaan naar alles wat met verwarming te maken heeft, met name stimulering van innoverende verwarmingstechnologieën en wellicht ook financiële steun voor Brusselaars die daar gebruik van willen maken. Vervolgens is er nog het groenbeleid en het belang van de aanplanting van bomen.

Het thema leent zich allerminst tot politieke spelletjes of verkeerde referenties. Ik ben blij dat wij vandaag deze stap kunnen zetten en ik hoop van harte dat de huidige en zeker de volgende regering werk zullen maken van de uitvoering van dit sterk voorstel van resolutie.

(Applaus)

[225]

[229]

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ook ik wil u feliciteren met dit initiatief. Ik ben blij dat we tot een consensus zijn gekomen en dat de resolutie goedgekeurd zal worden. Toch is het betreurenswaardig dat er een paar weken geleden politieke spelletjes gespeeld zijn in de media. Het is een problematiek die niet alleen een politiek debat waard is, maar die ook en vooral veel initiatief behoeft. Wat dat betreft, zitten we allemaal op één lijn.

Het debat over luchtvervuiling gaat niet alleen over milieu, maar ook over sociale kwesties. Ik vind het als socialist heel belangrijk dat er opgetreden wordt tegen luchtvervuiling, omdat ze de zwaksten in de samenleving het hardst treft. Vaak gaat luchtvervuiling hand in hand met geluidsoverlast en verkeersonveiligheid. De zwaksten in de samenleving wonen de facto op die plaatsen waar de luchtvervuiling het meest problematisch is, de verkeersonveiligheid het grootst en de publieke ruimte het schaarsst. Al die thema's hangen nauw samen. Luchtvervuiling is daarom ook een sociaal thema, en ik ben zeer blij dat er vandaag een kamerbrede consensus heerst.

[233]

Mme Mathilde El Bakri (PTB*PVDA-GO!).- Qui s'opposerait à la lutte contre la pollution de l'air et les particules fines ? Qui ne souhaiterait installer davantage de stations de mesure à Bruxelles ? C'est d'ailleurs une revendication portée depuis des années par divers groupes d'action, comme le collectif Filter-Café-Filtré ou BXL Air Propre. Ceux-ci déplorent en outre que certaines stations ne fonctionnent que partiellement, voire plus du tout. C'est le cas de l'appareil installé à la rue Belliard, qui affiche régulièrement "pas de données disponibles".

Tout le monde s'accorde pour dire qu'il faut diminuer la circulation automobile dans la capitale, mais comment y arriver sans mesures ambitieuses ? Il est impératif d'investir dans les transports en commun et d'augmenter la capacité de la STIB, ainsi que la fréquence et les lignes, afin d'offrir des transports de qualité qui incitent à l'abandon de la voiture.

Les mesurettees contenues dans la résolution ne sont pas du tout à la hauteur de l'enjeu. Pour résoudre le problème de la qualité de l'air, il est indispensable de mobiliser l'ensemble de la société et donc aussi le secteur privé, à l'instar de villes comme Aubagne ou Dunkerque qui ont sollicité le secteur privé pour financer la gratuité des transports en commun. Plus de cinquante villes en Europe ont introduit la gratuité des transports en commun. À Bruxelles, en revanche, tous les partis s'y opposent, y compris Ecolo et Groen.

Il est urgent également d'améliorer l'isolation des bâtiments et les logements. Mais, à nouveau, comment y arriver ?

[235]

La Région est-elle prête à assumer ses responsabilités, à prendre des mesures et à se donner les moyens pour relever ce défi ? Elle pourrait, par exemple, mettre en place une entreprise publique de rénovation et d'isolation visant à contrôler les bâtiments publics et privés. Ou bien va-t-elle laisser agir le marché tout en punissant, de l'autre côté, les familles moins aisées dont les installations de chauffage sont obsolètes ?

Oui, il faut plus d'espaces verts dans nos communes. Des quartiers entiers manquent cruellement d'espaces verts. Des familles doivent prendre le métro ou le tram pour se rendre dans un parc à Bruxelles, car elles n'y ont pas un accès direct. Mais, de l'autre côté, comment explique-t-on que, sur les deux dernières années, 20.000 arbres ont été abattus dans la Région de Bruxelles-Capitale ? Nous avons une explication : à vos yeux, les intérêts des promoteurs immobiliers valent bien plus que la qualité de l'air des citoyens.

Voici deux exemples concrets : la construction de la maxi-prison à Haren, qui a entraîné la destruction d'une réserve de biodiversité unique dans notre Région ainsi que l'abattage de 300 arbres ; et la création du centre commercial Neo et de logements de luxe sur le plateau du Heysel, pour lesquels il est prévu d'abattre 749 arbres.

Certes, votre résolution se prétend ambitieuse. Mais en réalité, elle ne donne aucune garantie que les résultats suivront à court terme, comme l'indique BXL Air Propre sur son site internet. Bien que la résolution vise à sensibiliser et à stimuler, elle n'est malheureusement pas à la mesure de l'urgence climatique à laquelle nous sommes confrontés en Région de Bruxelles-Capitale.

[237]

Au regard de la gravité de la crise, le PTB propose des mesures ambitieuses. Premièrement, déployer la campagne CurieuzeNeuzen sur l'ensemble de la Région bruxelloise. Deuxièmement, établir un plan d'investissements pour augmenter la capacité de la STIB et les fréquences des lignes en faisant contribuer le secteur privé à la gratuité des transports en commun. Troisièmement, lutter contre la pollution causée par la mauvaise isolation des bâtiments avec la mise en place d'une société régionale de rénovation et d'isolation des bâtiments tant privés que publics.

Aujourd'hui, nous regrettons que la résolution que vous proposez ne prenne pas la mesure de cette urgence.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des considérants et des tirets du dispositif

M. le président.- Nous passons à la discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution.

Considérants 1 à 19

Pas d'observation ?

Adoptés.

Dispositif (Tirets 1 à 4 du dispositif)

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des considérants et des tirets du dispositif est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

[241]

PROJET D'ORDONNANCE

PROJET D'ORDONNANCE SUR LES FUNÉRAILLES ET SÉPULTURES (NOS A-723/1 ET 2 – 2017/2018).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

Mme Caroline Désir, rapporteuse.- Nous avons analysé le projet d'ordonnance sur les funérailles et sépultures en Commission des affaires intérieures le 16 octobre dernier. Le ministre-président Rudi Vervoort, lors de son exposé introductif, a insisté sur l'objectif principal poursuivi par ce projet d'ordonnance, à savoir faire usage de ce qui est depuis 2001 une compétence régionale pour actualiser la loi du 20 juillet 1971 sur les funérailles et sépultures, et ce sans remettre en cause ses principes fondamentaux comme le respect des dernières volontés, le caractère public et neutre des cimetières et l'autonomie communale.

Dans le cadre de cette actualisation, certaines options nouvelles ont été proposées afin de répondre au souhait des autorités communales d'améliorer l'organisation de leurs cimetières ainsi qu'aux attentes de la population bruxelloise. Le ministre-président a ensuite passé en revue les différentes adaptations proposées par le présent projet.

Première adaptation, l'article 3 du projet permet aux communes de créer des cimetières cinéraires dédiés exclusivement aux modes de sépulture liés à la crémation des corps, à la conservation et à la dispersion des cendres.

Deuxième adaptation, l'article 30 du projet vise à accorder davantage d'autonomie aux communes en leur permettant de délimiter des zones autres que le cimetière, comme par exemple des terrains publics, où les cendres des corps incinérés peuvent être dispersées, conservées ou inhumées.

Troisième adaptation, il n'existe actuellement que deux modes de sépulture autorisés, à savoir l'inhumation et la crémation des dépouilles mortelles. L'article 18 du projet laisse au gouvernement la possibilité d'autoriser d'autres modes de sépulture. Il pourrait notamment s'agir de l'humusation, qui est un processus contrôlé de transformation des corps par les micro-organismes dans un compost végétal, ou encore de l'aquamation, qui est un processus de crémation par l'eau, dans de l'eau chauffée à 96° à laquelle du sodium et du potassium sont ajoutés.

Quatrième adaptation, les articles 21 et 26 du projet d'ordonnance prévoient que la délivrance des autorisations, respectivement en cas d'inhumation et de crémation, s'effectue à titre gratuit. Par souci de simplification administrative, la compétence de l'officier de l'état civil en cette matière peut également être déléguée à des agents de l'administration communale spécialement mandatés à cette fin.

Cinquième adaptation, l'article 25 de l'ordonnance définit la notion d'ossuaire, qui doit être un monument mémoriel situé dans le cimetière, fermé et non accessible au public.

Sixième adaptation, l'article 16 concerne tout ce qui touche à l'organisation des transports funèbres (compétence, conditions, etc.).

[245]

Septième adaptation, l'ordonnance introduit, à l'article 33, une disposition sur la préservation du patrimoine funéraire remarquable. Les communes devront donc répertorier les sépultures d'importance historique locale sur une liste dont les critères d'établissement seront fixés par le gouvernement. Les sépultures ainsi protégées devront être conservées et entretenues par les communes.

Huitième adaptation, l'article 34 du projet prévoit que les communes peuvent, dans le cadre de leur autonomie, désigner sur leur territoire un lieu public adapté à des cérémonies funéraires neutres afin de permettre aux familles de disposer d'une salle propice aux moments de recueillement et de silence dans le respect de la mémoire de leurs défunts.

Neuvième adaptation, le projet prévoit la possibilité, pour les communes, de créer des parcelles permettant le respect des rites funéraires des convictions religieuses et philosophiques reconnues. À l'horizon 2029, et sauf impossibilité matérielle liée au manque d'espace, tous les cimetières devront être dotés d'une telle parcelle.

Dixième et dernière adaptation, l'article 3 prévoit que chaque commune ou intercommunale tient un registre des cimetières dans lequel sont inscrites toutes les opérations prévues par ou en vertu de la présente ordonnance.

Lors de la discussion générale, Mme Teitelbaum a souhaité recevoir quelques éclaircissements sur l'article 14, qui prévoit que les dépouilles mortelles doivent être placées dans un cercueil ou dans une autre enveloppe d'ensevelissement. Selon elle, le législateur doit régler certaines questions, comme les conditions auxquelles doit répondre une enveloppe d'ensevelissement. La députée a également souhaité qu'une distinction soit faite, dans le texte, entre les fœtus nés sans vie entre le cent sixième et le cent quatre-vingtième jour de grossesse et les enfants mineurs.

Mme Zoé Genot a accueilli avec plaisir ce projet d'ordonnance, qui répond aux aspirations citoyennes et a acté la reprise en main, par la Région, de cette compétence transférée de l'État fédéral. Mme Genot a déposé un amendement pour que le gouvernement procède, comme l'a fait la Région wallonne, à une étude de faisabilité du procédé de l'humusation en Région bruxelloise, notamment pour les questions relatives à la santé publique et à l'incidence environnementale.

Elle a également rappelé que les arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 26 juillet 2013, qui autorisait l'enterrement en linceul, n'ont toujours pas été pris, alors qu'il s'agit d'un mode de sépulture plus écologique et plus économique qui se pratique depuis longtemps en Flandre. Elle a souhaité recevoir la garantie que cette ordonnance pourra enfin être appliquée.

Mme Payfa a dit vouloir connaître les critères permettant de définir une sépulture d'importance historique locale, ainsi que le délai laissé au collège des bourgmestre et échevins pour établir cette liste. Elle s'est réjouie de plusieurs avancées apportées par ce texte mais a toutefois regretté que le gouvernement n'ait pas saisi l'occasion d'inscrire de manière plus concrète, dans ce projet d'ordonnance, le processus d'humusation comme mode de sépulture.

