



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Bulletin van de interpellaties
en mondelinge vragen**

**Commissie voor leefmilieu,
natuurbehoud,
waterbeleid en energie**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 12 JULI 2005**

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

**Bulletin des interpellations et
des questions orales**

**Commission de l'environnement,
de la conservation de la nature
et de la politique de l'eau et de l'énergie**

**RÉUNION DU
MARDI 12 JUILLET 2005**

Het **Bulletin van interpellaties en mondelinge vragen** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Le **Bulletin des interpellations et questions orales** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

INHOUD**SOMMAIRE****INTERPELLATIES****INTERPELLATIONS**

3

- van mevrouw Adelheid Byttebier**- de Mme Adelheid Byttebier**

3

tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

betreffende "de gebrekige opvolging van de milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de spoorwegen".

concernant "le suivi lacunaire de la convention environnementale conclue entre la Région de Bruxelles-Capitale et les chemins de fer".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Fremault,**Interpellation jointe de Mme Céline Fremault,**

3

3

betreffende "de geluidsnormen langs de spoorwegen".

concernant "les normes de bruit le long des chemins de fer".

Besprekking - Sprekers : mevrouw Adelheid Byttebier , mevrouw Céline Fremault, mevrouw Marie-Paule Quix, mevrouw Els Ampe, mevrouw Carine Vyghen, de heer Yaron Peszat, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.

Discussion - Orateurs: Mme Adelheid Byttebier , Mme Céline Fremault, Mme Marie-Paule Quix, Mme Els Ampe, Mme Carine Vyghen, M. Yaron Peszat, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.

MONDELINGE VRAGEN**QUESTIONS ORALES**

16

- van de heer Frederic Erens**- de M. Frederic Erens**

17

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

betreffende "de problematiek van verontreinigde waterbodems en de gevolgen hiervan op het leefmilieu en de volksgezondheid".

concernant "le problème de la pollution du fond des cours d'eau et ses effets sur l'environnement et la santé publique".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum	17	- de Mme Viviane Teitelbaum	17
aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, betreffende "het beheer van het Dudenpark in Vorst".		à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, concernant "la gestion du parc Duden situé à Forest".	
- van de heer Erland Pison	23	- de M. Erland Pison	23
aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, betreffende "de geluidsoverlast veroorzaakt door quads, moto's, (al dan niet) opgefokte/opgevoerde brommers en rijdende discotheken".		à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, concernant "les nuisances sonores provoquées par des quads, des motos, des cyclomoteurs débridés (ou non) et des discothèques roulantes".	
- van mevrouw Jacqueline Rousseaux.	27	de Mme Jacqueline Rousseaux	27
aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, betreffende "een eventuele promotiecampagne voor het drinken van leidingwater".		à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, concernant "une éventuelle campagne de promotion de la consommation de l'eau de distribution".	
- van de heer Jacques Simonet	29	- de M. Jacques Simonet	29
aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, betreffende "de overschrijdingen van de kritische waarden als gevolg van de hoge temperaturen".		à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, concernant "les dépassements des seuils critiques dus aux températures".	

*Voorzitterschap: de heer Joseph Parmentier, voorzitter.
Présidence de : M. Joseph Parmentier, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "de gebrekkige opvolging van de milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de spoorwegen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT,

betreffende "de geluidsnormen langs de spoorwegen".

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Rust en stilte zijn een belangrijk onderwerp. Dat kan idyllisch klinken voor wie in een stad woont. Het is alsof je geluidsoverlast er maar moet bijnemen. Toch zijn er genoeg redenen om ook in een stad te werken met maximale decibels. Ik heb hier twee documenten die dat bevestigen.

Het eerste is een document van het BIM en het gaat over de verschillende invloeden van lawaai op de gezondheid. De synthese toont ons de effecten van lawaai: auditieve effecten, aantasting van de spraakverstaanbaarheid (soms verstommen gesprekken door het lawaai), slapeloosheid, stress,

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ADELHEID BYTTEBIER

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "le suivi lacunaire de la convention environnementale conclue entre la Région de Bruxelles-Capitale et les chemins de fer".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE FREMAULT,

concernant "les normes de bruit le long des chemins de fer".

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Les citadins semblent condamnés à renoncer au calme et au silence et à supporter les nuisances sonores. Il faudrait pourtant tenir compte d'une valeur maximale de décibels en ville également, ce que démontrent les deux documents suivants :

Le premier est un document de l'IBGE qui décrit les influences du bruit sur la santé : effets auditifs, conversations interrompues, insomnie, stress, problèmes cardiovasculaires et baisse de la productivité. Il est scientifiquement et médicalement prouvé que les problèmes de circulation, de tension, de perturbation de

cardiovasculaire problemen en invloed op de prestaties. Het document is wetenschappelijk onderbouwd. Er wordt gesproken over een maximum van 55dB voor bewoners om een goede gezondheid te houden. Het gaat hierbij effectief over risico op ziekten van hart- en bloedvaten, over bloeddruk, over aandachtsstoornissen bij kinderen. Er is wetenschappelijk en medisch aangetoond dat dergelijke problemen te maken hebben met lawaai. Het betreft hier een ernstig document van uw eigen administratie. Ik wens dit verband tussen lawaai en gezondheid dan ook als uitgangspunt te nemen voor mijn interpellatie.

Dat verband is eerder al onderkend. Verschillende jaren geleden is er, voor het spoorverkeer, een milieuovereenkomst afgesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS betreffende het geluid en de trillingen afkomstig van de spoorwegen. De overeenkomst dateert van 24 januari 2001. Ik pik er enkele artikelen uit en de essentie van mijn vraag is: in welke mate is deze overeenkomst, die jaren geleden is afgesloten, in het verleden opgevolgd? Hoe gaat u als minister verder werken met deze overeenkomst? Daarnaast is er ook het geluidshinderplan 2006-2010 waarvan u misschien al een tip van de sluier kan lichten.

Bij die milieuovereenkomst met de NMBS heb ik ook enkele concrete vragen.

In artikel 6 lees ik dat er voorafgaande evaluatie zal zijn van de effecten bij belangrijke structurele wijzigingen van het spoorverkeer.

Is de aangekondigde studie al uitgevoerd? Ik heb er in elk geval geen informatie over teruggevonden.

Inzake het saneringsplan van de 'zwarte punten' stelt artikel 9 dat er moet worden overgegaan tot een klachtenregister en een geluidsonderzoek, waarna men naar oplossingen kan zoeken. In welke mate heeft men daar al werk van gemaakt? De lijst met zwarte punten uit het artikel dateert van januari 2001. Werd die lijst geactualiseerd of bent u van plan een actualisering door te voeren?

Artikel 11 behandelt het overleg met de buurtbewoners. De overeenkomst stelt dat het gewest een overlegcomité zal oprichten waarin de

l'attention chez les enfants, sont liés au bruit. Le seuil limite pour la santé est de 55dB.

Une convention environnementale a été conclue le 24 janvier 2001 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB, concernant le bruit et les vibrations provenant des voies de chemin de fer. Dans quelle mesure cette convention a-t-elle été respectée ? Comment allez-vous, en tant que ministre, poursuivre l'application de cette convention ? Pouvez-vous déjà nous dévoiler quelques éléments du Plan bruit 2006-2010 ?

L'article 6 de la convention avec la SNCB prévoit une évaluation préalable des effets qu'auraient des changements structurels importants du trafic ferroviaire.

L'étude a-t-elle bien été effectuée ? Je n'ai en tout cas aucune information à ce sujet.

