

## Conseil communal du 26 avril 2018

**Question orale de Mme Catherine Morenville, conseillère communale, concernant « la concession de la gestion des marchés de Saint-Gilles aux établissements Charve »**

**Mondelinge vraag van Mevrouw Catherine Morenville, gemeenteraadslid, betreffende « de toewijzing van het beheer van de markten van Sint-Gillis aan de instellingen Charve »**

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** La commune de Saint-Gilles est liée aux établissements Charve par une concession de service public depuis plus de 20 ans. Ceux-ci jouent un rôle clé dans la gestion des marchés saint-gillois et de la Foire des vigneron. Ils ont tout dernièrement participé à la réflexion sur la réorganisation du marché du Parvis. Comme nous avons peu souvent l'occasion au Conseil communal de débattre de son rôle et de son fonctionnement, j'aurais souhaité vous poser quelques questions.

La première porte sur la concertation de type politique entre vous-même et les établissements Charve. Vous n'êtes pas sans savoir que les marchés sont aussi des outils de développement urbain et, dans certains cas, de gentrification. Ils interrogent la légitimité de la présence de certains dans l'espace public mais aussi les stratégies adoptées par les acteurs publics pour éloigner les indésirables et les pratiques de repli de ces indésirables.

Le marché du Parvis n'échappe pas à cette règle. Bien que la loi interdise de sélectionner les marchands, elle ne prohibe pas la définition de zones consacrées exclusivement à la vente de certains types de produits. Une telle opération permet au concessionnaire de placer les marchands qui offrent les produits destinés à la clientèle désirée sur les emplacements les plus rentables et de réserver les moins bonnes places aux ambulants proposant des produits jugés « bas de gamme ». Faute de pouvoir sélectionner les marchands, le concessionnaire espère ainsi les décourager. Je pense notamment aux « textiles premiers prix » qui vont se retrouver rue du Fort... D'autre part, afin d'inciter une population plus aisée à venir sur les marchés, les heures d'ouverture sont décalées pour s'adapter aux horaires de bureau : les marchés ouvrent de plus en plus tard. L'idée sous-jacente étant que les horaires ne doivent plus correspondre à l'emploi du temps des femmes au foyer, mais bien à celui des travailleurs. De surcroît, le marché peut aussi se doter d'une dimension plus récréative, notamment en offrant la possibilité de prendre un apéritif ou de déambuler à travers les

échoppes. C'est le cas de celui de la place Van Meenen le lundi, mais aussi du Parvis le jeudi après-midi et le jeudi soir et bientôt aussi du mercredi.

Ces choix qui sont avant tout politiques comment les arbitrez-vous avec Charve ? Ils ne font au départ pas partie du cahier des charges... Quels sont les critères utilisés pour présider aux décisions de réorganisation des marchés, en dehors de l'enquête d'Atrium de l'année passée ?

Depuis quand les établissements Charve gèrent-ils les différents marchés de Saint-Gilles ?

Quel type de marché public nous lie-t-il à Charve ? Combien de temps dure la concession ?

Pouvez-vous me donner les différents événements et marchés gérés par Charve à Saint-Gilles ? Cela comprend-il aussi les braderies et brocantes ?

À combien se monte par année la rémunération versée par Saint-Gilles aux établissements Charve ? Cela correspond-il à un pourcentage des taxes perçues auprès des marchands ambulants ? Si oui, lequel ?

Combien coûte le nettoyage des marchés saint-gillois ? Celui-ci est-il sous-traité à Charve, qui lui-même rémunère Bruxelles Propreté ou cela se déroule-t-il autrement ?

Pouvez-vous me donner enfin les missions qui incombent à Charve ?

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** Il faut recadrer les choses. Je voudrais rappeler que l'organisation des marchés s'inscrit dans un cadre juridique et réglementaire. Il y a la loi sur le commerce ambulant qui fixe le cadre de l'organisation par rapport auquel les règlements communaux doivent s'adapter. Nous avons des règlements communaux ; il y a le règlement sur les marchés ; il y a le mode de passation de la concession de service public – les marchés ambulants ne sont pas soumis à la loi sur les marchés publics. C'est la loi, c'est une norme européenne. On est ici dans un cadre de concession de service public, attesté par la tutelle, attesté par la jurisprudence de la Cour de Justice européenne et, enfin, il y a les conventions qui lient la commune au concessionnaire. Tout cela passe par le Conseil communal. Ce n'est pas décidé uniquement par le Collège, c'est le Conseil communal qui détermine tout ce qu'il y a là dedans.

Ensuite nous avons un règlement des marchés qui fixe les modalités d'organisation, les obligations des ambulants, la nature de ce qu'on peut et ne peut pas vendre, la disposition

sur les marchés, les horaires. Ce règlement a été adapté en 2000, en 2007, en 2012 – où on a voté au Conseil communal le zonage du Grand Parvis. Ce n'est pas récent ! Et il a encore été adapté en 2016. Toutes ces adaptations ont été votées et approuvées à l'unanimité du Conseil communal. Vous posez aujourd'hui des questions mais vous avez participé à ces décisions. Tout est dans les règlements. Donc unanimité du Conseil communal pour toutes ces décisions : cela vaut pour les horaires du marché de la place Van Meenen, pour les horaires du marché du jeudi au Parvis, tout cela a été approuvé à l'unanimité du Conseil communal.