Je suis également intervenue en insistant sur l'importance d'actualiser la législation fédérale de 1971, qui n'était plus en adéquation avec l'évolution des techniques et des différents modes de funérailles et de sépultures.

[247]

J'ai souligné certaines avancées, comme la généralisation des parcelles multiconfessionnelles, l'incitation faite aux communes de doter les cimetières d'une salle funéraire neutre, ou encore l'autorisation de nouveaux modes de sépulture, qui permettront de respecter toutes les convictions religieuses et philosophiques. J'ai aussi salué le délai laissé aux communes - jusque 2029 - pour créer dans leurs cimetières une parcelle permettant le respect des rites funéraires des convictions religieuses et philosophiques reconnues. J'ai finalement insisté sur l'importance de l'accord de coopération avec les autres Régions, car il permettra de résoudre les éventuels problèmes qui se poseront dans les cimetières à cheval sur plusieurs Régions.

M. Coppens est longuement intervenu sur l'article 34 du projet. Il plaide depuis longtemps en faveur de la création, à Bruxelles, de salles neutres pour les cérémonies funéraires, pouvant être aménagées et décorées en fonction des convictions personnelles et des souhaits du défunt ou de ses proches. Le député regrette le caractère non contraignant de l'article 34 actuel et s'est dit partisan d'une obligation pour les communes de mettre à disposition une salle neutre pour les cérémonies funéraires, indépendamment ou en coopération avec des communes voisines. Il craint que l'offre de salles neutres ne soit plus suffisante, surtout dans le futur.

Sur le fond, le ministre-président a dit soutenir l'amendement de Mme Genot. Sur la forme, toutefois, il a indiqué qu'il ne revient pas à une ordonnance de demander au gouvernement de procéder à une étude de faisabilité. En revanche, il s'est engagé à faire réaliser cette étude sur l'humusation, à prendre contact avec son collègue en Région wallonne et à examiner d'autres modes d'inhumation.

Le ministre-président a rappelé qu'afin d'éviter toute polémique, les parcelles permettant le respect des rites funéraires des convictions religieuses et philosophiques reconnues devront être intégrées dans le cimetière, sans qu'une séparation physique ne puisse exister entre celles-ci et le reste du cimetière.

Il a dit assumer le retard pris pour établir les arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 26 juillet 2013. Il a préféré prendre le temps de consulter tous les acteurs concernés et de revoir l'ensemble de la législation sur les funérailles et sépultures avant de finaliser ces arrêtés.

[249]

Une fois que cette ordonnance aura été adoptée, l'arrêté d'exécution relatif à l'utilisation du linceul, qui a déjà été adopté par le gouvernement en première lecture, pourra être publié.

Le ministre-président a également précisé que le gouvernement déterminera, en concertation avec la Fédération royale des entrepreneurs de pompes funèbres de Belgique, les conditions dans lesquelles les dépouilles mortelles qui ne sont pas placées dans un cercueil devront être transportées, afin d'offrir toutes les garanties sanitaires nécessaires.

Il a également affirmé qu'il partageait la préoccupation de M. Coppens concernant les salles neutres pour les cérémonies funéraires et rappelé que la Région mettait tout en œuvre pour favoriser l'émergence de ce type d'infrastructures, notamment en les subsidiant et en autorisant les projets intercommunaux.

Enfin, le gouvernement a déposé trois amendements techniques pour clarifier et préciser certains aspects du projet. Pour le détail et le vote des amendements, je renvoie au rapport écrit.

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé et corrigé techniquement, a été adopté à l'unanimité des quatorze membres présents.

(Applaudissements)

[253]

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- L'acte administratif des dernières volontés et le choix de la célébration religieuse ou philosophique ont une signification très importante et une valeur différente pour tout un chacun.

Les analyses de l'environnement sociétal, socio-économique et démocratique laissent envisager une modification progressive de la perception de la mort et une transformation des coutumes de notre société en matière funéraire. Et cela devrait encore évoluer à l'avenir.

Nous sommes donc très satisfaits que le gouvernement en ait pris conscience, en y apportant des suggestions dictées par le bon sens, qu'il s'agisse de l'organisation du transport, des registres de cimetières ou de l'inspection de l'hygiène.

D'autres modifications sont quant à elles nécessaires pour garantir le respect des dernières volontés du défunt : la possibilité d'avoir des cimetières cinéraires, de nouvelles règles pour la dispersion des cendres, des cérémonies funéraires neutres, etc.

Quelques interrogations persistent quant à la mise en œuvre concrète de ce texte, comme le fait que tout cimetière dispose d'une parcelle permettant le respect des rites funéraires propres aux convictions religieuses et philosophiques reconnues. Ces parcelles devront être intégrées sans qu'une séparation physique ne puisse exister avec le reste du cimetière.

Cette obligation est certes louable, mais ainsi formulée, elle semblait difficile à mettre en œuvre. Le gouvernement nous a assurés que les communes feront preuve d'ouverture et n'utiliseront pas de prétextes spatiaux pour refuser les demandes de leurs habitants et de leurs habitantes.

[255]

Nous avons donc proposé la création d'un mécanisme par lequel la commune recevant un certain nombre de demandes par an serait obligée de créer un carré convictionnel offrant un nombre de places par an, en proportion. Le gouvernement nous a assuré - et donc rassurés - sur le fait qu'il s'agissait bien de l'interprétation à donner au texte : c'est garanti par la Région et la précision par amendement n'est donc pas nécessaire. C'est la raison pour laquelle nous n'en avons pas déposé.

Nous avons également été rassurés quant au fait que s'il n'y a pas de séparation ou de grillage, il ne s'agit pas d'insérer deux places entre d'autres tombes, mais bien de prévoir un carré spécifique.

Enfin, notre groupe avait souhaité que ce texte suive la voie demandée par le groupe socialiste au parlement fédéral, à savoir l'introduction d'une distinction précise entre les fœtus nés sans vie entre le 106e jour et le 180e jour de grossesse et la notion d'enfant. La réponse a été quelque peu noyée, mais ce n'est pas pour autant que nous n'allons pas soutenir le texte. Au contraire, le groupe MR votera ce projet d'ordonnance sur les funérailles et sépultures qui, selon nous, va dans le bon sens.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

[259]

De heer René Coppens (Open Vld).- Namens de Open Vld-fractie feliciteer ik de minister-president met het ontwerp van ordonnantie over de begraafplaatsen en de lijkbezorging. Het gewest maakt hiermee ten

volle gebruik van de bevoegdheden die het ten gevolge van de vijfde staatshervorming werden toebedeeld. De wet van 20 juli 1971 was toe aan modernisering en de regering heeft initiatief genomen en daar werk van gemaakt.

Het betreft hier een duidelijke en overzichtelijke wettekst die met alle aspecten van de begraafplaatsen en de lijkbezorging rekening houdt. Hij komt tegemoet aan de noden van de bevolking en van de professionele stakeholders, zonder te raken aan een aantal fundamentele principes zoals de eerbiediging van de laatste wilsbeschikking, het openbare en neutrale karakter van de begraafplaatsen en de gemeentelijke autonomie.

Het ontwerp waarborgt en vergroot in sommige gevallen ook de keuzevrijheid van de burgers inzake begraving en lijkbezorging. Tot de nieuwe mogelijkheden die de tekst biedt, behoren de creatie van nieuwe asbegraafstructuren, de inrichting van confessionele percelen, de verduidelijking van het begrip doodsbeenderhuisje en het vervoer van stoffelijke overschotten door begrafenisondernemingen.

Ook valt op te merken dat het ontwerp van ordonnantie de regering de mogelijkheid geeft om naast begraving en crematie andere vormen van lijkbezorging toe te staan, zoals humusatie of aquamatie. Er is dus meer keuzevrijheid.

Twee nieuwe bepalingen liggen mij na aan het hart: de bepaling over de bewaring van ons begrafenispatrimonium en het artikel over de neutrale afscheidsruimte.

Het verheugt mij dat voorliggende ontwerp van ordonnantie aandacht schenkt aan de bescherming van grafmonumenten met historische waarde.

[261]

De regering zal de modaliteiten daarvoor in een uitvoeringsbesluit vastleggen. We mogen het belang daarvan niet onderschatten. Ons funerair erfgoed vertelt immers het verhaal van de manier waarop wij en onze voorgangers omgaan en omgegaan zijn met de dood. Het vertelt ons ook hoe sterven, rouwen, begraven en herdenken onlosmakelijk verbonden zijn met het leven en hoe het begraven vormgeeft aan wie we zijn als individu en als samenleving. Ik wil de regering hierbij dan ook vragen om te onderzoeken hoe ons funerair erfgoed nog beter ontsloten kan worden voor een breed publiek.

In de commissie kaartte ik het al aan, maar ik wil hier nogmaals beklemtonen hoe belangrijk het is dat het ontwerp van ordonnantie ook een wetgevend kader schept voor de inrichting van neutrale afscheidsruimten. Zulke ruimten kunnen ingericht en aangekleed worden volgens de persoonlijke overtuiging en de wensen van de overledene of diens nabestaanden. Op die manier kunnen familie en vrienden op een serene manier afscheid nemen van hun dierbare.

Gelet op de snelle bevolkingsgroei, de beperkte mobiliteit van ouderen en de culturele, filosofische en levensbeschouwelijke diversiteit in de grootstad heeft Brussel nu en in de toekomst nog meer nood aan voldoende neutrale afscheidsruimten. Dergelijke ruimten bevinden zich best in de onmiddellijke leefomgeving van de overledene en de nabestaanden.

Artikel 34 van voorliggend ontwerp moedigt de gemeenten aan om op hun grondgebied een neutrale afscheidsruimte in te richten. Ik hoop dat de gemeenten ook echt gebruik zullen maken van de ordonnantie en dat de minister-president ze daartoe ook zal blijven aansporen.

De Open Vld zal in elk geval blijven ijveren voor meer neutrale afscheidsruimten.

[263]

Ik weet dat ik hiervoor kan rekenen op de steun van de minister-president en zijn ploeg. Onnodig te zeggen dat onze fractie het ontwerp van ordonnantie eenparig zal goedkeuren.

(Applaus)

[267]

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- De CD&V-fractie staat achter het ontwerp van ordonnantie op de begraafplaatsen en de lijkbezorging. In feite gaat het om een versoepeling van een zeer rigide regelgeving. Tot op heden kon je immers in Brussel enkel in een klassieke doodskist begraven worden of worden gecremeerd. Die wetgeving beantwoordt al lang niet meer aan de laatste wensen van heel wat overledenen. De huidige beperkte keuzemogelijkheden stellen ook heel wat Brusselaars, onder wie de moslims en de mensen van joodse afkomst, voor pijnlijke dilemma's. In bepaalde godsdiensten, bijvoorbeeld de islam, schrijft de traditie voor dat men begraven moet worden in een lijkwade, wat de Brusselse wetgever vandaag helaas nog steeds niet toestaat. Dat betekent dat jaarlijks honderden moslims in Brussel ervoor kiezen om zich te laten begraven in hun thuisland. In sommige gevallen is dat misschien een vrijwillige keuze, maar in veel andere gevallen is het een keuze uit noodzaak, omdat de Brusselse wetgever nu eenmaal vereist dat men in een kist moet worden begraven. Dat is een pijnlijke situatie, waar de voorgestelde tekst een einde aan maakt.

De ordonnantie is een stap in de goede richting en los van elke geloofsovertuiging erkennen we zo steeds beter de laatste wensen van een overledene. Voor ons is dat een heilig principe, waarbij 'heilig' niet in de godsdienstige betekenis van het woord wordt gebruikt.