Concernant le plan d'assainissement des "points noirs", l'article 9 précise qu'un recensement des plaintes et une étude acoustique seront réalisés en vue de trouver des solutions. Qu'en est-il ? La liste recensant ces points noirs date de janvier 2001. Celle-ci a-t-elle fait ou fera-t-elle l'objet d'une réactualisation ?

L'article 11, portant sur la concertation avec les habitants du quartier, stipule qu'il revient à la Région de créer un comité de concertation réunissant les communes, la Région et la SNCB. Or, celui-ci n'aurait jamais vu le jour. Le gouvernement compte-t-il le mettre sur pied ? Il serait judicieux d'y associer les habitants du quartier.

Si certains sont très engagés, comme les Ucclois, d'autres le sont moins, comme les Schaerbeekois riverains de la gare du Nord. Ceci, malgré les efforts de "Soleil du Nord", la maison de quartier qui tente de mobiliser les habitants de la rue du Progrès. Ces habitants, déjà confrontés à des problèmes sociaux et économiques, n'ont plus la motivation pour s'engager dans une action de quartier. Dans de tels cas, le parlement doit se faire l'interprète des habitants du quartier.

Les activités de la gare de Nord feront bientôt l'objet d'une décision. La ligne ferroviaire en direction de Louvain, parallèle à la rue du

gemeenten, het gewest en de NMBS zitting zullen hebben. Bij mijn weten is dat comité nooit opgericht en dus nooit bijeengekomen. Is dat inderdaad zo? Bent u van plan alsnog tot oprichting over te gaan? Hoe zult u dat aanpakken? Het is belangrijk niet alleen de gemeenten en de NMBS bij het overleg te betrekken, maar ook de buurtbewoners. In sommige gevallen zijn die zeer actief. Ik denk daarbij aan de mensen uit Ukkel die hier vandaag aanwezig zijn. Deze wakkere burgers weten heel goed hoe de vork aan de steel zit.

In andere buurten echter verenigen de bewoners zich niet. Ik denk daarbij aan de omgeving van het Noordstation in Schaarbeek. Het buurthuis 'Soleil du Nord' doet grote inspanningen om de bewoners van de Vooruitgangsstraat te mobiliseren, maar dit proces verloopt erg moeizaam. Dit publiek kent immers al voldoende sociale en economische problemen en is niet gemotiveerd om zich voor de buurt in te zetten. In dergelijke gevallen moet het Parlement de stem van de buurtbewoners vertolken.

De beslissing over de werkzaamheden aan het Noordstation zal eerstdaags worden uitgevoerd. De sporen richting Leuven, die parallel lopen met de Vooruitgangsstraat, zouden met twee sporen worden uitgebreid. De schuine talud met struikgewas zou worden vervangen door een rechte muur. Volgens de overeenkomst moet de geluidsoverlast dalen tot maximaal 65dB in het geval van investeringen en werkzaamheden. De BIM-publicatie stelt omwille van gezondheidsredenen een norm van 55dB voorop. Kunt u garanderen dat die normen zullen worden gerespecteerd bij de eerstkomende werkzaamheden voor het GEN?

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- *De milieuvovereenkomst tussen het gewest en de NMBS van 24 januari 2001 houdt in dat we op termijn moeten voldoen aan de aanbevelingen van de WGO (Wereldezondheidsorganisatie) over de nachtrust en de gezondheid van de omwonenden.*

Die normen waren al opgenomen in het

Progrès, sera bientôt dédoublée et le talus oblique couvert de buissons remplacé par un mur droit. Selon l'accord, le seuil de nuisance sonore sera limité à maximum 65dB en ce qui concerne les investissements et les travaux. L'IBGE propose une norme de 55dB pour des raisons de santé. Pouvez-vous garantir que ces normes seront respectées lors des travaux futurs liés au RER ?

M. le président.- La parole est à Mme Fremault pour son interpellation jointe.

Mme Céline Fremault.- La convention environnementale entre la Région et la SNCB qui a été signée le 24 janvier 2001, comme l'a rappelé Mme Byttebier, prévoit d'atteindre à terme des recommandations de l'OMS qui sont indispensables pour le respect du sommeil et la santé des riverains.

zogenaamde 'vliegtuig'-besluit van 27 mei 1999 over de strijd tegen het lawaai van het luchtverkeer.

Dezelfde maxima (55 dB overdag, 45 dB 's nachts, 80 dB bij zonsopgang en 70 dB bij zonsondergang) zijn opgenomen in een besluit van 4 juli 2002 van de Waalse regering over de uitbating van geklasseerde instellingen. In het Waals Gewest worden gelijkaardige maxima toegepast op de hogesnelheidslijnen.

Kunt u naar analogie met het 'vliegtuig'-besluit een 'trein'-besluit uitvaardigen om de overeenkomst van 24 januari 2001 te bekrachtigen en de gezondheid van de mensen die langs spoorwegen wonen, te beschermen?

Kunt u in de vergunningen voor de NMBS niet verwijzen naar deze conventie en de daaraan verbonden verplichtingen? Is dat nu al het geval?

Dit verandert niets aan het standpunt van de cdH over het GEN, dat de Brusselaars een betere mobiliteit moet bezorgen. De Brusselse regering moet de NMBS echter wel normen opleggen die de WGO-normen garanderen om de gezondheid van de Brusselse inwoners te beschermen.

Ces normes OMS sont déjà la référence dans ce qu'on appelle l'arrêté 'avion' du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

Ces mêmes limites de bruit, à savoir 45dB de nuit, 55dB de jour, 80dB en émergence de jour et 70dB en émergence de nuit, sont d'ailleurs également reprises dans un arrêté du 4 juillet 2002 du gouvernement wallon qui fixe les conditions générales d'exploitation des établissements classés. Des limites similaires sont appliquées en Région wallonne pour les lignes à grande vitesse, comme indiqué dans un document de prise de position du groupe de travail de la Commission européenne sur le bruit ferroviaire datant de 2003.

Au regard de ces considérations, pouvez-vous me préciser, d'une part, si un arrêté de type 'train', visant à consacrer les engagements auxquels la SNCB a souscrit dans cette convention du 24 janvier 2001, similaire à l'arrêté 'avion', pourra être pris pour protéger avec la même efficacité la santé des riverains de lignes de chemin de fer ?

D'autre part, je voulais savoir si, dans toutes les autorisations accordées à la SNCB, il ne serait pas utile de faire référence à la convention précitée et au respect des normes qui sont susceptibles d'être couvertes par arrêté. Est-ce le cas, à ce jour, dans les permis et les autorisations délivrées ?

Je tenais à vous préciser que cela ne remet évidemment absolument pas en cause la position du cdH par rapport au RER. Nous sommes favorables au projet de RER, qui doit assurer une meilleure mobilité pour l'ensemble des Bruxellois. Comme un certain nombre de mouvements citoyens, dont le Collectif 124 qui est essentiellement mobilisé dans la commune d'Uccle dans laquelle j'habite, nous estimons que le gouvernement bruxellois devrait essayer d'imposer à la SNCB des vraies mesures qui garantissent les normes OMS, pour préserver le bien-être et la santé de l'ensemble des riverains bruxellois.

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Ik ben het volledig eens met de argumenten die door mevrouw Bytebier zijn uiteengezet. De link tussen leefmilieu en gezondheid en tussen lawaai en gezondheid is bewezen. Het is ook duidelijk dat de

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

Mme Marie-Paule Quix (in het Frans).- Je rejoins totalement les arguments avancés par Mme Bytebier. La relation entre environnement et santé et entre bruit et santé est prouvée. De plus, la convention environnementale conclue entre la

milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS moet worden nageleefd. Vooral het overleg met de buurtbewoners is belangrijk, omdat men mensen maar van plannen kan overtuigen door de voor- en nadelen uitvoerig toe te lichten.