Quand vous dites qu'on a privilégié les travailleurs plutôt que les femmes au foyer... Qu'avons-nous fait au marché de la place Van Meenen ? Il a lieu de la fin de la matinée jusqu'à 19 ou 20 heures pour le marché classique ! On y voit défiler une clientèle très diversifiée. Tout le monde s'y retrouve. Puis, il y a l'allée gourmande qui dure un peu plus tard. Tout le monde s'y retrouve. Tout cela a été voté par le Conseil communal à l'unanimité.

Et puis il y a le mode de passation de la concession et la convention qui lie la commune au concessionnaire. Cela ne joue pas pour les brocantes ou autres activités qui relèvent de l'initiative des associations. Cela n'a rien à voir avec un concessionnaire de marché. Et ces modes de passation et conventions, c'est quoi ? Cela précise les obligations des parties – la commune et le concessionnaire – en vertu de la loi. Cela fixe la répartition des recettes. Des barres sont fixées dans le règlement. Cela a été voté par le Conseil communal. Je ne vais pas entrer dans le détail des chiffres. Cela a chaque fois été approuvé par le Conseil communal à l'unanimité du Conseil communal sans remarque particulière.

Puis, il y a la propreté. Elle est à charge du concessionnaire. Cela entre dans la partie de ses recettes.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : Vous avez l'air de sous-entendre que mes questions sont suspicieuses. Mais ce n'est pas le cas. Ma question n'est pas du tout tendancieuse.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR** : Non, pas du tout. La propreté est à charge du concessionnaire dans la part de recettes qui lui revient. Soit, il l'assume lui-même, soit il a une convention avec Bruxelles Propreté.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : C'est cette explication-là que je voulais avoir ! Vous avez l'air de dire que je suspecte je ne sais quoi...

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR** : Non, je ne suspecte rien du tout, je rappelle simplement que la réponse à vos différentes questions se trouve dans des décisions que l'on a votées tous ensemble à l'unanimité.

La propreté, par exemple, relève du concessionnaire. C'est sa mission dans la part de recettes qui lui revient. Soit il l'assure lui-même avec son personnel, comme au Parvis, soit il a une convention avec Bruxelles Propreté, c'est le cas au Midi. Le règlement prévoit aussi certaines modalités : les ambulants doivent repartir avec une partie de leurs déchets. On négocie, nous aussi, avec Bruxelles Propreté. Par exemple, au Midi, on a mis à disposition des ambulants deux camions-poubelles dès l'aube où ils peuvent mettre leurs emballages, etc. On essaye de diminuer la charge parce que cela peut prendre parfois de l'importance et tous les ambulants ne sont pas nécessairement disciplinés. Donc il y a aussi parfois des inspecteurs ou des contrôleurs de la commune ou de Bruxelles Propreté qui travaillent avec la police pour faire en sorte que les choses se passent bien. Ce sont des concessions de neuf ans pour le Midi...

Je voudrais ajouter une dernière chose sur le transfert à Janson. Les plans pour la période de transfert ont été exposés pendant trois permanences à la Maison du Peuple. Tous les ambulants ont été invités à venir les consulter. Tous ne sont pas venus. Mon service et le concessionnaire étaient à chaque fois présents pour expliquer, entendre les remarques, etc. Le maintien du textile à la rue du Fort a été décidé à la demande expresse du comité du quartier qui réunit des habitants, des commerçants et des ambulants. On a répondu à une demande du terrain.

Quand il y a un problème sur le marché avec un commerçant ambulant, en première ligne, c'est au concessionnaire qu'il s'adresse pour essayer de le résoudre. S'il n'y arrive pas, il peut s'adresser ici et on organise alors une médiation. Mon service voire moi-même, le concessionnaire et le commerçant ambulant y participent. Elle se termine par une conciliation ou autre chose. C'est assez rare mais les ambulants ont cette possibilité. S'il y a des soucis sur le terrain, la porte est ouverte et on essaie de trouver une solution. C'est encore arrivé dernièrement et on a trouvé une solution.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : Je vous remercie pour votre réponse. Je vous sens un peu sur la défensive.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR** : Pas du tout.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : On a effectivement voté des règlements. Je ne suis pas sans savoir que les marchés sont réglementés. On peut aussi faire des années après et au fur et à mesure des modifications, des analyses politiques de ce que deviennent les marchés. Ce ne sont pas simplement des règlements. Il y a une tendance, qui n'est pas que saint-gilloise, à étendre les horaires, à segmenter les marchés, à mélanger les clientèles ou non, etc. Donc il y a une analyse politique. C'est une vraie politique urbaine, la politique des marchés. Il y a des sociologues qui font des thèses sur ce sujet...