[269]

Moslims en joden willen volgens hun respectieve tradities begraven worden. Daarnaast zijn er alsmaar meer Brusselaars van Belgische origine die voor alternatieven zoals asverstrooiing kiezen. Momenteel is asverstrooiing nog steeds illegaal. Dat boswachters en natuuroppzichters her en der asresten van overledenen in hun gebieden aantreffen, kan wijzen op een schrijnend tekort aan strooiweiden en of op het feit dat almaar meer mensen wensen dat hun as in de natuur wordt uitgestrooid.

Het voorliggende ontwerp van ordonnantie is een grote stap in de goede richting. We zijn blij dat de gemeenten de autonomie krijgen om zelf bijkomende, grote of kleine zones voor asverstrooiing af te bakenen. Ook al is de CD&V voorstander van een gewestelijk aanpak in welk domein ook - in de Brusselse context betekent het dat de negentien gemeenten dezelfde werkwijze hanteren -, wij gaan ervan uit dat de gemeentebesturen, die het dichtst bij de mensen staan, zoveel mogelijk rekening zullen houden met de laatste wensen van hun overleden inwoners.

Kortom, de CD&V steunt de modernisering van de regelgeving. Voor ons wordt met de nieuwe regeling maximaal gehoor gegeven aan de laatste wens van de overleden Brusselaars.

(Applaus)

[273]

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Nous soutenons ce projet, qui règle toute une série de problèmes qui étaient en suspens. Il permet à la Région de maîtriser les différentes possibilités d'accompagner au mieux les personnes et de leur faciliter la tâche lors de l'adieu, un moment souvent délicat.

Néanmoins, je souhaiterais revenir sur certains points d'attention, à commencer par l'humusation. Notre parti souhaite que les personnes puissent être enterrées de la manière la plus en accord possible avec la nature.

La Région wallonne a commandé une étude pour avancer sur ce sujet. Même s'il faut tirer profit des analyses menées et ne pas les reproduire inutilement, j'espère que nous ne resterons pas passifs dans l'attente des résultats de cette étude, d'autant qu'il existe des spécificités bruxelloises. Nous souhaitons une réelle avancée et non pas une phrase dans un texte qui indiquerait que ce choix sera possible dans le futur, sans permettre concrètement aux personnes d'accomplir leurs dernières volontés. Dans les années à venir, nous souhaiterions une avancée concrète dans ce dossier.

Au niveau du linceul, comme vous le savez, cette assemblée avait largement adopté un texte proposé par M. Ahmed Mouhssin en 2013, qui permettait aux personnes d'être enterrées en linceul et non pas dans un cercueil. En Flandre, c'est déjà possible depuis de nombreuses années. Cela nous crispe un peu, puisque nous attendons l'arrêté d'exécution depuis plus de cinq ans. Entre-temps, les personnes qui le souhaitaient n'ont donc pas pu être enterrées en linceul, à moins de le faire à l'étranger.

[275]

Nous vous avons interrogés à plusieurs reprises et vous nous avez répondu que vous en discuteriez avec Bruxelles Environnement, Bruxelles Pouvoirs locaux (BPL) et d'autres. Le parlement a toujours exprimé clairement sa volonté d'autoriser les citoyens le souhaitant à être enterrés en linceul. Cinq ans se sont écoulés et il est vraiment temps que cette volonté soit respectée.

Par ailleurs, la mise à disposition de lieux publics dits neutres n'implique pas que seuls des événements de ce type peuvent s'y dérouler. En revanche, tous les citoyens doivent pouvoir trouver des salles à même d'accueillir un grand nombre de personnes. C'est souvent compliqué, car si l'on peut planifier un mariage, on ne peut planifier un décès. Je me souviens qu'à la suite du décès de mon cousin dans un incendie, nous avons dû organiser la cérémonie dans le garage des pompiers, car aucune salle n'avait la capacité d'accueillir tous les gens désireux de nous soutenir à cette occasion. Ces lieux publics neutres sont donc indispensables pour les gens sans confession ou dont la confession ne permet pas la mise à disposition rapide de salles adéquates.

Enfin, tous les cimetières disposeront de parcelles à partir de 2029. Dans ce cadre, il est important de travailler avec les communes, afin qu'elles aient conscience des différentes avancées prévues et que celles-ci puissent être réalisées dans les faits. Nous avons tout le temps de travailler efficacement, dans l'ordre et le calme. Pour ce faire, les communes doivent être prévenues, de sorte qu'elles puissent entamer les démarches nécessaires.

(Applaudissements)

[279]

Mme Martine Payfa (DéFI).- Comme je l'ai indiqué lors des débats qui se sont déroulés au sein de la Commission des affaires intérieures, plusieurs modifications dont je me réjouis ont été apportées par ce projet d'ordonnance.

À cet égard, la possibilité de créer des cimetières réservés exclusivement aux modes de sépulture liés à la crémation de corps (cimetière dédié à la conservation et à la dispersion des cendres), la possibilité de délimiter des zones de parcelles publiques autres que le cimetière, où les cendres des corps incinérés peuvent être dispersées, et ce, dans un souci de proximité avec la nature, constituent de vraies avancées.

Parmi les autres modifications, citons la mise à disposition de salles permettant d'organiser des cérémonies funéraires neutres et laïques (en tant que bourgmestre, j'ai souvent constaté la difficulté pour les familles de trouver des salles qui organisent ce type de cérémonie), ou encore la préservation des sépultures d'importance historique locale.

Aujourd'hui, je souhaite réitérer la demande déjà émise en commission, qui était d'inscrire rapidement et plus concrètement dans une ordonnance future le processus d'humusation en tant que mode de sépulture. Ce processus contrôlé de transformation des corps par les micro-organismes dans un compost composé de broyats de bois d'élagage, transforme en douze mois les dépouilles mortelles en un humus sain et fertile.

Dans un contexte où les questions environnementales doivent nous servir de guide dans toutes les politiques entreprises, l'humusation apparaît comme un véritable mode de sépulture écologique et alternatif. En effet, contrairement à l'enterrement, l'humusation ne nécessite ni cercueil, ni caveau, ni frais de pierre tombale ou d'embaumement.

[281]

Elle ne nécessite pas l'ajout de produits chimiques nocifs, ni de charges pour l'entretien régulier de la tombe pour les proches. Elle ne provoque pas non plus de pollution de la nappe phréatique par la cadavérine, la putrescine, les résidus de médicaments, les pesticides ou les perturbateurs endocriniens.

Contrairement à l'incinération, l'humusation ne génère pas de rejets toxiques dans l'atmosphère ni dans les égouts, pas de consommation déraisonnée d'énergies fossiles, pas de détérioration des couches superficielles du sol.

Pour mémoire, à l'heure actuelle, plus de 2.700 défunts auraient inscrit ce mode de sépulture dans leur acte de dernières volontés. Par ailleurs, une pétition visant à légaliser l'humusation a déjà recueilli plus de 13.000 signatures.

DéFI votera bien évidemment en faveur de ce projet d'ordonnance. Toutefois, M. le ministre-président, le 16 octobre dernier, vous vous êtes engagé à faire réaliser une étude de faisabilité sur l'humusation et à prendre contact avec votre homologue wallon. Cette prise de contact a-t-elle déjà eu lieu ? Qu'en est-il de cette étude ? Avez-vous déjà en tête un groupe d'experts ?

(Applaudissements)

[285]

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Het nakomen van iemands laatste wil is een verheven principe. Het is de taak van de wetgever om dat op de beste manier mogelijk te maken door daarvoor een kader te scheppen. De N-VA staat heel positief tegenover het voorliggende ontwerp van ordonnantie en zal het dan ook steunen.

Het is tijd om de nieuwe vormen van lijkbezorging een kader te geven. Daarbij roep ik de regering op om bij het opstellen van de uitvoeringsbesluiten ook voldoende rekening te houden met de technische aspecten. Zo moeten bijvoorbeeld metalen voorwerpen in het lichaam ook een gepaste bestemming krijgen.

[287]

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Het werd meer dan tijd dat de wetgeving op begraafplaatsen en lijkbezorging, zeker in zake crematie, asbegraafplaatsen en het vervoer van stoffelijke overschotten, zich zou aanpassen aan de eenentwintigste eeuw.

Waar het Vlaams Belang fundamentele problemen mee heeft, is de inrichting van aparte percelen voor erkende religieuze overtuigingen. Voor de verlichting werd iedereen rond de kerk begraven. Daar komt het woord kerkhof vandaan. Rijkere mensen werden soms in de kerk zelf begraven. Daartegen verrees al snel verzet op basis van de gelijkheidsgedachte en op basis van het feit dat de gefortuneerden wel eens rijke stinkerds waren in de letterlijke zin van het woord. Het ontstaan van het wierookvat zou te danken zijn aan de kwalijke geuren die wel eens in de kerk hingen.

Het 'Edict van den Keyzer' van keizer Jozef II van Oostenrijk-Habsburg aangaande de begrafenissen van 26 juni 1784 bepaalde voor de eerste keer dat begraven in een kerk, kapel, bidplaats of ander bedekt gebouw verboden was. De steden moesten een begraafplaats aanleggen buiten de omtrek van de stad en buiten de vlekken of borchten. Gewoonlijk beschikte elk kerkhof buiten de muren over een verdomhoekje, ooit ook wel hondenhoek genaamd. Dat was het perceel waar mensen begraven werden die zeker verdoemd zouden zijn. Het was de ruimte waar ketters, zelfmoordenaars en joden op een hoop de hel in werden geveegd.

[289]

Volgens artikel 21 van dat keizerlijke decreet moest op elk kerkhof een plaats gereserveerd worden voor de protestanten om hun doden te begraven of moest hun gratis een eigen stuk grond worden toegewezen. Het spreekt voor zich dat er rond de uitvoering van dat decreet veel te doen is geweest, vooral toen rond het midden van de 19e eeuw de beoefenaars van andere erediensdiensten en de vrijzinnigen nadrukkelijker op hun rechten begonnen te staan.

Pas in 1891 werd er met instemming van de aartsbisschop van Mechelen een compromis gevonden. De wijding van de kerkhoven werd vervangen door een wijding van percelen. Na de verlichting werd dus algemeen aangenomen dat iedereen gelijk is voor de wet. Het organiseren van begraafplaatsen werd uit handen van de kerk genomen.

Sindsdien waren alle begraafplaatsen 'multilevensbeschouwelijk' en kon iedereen respectvol begraven worden zonder onderscheid van geloof of filosofische overtuiging. De apartheid in de dood hield op te bestaan.

Voornamelijk moslimcollega's willen dat nu met uw steun terugdraaien en opnieuw een opdeling maken onder overledenen. Voor het Vlaams Belang is dat niet aanvaardbaar. Het gemeentelijke kerkhof van Jette kreeg al enige tijd geleden twee percelen om moslims te begraven volgens de islamitische gebruiken. Dat is dus segregatie ten top. U moet maar eens gaan kijken op welke manier dat gebeurt. De grond van die percelen moest volledig worden afgegraven.

[291]

Er moest nieuwe grond worden aangevoerd, omdat er destijds gelovigen begraven hadden gelegen in de grond waar die percelen zouden komen. Het was dus 'bezoedelde grond'. De nieuwe grond kwam van de Tuinen van Jette, waar nieuwe appartementsgebouwen verrezen. De grond bleef vervolgens lang liggen, want de imam moest de grond eerst keuren. Uiteindelijk heeft dat zoveel voeten in de aarde gehad dat men van elders grond heeft moeten aanvoeren.

Daarnaast was er nog het probleem dat de begraafplaats van Jette geen vlak terrein is. Wanneer het regent, kan het water wel eens van boven naar beneden lopen. Dan zou de nieuwe grond opnieuw bezoedeld kunnen worden door de grond die afspoelt van hoger gelegen terreinen.

Stelt u zich eens voor dat een christen zou eisen dat hij niet zou worden begraven in grond waarin ooit moslims begraven zijn, waardoor het 'onreine' grond zou zijn. De man of vrouw in kwestie zou direct aan de schandpaal worden genageld. Unia zou onverwijld een proces wegens racisme aanspannen.