Wat gebeurt er echter als de normen niet worden nageleefd? Wordt het project dan stilgelegd of verdaagd? Het gewestelijk expressnet (GEN) is heel belangrijk voor het gewest. Het moet niet alleen het mobiliteitsprobleem oplossen. Minder auto's in de stad komt ook onze gezondheid en ons leefmilieu ten goede.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Zoals mevrouw Byttebier zegt, is het wanneer er werken worden uitgevoerd vaak interessant om ook andere niet voorziene, doch noodzakelijke werken uit te voeren. Misschien is het nu het geschikte ogenblik om geluidsschermen te plaatsen waar die nuttig zouden zijn, zoals langs de sporen van het Noordstation. Uiteindelijk kost het niet veel moeite om in een beweging zulke geluidsschermen te plaatsen als er aan de sporen wordt gewerkt.

Mevrouw de minister, zult u nagaan in de bestekken van de werken waar er geld werd uitgetrokken voor geluidsmuren of andere maatregelen die hinderende geluidsoverlast kunnen beperken?

De voorzitter.- Mevrouw Vyghen heeft het woord.

Mevrouw Carine Vyghen (in het Frans).- Naast Ukkel hebben nog andere gemeenten met geluidsoverlast te kampen.

De nachtvluchten zijn ook niet de enige vorm van geluidsoverlast. Ook het treinverkeer draagt daar in grote mate toe bij, zoals in het vormingsstation van Schaarbeek.

Is het geluidsplan van de vorige regering volledig uitgevoerd? Is dat plan geëvalueerd? Komt er een nieuw geluidsplan 2006-2010?

De NMBS moet net zoals in de andere gewesten de omgeving op haar kosten heraanleggen om de

Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB doit être respectée. Surtout, la concertation avec les riverains est importante.

Cependant, que se passera-t-il si les normes ne sont pas respectées ? Le projet sera-t-il paralysé ou ajourné ? Le RER est vital pour la Région, non seulement en termes de mobilité, mais aussi en termes de santé et d'environnement.

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- Il est souvent intéressant de coupler les travaux. Il serait peut-être opportun de placer des écrans antibruit, notamment le long des voies de la gare du Nord, à l'occasion des travaux.

Contrôlez-vous dans les devis des travaux où de l'argent a été affecté à des mesures visant à limiter les nuisances sonores ?

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

Mme Carine Vyghen.- Uccle n'est pas la seule commune à être affectée par les nuisances sonores.

Le survol de nuit par les avions ne constitue pas, non plus, la seule source de nuisances sonores à Bruxelles. S'y ajoute en effet la circulation des trains (la gare de formation de Schaerbeek par exemple).

Concernant le 'plan bruit' de la précédente législature, celui-ci a-t-il été exécuté dans son intégralité ? A-t-il fait l'objet d'une évaluation ou d'un bilan ? Un nouveau 'plan bruit' 2006-2010 est-il envisagé ?

leefbaarheid te waarborgen. Het gewest hoeft daar in het kader van het samenwerkingsakkoord niet voor op te draaien.

De voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat (in het Frans).- *Ik ben het eens met mijn collega's.*

Net als mevrouw Vyghen vind ik dat het probleem ook andere gemeenten dan Uccle aangaat. Ik denk bijvoorbeeld aan de Kroonlaan in Elsene, waar men met geluidsoverlast te kampen heeft wegens de aanleg van het toekomstige GEN-station 'Germoir'.

Zou u ons kunnen inlichten over de maatregelen die in andere gemeenten zullen worden genomen?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Dit is een interessant debat, en eindelijk praten we eens over een ander onderwerp dan over de nachtvluchten!

(Gelach)

Ik zal u nu een aantal percentages meedelen met betrekking tot geluidshinder.

Net zoals elders verstoort het lawaai in Brussel de nachtrust van de inwoners en brengt het dus schade toe aan hun gezondheid en hun levenskwaliteit in het algemeen. Een achteruitgang van de kwaliteit van de leefomgeving, waar het lawaai zeker een aandeel in heeft, houdt het risico

Il revient à la SNCB de réaliser à ses frais les travaux d'aménagement aux abords des voiries nécessaires au maintien d'une qualité de vie conforme aux normes antibruit (murs antibruit, talus) comme cela se fait dans d'autres régions. La Région ne prendra pas en charge ces coûts qu'on tente de lui faire porter par le biais de l'accord de coopération.

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

M. Yaron Pesztat.- L'essentiel a été dit et je me rallie aux interrogations de mes collègues.

Je voudrais, comme Mme Vyghen, élargir le débat au delà d'Uccle, à l'ensemble des communes concernées. Elle a cité Bruxelles-Ville. Je citerai, pour ma part, Ixelles et l'avenue de la Couronne qui, depuis longtemps déjà, même avant qu'on ne parle de la quatrième voie, souffre de problèmes de bruit et continuera d'en souffrir, notamment en liaison avec la création future d'une nouvelle station RER, dite 'Germoir'.

Je trouverais intéressant que, dans le cadre de votre réponse, vous nous éclairiez sur les dispositions qui vont être prises, non seulement à Uccle, mais également dans les autres communes et quartiers concernés, notamment Ixelles, dont il n'a pas encore été question.

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre (en néerlandais).- *Nous parlons enfin d'autre chose que des vols de nuit !*

(Rires)

Les nuisances sonores sont préjudiciables au sommeil des habitants et, par conséquent, à leur santé et à leur qualité de vie en général. La dégradation du cadre de vie entraîne le risque de voir des habitants préférer des zones plus rurales. Dès lors, il revient aux autorités de limiter ces nuisances.

(poursuivant en français)

in dat bewoners uitwijken naar meer landelijke gebieden. Mevrouw Byttebier, u heeft gelijk wanneer u zegt dat de overheid het nodige moet doen om deze hinder te beperken.

(verder in het Frans)

Geluidshinder is een van de voornaamste oorzaken van de stadsvlucht. Volgens enquêtes wordt 30% van de Brusselaars getroffen door verkeerslawaai, 20% door vliegtuiglawaai en 2% door treinlawaai. Het verkeer blijft dus de grootste boosdoener.

Het Brussels Gewest hoeft zich niet te schamen over zijn actiemiddelen. Het Gewest voert al jaren strijd tegen geluidshinder en beschikt over een hele reeks regelgevingen. De maatregelen van het geluidsplan zijn vernieuwend en voluntaristisch. Tot slot heb ik een maand geleden een vademeicum Verkeerslawaai voor de gemeenten opgesteld.

Wij moeten nog verder in die richting gaan en ons niet alleen om om het vliegtuiglawaai bekommern.

(verder in het Nederlands)

Het spoorverkeer is eveneens een belangrijke bron van lawaai. De hinder die wordt veroorzaakt door de treinen wordt beïnvloed door een aantal factoren zoals de snelheid en het gewicht van het konvooi, de akoestische prestaties van de infrastructuur en het spoorwegmateriaal. De vermindering van de hinder hangt grotendeels direct af van de NMBS.

(verder in het Frans)

De milieuovereenkomst tussen het gewest en de NMBS uit 2001 moet ervoor zorgen dat de vervoersmaatschappij meer rekening houdt met de geluidsproblematiek.

(verder in het Nederlands)

Zonder al te veel te willen relativeren, wens ik eerst en vooral op te merken dat het 65 km lange spoorwegnet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slechts 2% van de bevolking aan lawaai blootstelt en dat het in tegenstelling tot het vliegtuig, de trein een strategisch instrument is in

Petite précision globale : les nuisances sonores constituent l'une des premières causes de départ des gens hors de la ville. Des enquêtes réalisées, confirmées par l'IBGE, ont permis de souligner qu'à Bruxelles, 30% des gens étaient gênés par les bruits routiers, 20% par le bruit des avions et 2% par le rail.