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR** : Tout à fait.

**M. Thierry Van Campenhout, échevin de l'Urbanisme – LB** : M. Debouverie s'occupe des marchés depuis trente ans...

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : Je le sais, monsieur Van Campenhout mais je mettais cela en parallèle avec la dernière organisation du marché du Parvis qui ne fait que confirmer la tendance actuelle. Quand je parle de la segmentation, notamment du repli du « bas de gamme », du textile ou de ce que vous appelez le marchands de camelotes chinoises, etc., on l'observe aussi dans cette réorganisation du marché. Je voulais connaître les critères ; je voulais savoir comment vous arbitriez tout cela avec Charve. Charve a participé à cette réorganisation.

Par ailleurs, j'avais des questions précises auxquelles vous ne m'avez pas répondu, notamment sur la rémunération de Charve. Quel pourcentage de la taxe des ambulants va à Charve ? Je ne sais pas comment fonctionne le budget.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** Tout cela figure de manière très précise dans la convention qui a été approuvée par le Conseil communal tant pour le Parvis que pour le Midi. Le Conseil communal a approuvé cette répartition. Je pense que c'est 18% pour le Midi. Tout cela est passé ici, vous l'avez chaque fois approuvé à l'unanimité.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** J'aurais voulu avoir les derniers chiffres pour 2018. Quel pourcentage va à Charve pour chaque marché. Je pourrais déposer une question écrite pour avoir les chiffres exacts. Le vote a eu lieu il y a quelques années et je n'ai plus les documents.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** On peut vous le communiquer.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** J'avais demandé à avoir les chiffres précis.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** On peut vous les donner.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** Il n'y a pas seulement les marchés, il y a la Foire des vigneron, qui est gérée par Charve aussi, les braderies et les brocantes... J'avais demandé d'avoir la liste mais je n'ai pas eu de réponse.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** Si, dans ma réponse, je vous ai dit que la concession pour les marchés ne concernait que le Midi et le Parvis. La Foire des vigneron est un événement à part. Tout le reste se fait à l'initiative des associations. Charve n'a rien à voir là dedans. Je vous l'ai dit dans ma réponse.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** Donc Charve ne gère que les marchés du Midi et du Parvis et pas celui de la place Van Meenen ?

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** Non.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** Et aussi la Foire des vigneron ?

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** Oui mais ça c'est un événement à part.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** Ce sont les trois seuls « événements » gérés par Charve ?

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** Oui.

Je rappelle qu'en ce qui concerne le décalage d'horaires, on n'a pas prolongé l'horaire en soirée au détriment de la fin de matinée. Si vous allez au marché vers midi, vous verrez que les gens du quartier sont là et font leurs courses. Cela ne s'est fait au détriment de personne. On n'a pas privilégié un public au détriment d'un autre. Si vous vous y rendez l'après-midi, vous avez encore des gens du quartier, y compris vers 17 heures. À 18h, arrive un autre type de public, etc. Mais ce n'est fait au détriment de personne. Sinon le marché classique ne marcherait pas.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** Je n'ai pas dit que c'était au détriment de qui que ce soit. On s'adapte aussi au changement.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** Vous avez dit qu'on sacrifie les femmes au foyer pour privilégier les travailleurs.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen :** Je n'ai pas dit qu'on « sacrifiait », c'est une évolution. Les couples travaillent et donc les marchés ont intérêt à être ouverts plus tard.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR :** Le midi, vous avez les personnes retraitées, les gens du quartier, etc. Puis, à partir de 17h, les gens qui reviennent du travail... La clientèle se diversifie au fil de la journée...

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : Dans la réorganisation du marché du Parvis, on a supprimé le marché quotidien du matin. C'est aussi une tendance que l'on peut observer. Il n'y a plus de marché quotidien le matin dans votre future organisation : ni le mardi matin, ni le jeudi matin.

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR** : Oui mais le marché du mercredi aura lieu toute la journée.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : Sur le Petit Parvis !

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR** : Avec extension sur le Grand, c'est dans le règlement.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : Vous pourrez me fournir par écrit les derniers chiffres sur le pourcentage qui va à Charve, ainsi que sur les coûts de nettoyage des marchés ? Cela m'intéresse de savoir combien ça coûte de nettoyer un marché. Quelle est la part qui va à Bruxelles Propreté ? Est-ce qu'il y a eu une augmentation ces dernières années ?

**M. Patrick Debouverie, échevin du Développement économique – MR** : Oui mais sans augmentation de la part du concessionnaire. Le nettoyage au Midi, c'est de l'ordre de 7.000 euros par mois. On vous fournira les chiffres. Mais pour le reste, la répartition est dans les règlements. On en extraira cette partie et vous aurez les détails.