Het omgekeerde wordt blijkbaar wel perfect aanvaard en zelfs gepromoot. Op een bepaald ogenblik was er zelfs sprake van een kuip in beton te gieten op de begraafplaats van Jette, zodat de nieuwe grond niet meer bezoedeld zou raken door hoger gelegen grond. Die hele grap heeft de Jetse belastingbetaler een fortuin gekost. Er zijn nu welgeteld drie graven.

Draai de klok niet honderden jaren terug. Gebruik uw gezond verstand. Laat mensen na de dood gelijk en gelijkwaardig zijn en behandel hen gelijk. Als u dat niet doet, wat blijkt uit het voorliggende voorstel, kunnen wij niet anders dan ons te onthouden, ook al bevat de tekst goede elementen.

[293]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- En ce qui concerne l'humusation, nous avons déjà sollicité la Région wallonne et la Région flamande pour mettre sur pied un groupe interrégional afin d'avancer de concert et de ne pas multiplier les études. L'objectif est que chacun participe à l'élaboration et aux conclusions de la recherche en cours.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Qu'en est-il de l'arrêté sur l'enterrement en linceul que nous attendons depuis 2013 ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Comme je l'ai dit en commission, les arrêtés seront pris tout prochainement. Il fallait d'abord disposer d'une base légale commune afin de mettre en œuvre l'ensemble des nouvelles mesures adoptées dans le cadre de cette ordonnance.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Pouvez-vous nous donner une date précise ? On nous annonce cet arrêté depuis 2015. En juillet 2017 encore, Le Soir écrivait que son adoption était imminente. Aujourd'hui, il est indispensable que ce dossier avance.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles, sur la base du texte adopté par la commission.

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 17

Pas d'observation ?

Adoptés.

Article 18

M. le président.- Un amendement n° 1 a été déposé par Mmes Zoé Genot et Annemie Maes, libellé comme suit :

"Ajouter un nouvel alinéa, rédigé comme suit :

"Le Gouvernement détermine les modalités d'une étude de faisabilité relative au procédé d'humusation en Région de Bruxelles-Capitale. Cette étude aura pour mission notamment d'analyser les questions relatives à la santé publique et à l'incidence environnementale en vue de l'inscription de l'humusation dans les modes de sépulture tels que prévus dans le présent article. Elle sera commandée l'année suivante de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.""

L'amendement et l'article sont réservés.

Articles 19 à 40

Pas d'observation ?

Adoptés.

Nous procéderons tout à l'heure aux votes nominatifs sur l'amendement, l'article réservé et sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

[303]

PROJET D'ORDONNANCE

PROJET D'ORDONNANCE RELATIVE AU CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE (NOS A-732/1 ET 2 – 2018/2019).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

M. Jamal Ikazban, rapporteur.- Ce projet vise à soumettre le cyclopartage en flotte libre à une obligation de licence. Les conditions de licence sont reprises dans l'arrêté gouvernemental, qui prévoit une période

transitoire permettant aux opérateurs déjà inscrits de s'acquitter de leur première licence. Chaque licence a une durée de trois ans renouvelable.

Si les conditions de licence et d'exploitation ne sont pas respectées, le véhicule pourra être enlevé de l'espace public et ne sera récupéré qu'après paiement d'une redevance. La récidive de certaines infractions entraînera des amendes administratives. Les plus récalcitrants verront leur licence suspendue.

Depuis un an et demi, des entreprises offrent déjà un service de cyclopartage sur les territoires de la Région de Bruxelles-Capitale, via des applications sur smartphone. Placés à disposition des utilisateurs dans des lieux publics aléatoires, ces véhicules peuvent être laissés n'importe où après utilisation. Pour autant que les véhicules proposés soient de bonne qualité, qu'ils répondent aux besoins spécifiques de Bruxelles et que la pression sur l'espace public soit limitée, le cyclopartage peut devenir un incitant à l'utilisation du vélo, du Segway, du monoroue, du hoverboard, du cyclomoteur ou de la trottinette.

[307]

Pour ceux qui, autrement, ne l'auraient jamais pratiqué, le cyclopartage garantit l'accessibilité maximale de différents modes de transport durables et permet une complémentarité maximale avec les transports publics. De tels véhicules, économes et polyvalents, alimentés par de l'énergie verte, sont bénéfiques à la qualité de l'air et permettent de lutter contre les nuisances sonores.

Lors de la discussion générale, tous les intervenants se sont réjouis de la volonté d'encadrer ces mini-véhicules. Julien Uyttendaele a souligné l'importance de doter la Région de moyens juridiques pour faire respecter certaines règles par les opérateurs. Le principe de conventionnement de ces derniers, via l'octroi d'une licence, plaît au groupe PS, qui en appelle à un système de proportionnalité entre les différentes catégories de véhicules.

En effet, le député Julien Uyttendaele a dit craindre une discrimination géographique rencontrée avec le partage de véhicules en libre-service intégral, mais le ministre a rappelé qu'il appartenait à chaque société de déterminer librement son modèle économique. La règle, a-t-il dit, est la suivante : "La demande crée la zone".

En ce qui concerne la complémentarité avec la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), le ministre a refusé d'imposer à la société publique de transport la responsabilité de délivrance d'abonnements combinés. Quant à la question de la diminution de la redevance pour l'opérateur qui couvrira l'ensemble du territoire, le ministre a plutôt parlé, dans un premier temps, de remettre cette redevance à zéro, tout en se dotant d'une base légale permettant de stopper un opérateur qui voudrait inonder le marché.

Le député Uyttendaele a dit vouloir que l'on garantisse une connaissance optimale de l'apport logistique modal et spatial de chaque opérateur avec une stratégie de partage des données, voire de politique de données ouvertes. L'obligation de partager les données en temps réel et via des données trimestrielles anonymisées sera reprise dans un arrêté, a indiqué le ministre.

Content que l'on pense à réguler un secteur en pleine expansion, Bruno De Lille a rappelé le principe "stop", qui doit prévaloir en laissant toujours la priorité aux piétons. Quant à la prise de connaissance, par les parlementaires, de l'arrêté d'exécution, le ministre Pascal Smet a rappelé qu'il a été approuvé en première lecture et publié en ligne, afin d'organiser les consultations avec le secteur, et que les députés y ont dès lors également accès.

À la question de savoir qui est responsable en cas d'accident, le ministre a répondu que chaque utilisateur était civilement responsable de son comportement sur la voie publique. À propos de la sanction, Pascal Smet a précisé qu'il privilégierait toujours le dialogue, le retrait de la licence n'étant envisagé qu'en dernier recours et le contrôle régional s'effectuant sur la base de plaintes.

[309]

C'est à l'autorité fédérale d'organiser les contrôles de la législation sociale et fiscale. En cas de problème, l'autorité régionale pourra retirer la licence.

Le mot "cyclopartage" pose problème à Marc Loewenstein, car il est plutôt question de mode de transport alternatif au sens large en flotte libre. Il s'est interrogé, comme d'autres, sur le type d'assurance que doit prendre l'opérateur. Le ministre Smet lui a précisé qu'il s'agit d'une assurance couvrant le matériel. Quant à la question de la limitation du nombre de licences, le ministre veut d'abord laisser le marché s'autoréguler.

Paul Delva a, quant à lui, souligné le fait que c'est le premier cadre réglementaire en Europe qui reprend les exigences minimales - et les sanctions, le cas échéant - demandées par le secteur et largement concertées avec lui. Le député s'est notamment interrogé sur les projets d'entreprises désireuses de créer un système de partage à Bruxelles.

Céline Delforge a rappelé que l'ordonnance concerne un service privé, qui n'est pas nécessairement accessible à tout le monde sur le plan financier. Le ministre lui a répondu qu'un service public - Villo - subsiste.

Willem Draps a souligné pour sa part l'intérêt d'une régulation mais a estimé que le texte pose des problèmes légistiques, car il ne répond pas à certaines remarques de l'avis du Conseil d'État et soulève des questions liées aux conditions d'exploitation et aux systèmes de licences. Le ministre a indiqué que le gouvernement ne compte pas activer les taux de rotation et de concertation pour l'instant mais que ces mesures sont possibles pour réguler le marché.

L'obligation, pour les opérateurs, d'utiliser le français, le néerlandais et l'anglais est une condition d'exploitation exigée dans l'intérêt général.

[311]

Le ministre a rassuré Mme Van Achter, qui s'inquiétait de la concertation avec les communes, en évoquant un accueil positif des communes et en rappelant qu'une seule licence régionale sera établie avec les communes.

M. André du Bus de Warnaffe s'est notamment interrogé sur le respect du Règlement général sur la protection des données (RGPD), ainsi que sur la perspective d'une future concertation avec les autres Régions pour harmoniser le dispositif et assurer la mobilité transrégionale.

Le ministre a répondu que c'était très compliqué, car chaque Région voulait son propre système. Il a néanmoins relevé qu'en accord avec la province du Brabant flamand, Villo a pu s'y installer.

Le ministre a dit qu'il allait tenir compte de certaines suggestions, telles que prévoir des infrastructures supplémentaires, mener des campagnes de sensibilisation ou encore utiliser la plate-forme Fix My Street pour introduire une plainte.

Lors de la discussion des articles, les échanges ont été assez vifs en ce qui concerne l'intitulé du projet, donnant lieu à l'adoption d'un sous-amendement à l'amendement n°1 suggéré par M. Draps, et modifiant l'intitulé du projet d'ordonnance en "Projet d'ordonnance relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile".

L'ensemble du projet d'ordonnance amendé et corrigé a été adopté à l'unanimité des membres présents.

(Applaudissements)

[315]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben blij dat we vandaag de tekst over de vrije vloot fietsdelen bespreken. Het is een jaar en drie weken geleden dat we het in de commissie voor de eerste maal hadden over de zogenaamde strooifietsen. Dat waren de fietsen van oBike, die overal in de stad waren opgedoken en die naar mijn aanvoelen nogal wat hinder voor de voetgangers veroorzaakten.

Ik moet bekennen dat de meeste mensen aanvankelijk dachten dat het systeem van strooifietsen een goede zaak was, want hoe meer fietsen in een stad als Brussel, hoe beter. Hoe kan iemand van Groen daar nu tegen zijn? Het probleem was echter dat de firma die de fietsen verdeelde, niet per se begaan was met de mobiliteit in Brussel, maar vooral snel geld wilde verdienen. De overlast die het systeem veroorzaakte, wimpelde het bedrijf nogal gemakkelijk af op de maatschappij.

De heer Pascal Smet, minister.- Men wou data.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Data zijn geld. Men wilde vooral geld verdienen en men was in de eerste plaats niet geïnteresseerd in de Brusselaars of de Brusselse mobiliteit.

Het is uiteraard geen louter Brussels fenomeen. Ook in Nederland hebben ze dat meegemaakt, net als in een aantal steden in de VS, waar het vooral ging om elektrische steps. Op Netflix kun je trouwens een heel leuke, korte documentaire zien over de manier waarop de elektrische steps in een aantal Amerikaanse steden werden ingevoerd. Net als bij oBike in Brussel zag je op een ochtend plots massaal veel steps staan. Zoiets veroorzaakt natuurlijk overlast voor voetgangers, want door al de geparkeerde fietsen en steps blijft er voor hen geen plaats meer over op het voetpad. In de VS was het zelfs zo erg dat de meeste stepgebruikers gewoon op het voetpad rondreden en dan natuurlijk veel te snel, waardoor er ongevallen gebeurden. Gelukkig hebben we dat in Brussel nog niet gezien.

[321]

Hoe meer alternatieven er voor de wagen zijn, hoe beter, maar dat mag niet ten koste gaan van het comfort en van de veiligheid van de voetgangers. Dat was wel het geval.