Cela ne signifie pas que le bruit des trains n'est pas important, mais permet de resituer la gradation et de redire à quel point le bruit routier est l'une des nuisances les moins bien supportés par les habitants.

La Région de Bruxelles-Capitale n'a pas à rougir de ses actions et de ses outils. Elle s'est dotée depuis plusieurs années d'une politique de lutte contre le bruit, qui reste à perfectionner, mais qui est déjà assez remarquable. Nous disposons d'un arsenal de réglementations tout à fait inégalé en Belgique. Les mesures développées dans le cadre du 'plan bruit' sont également innovatrices et volontaristes.

Par ailleurs, nous avons sorti il y a un mois le 'vade-mecum du bruit routier' à l'intention des différentes communes ; celui-ci constitue un outil unique. Nous devons aller encore plus loin encore dans ce sens, et ne pas nous soucier uniquement des nuisances sonores des avions.

(poursuivant en néerlandais)

Le trafic ferroviaire est également une source de bruit importante. Les nuisances provoquées par les trains sont liées à une série de facteurs tels que la vitesse et le poids du convoi, les prestations acoustiques de l'infrastructure et le matériel ferroviaire. La diminution des nuisances relève en grande partie directement de la SNCB.

(poursuivant en français)

La convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB relative aux bruits et vibrations du chemin de fer, signée en 2001, a pour objectif de responsabiliser la SNCB en lui proposant un programme visant à intégrer davantage le facteur bruit.

Cette convention engage, sur base volontaire, la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale.

het federaal en gewestelijk mobiliteitsbeleid. De trein heeft in het algemeen een beter imago en het lawaai wordt gemakkelijker aanvaard dan andere hinder van dezelfde intensiteit.

(verder in het Frans)

Het treinverkeer heeft ook een gunstige invloed op de luchtverontreiniging. Dat betekent uiteraard niet dat er niets aan de geluidsoverlast moet gebeuren. Toch blijft de trein een uitzonderlijk vervoermiddel.

De werkzaamheden met de NMBS en het BIM zijn hervat en er zijn in het kader van deze conventie een aantal initiatieven genomen.

(verder in het Nederlands)

Wat artikel 6 van de Conventie betreft, inzake het principe van de voorafgaande beoordeling van de effecten in geval van aanzienlijke structurele wijzigingen aan het spoorverkeer, is een publicatie of studie niet echt voorzien. Dit artikel preciseert dat de akoestische effecten van een nieuw infrastructuurproject of uitbatingsschema bestudeerd moeten worden. Dat was systematisch het geval, vooral in het kader van de milieueffectenstudie van de projecten voor het op vier sporen brengen van de verschillende lijnen.

(verder in het Frans)

Deze studies kunnen reeds worden geraadpleegd in het kader van de openbare onderzoeken die al bezig zijn of binnenkort worden georganiseerd.

De NMBS heeft meegeworkt door gegevens over de uitbating van het netwerk te verstrekken, zodat er op een correcte manier informatie kan worden verzameld over de geluidshinder.

In de meeste gevallen zullen de bewoners na de werken minder last hebben van geluidsoverlast.

(verder in het Nederlands)

Het BIM heeft trouwens in samenwerking met de NMBS een technische studie laten uitvoeren over het rollend materieel en de infrastructuur. Het was steeds de bedoeling om geluidshinder te voorkomen en naar oplossingen te zoeken om

(poursuivant en néerlandais)

D'emblée, notons que les 65 kilomètres de voies ferrées en Région de Bruxelles-Capitale exposent au bruit seulement 2% de la population et que, contrairement à l'avion, le train est un instrument stratégique dans la politique de mobilité fédérale et régionale.

(poursuivant en français)

Le transport ferroviaire nous permet aussi d'agir sur une autre pollution, à savoir la pollution atmosphérique, très importante dans notre Région. Ceci ne signifie pas que nous ne devons pas mener une politique volontariste pour diminuer le bruit des trains, mais le transport ferroviaire ne peut être comparé avec les autres transports.

Je confirme donc qu'une politique volontariste s'impose. C'est la raison pour laquelle nous avons repris les travaux avec la SNCB ainsi qu'avec l'IBGE. Une série d'actions ont donc été entreprises dans le cadre de cette convention.

(poursuivant en néerlandais)

Une publication ou une étude portant sur l'article 6 de la convention n'est pas prévue. Cet article précise que les effets acoustiques d'un nouveau projet d'infrastructure ou d'un schéma d'exploitation doivent être étudiés. Cela fut systématiquement le cas, surtout dans le cadre de l'étude d'incidence des projets de mise à quatre voies des différentes lignes.

(poursuivant en français)

Ces études d'incidence sont consultables dans le cadre des enquêtes publiques déjà organisées ou sur le point de l'être.

Dans le cadre de ces études d'incidence, la SNCB a contribué directement en fournissant les données relatives à l'exploitation, afin que les incidences sonores du projet soient correctement évaluées.

Dans la majorité des cas, par rapport à la situation actuelle, la situation acoustique des riverains des lignes sera meilleure après les travaux.

(poursuivant en néerlandais)

lawaaihinder van het spoorverkeer te beperken. Zo konden de parameters die een invloed hebben op het ontstaan van lawaai van spoorverkeer worden geïdentificeerd.

Er werden beslissingen genomen over de keuzen van de infrastructuur en het rollend materieel van het Brusselse spoornet, en er werd een lijst opgesteld van de bestaande maatregelen, zoals geluidsschermen. Er werd ook rekening gehouden met maatregelen om geluidsschermen beter te integreren in het landschap (bijvoorbeeld door voor groene schermen te kiezen).

(verder in het Frans)

De NMBS moet voor alle geplande infrastructuurwerken over een stedenbouwkundig attest beschikken, dat de exploitatievoorwaarden van het project vastlegt. Zo moet de vervoersmaatschappij ook de geluidsnormen uit de milieuovereenkomst naleven.

Er moet een specifieke milieuovereenkomst worden ondertekend, waarna de NMBS een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning kan indienen. Specifieke overeenkomsten zorgen voor de naleving van de normen via drie werkwijzen:

- een stand van zaken voor en na de werkzaamheden;
- permanente follow-up van het geluid en van de trillingen;
- een jaarlijkse meting.

(verder in het Nederlands)

Er is een overeenkomst gesloten voor het op vier sporen brengen van lijn 161 Brussel-Luxemburg tussen de stations Watermaal en Schuman. In samenspraak met de NMBS wordt op dit ogenblik een specifieke ontwerpovereenkomst uitgewerkt voor het op vier sporen brengen van het zuidelijk deel van lijn 161 tussen Bosvoorde en de gewestsgrens.

(verder in het Frans)

De zwarte punten uit artikel 9 zijn allemaal bestudeerd in een akoestische studie uit 2002. De

En collaboration avec la SNCB, l'IBGE a fait réaliser une étude technique sur le matériel roulant et l'infrastructure, dans le but de prévenir les nuisances sonores et de chercher des solutions pour limiter le bruit du trafic ferroviaire.

Des décisions ont été prises à propos de l'infrastructure et du matériel roulant du réseau ferroviaire bruxellois, et une liste de mesures existantes, comme les murs antibruit, a été établie. Des mesures pour mieux intégrer ces murs antibruit dans le paysage ont également été prises en compte.