**Mme Catherine Morenville, conseillère communale – cheffe de groupe Ecolo-Groen** : Je vous remercie.



**Mondelinge vraag van Mvr. Eva Lauwers, gemeenteraadslid, met betrekking tot « de luchtkwaliteit in en rond onze scholen »**

**Question orale de Mme Eva Lauwers, conseillère communale, concernant « la qualité de l'air dans et autour de nos écoles »**

**Mevrouw Eva Lauwers, gemeenteraadslid – Ecolo-Groen :** Woensdag 14 maart publiceerde Greenpeace de bevindingen van de studie die uitgevoerd werd in het kader van de luchtkwaliteit in en rond scholen. 222 basisscholen vanuit het hele land stelden zich kandidaat. Gedurende vier weken (14 november 2017 – 12 december 2017) werd de concentratie aan stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) gemeten in de klas, op de speelplaats en aan de schoolpoort. Bijna 40 basisscholen uit 13 Brusselse gemeenten (17%) deden mee aan dit onderzoek. Maar, geen enkele school uit Sint-Gillis. Dat is een gemiste kans!

Stikstofdioxide is een indirect broeikasgas dat omgezet kan worden in ozon (O<sub>3</sub>) en fijn stof en op die manier een bijdrage levert aan het versterkt broeikas effect, veroorzaakt door de mens. De sectoren die het meeste bijdragen tot de directe uitstoot van broeikasgassen, en dus ook van NO<sub>2</sub>, zijn de energiesector, industrie, land- en bosbouw, transport en gebouwen. Het aandeel van voertuigen die diesel gebruiken als brandstof speelt een belangrijke rol bij de uitstoot van NO<sub>2</sub>: dieselmotoren stoten veel meer NO<sub>2</sub> uit dan benzinewagens. In België is bijna de helft van de uitstoot aan stikstofoxiden het gevolg van het wegverkeer.

Hoge concentraties aan NO<sub>2</sub> hebben een directe impact op de gezondheid. Kinderen blijken gevoeliger te zijn dan volwassenen: de longen ontwikkelen zich minder, ze hebben een grotere kans op ademhalingsproblemen en op de ontwikkeling van astma. Bovendien zou langdurige blootstelling aan hogere concentraties aan NO<sub>2</sub> zorgen voor een vertraagde ontwikkeling van het zenuwstelsel en een negatieve invloed hebben op de verstandelijke prestaties van de kinderen. Met andere woorden, kinderen die meerdere uren per dag in een klaslokaal aanwezig zijn met verhoogde concentratie aan NO<sub>2</sub> hebben een groter risico op aandachtsproblemen, minder goede cognitieve prestaties,... Cognitieve stoornissen op jonge leeftijd hebben ook een effect op latere leeftijd. De impact op de ontwikkeling van kinderen werd ook al vastgesteld bij lagere waarden aan NO<sub>2</sub>: er is waarschijnlijk geen drempelwaarde waaronder er geen nadelige effecten zouden zijn.

Wetenschappers zijn het er over eens, een slechte luchtkwaliteit in en rond scholen is nefast voor de ontwikkeling van onze kinderen!

Uit de studie blijkt dat de luchtkwaliteit rondom 61% van de scholen matig tot slecht is. Bij 52% van de scholen is de concentratie aan NO<sub>2</sub> op de speelplaats te hoog voor spelende kinderen. In de lokalen lijken de waarden beter, ondanks hoge waarden aan NO<sub>2</sub> op de speelplaats. Dat kan erop wijzen dat er onvoldoende verlucht wordt, waardoor de CO<sub>2</sub>-concentratie dan weer te hoog zal zijn. Deze cijfers geven echter een gemiddelde weer, waarbij ook weekends en nachten in rekening gebracht werden. Uit de gegevens bleek dat de concentratie aan NO<sub>2</sub> op bepaalde tijdstippen veel hoger was, dan op andere momenten: de piekmomenten werden waargenomen rond 8u en 17u. Tijdens de schooluren was de concentratie aan NO<sub>2</sub>, veroorzaakt door een hogere concentratie aan uitlaatgassen, maar liefst 13% hoger dan buiten de schooluren.

Bovendien blijken de concentraties aan scholen in stedelijk context een pak hoger, zowel aan de schoolpoort, als op de speelplaats en in de klas.

Het is bijzonder jammer dat geen enkele school uit onze gemeente deelgenomen heeft aan deze studie. Op die manier hadden we een beter beeld kunnen krijgen van de luchtkwaliteit in en rondom onze scholen. We kunnen de resultaten van scholen in stedelijk gebied, opgenomen in deze studie, extrapoleren naar de scholen van onze gemeente: de luchtkwaliteit in en rondom onze scholen zal op zijn minst zorgwekkend zijn en een impact hebben op de ontwikkeling van onze kinderen. De gemeente heeft dus geen waarden voor onze scholen en ook geen concrete aanbevelingen waarmee we aan de slag kunnen, een gemiste kans!