Het gevolg is dat er overal tegen dat systeem opgetreden wordt. In Nederland hebben verscheidene steden de strooifietsen verboden. In de Verenigde Staten hebben steden de elektrische steps verboden. Dat is jammer. In wezen kunnen de deelfietsen en -steps wel een alternatief zijn. Ze kunnen zorgen voor een betere modal shift. Daarom hebben we in de commissie gevraagd om er regelgeving voor uit te werken. De minister heeft dat voorstel met beide handen aangenomen en heeft een goede tekst ingediend. De tekst die in het parlement besproken wordt, regelt de zaken zoals ze moeten geregeld worden.

We vragen om de situatie van nabij te blijven volgen en te evalueren. De sector evolueert zo snel dat er over een jaar misschien zaken opduiken die nog niet opgenomen zijn in de wettekst. Twee jaar geleden hadden we ook niet gedacht dat er plotseling overal in de stad fietsen rond zouden worden gestrooid.

Voorts is het belangrijk dat de ordonnantie, eens goedgekeurd, wordt gerespecteerd. Die zal pas werken als ze ook echt afgedwongen wordt. We stellen vast dat, vlak voor de stemming over het ontwerp van ordonnantie, de firma's allemaal bereid zijn tot overleg en zeer constructief willen meedenken. Anderzijds wordt er gemakkelijk van goede principes afgeweken, eens een tekst is aangenomen en de dagelijkse routine terugkeert.

Groen zal het ontwerp van ordonnantie met zeer veel overtuiging goedkeuren.

(Applaus)

[325]

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Au nom du groupe DéFI, je souhaite remercier le gouvernement, et en particulier M. Smet, de ce projet d'ordonnance qui apporte un cadre légal aux modes de transport alternatifs à la voiture, partagés et en flotte libre.

Je souhaite également rendre hommage à M. Loewenstein, qui n'a pas pu être présent aujourd'hui, mais qui a modifié l'intitulé de cette ordonnance. Le titre mentionnait initialement "cyclopartage", ce qui était réducteur, puisqu'il ne visait que les vélos traditionnels et électriques. Or, le champ d'application de cette ordonnance s'étend aussi aux trottinettes, aux cyclomoteurs électriques, aux Segway, aux monocycles et aux hoverboards. Tous ces noms désignent des modes de transport alternatifs à la voiture, qui sont évidemment fondamentaux dans le cadre du développement de notre mobilité actuelle.

Ce cadre légal, qui est apporté à une offre proposée exclusivement - en ce qui concerne la flotte libre - par des opérateurs privés, présente, à nos yeux, trois avantages. Le premier est la coordination de cette offre, qui se développe de manière exponentielle. Les opérateurs seront tenus de partager certaines informations avec l'administration, ce qui permettra aux utilisateurs de connaître le nombre de véhicules partagés, ainsi que leur répartition géographique.

[327]

C'est fondamental puisque l'utilisation se fait exclusivement par application et se doit d'être très précise au sujet de la localisation et du nombre de véhicules disponibles.

Le deuxième avantage est évidemment celui de la sécurité des usagers. S'agissant d'opérateurs privés, il est important que ceux-ci mettent à disposition des véhicules en bon état. Si tel n'est pas le cas, divers cas de figure sont possibles : le retrait du véhicule en mauvais état, des amendes administratives qui pourront être infligées aux opérateurs responsables de ce véhicule en mauvais état et enfin, face à un opérateur de mauvaise foi et à la récurrence de problèmes, le retrait de la licence.

Les véhicules devront évidemment être assurés. Il s'agira d'une assurance relative à des accidents liés à l'état technique déficient du véhicule. C'est également un argument qui permet d'améliorer la sécurité des usagers.

Le troisième avantage réside dans l'aménagement de l'espace public. Comme l'a dit Mme Delforge en commission, l'espace public n'est pas extensible. Il convient dès lors d'assurer une répartition équilibrée de ce mode de transport alternatif dans l'espace public.

M. le ministre, je pense qu'il faudra s'appesantir sur la question du territoire. Aujourd'hui, l'offre en flotte libre est exclusivement proposée par des opérateurs privés qui tiennent compte de leur plan d'affaires.

[329]

Le fait qu'elle soit en outre limitée à une certaine zone géographique, qui est généralement celle de la Région bruxelloise mais qui peut aussi se situer en-deçà de celle-ci, limite évidemment les avantages liés au déploiement d'une offre alternative à la voiture.

Je me demande donc dans quelle mesure il ne serait pas intéressant de développer et d'influencer la dynamique, pour que cette offre se déploie au-delà de l'hypercentre, et peut-être au-delà du périmètre de la Région bruxelloise. J'ignore par quel moyen, mais votre créativité, M. le ministre, pourra influencer le gouvernement à cet égard.

Moi, qui ai abandonné ma voiture en tant que parlementaire presque exemplaire, puisque je n'utilise pas encore de trottinette électrique, mais plutôt des voitures partagées comme Zipcar ou DriveNow, je constate que ce mode de déplacement alternatif s'arrête parfois bien en-deçà des limites de la Région. Lorsqu'on doit se rendre de manière urgente à un rendez-vous et qu'on ne peut pas utiliser le tram ou le bus, qui rallonge parfois certains parcours, on se trouve assez désappointé de ne pas pouvoir laisser le véhicule aux endroits prévus. Il faudrait donc trouver une solution afin de rendre beaucoup plus performante l'intermodalité, qui est tout de même un enjeu principal au sein de la Région bruxelloise.

Je vous remercie en tout cas pour ce texte, qui se situe dans le prolongement de ce dont nous avons parlé ce matin. Il permet d'apporter beaucoup de bénéfices face à l'enjeu de la qualité de l'air. À mes yeux, aux côtés de celui du développement de l'enseignement et de la formation, il s'agit bien de l'enjeu principal auquel nous serons confrontés les prochaines années et à très court terme, tant en Région bruxelloise que dans le pays.

(Applaudissements)

[333]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous avons la chance de vivre dans une Région qui, depuis le début, a été la terre d'accueil de toute une série d'opérateurs qui ont voulu innover de manière intelligente en constatant les problèmes de mobilité automobile inhérents à toute mégalopole ou capitale. Nous avons eu l'occasion de découvrir le carsharing, ensuite le carsharing en free floating. Nous voyons apparaître à présent, avec quelques dérapages, une série d'outils de mobilité partagée, qui sont cette fois des outils de mobilité douce.

Avec l'avènement de ce phénomène, les responsables politiques que nous sommes doivent définir un cadre clair pour éviter justement toutes sortes de dérapages que ces opérateurs ont pu commettre par le passé, comme l'a rappelé M. De Lille. Nous nous réjouissons de l'arrivée de ce cadre clair qui permettra tant à la Région qu'aux communes de réglementer l'offre sur leur territoire.

Nous nous félicitons également de cette logique de conventionnement obligatoire qui permettra soit de créer un partenariat constructif avec ces opérateurs, soit, le cas échéant pour certains, de créer un rapport de forces grâce auquel nous pourrions au final atteindre les objectifs fixés.

Nous nous réjouissons encore du rapportage statistique demandé par mon groupe. Les données ne sont pas que des deniers. Elles permettent aussi aux responsables politiques de glaner des informations sur les endroits les plus fréquentés par les utilisateurs de vélos, de vélos électriques, de trottinettes électriques, etc.

Elles leur permettront ensuite de se focaliser sur ces zones qui nécessitent des infrastructures supplémentaires pour cette nouvelle mobilité.

[335]

On entend souvent des critiques à l'égard des utilisateurs de trottinettes électriques ou de monocycles, qui roulent n'importe où, et notamment sur les trottoirs. Cette critique est fondée, mais nous devons nous interroger sur les causes de ce problème.

Selon moi, il y en a deux. D'abord, nous n'avons peut-être pas assez communiqué au sujet des endroits où ces engins peuvent circuler. Ensuite, il n'y a pas assez d'espace pour que leurs utilisateurs puissent se mouvoir dans la ville. Cela pose la question des pistes cyclables sécurisées, dont le nombre devrait augmenter sensiblement ces prochaines années.

J'en reviens au problème des dérapages, pas toujours contrôlés. L'histoire nous a appris que ces opérateurs dérapaient lorsqu'ils n'étaient pas suffisamment encadrés ou soumis à un rapport de forces. Je pense évidemment à oBike. J'ai encore pu découvrir le cadavre d'un vélo oBike aujourd'hui ! Cette firme n'a donc pas encore fini de reprendre ses vélos, ou ce qu'il en reste ! Nous avons aussi pu constater une série de dérapages dans le chef des opérateurs de carsharing en free floating.

Les questions fiscales ne sont pas à l'ordre du jour, mais je trouve surprenant que l'on offre des conditions tarifaires hallucinantes - et logiques - pour le stationnement afin d'inciter ces opérateurs à rester à Bruxelles. Il est question de 25 euros par voiture et par an pour le stationnement dans toute la Région. Nous sommes pourtant face à un opérateur qui décide de payer ses taxes de circulation et de mise en circulation en Région wallonne. Je trouve cela grossier !

[337]

Le carsharing pose la question de l'universalité géographique, mais aussi sociale, du service. Géographiquement, Bruxelles est coupée en deux. Il y a une zone où tous ces services sont offerts, tandis que dans d'autres, aucun n'est proposé aux citoyens. À cet égard, l'argument de l'offre et de la demande ne paraît pas pertinent. Si l'on regarde une carte où les différentes formules de mobilité sont reprises, on s'aperçoit que ces services se situent souvent à la frontière d'une zone. C'est la preuve que la demande excède cette frontière.

De même, il me paraît erroné de dire que l'on ne peut pas réglementer les modèles économiques d'entreprise, car ceux-ci tiennent toujours compte des réglementations. Il nous revient donc à nous, responsables politiques, d'imposer des règles au déploiement, tout en restant pragmatiques. Il n'est sans doute pas nécessaire, dans un premier temps, de couvrir toute la Région. En revanche, nous pouvons demander aux opérateurs de nous montrer leurs plans de déploiement. Il faudrait qu'à moyen terme, toute la Région soit couverte afin que chacun puisse bénéficier de ces offres de transport partagé.

Enfin, il faut réfléchir à la possibilité de les rendre financièrement accessibles au plus grand nombre et à l'éventualité d'appliquer des tarifs sociaux.

Par ailleurs, il est important de garder à l'esprit que ces formules ne sont pas là pour pallier les carences du réseau de la STIB. Ce sont des outils complémentaires, qui s'inscrivent dans une multimodalité cohérente. Dans certains cas, en effet, il est plus indiqué d'utiliser ces formes de micromobilité que le réseau de la STIB.

On attend toujours une offre combinée de carsharing avec la STIB. Il ne faut sans doute pas accuser trop vite les opérateurs à cet égard, car, apparemment, le blocage se situerait plutôt du côté de la STIB. Je vous invite donc à mettre la pression sur cette dernière pour que cette offre conjointe se concrétise.

[339]

En outre, nous devrions aussi réfléchir à la mise en place d'une offre conjointe reprenant tous les services de micromobilité partagée. Il s'agirait d'une sorte de Mobib2.0, qui n'emploierait pas nécessairement un système de carte, mais bien une application, puisque cette solution implique d'utiliser un smartphone. Elle permettrait d'utiliser l'ensemble des services de Villo, ainsi que la voiture partagée en flotte libre et tous les derniers engins de micromobilité partagée.

Enfin, je voudrais attirer votre attention sur une question dont nous avons peu débattu aujourd'hui : la sous-traitance des opérateurs. En effet, certains sous-traitent à des entreprises, voire à des travailleurs salariés, tout ce qui concerne le nettoyage des véhicules, le rechargement des batteries, etc. Toutefois, on remarque également que certains de ces opérateurs ont recours à des indépendants, qui sont selon moi les esclaves des temps modernes.