(poursuivant en français)

Pour tous les travaux d'infrastructure envisagés par la SNCB, un certificat d'urbanisme doit être délivré, définissant les conditions d'exploitation du projet. Il doit notamment stipuler que la SNCB s'engage par écrit à prendre en charge les mesures garantissant, après la mise en exploitation de nouvelles infrastructures, le respect des normes de bruit de vibrations, imposées par la convention environnementale signée entre la SNCB et la Région.

Une convention environnementale spécifique doit être signée, puis une demande de permis d'urbanisme peut être déposée. Annexées à la convention environnementale principale, les conventions spécifiques visent notamment à contrôler les normes imposées selon trois dispositifs :

- l'élaboration d'un état des lieux avant et après travaux ;
- le suivi continu et permanent de la qualité de l'environnement sonore et vibratoire ;
- une campagne annuelle de mesure.

(poursuivant en néerlandais)

Une convention a été signée pour la mise à quatre voies de la ligne 161 Bruxelles-Luxembourg, entre les gares de Watermael et Schuman. Un projet de convention spécifique portant sur la mise à quatre voies du tronçon sud de la ligne 161, entre Boitsfort et la frontière régionale, est en cours d'élaboration.

fiches ervan zijn raadpleegbaar bij het BIM.

De WGO-normen zijn voor de operator moeilijk na te leven. Zij gelden niet als dusdanig, maar als richtsnoer en als streefdoel. De conventie wil de huidige normen aanpassen. Het BIM werkt samen met de NMBS om de indicatoren te bepalen en de geluidsnormen aan te passen. Eerst moet het BIM echter het geluidskadaster van de treinen voltooien.

De inventaris van de kritieke punten is bijgewerkt ter gelegenheid van het plan ter bestrijding van de geluidshinder in juni 2003. Daarbij is rekening gehouden met de aanvragen voorvloeiend uit de bepalingen van artikel 10 van de ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving van 17 juli 1997. De bewoners kunnen op grond daarvan vragen om de geluidshinder in hun wijk te onderzoeken.

In het kader van artikel 11 is tot op heden nog geen overlegcomité bijeengeroepen. Tot hiertoe hebben wijkcomités en bewoners alleen informatie gevraagd met betrekking tot de uitbreiding naar vier sporen. Die is hen bezorgd via het verslag van de effectenstudie, de overlegcomités en de informatievergaderingen van de NMBS.

Wat de werken aan het Noordstation betreft, zal de NMBS pas eind juli haar aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning indienen. Aangezien men de effectenstudie nog niet heeft aangevat, is het te vroeg om de geluidsoverlast te kunnen inschatten.

Het spreekt voor zich dat de NMBS zich aan de geluidsvoorschriften uit de overeenkomst zal moeten houden.

In het kader van de geluidsoverlast van het spoorverkeer is het noodzakelijk dat de milieouvereenkomst tussen het Brussels Gewest en de NMBS wordt toegepast.

Een besluit waarin geluidsnormen voor het treinverkeer worden vastgelegd behoort tot de mogelijkheden, maar is alleszins afhankelijk van een geluidskadaster en van onderhandelingen met de NMBS. Het heeft geen zin om overdreven normen op te leggen.

(poursuivant en français)

Concernant l'article 9 portant sur le plan d'assainissement des points noirs : l'ensemble des points noirs identifiés par le plan a fait l'objet d'une étude acoustique dès 2002. Ces études sont disponibles sous forme de fiches à l'IBGE.

Les normes OMS, appliquées telles quelles, sont très contraignantes pour l'opérateur. Elles ne sont pas retenues comme critères d'identification des sites points noirs, mais elles constituent une valeur guide et un idéal à atteindre. La convention prévoit de faire évoluer les normes actuelles. L'IBGE travaille actuellement en concertation avec la SNCB à l'identification d'indicateurs et de normes de bruit plus adaptés. Ces travaux ne pourront aboutir avant la finalisation d'un cadastre du bruit ferroviaire dont l'IBGE entame actuellement la réalisation.

L'actualisation de l'inventaire des sites critiques a été assurée à l'occasion de l'évaluation du plan de lutte contre le bruit en juin 2003 et en fonction des demandes introduites dans le cadre des dispositions de l'article 10 de l'ordonnance de lutte contre le bruit en milieu urbain du 17 juillet 1997, qui permet aux riverains d'un site bruyant de revendiquer des études acoustiques.

Concernant l'article 11, portant sur la transparence et la concertation avec les riverains : il n'y a pas eu, à ce jour, de convocation d'un comité de concertation. Les seuls comités de quartier et de riverains ayant fait une demande d'information auprès de l'IBGE sont ceux concernés par la mise à quatre voies de lignes. L'information souhaitée leur a été donnée via le rapport d'étude d'incidence, les commissions de concertation et les séances d'information organisées par la SNCB.

Concernant les travaux à la gare du Nord prévus dans le quadrilatère : au Nord de la gare, la SNCB ne compte introduire sa demande de permis d'urbanisme que fin juillet. L'étude d'incidence n'ayant pas encore débuté, il est trop tôt pour pouvoir se prononcer sur les nuisances des travaux et les valeurs acoustiques.

Je ne dispose pas de plus d'informations à ce jour, mais il est entendu que la SNCB devra respecter les valeurs acoustiques de la convention pour ces

(verder in het Nederlands)

De doelstelling is uiteraard om te werken aan de ontwikkeling van het treinverkeer en de integratie ervan in, voor de buurtbewoners, zo goed mogelijke omstandigheden.

(verder in het Frans)

In de milieuovereenkomst tussen de NMBS en het gewest worden de WGO-normen als richtwaarden genomen die zo goed mogelijk moeten worden benaderd. De strikte toepassing van die normen in de directe omgeving van de spoorwegen zou tot de stopzetting van het volledige spoorverkeer in het gewest leiden. Het is dus belangrijk dat er met haalbare normen wordt gewerkt.

Ook het Brussels besluit betreffende het vliegtuiglawaaï past de WGO-normen niet strikt toe. Voor zover ik weet past overigens geen enkele Europese lidstaat de WGO-normen als dusdanig toe.

Het Waals regeringsbesluit van juli 2002 legt de geluidsnormen vast voor de omgeving van ingedeelde inrichtingen, maar heeft geen betrekking op de spoorlijnen.

Noch in Vlaanderen noch in Wallonië zijn er geluidsnormen voor het treinverkeer vastgesteld. Het Waals Gewest heeft wel (niet-bindende) richtwaarden opgesteld om de opdrachthouders van effectenstudies een referentie te geven. Die richtwaarden zijn echter ver verwijderd van de WGO-normen en belangen de NMBS niet direct aan.

De overeenkomst tussen het gewest en de NMBS vormt een goede overlegbasis. Sinds de inwerkingtreding ervan wordt voor elk nieuw infrastructuurproject, met name voor het GEN, een specifieke overeenkomst opgesteld waarin de NMBS zich ertoe verbindt de geluidshinder sterk te verminderen. Zo werkt de NMBS momenteel een specifieke overeenkomst uit voor het op vier sporen brengen van het zuidelijk gedeelte van lijn 161.

De algemene overeenkomst moet niettemin strikt worden toegepast. Die overeenkomst is evolutief om de geluidsnormen beter aan de situatie te

travaux d'extension.

Dans le cadre du bruit ferroviaire, nous insistons sur la nécessité de renforcer l'application de la convention environnementale signée entre la Région et la SNCB et sur la nécessité de la faire évoluer.