Waarom heeft de gemeente niet deelgenomen aan deze studie, terwijl heel wat andere gemeenten uit het Gewest, waaronder onze buurgemeente Vorst, dat wel deden? Heeft de schepen van onderwijs de gemeentescholen op de hoogte gebracht van het initiatief? Heeft hij de scholen gestimuleerd om mee te doen aan zulk onderzoek? Wil de gemeente zelf gelijkaardige testen doen om de luchtkwaliteit te bepalen in en rond onze scholen?

Voor Ecolo en Groen is de gezondheid van alle kinderen van cruciaal belang, en is het duidelijk dat luchtkwaliteit in en rondom de scholen beter moet. Er ontstaan steeds meer initiatieven om de luchtkwaliteit te meten, zoals bij Greenpeace of curieuzeneuzen, of zoals Ecolo en Groen in het Gewest zelf doen met de NO<sub>2</sub> pollution-actie. Maar de luchtkwaliteit

meten is onvoldoende. Het is ondertussen wel duidelijk de luchtkwaliteit in het Gewest slecht is, het wordt tijd dat we er iets aan doen.

Voor Ecolo en Groen is het duidelijk: er moet actie ondernomen worden, er mag niet geaarzeld worden.

Naast een objectieve weergave van de resultaten, heeft Greenpeace voor elke school afzonderlijk enkele aanbevelingen opgesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Invoeren van een schoolstraat: twee keer per dag wordt de straat van de schoolpoort gesloten voor gemotoriseerd verkeer. Kinderen worden dan niet meer tot net voor de schoolpoort afgezet, waardoor er minder draaiende motoren voor de school staan, er minder uitlaatgassen zijn en de kinderen (en ouders) meer bewegen.

Er mag niet geparkeerd worden voor de schoolpoort.

Auto's moeten hun motor afzetten wanneer ze voor de schoolpoort geparkeerd staan om hun kinderen af te zetten.

De gemeente kan de scholen aanzetten om ook actie te ondernemen:

Belonen van kinderen die te voet, met de fiets of het openbaar vervoer naar school komen.

Fietslessen aanbieden op school.

Voldoende fietsparking voorzien op school.

Heeft de gemeente kennis genomen van de resultaten uit de studie? Er zijn heel wat aanbevelingen uit de studie, die toegepast kunnen worden in onze gemeente. Welke aanbevelingen kunnen omgezet in concrete acties? Welke initiatieven wil de gemeente nemen om het autoverkeer rond scholen te verminderen? Hoe willen jullie de ouders sensibiliseren? Welk budgetten wil de gemeente voorzien voor al deze acties?

Tot slot, in het rapport wordt er uitgegaan van de normen opgelegd door de Europese Unie. De vraag rijst of deze normen wel voldoende streng zijn, zeker voor kinderen. Ecolo en Groen pleiten ervoor om de normen te hanteren die opgesteld zijn door de WHO.

**M. Willem Stevens, schepen van Duurzame Ontwikkeling – LB :** Bedankt voor uw vraag mevrouw Lauwers, ik zal uw vraag beantwoorden en nogmaals onze excuses dat de vraag werd uitgesteld.

De studie « Mijn lucht, mijn school » uitgevoerd in opdracht van Greenpeace is inderdaad interessant en bevestigt wat velen al wisten. De studie peilde de luchtvervuiling in

222 Belgische scholen en focust zich op de concentratie van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) telkens op drie specifieke locaties van de deelnemende scholen nl. aan de schoolpoort, op de speelplaats en tenslotte in de klas. De concentratie Stikstofdioxide is luchtverontreiniging die zowel door verwarmingsinstallaties als door autoverkeer en in het bijzonder door dieseluitstoot wordt veroorzaakt. Deze luchtverontreiniging is verantwoordelijk voor luchtwegenaandoeningen, zoals astma en chronische bronchitis. We weten ook dat bijvoorbeeld op autoloze zondag dit soort vervuiling met de helft daalt en we weten ondertussen ook dat alle autobouwers ons jaren hebben belogen door de grenswaarden voor stikstofdioxide te overschrijden.

Ik kan u ook verzekeren dat het college net zoals u veel belang hecht aan de gezondheid van al onze kinderen. Ik ben zelf vader van een dochtertje van 4 jaar en ik breng haar dagelijks naar school (niet met de wagen...) en dat maakt de studie ook voor mij tastbaar en concreet.

Nu wat uw vragen betreft:

Waarom nam geen enkele school uit St-Gillis deel aan de studie?

Die vraag zou u misschien een keer aan Greenpeace en de organisatoren moeten vragen want geen enkele dienst noch mijn collega's noch ikzelf hebben een vraag gekregen om deel te nemen aan het onderzoek. Ik heb ook niet kunnen terugvinden in de studie hoe de oproep en het mobiliseren precies gebeurde. Ik stel ook vast dat geen enkele andere school in Sint-Gillis, de scholen van de andere onderwijsnetten of de Nederlandstalige scholen hebben deelgenomen. Uit het rapport van Greenpeace blijkt ook dat ze zelf een selectie maakten uit 458 scholen waarvan ze er uiteindelijk 222 hebben weerhouden. 17 van die 222 liggen in het Brussels Gewest. Hadden wij een duidelijke vraag gekregen, zouden wij met onze gemeentescholen zeker hebben deelgenomen. En ik had zeker ook de Nederlandstalige scholen van het Brede Schoolnetwerk aangemoedigd dat te doen.