Je vous invite à lire un article de BFMTV qui a tenté l'expérience à Paris avec la recharge des trottinettes. Force est de constater que ceux qui souhaitent participer à ce système et pensent gagner cent euros par jour en rechargeant ces trottinettes gagnent en réalité deux euros de l'heure. Nous devons faire preuve d'une attention particulière pour cette question. Actuellement, peu d'engins impliquent ce rechargement. Cependant, d'ici quelques mois, voire quelques années, il y en aura peut-être des centaines ou des milliers, qui nécessiteront plusieurs centaines de "travailleurs", si c'est bien le terme adéquat.

Pour le moment, ce phénomène n'est pas encore très répandu à Bruxelles. Nous devons toutefois rester attentifs, car ce sera peut-être le cas demain. C'est pourquoi je vous invite à prendre contact avec vos homologues fédéraux pour régler définitivement cette question.

(Applaudissements)

[343]

M. David Weytsman (MR).- Dans ce dossier, je voudrais d'abord remercier tous les investisseurs et entrepreneurs de cette mobilité urbaine douce et innovante du 21^e siècle, dont les services s'appuient de plus en plus sur ces initiatives privées. Cette offre privée de cyclopartage en flotte libre encourage tous les jours les Bruxellois et Bruxelloises à se déplacer différemment : en vélo, en triporteur, en cyclomoteur, en hoverboard ou en trottinette, dont l'évolution est d'ailleurs exponentielle dans de nombreuses villes.

Il faut aussi souligner l'importance de cette offre privée pour quatre raisons. Tout d'abord, elle ne nécessite aucun investissement massif. D'un monopole naturel très coûteux pour les pouvoirs publics, le secteur de la mobilité se dirige maintenant davantage vers un marché fortement concurrentiel, qui nécessite peut-être une petite dose de régulation telle que celle que nous examinons pour le moment.

Ensuite, cette offre constitue un maillon fondamental vers d'autres modes de transport. On sait que, si certaines gares de la SNCB ou certaines stations de métro ne connaissent pas la fréquence espérée de clients, c'est notamment parce qu'elles ne sont pas assez accessibles. En cela, les acteurs privés répondent à une mission de service public.

Elle est également importante parce que cette offre est propre et contribue à diminuer la congestion de nos routes, un point auquel je vous sais attentif.

Enfin, puisqu'il faut s'assurer d'une pression limitée sur l'espace public, le "free floating" répond positivement à cette question car il permet une répartition sur tout le territoire.

Dans ce contexte, l'enjeu, pour le MR, est d'offrir de nouveaux modes de déplacement modernes et de qualité sur un marché où la concurrence est libre mais réglementée. Je me réjouis donc de ce projet d'ordonnance, qui assure une réglementation urbaine proportionnée. D'autres villes ont pris des dispositions parfois beaucoup plus draconiennes et, selon moi, contre-productives.

[345]

Le MR sera cependant vigilant à ce que les actes et les arrêtés du gouvernement fassent l'objet d'une concertation avec le secteur. Nous relevons huit enjeux importants. Il convient :

- de soutenir ces acteurs privés qui sont au début de leur histoire, l'histoire de la mobilité urbaine du 21^e siècle, qui se veut plus intermodale et plus verte ;
- de prendre conscience des centaines de millions d'euros ainsi économisés par les pouvoirs publics grâce à ces nouvelles offres et donc de s'assurer que les conditions, notamment de qualité, tiennent compte des investissements de ces entreprises et des besoins progressifs de rentabilité, mais aussi et surtout que ces modes de transport alternatifs restent peu coûteux et accessibles à tous les Bruxellois ;
- pour renforcer la complémentarité entre la SNCB, la STIB et les acteurs privés, de créer un maillage plus dense et des places réservées à la flotte libre ;
- d'encourager les acteurs à être présents dans tous les quartiers de Bruxelles, ce qui n'est pas encore le cas ;
- d'encourager tous les publics bruxellois à utiliser ces modes de transport, ce qui n'est pas non plus encore le cas ;
- d'organiser des campagnes ciblées de sensibilisation à la sécurité des piétons ;
- de veiller rapidement à la verbalisation des trottinettes circulant ou stationnant sur les trottoirs ;
- d'assurer l'organisation de partages de données, car celles-ci sont des biens communs nécessaires à votre future politique d'intermodalité.

Comme vous l'aurez compris, nous soutiendrons ce projet d'ordonnance du gouvernement, mais nous resterons vigilants quant au niveau de réglementation de ce marché.

(Applaudissements)

[349]

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- Het is een goede zaak dat we over een regelgevend kader beschikken voor deelfoertuigen in Brussel. Volgens mij was iedereen het er in de commissie over eens dat

die plotse en massale aanwezigheid van stroomfietsen ontoelaatbaar was. Aan de hand van een duidelijk kader kunnen er voorwaarden worden opgelegd en kan de privésector een goed systeem ontwikkelen.

Ik betreur echter dat de tekst gaat over "fietsdeelsystemen". Dat klopt niet. Is een fiets misschien niet enkel een fiets, maar ook een ander, nieuw soort voertuig zoals een hoverboard, een step of een bromfiets? De meerderheidspartijen dachten het even op te lossen door gewoon de titel aan te passen. Natuurlijk had ook de N-VA gezien dat dat niet klopte.

Ik had een amendement ingediend om de terminologie ook in de tekst aan te passen. Helaas zijn de minister en het kabinet te lui om na te denken over wat dan wel de juiste terminologie is. Ook het parlement is te lui om zijn werk naar behoren te doen en naar een fatsoenlijke wetgeving te streven.

[351]

Inhoudelijk is de N-VA-fractie het helemaal eens met het regelgevend kader. Het is wel jammer dat we niet beter hebben kunnen nadenken over de juiste terminologie en dat we er ons van afgemaakt hebben door alleen de titel aan te passen.

Als het op de uitvoering aankomt, baart de rol van de gemeenten me zorgen. Zij zijn uiteraard bevoegd voor de openbare orde, maar we hebben al meermaals meegemaakt dat ze politieke spelletjes spelen of menen het anders te moeten doen. Ik roep dus alle burgemeesters en gemeenteraadsleden die hier aanwezig zijn, alsook de minister, op om erop toe te zien dat de tekst geen dode letter blijft en dat iedereen meewerkt aan de uitvoering. De N-VA-fractie zal het ontwerp van ordonnantie in elk geval steunen.

(Applaus)

[353]

M. Pierre Kompany (cdH).- Le concept d'intermodalité prend chaque jour davantage d'importance dans la vie des Bruxellois. Après avoir légiféré sur l'implantation d'un cadre relatif au partage de véhicules en libre-service intégral, cette législature s'attaque aujourd'hui à la mise en place de balises relatives à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile, un intitulé quelque peu ronflant qui a toutefois le mérite de faire l'unanimité.

Depuis quelques années, la mobilité douce est de plus en plus présente et visible sur le territoire de notre Région. Conscientes de ce changement, différentes entreprises ont mis sur pied depuis 2017 des services de vélos et trottinettes en flotte libre, un concept positif tant pour la santé et l'environnement que pour la mobilité.

L'augmentation de l'usage de ces moyens de transport alternatifs à la voiture peut cependant présenter un certain nombre d'inconvénients, qui vont de la mauvaise qualité du matériel à la pression sur l'espace public. Les exemples de villes ayant connu des nuisances faute de contrôle de ces nouveaux moyens de transport sont nombreux.

[355]

Le groupe cdH accueille favorablement cette initiative du gouvernement qui constitue une avancée significative dans la multimodalité et la mobilité douce. L'instauration d'un système de licence et de contrôle permettra de prévenir l'invasion anarchique de nos trottoirs par des vélos, des trottinettes, des hoverboards et autres nouveaux engins de transport.

Je voudrais cependant attirer l'attention sur l'un ou l'autre point. D'une part, je ne peux que souligner la plus-value que représente le fait de conditionner l'obtention de la licence à la transmission des connaissances des opérateurs en termes d'impact du cyclopartage sur la mobilité. Cependant, il ne faudrait pas que cela se fasse au détriment du respect de la vie privée des utilisateurs, au risque de contrevenir au règlement général sur la protection des données (RGPD).

D'autre part, la mise en place de ce cadre implique un système propre à notre Région. Or, lorsque l'on parle de mobilité dans un espace comme le nôtre, la couverture géographique est un enjeu à ne pas négliger.

[357]

En effet, comment ne pas penser à la mobilité transrégionale sachant que des centaines de milliers de navetteurs passent chaque jour d'une Région à l'autre ?

Dès lors, je ne peux qu'insister sur l'importance, sinon d'une harmonisation entre Régions concernant ces nouveaux moyens de mobilité, au moins d'une bonne communication afin de ne pas créer d'obstacles à leur utilisation.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

[361]

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dit ontwerp van ordonnantie is een heel goed initiatief, zoals alle collega's het ook bevestigd hebben. Het is niet alleen goed voor de mobiliteit, maar ook voor de leefbaarheid van de stad, want de stroomfietsen veroorzaken vaak overlast.

Eén zaak is echter nog voor verbetering vatbaar, namelijk de verdeling van de fietsen over het grondgebied van het gewest. Op dat vlak moeten de privéoperatoren in de goede richting geduwd worden. We merken heel vaak dat het kanaal een grens is, niet alleen in socio-economisch opzicht, maar ook op het vlak van mobiliteit. Bij de uitvoering van hun deelfietsensysteem vergeten operatoren vaak het stuk van Brussel dat zich aan de overzijde van het kanaal bevindt. De overheid moet de vinger aan de pols houden en ervoor zorgen dat de dienstverlening in alle delen van de stad optimaal is. De bedoeling is dat alle Brusselaars evenveel kunnen genieten van de bijkomende mobiliteitsdiensten. Ik reken erop dat u een oogje in het zeil zult houden.

(Applaus bij de meerderheid)

[367]

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen, op basis van de door de commissie aangenomen tekst van het ontwerp van ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 tot 12

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later stemmen over het geheel van het ontwerp van ordonnantie.

[373]

PROPOSITION DE RÉSOLUTION INTERPARLEMENTAIRE

PROPOSITION DE RÉSOLUTION INTERPARLEMENTAIRE DE M. CHARLES PICQUÉ, MME VIVIANE TEITELBAUM, MM. MICHAËL VOSSAERT, PIERRE KOMPANY, MMES EVELYNE HUYTEBROECK, ELS AMPE, M. JEF VAN DAMME, MMES ANNEMIE MAES, LIESBET DHAENE ET BRIGITTE GROUWELS SUR LA POLITIQUE CLIMATIQUE DE LA BELGIQUE (N° A-735/1 – 2018/2019).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

Je voudrais vous adresser quelques mots sur cette proposition de résolution dont je suis cosignataire.

[381]

(verder in het Nederlands)

Eerst en vooral wil ik de leden van de delegatie bedanken die aan de werkzaamheden hebben deelgenomen.

[383]

(poursuivant en français)

Je voudrais remercier les membres de la délégation qui ont participé aux travaux interparlementaires, notamment à la dernière réunion, qui a été quand même décisive pour l'adoption de ce texte commun.

Nous avons déjà entamé ce travail avec les représentants d'autres assemblées en vue de la réunion de la COP23. Je pense que nous avons tenu très honorablement notre rang dans ce travail collectif. J'insiste sur ce point car l'image du parlement, au cours de ces travaux interparlementaires, est évidemment importante.