Dans cette optique, un arrêté fixant des normes de bruit ferroviaire pourrait être envisagé mais serait de toute façon conditionné par la finalisation du cadastre du bruit ferroviaire et des concertations avec la SNCB. Il n'est pas utile d'imposer des normes disproportionnées par rapport à l'activité.

(poursuivant en néerlandais)

L'objectif est bien entendu de développer le trafic ferroviaire et son intégration, dans les meilleures conditions possibles pour les riverains.

(poursuivant en français)

Je me permets de répondre à la question de Mme Fremault à la suite de la réponse portant sur la convention environnementale entre la SNCB et la Région. Cette convention se réfère aux normes OMS comme valeur guide. Elles y sont reprises comme idéal à atteindre.

Dans l'état actuel des choses, l'application telle quelle de ces normes en bordure directe des voies de chemin de fer entraînerait l'arrêt de l'exploitation ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale. Il est indispensable de se référer à des normes réglementaires adaptées à une certaine réalité.

L'arrêté relatif au bruit des avions de la Région de Bruxelles-Capitale n'applique pas telles quelles les normes OMS, même si celles-ci restent une référence vers laquelle il faut tendre. A ma connaissance, aucun pays membre de l'Union européenne n'impose les normes OMS telles quelles.

L'arrêté du gouvernement wallon de juillet 2002, auquel vous faites référence, porte sur les niveaux de bruit auxquels sont soumis le voisinage d'un établissement classé dont, je rappelle, sont exclues les lignes de chemin de fer. La Région de Bruxelles-Capitale est dotée d'un arrêté similaire

kunnen aanpassen en de leefomgeving van de omwonenden te kunnen verbeteren. In het kader van dit permanent overleg zou een besluit betreffende de geluids- en trillingenhinder veroorzaakt door het treinverkeer kunnen worden overwogen.

(verder in het Nederlands)

Het transport per trein is een strategisch luik van het stedelijk mobiliteitsbeleid. De ontwikkeling ervan moet dus worden ondersteund. Daarbij moeten wij echter steeds de integratie van de trein binnen het stedelijk weefsel voor ogen hebben.

(verder in het Frans)

We kunnen geluidswerende muren of een geluidsisolatie plaatsen. Het gewest moet hiervoor druk uitoefenen op de NMBS.

Het gewest zal hierin niet investeren. Dit is een verantwoordelijkheid van de federale regering en de minister van Mobiliteit.

De balans van het geluidsplan 2000-2005 zal na het recess geëvalueerd worden en dan zal ook het plan voor 2006-2010 worden voorgesteld.

par rapport aux installations classées.

Concernant la circulation ferroviaire, il n'existe pas de normes en Région wallonne, ni en Région flamande. Les services d'aménagement du territoire de la Région wallonne retiennent des valeurs guides - qui n'ont rien de contraignant - dans le cadre des études d'incidence, pour donner une référence aux chargés d'étude. Ces références restent relativement éloignées des normes OMS et n'impliquent pas directement la SNCB.

Comme précisé à Mme Byttebier, la convention entre la Région et la SNCB constitue une base de concertation et d'engagement volontaire importante. Depuis son entrée en vigueur, chaque projet d'infrastructures nouvelles, principalement liées à la mise en oeuvre du RER, fait l'objet d'une convention spécifique selon laquelle la SNCB s'engage à réduire significativement le bruit après travaux par rapport à la situation antérieure. La convention spécifique relative au tronçon sud de la mise à quatre voies de la ligne 161 est actuellement en cours d'élaboration avec la SNCB.

Cependant, la Convention générale doit se voir appliquée plus fermement et les travaux avec la SNCB se poursuivent à cette fin. Cette convention est évolutive et doit permettre d'identifier des normes acoustiques plus appropriées à la situation et garantissant les meilleures conditions de vie des riverains. Dans cette optique, et dans le cadre de concertations continues avec la SNCB, un arrêté relatif aux bruits et vibrations ferroviaires pourrait être envisagé.

(poursuivant en néerlandais)

Le transport par train constitue un volet stratégique de la politique de mobilité urbaine. Mais nous ne pouvons pas perdre de vue l'intégration du train dans le tissu urbain.

(poursuivant en français)

Certes, il conviendrait de mettre en place des murs antibruit ou une isolation acoustique. Reste à la Région de faire pression sur la SNCB dans cette perspective.

La Région ne compte pas investir pour de tels aménagements, lesquels relèvent de la

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Mevrouw de minister, ik heb u twee keer iets horen vermelden over 'zwarte punten', en over een actualisering in het jaar 2002. U hebt echter niet gezegd of er nieuwe zwarte punten zijn bijgekomen. Ik denk bijvoorbeeld aan de site rond het Noordstation. Is dat geen zwart punt? In de oorspronkelijke lijst van 2001 wordt er geen melding van gemaakt.

Als u het over groene geluidsschermen hebt, hoop ik dat u niet bedoelt dat er enkel een likje groene verf wordt aangebracht. Sommigen hebben gepleit voor geluidsschermen, maar als er opeens ergens een muur van zes meter hoog wordt opgetrokken, is dat ook niet altijd aangenaam voor de bewoners. Er zijn nog andere manieren om geluidshinder te beperken.

Wordt er in het nieuwe geluidshinderplan rekening gehouden met verschillende geluidsbronnen? Het gaat niet alleen om lawaai van de spoorwegen, maar ook van vliegtuigen en autoverkeer.

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- *Als inwooner van Ukkel voel ik me betrokken bij die gemeente maar ik maak er geen fixatie van.*

Men heeft het nog niet vaak gehad over lijn 124, tussen Brussel en Charleroi. Ook daar heeft de NMBS een aanvraag ingediend om tot vier sporen over te gaan en de maximumsnelheid te verhogen. Sommige buurtbewoners protesteren omdat de frequentie zal verdubbelen, de snelheid zal verhogen en de sporen dichter bij de huizen zullen liggen. Het valt te betreuren dat de gemeente haar toestemming heeft gegeven en zo geluidsnormen

responsabilité du fédéral et du ministre de la Mobilité.

Concernant le plan bruit, le bilan du plan 2000-2005 sera évalué à la rentrée parlementaire et le nouveau plan bruit 2006-2010 sera proposé au cours du prochain semestre.

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Vous n'avez pas dit si de nouveaux points noirs sont apparus. Le site autour de la gare du Nord n'en est-il pas un ?*

Ensuite, concernant les murs verts antibruit, il n'est pas toujours agréable pour les habitants d'être cernés par un mur d'une hauteur de six mètres. Il existe d'autres façons de limiter les nuisances sonores.

Le nouveau plan de lutte contre le bruit tient-il compte de différentes sources sonores ? Il n'y a pas que le bruit du train, mais aussi celui des avions et du trafic automobile.

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

Mme Céline Fremault.- Les réponses précises de la ministre ont bien éclairé nos demandes.

Je n'ai pas d'obsession uccloise particulière, si ce n'est que j'habite dans cette commune et que je me sens donc forcément plus concernée.

On a beaucoup parlé de la ligne 171, mais moins de la ligne 124 entre Bruxelles et Charleroi, or on sait qu'il y a une demande de la SNCB pour un projet de mise à quatre voies et une augmentation de la vitesse maximale des trains. Cette situation semble difficile pour un certain nombre de

toestaat die ver boven de normen van de WGO liggen, ook al zijn die niet dwingend.

De voorzitter.- Het woord is aan mevrouw Huytebroeck.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Wat de 'zwarte punten' betreft waarover mevrouw Byttebier het heeft, heb ik me eerder reeds uitgesproken.