Uw tweede vraag gaat in op de studieresultaten en aanbevelingen.

Wij hebben kennis genomen van de resultaten en conclusies van de studie en die spreken voor zich. Amper 7 van 220 scholen noteerden een relatief goede luchtkwaliteit aan de schoolpoort terwijl bij 61% van de scholen de luchtkwaliteit zorgwekkend tot slecht is. De resultaten tonen dat de problematiek en de oorzaken algemeen zijn en we mogen dus veronderstellen dat het ons kleine grondgebied van 2,5 vierkante kilometer ruimschoots overstijgt. Wat uiteraard niet wegneemt dat we als gemeente op microschaal, lokaal mee aan oplossingen moeten werken.

Het feit dat geen enkele school uit Sint-Gillis deelnam, hoeft ook niet te betekenen dat we niets kunnen extrapoleren uit de studie. We kunnen er van uitgaan dat de resultaten van bepaalde Brusselse scholen die in vergelijkbare wijken liggen, overeen zullen komen met de meeste van onze scholen. In die zin zijn de conclusies en aanbevelingen zeker nuttig voor onze gemeente.

Een aantal aanbevelingen liggen ook in de lijn van initiatieven die de gemeente al neemt:

Op het vlak van sensibilisering worden er in verschillende gemeentescholen allerlei initiatieven rond de fiets georganiseerd. Trouwens het merendeel van zowel de leerlingen als de leerkrachten van de gemeentescholen verplaatsen zich al te voet, met het openbaar vervoer of met de fiets. Het streefcijfer van minstens 60% – zoals aanbevolen – wordt in Sint-Gillis gemakkelijk gerealiseerd.

De gemeente organiseert ook ondertussen voor de derde keer Vollenbike, waarbij kinderen en tieners leren fietsen op woensdagnamiddag en waarbij het fietsen wordt gepromoot. Sint-Gillis was hiermee pionier en het initiatief wordt ondertussen in andere Brusselse gemeenten gelanceerd. We starten binnenkort ook nog met het project Vélothèque, een soort permanente Vollenbike waarbij we het hele jaar door fietslessen en fietsactiviteiten voor kinderen en jongeren organiseren.

Wat de fysieke inrichting van schoolomgevingen betreft, bevinden alle schoolomgevingen zich in een zone 30 en hebben verschillende schoolomgevingen ondertussen verkeersremmers en zijn ze ook voorzien van fietsnietjes of fietsenstallingen.

Het invoeren van schoolstraten die twee keer per dag kort worden afgesloten is een interessant idee maar vraagt een grondige studie en voorbereiding, zeker in een verstedelijkte gemeente als Sint-Gillis. Een proefproject lijkt daarom de beste werkwijze om te onderzoeken of dit mogelijk is en waar het mogelijk is.

Ook het vermijden dat ouders hun wagen stationair laten draaien voor de schoolpoort is een aandachtspunt waar we met een sensibiliseringsinitiatief actie kunnen ondernemen. We gaan bekijken waar het probleem zich effectief stelt en hoe we een actie kunnen opzetten.

Om af te sluiten wil ik toch wijzen op de verantwoordelijkheid van andere beleidsniveaus die over belangrijke hefboomen beschikken om de autodruk en de luchtverontreiniging door dieselloertuigen in Brussel te verminderen. De toepassing van de COBRACE, de Brusselse lucht- en klimaatwetgeving die voor een vermindering van het

aantal kantoorparkings kan zorgen, de invoering van de Lage Emissie Zone, de hervorming van de belasting op inverkeerstelling en de bouw van P+R-parkings door de Brusselse Regering zijn in die zin hoopgevende maatregelen die een positieve impact zullen hebben op de luchtkwaliteit.

Maar ook de Federale overheid draagt een grote verantwoordelijkheid als we enerzijds denken aan de invloed van de duizenden bedrijfswagens die dagelijks ons gewest binnen- en weer buitenstromen en anderzijds aan de bijzonder trage ontwikkeling van het alternatief namelijk het Gewestelijk Expressnet. Minder bedrijfswagens en een goedwerkend Gewestelijk Expressnet zouden nochtans een wezenlijk verschil maken voor de luchtkwaliteit in onze straten en voor onze schoolomgevingen.

**Mevrouw Eva Lauwers, gemeenteraadslid – Ecolo-Groen :** De vraag natuurlijk hoe dat Greenpeace de scholen heeft aangesproken, zijn geen directe vragen geweest maar het is toch wel zo dat er heel veel scholen van die studie wisten, zoals de school van mijn zoon zit die daar wel aan meegenomen heeft.