Je souhaite également souligner que la position de la délégation bruxelloise, en pointe sur nombre de propositions, a été remarquée. Bien sûr, on peut déplorer - et d'aucuns le feront - que certaines demandes sous forme d'amendements n'ont pas pu être adoptées. Mais c'est la règle dans ce genre d'exercice, où il convient de trouver des compromis. Je suis néanmoins convaincu que le texte adopté demeure ambitieux,

notamment lorsqu'il est demandé au gouvernement de souscrire aux objectifs européens de 2030, qui viennent d'être renforcés afin d'adopter un objectif de réduction des gaz à effet de serre plus ambitieux que celui des 40% prévus d'ici à 2030.

[385]

(verder in het Nederlands)

Tijdens de besprekingen met de delegaties van de andere parlementen toonde de delegatie van het Brussels parlement zich naar mijn mening zowel ambitieus in haar doelstellingen als realistisch in de middelen om die doelen te bereiken.

[387]

(poursuivant en français)

Certains pourraient être frustrés, mais ce sont là les exigences des négociations en démocratie, et plus particulièrement dans le cadre du système institutionnel belge.

Le texte élaboré avec les autres parlements et soumis à la discussion n'est pas idéal, mais il pose les jalons des actions à venir. D'autres que moi reviendront sur l'urgence de l'action. Je pense que les pouvoirs publics tout comme les particuliers ont un rôle à jouer, de même que le monde de l'entreprise.

[389]

(verder in het Nederlands)

Daarom wordt in de tekst ervoor gepleit om op Europees niveau een CO2-heffing in te stellen. Zo kan het gebruik van niet-koolstofhoudende energieën aangemoedigd worden.

[391]

(poursuivant en français)

C'est une question transversale : il faut lutter contre le réchauffement climatique en mobilisant toute une série de compétences, de l'aménagement du territoire à la mobilité, en passant par l'économie.

On trouve aussi dans ce texte un point important sur lequel certains vont revenir : les mesures doivent être socialement justes. C'est peut-être un vœu pieux, mais il est essentiel.

La situation des pays en voie de développement, en première ligne face aux changements climatiques, est aussi évoquée dans la résolution.

Comment agir au niveau international ?

[393]

(verder in het Nederlands)

In een tijd waarin het multilateralisme en de instellingen die dat principe belichamen, alom ter discussie staan, wordt in de tekst net gepleit voor een breed gebruik van die instellingen. Dat is de enige garantie op doeltreffendheid. Als iedereen in zijn hoek blijft zitten, kunnen we niet veel doen.

[395]

(poursuivant en français)

Cela a été rappelé. Je voudrais vous faire part d'une préoccupation personnelle dont je n'ai pas trouvé mention dans le texte. Il me paraît important que nous l'évoquions plus tard. On ne trouve pas, dans la proposition de résolution, ce qui fait l'objet d'un débat que je sais être parfois délicat. Pourtant, nous n'y échapperons pas. Si le réchauffement climatique est le produit d'un productivisme aveugle, reconnaissons aussi qu'il y a une accélération de la consommation des ressources naturelles, parfois non renouvelables, et de la pollution générée par l'activité humaine. Cela provient aussi de la croissance démographique et des besoins qu'elle provoque.

Quelques contacts informels m'ont amené à renoncer à voir ce débat ou cette préoccupation inscrite dans le texte. En effet, très vite, on touche à des matières délicates. Mais quand on voit que la population est passée de 2 milliards à 7,6 milliards d'âmes entre 1950 et 2017 et que, selon les dernières prévisions de l'Organisation des Nations unies (ONU), nous serons 8,6 milliards en 2050 et près de 11 milliards en 2100, on est évidemment en droit de se poser des questions.

Une tribune très intéressante, rédigée par un certain nombre de chercheurs, est parue récemment dans le journal Le Monde. Ils expliquaient que la situation n'est pas simple et qu'il ne faut pas donner de leçons post-colonialistes. Les pays occidentaux, industrialisés et développés, ne doivent pas donner des leçons en matière de planning familial. Tous ces intellectuels ont mis en avant un point : une politique de planning familial intelligente peut améliorer les conditions de vie des populations.

Que l'on me comprenne bien : il ne s'agit pas ici d'instaurer un contrôle des naissances reposant sur la contrainte, mais plutôt une politique de développement tous azimuts qui prenne en considération cette problématique. Vous savez que les pays industrialisés se sont engagés à aider les pays en voie de développement à concurrence de 100 milliards de dollars pour lutter contre le réchauffement climatique. Il s'imposerait aussi, aux yeux de certains, que nous puissions fournir une aide dans l'accompagnement des plannings familiaux. Il faut organiser un débat serein à ce sujet.

[397]

De plus, ce texte fait l'impasse sur l'idée que le libre-échange, tel qu'il est conçu aujourd'hui, néglige les contraintes qu'il faudrait imposer à l'importation de certains produits dont la production ne répond absolument pas aux exigences écologiques et climatiques. Au nom du libre-échange et d'un consumérisme parfois synonyme de cupidité et de gaspillage, nos pays industrialisés continuent à encourager des industries, situées dans d'autres pays, qui nous incitent à consommer des biens non recyclables ou qui utilisent les ressources naturelles dans des proportions excessives.

[399]

(verder in het Nederlands)

De tekst benadrukt het belang en de mogelijkheid van een goede coördinatie tussen de verschillende gewesten. Dat is belangrijk.

[401]

(poursuivant en français)

Plusieurs pays concernés par le problème de la transition démographique ont pris certaines initiatives. Conscients des conséquences que pourrait avoir sur leur économie une poussée démographique non contrôlée, les parlements des quinze pays membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, rejoints par le Tchad et la Mauritanie, ont adopté une charte. Celle-ci prévoit de faire baisser les indices de fécondité en recourant à des politiques de planning familial encourageantes.

Ces propositions ne devraient pas - c'est un avis tout personnel - manquer de sensibiliser les femmes de notre assemblée, car l'objectif de la maîtrise des flux démographiques et des taux de natalité touche à un autre enjeu, celui de la liberté de la femme. L'Éthiopie, notamment, a déjà adopté une politique en ce sens.

(Applaudissements sur tous les bancs)

[407]

Mme Evelynne Huytebroeck (Ecolo).- Cette résolution interparlementaire arrive à l'ordre du jour de la séance et nous nous en réjouissons, malgré le peu de personnes aujourd'hui présentes dans cet hémicycle – et je le regrette vraiment.

C'est un moment important, l'aboutissement d'un travail de longue haleine d'une commission qui a réuni des représentants de nos Régions et de l'échelon fédéral autour d'un thème commun : la question de la lutte contre les changements climatiques.

C'est également un moment historique. En effet, si j'en crois mon expérience de plusieurs années en tant que parlementaire, jusqu'à présent, nous n'avons jamais assisté à l'adoption d'un texte d'initiative parlementaire qui a été négocié et discuté entre toutes les assemblées – certains le confirmeront peut-être.

Il est rassurant de constater que, sur des sujets globaux qui transcendent nos frontières physiques, linguistiques et culturelles, la volonté de déboucher sur un consensus est peut-être présente. Je regrette toutefois le fait qu'en dehors de trois députés (dont la présidente de notre commission et vous, M. le président), peu de députés se sont impliqués au cours de nos difficiles travaux. Mes collègues du parti Groen étaient toutefois toujours présents.

Nous, écologistes, sommes satisfaits, car il s'agit du plus grand défi actuel pour notre planète : l'enjeu climatique. Celui-ci se révèle chaque jour un peu plus urgent et prioritaire. Nous ne répéterons jamais assez qu'il transcende toutes les autres problématiques, tant les politiques sociales, économiques, de santé, de mobilité que celles sur les migrations. Cet enjeu conditionne tous les autres combats.

[411]

Et c'est d'ailleurs autour de cet enjeu que, depuis 25 ans, les responsables, les experts, les associations et de plus en plus de citoyens se retrouvent tous les ans lors de la conférence internationale sur le climat, connue sous l'acronyme COP. La prochaine COP se déroulera en décembre prochain à Katowice en Pologne.

Même si, aujourd'hui, il ne s'agit que d'une résolution non contraignante, nous sommes satisfaits de la voir portée par la majorité des groupes de notre assemblée. En effet, je ne suis pas certaine qu'il y a quelques

années, nous serions arrivés à nous prononcer de cette manière sur cette thématique. Tous les partis reconnaissent donc réellement l'importance du combat climatique.

Notre résolution arrive au même moment que celle de la Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire du Parlement européen. Celle-ci s'est prononcée le 25 octobre 2018 en faveur d'une réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport à 1990, et de zéro émission de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Cette résolution est donc beaucoup plus ambitieuse que celle du Conseil européen du 9 octobre dernier. Je tiens, en outre, à souligner que la résolution du Parlement européen a été adoptée par plusieurs groupes, à savoir Ecolo, PS, MR, cdH, Groen, Open Vld et sp.a. Par conséquent, toutes nos assemblées souhaitent, avant la COP24, envoyer des messages forts à leur gouvernement.

Le récent rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) du 6 octobre dernier nous le répète : il est essentiel de limiter le réchauffement à 1,5 degré et cet objectif est encore réalisable. Pour ce faire, des transformations radicales et rapides sont nécessaires dans tous les domaines de notre société. L'analyse montre également qu'en déplaçant la priorité sociétale actuellement donnée à la croissance économique à tous crins vers des objectifs de développement humain et de qualité de vie, on accroît les chances d'atteindre les niveaux d'atténuation et d'adaptation nécessaires.

[413]

Aujourd'hui, construire nos différentes politiques sans tenir compte de cet enjeu serait irresponsable et nous conduirait dans le mur. Construire une politique migratoire durable, une politique économique d'avenir, une politique de santé publique efficace, est impensable sans gagner la bataille contre le dérèglement climatique. De nombreux secteurs économiques le réalisent aujourd'hui, et ce combat n'est plus, loin s'en faut, la lubie de quelques écologistes éclairés.

Les chiffres se vérifient et sont plus qu'interpellants : en Belgique, à chaque vague climatique, ce sont quelque 2.500 décès prématurés que nous devons compter. Et cet été, nous ne comptons plus les catastrophes dues à ces changements climatiques : non plus uniquement qui touchent Kiribati ou le Vanuatu dans le Pacifique Sud ou les falaises de l'Arctique mais aussi les forêts de Suède, du Portugal, les côtes italiennes jusqu'aux arbres de la Forêt de Soignes et, de là, notre biodiversité.

Et donc effectivement, cette résolution n'est pas la huitième merveille du monde, nous aurions pu aller plus loin, et certains monteront certainement à la tribune pour nous le rappeler. Nous allons dès lors assumer qu'il n'est pas assez ambitieux sur certains points et que ce n'est pas ce texte qui apportera une réponse à la plus grande urgence de ce siècle, il n'a pas cette prétention. Oui, nous avons joué le jeu du travail parlementaire quand d'autres ont fait celui de la chaise vide. Nous avons investi dans ce texte même s'il n'est pas celui que nous avons déposé au départ, et nous avons mis notre poids pour l'infléchir au maximum en déposant des amendements et en les argumentant.

Avec un objectif de réduction de 95% à l'échéance de 2050, c'est un texte ambitieux, mais il est vrai qu'il n'y a pas de chiffres pour 2030 alors que les députés européens y sont arrivés.

[415]

On peut le regretter, mais nous n'avons pas dit que cette résolution allait nous permettre de parader dans les cénacles européens. Nous sommes également conscients des limites d'un travail à dix partis. Ce texte est en effet le résultat de discussions qui ont réuni dix partis politiques. Il a déjà été voté dans certaines assemblées, il sera communiqué à nos ministres et il veut les encourager à aller le plus loin possible dans les discussions

internationales en Pologne au mois de décembre. Il y aura alors beaucoup plus de monde que nos dix partis autour de la table !

Je ne pointerai ici que quelques aspects :

- la nécessité de prendre des mesures qui, pour atteindre les objectifs, doivent être socialement justes ;
- le soutien aux pays les moins développés dans la lutte contre les effets néfastes du dérèglement climatique ;
- un prix plus élevé pour le carbone.