(verder in het Frans)

Volgens artikel 10 van de ordonnantie op de bestrijding van geluidsoverlast, kunnen de omwonenden een studie eisen. In 2002 verrichtte het BIM een studie voor het traject langs de wijk "Het Rad" en langs de Vogelenzang-site. Zo kunnen inderdaad nieuwe zwarte punten opduiken. Het geluidsplan slaat op alle bronnen van lawaai, of het nu het wegverkeer is of treinen of vliegtuigen.

De frequenties worden niet verdubbeld. Er komen nieuwe treinen, maar andere worden afgeschaft. Er zouden maar 10% meer treinen komen. We hopen ook dat de nieuwe treinen stiller zullen zijn. Daar zullen we over waken.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

riverains puisqu'il y aura un dédoublement de la fréquence, une augmentation de la vitesse des trains et un rapprochement des voies des maisons. Il est regrettable que la commune elle-même ait remis un avis favorable et accepté des seuils de bruit largement supérieurs aux normes de l'OMS, même si la ministre a précisé qu'ils n'étaient pas contraignants.

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre (en néerlandais).- *Je me suis déjà exprimée sur les "points noirs" évoqués par Mme Byttebier.*

(poursuivant en français)

L'article 10 de l'ordonnance de lutte contre le bruit permet aux riverains d'un site bruyant de revendiquer des études acoustiques et ainsi de faire apparaître de nouveaux points noirs. En 2002, une étude acoustique a été réalisée par l'IBGE pour les tronçons de la cité-jardin de "La Roue" et ses abords immédiats et pour le tronçon de la ligne 50A traversant le site du Vogelenzang. Effectivement, de nouveaux points noirs peuvent être déterminés et ont déjà évolué. Le plan bruit porte sur toutes les sources de bruit, que ce soit le bruit routier, le bruit des avions ou celui des trains.

Mme Fremault, il n'y aura pas de doublement des fréquences. Il y aura certes de nouveaux trains, mais d'autres seront supprimés. Il semblerait qu'il n'y aurait pas plus de 10% d'augmentation du nombre de trains. Nous vous fournirons les chiffres dès qu'ils seront en notre possession. Nous espérons également que les nouveaux trains utilisés seront moins bruyants que les anciens. Nous restons très vigilants sur cet aspect.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FREDERIC ERENS

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "de problematiek van verontreinigde waterbodems en de gevolgen hiervan op het leefmilieu en de volksgezondheid".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, wordt de vraag geacht te zijn ingetrokken.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW. EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "het beheer van het Dudenpark in Vorst".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Net zoals een groeiend aantal bewoners maak ik me meer en meer zorgen over de verloedering van het Dudenpark in Vorst.*

Onlangs hebben 900 personen een petitie ondertekend om te protesteren tegen het slechte beheer van het park.

In 1992 is er een overeenkomst afgesloten tussen het Brussels Gewest en de federale staat over het onderhoud van een aantal groene ruimtes in Brussel die onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen.

QUESTION ORALE DE M. FREDERIC ERENS

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "le problème de la pollution du fond des cours d'eau et ses effets sur l'environnement et la santé publique".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, la question est considérée comme retirée.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "la gestion du parc Duden situé à Forest".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Comme un nombre croissant d'habitants de notre Région, je suis de plus en plus préoccupée par l'état de dégradation continue du parc Duden à Forest.

Récemment, une pétition signée par plus de 900 personnes a dénoncé la non-gestion du parc, l'érosion importante du sol, les chemins ravinés, les chutes d'arbres, les abattages effectués sans permis, les carences dans l'entretien des plantations, le recul de la biodiversité, la malpropreté et l'insuffisance du gardiennage.

Une convention d'entretien conclue depuis 1992 entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat

De vorige Brusselse regering heeft verschillende keren gepoogd om opnieuw te onderhandelen met de federale overheid over die overeenkomst, zodat ook het onderhoud van het Dudenpark erdoor zou worden geregeld. Dat is echter mislukt.

Mevrouw de minister, naar aanleiding van een schriftelijke vraag over het Dudenpark zei u dat het eigendom is van de Koninklijke Schenking, die bijgevolg verantwoordelijk is voor het onderhoud.

Het Brussels Gewest is niet bevoegd om werken uit te voeren op een privé-terrein. Tijdens onderhandelingen hebben we aan de Koninklijke Schenking voorgesteld dat het BIM hen zou bijstaan met technische raadgevingen over het aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen om bomen om te hakken en over de opwaardering van het Dudenpark.

Het BIM werd verzocht om de kosten van een eventueel beheer van het Dudenpark te evalueren. Misschien kan er vervolgens een voorstel worden gedaan aan de Koninklijke Schenking.

Volgens Le Soir was er op 28 april een vergadering van het Brussels Gewest en de Koninklijke Schenking over de mogelijkheid om het beheer van het Dudenpark aan het Brussels Gewest over te laten.

Ik heb zelf vastgesteld hoezeer het park verloederd is. Het moet dringend worden onderhouden. Wordt de overeenkomst van 1992 met de federale overheid ook van toepassing op het Dudenpark? Zijn er al onderhandelingen aangeknoopt?

Wat was het resultaat van de vergadering van 28 april? Is er al onderzocht of het haalbaar is en hoeveel het zou kosten om het Dudenpark door het BIM te laten beheren? Is er al een voorstel gedaan aan de Koninklijke Schenking?

fédéral concernant l'entretien de certains espaces verts restés fédéraux après la régionalisation, a permis, jusqu'à aujourd'hui, d'assurer la gestion et le gardiennage de parcs tels que le Cinquantenaire, le Colonial ou le Sobieski.

A plusieurs reprises, le gouvernement bruxellois précédent a proposé aux ministres fédéraux en charge de la Régie des bâtiments de renégocier cette convention, notamment en y intégrant le parc Duden. Toutes ces démarches se sont avérées infructueuses.

Par ailleurs, en réponse à une question écrite du 21 mars 2005 relative à l'entretien du parc Duden, vous avez déclaré que la Donation royale était le propriétaire et l'unique gestionnaire du parc en question. Elle est donc actuellement entièrement responsable de l'entretien et de la restauration du parc.

La Région n'est pas habilitée à intervenir pour effectuer des travaux sur une propriété privée. Au cours d'une concertation, la Région a proposé d'offrir à la Donation royale les conseils techniques de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE) pour la constitution des dossiers de demande de permis d'urbanisme relatifs aux abattages urgents des arbres dangereux, et pour le projet de restauration générale du parc qu'elle a l'intention d'introduire auprès de l'administration régionale.

Concernant la reprise de la gestion du site par l'IBGE, il a été demandé à celui-ci d'en évaluer le coût et la faisabilité en vue, le cas échéant, de faire une proposition de convention à ce sujet à la Donation royale.

Selon un article paru dans l'édition du "Soir" du 28 mai 2005, une réunion a eu lieu le 28 avril entre la Région et les membres de la Donation royale afin d'envisager la possibilité de la gestion journalière et de la sécurité du parc par la Région.

J'ai constaté par moi-même l'état de détérioration sauvage dans lequel se trouve le parc actuellement. L'entretien de ce parc s'avère urgent. Qu'en est-il de la Convention d'entretien de 1992 ? Sera-t-elle étendue au parc Duden ? Des pourparlers avec l'Etat fédéral ont-ils été menés en ce sens ?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (in het Frans).- *Het Dudenpark werd in 1903 door koning Leopold II aan de Belgische Staat geschenken. Het beheer ervan werd in 1930 bij koninklijk besluit toevertrouwd aan de Koninklijke Schenking, dat een autonome overheidsinstelling is.*

Van alle goederen die door de Koninklijke Schenking worden beheerd, is het Dudenpark het enige dat toegankelijk is voor het publiek. Leopold II wilde de arbeiders uit de Marollen de mogelijkheid geven om zich te ontspannen in een omgeving met gezonde lucht.