Het is heel interessant de manier waarop het daar aan gewerkt is en natuurlijk de resultaten kunnen geëxtrapoleerd worden maar het is wel jammer dat er hier, in Sint-Gillis, de schone gemiste kans is.

Ik ben blij om te horen dat de initiatieven zijn zoals het organiseren van acties om motoren voor de scholen af te zetten. Dat daarover nagedacht wordt om een proef project op te starten om te onderzoeken om een fietsstraat op te stellen interessant is. Ik zal het zeker in het oog houden en ik ben benieuwd naar de resultaten.

Ik heb ook gezien dat De Bron, de gemeenteschool, de Nederlandstalige basis school, hier zal meedoen aan de acties voor betere lucht kwaliteit. Ik weet niet of jullie als schepenen en als burgemeester die actie gaan ondersteunen.

**M. Willem Stevens, schepen van Duurzame Ontwikkeling – LB :** Ik ondersteun die moreel maar ook fysiek want mijn dochtertje zit net in die school. Elke vrijdag ochtend is daar een korte prikactie.

Om terug te komen op hoe Greenpeace daar te werk is gegaan, heb ik vooral het vermoeden dat het via ouders is gegaan en misschien toch bij de schooldirectie is gegaan of via bepaalde leerkrachten. Maar ik heb geen weet van een officieel schrijven voor een open

oproep naar een lokaal bestuur of naar schoolinstanties. En dat is jammer natuurlijk want uiteraard we hadden zeker deelgenomen aan het onderzoek.

**Mevrouw Eva Lauwers, gemeenteraadslid – Ecolo-Groen:** Ik heb het al aangehaald dat we met Ecolo-Groen een “no-to-pollution” actie hebben opgezet. Ongeveer een maand geleden, hebben we op verschillende plaatsen van de gemeente die concentratie aan de stikstofdioxide gemeten. Die proefstroken worden nu onderzocht in labos en op het moment dat we daar meer resultaten over hebben, komen we daar mee terug naar de gemeenteraad.

**Question orale de M. Vincent Henderick, conseiller communal, relative à « l’occupation par une société de taxis de nombreuses places de stationnement en voirie en dehors des heures réglementées »**

**Mondelinge vraag van Mr Vincent Henderick, gemeenteraadslid, betreffende « de bezetting door een taxibedrijf van talrijke parkeerplaatsen op de weg buiten de gereguleerde uren »**

**M. Vincent Henderick, conseiller communal – chef de groupe cdH :** Le manque de places de stationnement pour les riverains dans le bas de Saint-Gilles est une thématique sur laquelle je reviens régulièrement. On sait que le plan communal de stationnement prévoit encore la suppression d’environ 200 places de parking durant l’année en cours. Dans les quartiers les plus denses, trouver une place de parking devient de plus en plus problématique.

De plus, là où la situation est déjà critique, il se trouve qu’il y a des sociétés qui utilisent les places en voirie pour garer leurs propres véhicules en soirée et durant la nuit. C’est le cas notamment dans la rue Coenraets où une société de taxis possède un garage. De plus en plus régulièrement, les taxis qui finissent leur journée se garent en voirie vers 17h30-18h pour laisser de la place dans le garage pour les voitures qui rentrent la nuit. Par conséquent, il y a fréquemment une vingtaine de places de parking destinées aux riverains qui sont utilisées par ces taxis. Cela s’ajoute à une série de problèmes de stationnement liés à des chantiers en cours dans le bas de Saint-Gilles. Je pense à l’avenue du Roi ou à d’autres zones où les places de stationnement sont contingentées.

Je voulais savoir si vous étiez au courant de la situation et connaître les options que la commune et le Collège peuvent prendre pour répondre à cette situation précise.

Enfin, quelles politiques la commune peut-elle mener pour augmenter l’offre de places de stationnement dans les zones les plus impactées ? Pas nécessairement en voirie, mais aussi hors voirie. On sait que le plan communal de stationnement signale des niveaux de saturation de stationnement de l’ordre de 130 voire 140% dans certains quartiers de la commune. Quelles options envisagez-vous pour répondre à une situation qui gêne de plus en plus les habitants et les riverains de ces quartiers ?

**M. Carlo Luyckx, échevin de la Mobilité – LB :** Je commencerai par répondre à la seconde partie de votre question. Vu la densité d’habitations et la structure urbaine de la



commune sur lesquelles il n'est pas nécessaire de s'étendre, il est évident qu'il n'y a pas beaucoup de latitude pour augmenter l'offre de stationnement pour les riverains.

Comme vous le savez, il ne s'agit pas non plus d'une priorité de la politique de mobilité régionale, à laquelle nous souscrivons, qui vise, au contraire, à diminuer progressivement l'usage des véhicules automobiles et à améliorer la qualité de vie des habitants.