La question de la taxe carbone est fondamentale, parce qu'elle peut pénaliser les entreprises qui polluent, tout en soutenant celles qui optent pour la transition écologique, sociale et durable.

C'est valable pour tout secteur économique, et je prendrais l'exemple de celui de la construction à Bruxelles. Nous avons le choix entre diaboliser un secteur ou s'en faire un allié, pour réussir le pari de la norme passive dans les constructions. Bruxelles a fait ce choix-là.

Ce n'est qu'en orientant vers une autre économie et en soutenant les secteurs qui changent leurs modalités de fonctionnement pour s'orienter vers des processus moins polluants et qui sont soutenus en ce sens que nous avancerons.

Nous regrettons évidemment aujourd'hui la frilosité fédérale belge dans ce débat, qui plus est à l'heure où la Commission européenne adresse une nouvelle mise en garde à notre pays, dont la trajectoire dérape. En 2017, les émissions ont en effet augmenté de 0,6% par rapport à 2016.

De plus, notre pays a dépassé son quota annuel d'émissions en 2016 et devra recourir au mécanisme de flexibilité pour rester en conformité avec ses engagements européens. De surcroît, la Commission estime que nous ne devrions pas atteindre notre objectif pour 2020. Elle prévoit même que les émissions belges seront de 21% supérieures à l'objectif pour 2030. Elle va donc jusqu'à fortement recommander à la Belgique de renforcer les incitations à utiliser les transports collectifs et à faible émission. Voilà qui concerne directement nos compétences régionales.

[417]

Il n'est guère glorieux que nos ministres, en juillet, ne se soient pas mis d'accord au niveau européen et que notre ministre fédérale, en principe responsable, se soit alignée sur les objectifs de la Pologne, dernière élève de classe en la matière. Huit pays, dont plusieurs voisins, avaient pourtant demandé à la Belgique d'aller beaucoup plus loin.

Nous voulons que cette résolution qui, je l'espère, sera votée par des partis qui siègent aussi dans la majorité fédérale, incite à aller plus loin, plus vite. Elle ne peut pas rester le souhait des seuls parlements et nous l'offrons donc à nos gouvernements.

Cependant, le dernier rescapé du gouvernement nous a quittés juste avant que ne débute la discussion et nous n'aurons donc aucun interlocuteur à qui dire d'aller plus loin grâce à cette résolution. Dans le débat à son sujet, je regrette vraiment que personne ne soit là pour représenter le gouvernement, ni la ministre de l'environnement, Mme Fremault, directement responsable de ces questions et qui se retrouvera à la table de négociations de la Conférence des parties (COP) en Pologne, ni M. Smet, ni M. Vervoort. Je le regrette

amèrement, parce que le moment est important. C'est la première fois que nous adoptons une telle démarche et cette attitude me paraît à la fois irrespectueuse et irresponsable.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

Vous leur direz que nous offrons cette résolution à nos gouvernements et qu'ils doivent s'en servir. À défaut d'implication de leur part, les résolutions resteront les parents pauvres et inutiles de nos systèmes parlementaires. Cette expression commune est une chance à saisir. J'ose espérer que notre gouvernement ne la dénigrera pas, car il montrerait ainsi qu'il méprise le travail parlementaire.

(Applaudissements sur tous les bancs)

[425]

M. Eric Bott (DéFI).- J'aimerais revenir sur l'intervention de ma collègue et souligner que DéFI tout comme moi-même soutenons bien entendu ce texte. J'aimerais également excuser l'absence, pour raisons médicales, de mon collègue Michaël Vossaert.

La 24e Conférence des parties (COP24) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) se tiendra cette année en Pologne, à Katowice, en décembre prochain. La COP24 a pour ambition d'élaborer et d'adopter un ensemble de décisions visant à garantir la pleine application de l'accord de Paris adopté lors de la COP21. Un autre objectif de cette conférence est la tenue d'un dialogue de facilitation destiné à soutenir la mise en œuvre des engagements nationaux.

C'est dans ce contexte que les différentes assemblées parlementaires de notre pays ont décidé de se réunir en vue de donner un cadre à l'ensemble des gouvernements de notre pays et à la délégation belge.

Ce texte n'est pas parfait et aurait pu transcrire davantage de volontarisme. Nous pouvons cependant nous féliciter que les nombreuses discussions et réunions aient permis d'atteindre un accord de principe de toutes les assemblées sur ce texte de consensus.

Cette proposition de résolution a pour mérite de mentionner de nombreux secteurs à explorer, parmi lesquels l'agriculture et la pêche, la mobilité, le logement ou le pacte énergétique, mais également de grands principes tels qu'une stratégie de décarbonation générale de notre économie d'ici 2050, un renforcement des promesses et obligations de financement des différents fonds pour le climat, ou l'instauration d'une contribution carbone selon le principe du pollueur-payeur.

Comme nous l'avons vu avec la proposition de résolution précédente sur la qualité de l'air, notre hémicycle s'engage de manière proactive sur les enjeux environnementaux et climatiques. Ces enjeux sont transversaux et n'ont pas de frontières. C'est pourquoi je me réjouis de voir pour la deuxième année consécutive un consensus des différentes assemblées de notre pays invitant notre délégation à adopter une position ambitieuse sur la scène internationale en décembre prochain.

(Applaudissements)

[429]

M. Ahmed El Ktibi (PS).- La proposition de résolution interparlementaire sur le climat que nous examinons est le fruit d'une démarche inédite et d'importants débats avec nos confrères de différentes entités fédérées.

Lors de la plupart des rencontres, il a, intellectuellement parlant, été très difficile de s'accorder, mais je crois qu'au niveau du parlement bruxellois, il y a eu un effort de cohésion. Chacun a pris sur soi, même Mme Huytebroeck ! Cela a été moins facile chez nos voisins. Mais, avec le temps, nous avons réussi à arrondir les angles.

Si l'exercice n'a pas été facile et si chacun regrettera sans doute que certaines dispositions n'aient pas été davantage précisées ou ambitieuses, ce travail démontre néanmoins tout l'intérêt d'un fédéralisme de coopération. Il est rassurant que les enjeux du défi climatique puissent bénéficier de cette prise de conscience commune afin de permettre la validation de principes et d'objectifs à atteindre.

Au-delà des risques propres à notre territoire et à notre mode de vie, l'urgence des enjeux climatiques et environnementaux pour la faune et la flore terrestre ou marine, ainsi que pour l'avenir de l'humanité dans son ensemble, renvoie à la nécessité d'un engagement moral fort et déterminé. Cette nécessaire détermination en faveur du climat impose la remise en question - c'est le plus dur ! - d'une série de logiques et de pratiques organisant notre économie et nos modes de production, de gestion des déchets, de consommation ou encore de transport.

[431]

C'est pourquoi nous souhaitons ardemment que, dans la perspective de la COP24 qui se tiendra en décembre prochain, la Belgique intègre le peloton de tête des États de l'Union européenne et dépasse l'objectif européen actuel qui est de réduire, d'ici 2030, de 40% les émissions de gaz à effet de serre enregistrées en 1990 et, d'ici 2050, de 80% au moins, voire de 95%. Cette ambition est réalisable si nous déployons les efforts nécessaires et faisons preuve de détermination.

Comme nous avons tenu à le souligner, il est fondamental que ces mesures soient socialement justes. Pour mon groupe, il n'est pas acceptable que l'on impose ses convictions à tout le monde et de la même façon. Une analyse préalable est nécessaire afin que les mesures soient justes et largement soutenues par la population et l'ensemble des acteurs pertinents de la société.

Le climat étant un élément d'accroissement des inégalités dans le monde, il convient d'y être attentif et de soutenir davantage les pays les moins développés dans la lutte contre les effets néfastes du changement climatique. On l'affirme souvent, mais on n'avance pas toujours sur cette voie. Or ce combat doit s'engager dans une logique de partenariats équitables, d'échanges, d'ouverture et de solidarité, notamment en ce qui concerne les déplacements de populations.

[433]

Mon groupe se félicite du principe selon lequel la contribution annuelle belge au financement climatique international est appelée à augmenter chaque année et doit être complémentaire au budget de l'aide au développement, en vue de réaliser des projets concrets de nature à développer les possibilités d'adaptation des pays en développement.

On peut se dire que c'est un vœu pieux : cela fait des années - pour ne pas dire des décennies - que nous y pensons. Aujourd'hui, c'est notre devoir. Ces vingt dernières années, j'ai constaté que les moyens en faveur du codéveloppement avaient plutôt diminué. À présent, parce que la situation est grave, on se dit qu'il faut les augmenter sensiblement.

Mme Annemie Maes (Groen).- C'est l'une des recommandations du texte.

M. Ahmed El Ktibi (PS).- Certes. Je veux simplement dire qu'il ne s'agit pas seulement de générosité. Il faut aider sérieusement les pays en développement pour que tout le monde en bénéficie.

[439]

Pour ce qui est du contexte spécifiquement bruxellois, cette initiative met également en lumière des points d'amélioration qui concernent directement nos politiques régionales. Je pense par exemple aux dispositions normatives requises pour rendre les secteurs du transport et du bâtiment plus durables, tout en soutenant les publics précarisés dans cette nécessaire transition.

En matière de mobilité, si des progrès urgents sont encore attendus eu égard à la coopération interfédérale, mon groupe se réjouit néanmoins de la confirmation d'une vision commune sur la nécessité de promouvoir de manière ambitieuse la part des déplacements à vélo, d'accroître la performance des transports en commun, de promouvoir la multimodalité et des modes de déplacements alternatifs attrayants et efficaces ou encore de promouvoir l'usage rationnel de l'énergie dans le secteur des transports.

De la même manière, et pour faire écho à d'autres demandes de cette assemblée en matière de changement de carburant ou "fuel shift", mon groupe se réjouit de voir fixé comme objectif l'élimination progressive des carburants fossiles traditionnels, dont la part est appelée à diminuer de 50% d'ici 2030. Cela appelle à l'adoption d'une stratégie volontariste garantissant le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques et de gaz naturel comprimé (CNG).

En ce qui concerne le secteur du logement, outre l'aspect qualitatif concernant les habitations neuves et l'objectif de très basse énergie à atteindre dans le cadre de la rénovation du bâti existant, mon groupe se réjouit également de l'objectif de sortie progressive du chauffage au mazout qui pèse fortement sur la qualité de l'air par ses émissions de particules fines et de dioxyde d'azote en Région bruxelloise.

Enfin, mon groupe salue l'attention attachée à la nécessité de déployer une stratégie de développement des filières de formation et d'emploi liées au développement de l'efficacité énergétique, de la décarbonation et du verdissement de l'économie, du développement des énergies renouvelables et de toutes les politiques nécessaires à la mise en œuvre de la politique climatique.

[441]

Chers collègues, il est important de souligner que cette proposition de résolution interparlementaire n'est pas une compilation de dispositifs épars. Leur articulation et leur complémentarité ont fait l'objet de nombreuses discussions au sein de chaque commission et de chaque assemblée. Elles ont fait l'objet de débats et de consensus entre toutes les entités impliquées dans la rédaction de ce texte.

Les progrès en matière de politique climatique nécessitant complémentarité et cohérence nous renforcent dans le souhait de voir nos exécutifs respectifs s'atteler à cette tâche avec détermination et ce, tant au niveau international que national et régional. Les communes restent toutefois un partenaire de proximité indispensable dans la déclinaison des mesures dans tous les domaines : mobilité, enseignement, logement, etc. Il faut donc aussi les impliquer - j'insiste - dans cette dynamique collective positive.

(Applaudissements sur tous les bancs)

[445]

- *La séance est levée à 12h56.*