Les aménagements d'espaces publics réalisés dernièrement ou qui sont en cours de réalisation – square Jacques Franck, rue d'Argone, rue de Russie, rue de Suède – promeuvent l'utilisation de modes de déplacement doux – la marche et le vélo –, la mise en zone 30, les itinéraires cyclables et les aménagements ponctuels qui les sous-tendent – élargissement des trottoirs, plantations d'arbres, carrefours surélevés, coussins berlinois – réduisent la vitesse et les places de stationnement, qui sont souvent illicites, au bénéfice des autres usagers de la voie publique et de la vie des quartiers.

Parallèlement, nous multiplions les initiatives pour faciliter l'accès et l'usage de ces modes alternatifs : stations de car-sharing, stations Vilo, les arceaux et les boxes pour vélos, le projet d'un garage pour vélos à la station Horta, etc. De même, dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme, nous veillons à préserver dans les immeubles de logements suffisamment de locaux communs pour permettre, notamment, d'abriter des vélos.

Lorsque nous sommes amenés, pour des raisons de mobilité, à modifier le régime de circulation dans une voirie ou un tronçon de voirie pour une mise en sens unique, nous ne manquons pas d'en profiter pour augmenter l'offre de stationnement. Ce fut le cas rue Émile Féron, entre la rue de Danemark et la rue Théodore Verhaegen.

En ce qui concerne la première partie de votre question relative aux taxis, nous avons contacté aujourd'hui le responsable de la société pour lui demander de veiller à ce que ses chauffeurs se garent dans le garage et non à l'extérieur. Il m'a assuré qu'il exigeait que ses chauffeurs utilisent les transports publics. Il m'a dit s'être installé à 200m de la gare pour permettre aux chauffeurs de venir prendre leur taxi à pied et en transport public. Sans doute ne peut-il tout contrôler et il se peut qu'une ou deux voitures soient garées dans la rue mais jamais vingt !

Aucune plainte d'ailleurs n'est parvenue au service de la Mobilité. J'ai interrogé tout le monde. C'est la première fois que nous entendons parler de ce problème. J'ai donc pris contact avec ce patron pour le rappeler à l'ordre mais il m'a assuré exiger de tous ses

chauffeurs de venir en transport public. C'est donc sa parole contre d'autres. Nous n'avons pu aller plus loin dans les vérifications dans la mesure où votre question nous est parvenue hier.

**M. Vincent Henderick, conseiller communal – chef de groupe cdH :** Ce ne sont pas les voitures personnelles des chauffeurs de taxi qui posent problème mais les taxis eux-mêmes. Lorsqu'ils terminent leur journée, les chauffeurs rentrent sans doute chez eux en transport public mais ils déposent leur taxi en voirie et non dans leur garage de la rue Coenraets. Je vous invite à visiter le quartier ce soir pour constater le nombre de taxis garés dans le quartier – avenue Fonsny, rue Coenraets, rue de Mérode et dans les rues aux alentours. Je vous invite à le faire. Ce sont des voitures inutiles, qui ne sont pas occupées par un quelconque chauffeur durant la nuit et qui, le lendemain matin à 6h, sont remises dans le circuit du taxi. Cela fait environ une vingtaine de places de parking qui sont soustraites aux riverains à des fins professionnelles. C'est du moins ce que me disent les habitants du quartier.

Ensuite, en ce qui concerne votre réflexion plus générale sur la politique de stationnement dans la commune, vous dites que ce n'est pas la politique de la commune ni celle de la Région et que vous mettez en œuvre des politiques de sensibilisation à d'autres modes de transport. Cependant, si vous voulez encourager les automobilistes à utiliser le vélo ou à aller à pied, il faut que le matin la voiture soit bien garée, qu'elle ne soit pas devant un garage ou en infraction, sinon les gens vont évidemment prendre leur voiture pour aller au bureau. Si leur voiture est bien garée, vous avez de meilleures chances de les convaincre de laisser là leur voiture et de prendre leur vélo.

Quand vous dites qu'il y a peu de latitude dans les zones densément peuplées, je vous rappelle que le plan communal de stationnement a recensé 4.000 places de parking dans les bureaux et les commerces. Selon ce plan, B-Park utilise 193 d'entre elles pour les riverains. Je pense qu'il y a moyen en tant qu'échevin de la Mobilité d'aller à la rencontre des bureaux, des commerçants et des grandes surfaces, et de faire en sorte que leurs places de parking soient mises à disposition des riverains lorsqu'elles ne leur sont pas nécessaires. Il y a là une possibilité. Évidemment, il y a un travail à faire pour convaincre les propriétaires.

Quand vous habitez un quartier où vous devez tourner une demi-heure pour trouver une place de parking pour décharger des courses, faire descendre des enfants, pour faire ce que fait normalement une famille, vous croyez que vous travaillez à la qualité de vie des

habitants ? Non. Tout en partageant l'objectif de réduire le stationnement en voirie, je pense qu'il y a moyen de trouver des solutions pour améliorer l'offre en travaillant avec le privé, en mobilisant les offres de parking qui existent dans les bureaux, les commerces et les grandes surfaces et même dans les nouveaux projets immobiliers que l'on développe dans le haut et le bas de Saint-Gilles.