Het Dudenpark kent echter heel wat problemen en is een 'bedreigd' park. Heel wat bomen zijn erg oud. Hun gezondheid moet dus nauwgelet worden gevolgd om te voorkomen dat takken afbreken of bomen omvallen. Als we het Dudenpark willen behouden, moeten we dringend beginnen met het vervangen van bomen.

Een ander probleem is dat de erosie van het terrein de stabiliteit en de staat van de wandelpaden aantast. De oplossing hiervoor moet worden gevonden in het kader van een algemeen plan dat ook de opmerkelijke gebouwen omvat. Aangezien het park beschermd is, moet een stedenbouwkundige vergunning worden gevraagd en het eensluidend advies van de KCML worden bekomen.

Ook het meubiliair (banken en vuilnisbakken) is aan vervanging en uitbreiding toe.

Om al die redenen heb ik in december 2004 contact opgenomen met de Koninklijke Schenking.

De Koninklijke Schenking heeft maatregelen genomen en een restauratieproject uitgewerkt, maar beschikt niet over de financiële en menselijke

Quelle a été l'issue de la réunion du 28 avril avec la Donation royale ? L'IBGE a-t-elle déjà pu évaluer le coût et la faisabilité de la reprise de gestion du parc ?

A-t-elle pu faire une proposition de convention à ce sujet à la Donation royale ?

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Mme Teitelbaum, je vous remercie pour cette interpellation qui me ravit, étant donné mon intérêt pour le parc Duden. Celui-ci a été transmis en 1903 à titre de libéralité par le roi Léopold II à l'État belge. Sa gestion a été confiée à la Donation royale, par voie d'arrêté royal, en 1930. La Donation a le statut d'établissement public autonome.

Parmi les biens gérés par la Donation royale, seul le parc Duden est accessible au public. L'accessibilité de ce parc et du parc de Forest (lequel se trouve principalement sur le territoire de la commune de Saint-Gilles) a été, dès l'origine, un objectif de Léopold II, qui voulait créer un parc, je cite, "dans le but de procurer à la classe ouvrière habitant la rue Haute et ses nombreux affluents, un lieu de récréation et de promenade où elle puisse respirer un air pur".

Le parc Duden a été légué à l'État belge par Guillaume Duden, fervent admirateur du roi Léopold. De taille plus importante que le parc de Forest, il complétait avantageusement l'ensemble d'espaces verts mis à la disposition de la population.

Le parc Duden est une magnifique partie de la "forêt cathédrale" de la forêt de Soignes en pleine ville. Son cachet tout à fait particulier rend cet espace très attachant. J'en veux pour preuve la mobilisation récente de ses riverains et de ses utilisateurs pour son entretien.

Malheureusement, le parc Duden connaît de nombreux problèmes, ce qui en fait un parc "menacé". En effet, les arbres sont, dans leur très grande majorité, en fin de vie, comme c'est le cas pour beaucoup de parcs aménagés par Léopold II au cours des 19e et 20e siècles dans différents

middelen om een heraanleg van een dergelijke omvang uit te voeren.

Ik heb de Schenking voorgesteld een conventie voor te bereiden om de dringende werken uit te voeren en de restauratiewerken gezamenlijk te financieren. Het Dudenpark heeft door zijn omvang en eigenheden een overduidelijk gewestelijk belang. Aangezien we nog onderhandelen over de conventie, kan ik voorlopig niets zeggen over de inhoud ervan.

De heren Mayeur en Boukourna hebben recent in de Kamer een wetsvoorstel ingediend betreffende het statuut van de goederen die beheerd worden door de Schenking. Daardoor zou de vervreemding van deze goederen mogelijk worden.

Koning Leopold stelde drie voorwaarden voor een overdracht van een goed aan de Staat:

1. *een verbod om er bouwgrond van te maken;*
2. *het behoud van de bestemming en het bijzondere karakter;*
3. *een verbod op vervreemding van het goed.*

Deze laatste voorwaarde lijkt overdreven en in de huidige situatie zelfs tegenstrijdig met de bestaansreden van de Schenking. Als de Koninklijke Schenking onvoldoende middelen heeft om de openbare ruimten te onderhouden en een andere overheidsinstelling dat wel kan, moet een vervreemding mogelijk zijn.

Dat komt wel neer op een onteigening van de Staat om een reden van openbaar nut. Het is een vreemde oplossing die geen antwoord biedt voor de prijsbepaling van het goed. Wordt het Aankoopcomité belast met de evaluatie? Op basis van welke referentie wordt de prijs geraamd? Dat kan niet de marktwaarde zijn, aangezien dit goed per definitie niet op de markt is.

Ik zal eerst proberen pragmatische en concrete oplossingen te vinden. De Schenking is erg geïnteresseerd en we onderhouden een constructieve dialoog om een conventie op te stellen, waardoor we het park kunnen overnemen en de Schenking er toch nog kan in investeren.

endroits de Bruxelles. Cette situation est donc potentiellement dangereuse : il faut assurer un suivi scrupuleux de l'état sanitaire des arbres pour prendre les mesures de sécurité nécessaires afin d'éviter que des branches ne tombent ou que les arbres eux-mêmes ne s'écrasent. Ceci s'est d'ailleurs produit il y a deux ou trois ans sur la chaussée de Bruxelles.

Si l'on veut maintenir le parc Duden, il faut aussi absolument, et de manière urgente, commencer à régénérer les arbres. Des abattages et des replantations progressives de manière à conserver au mieux les volumes existants s'avèrent donc nécessaires.

J'épinglerai un autre problème du parc Duden : l'érosion du terrain due aux fortes pentes affecte la stabilité et l'état des chemins. Des solutions doivent être apportées dans le cadre d'un projet général de réaménagement du parc, qui comprend également certains bâtiments très intéressants. Ce projet devra faire l'objet d'un permis d'urbanisme et d'un avis conforme de la Commission royale des monuments et sites, puisque le site est classé.

Le mobilier n'est pas non plus en bon état. Il faut remplacer, voire ajouter des bancs et des poubelles. De plus, le parc Duden est défiguré par le dépôt sauvage d'immondices. C'est pour toutes ces raisons que, en décembre 2004, j'ai pris l'initiative de contacter la Donation royale, qui gère le parc.

Nous sommes arrivés ensemble au constat suivant : même si la Donation royale a bel et bien pris certaines mesures pour améliorer la situation et a commencé à élaborer un projet de restauration, elle ne dispose pas des moyens financiers et humains nécessaires pour mener à bien le réaménagement d'envergure qui s'impose.

Suite notamment à sa demande formulée fin avril, j'ai proposé à la Donation de préparer une convention en vue de réaliser les travaux urgents, d'élaborer et de cofinancer les travaux de restauration et de renforcer au plus vite l'entretien du parc. Le parc Duden a, du fait de sa taille et de ses particularités, un intérêt régional évident. Dans la mesure où les termes de la convention à conclure sont actuellement en négociation, il serait prématuré d'en faire état. C'est une question de

De vorm van de conventie moet nog bepaald worden. Een specifieke conventie lijkt me eenvoudiger dan een aanpassing van de conventie tussen het gewest en de Regie der Gebouwen. In de herfst zal ik u de conventie voorstellen.

quelques mois.

A propos de la proposition de loi relative au statut des biens gérés par la Donation, j'ai pris connaissance de la proposition de loi introduite récemment à la Chambre par MM. Mayeur et Boukourna, visant à permettre l'aliénation de biens gérés par la Donation et indiqués par le roi Léopold comme inaliénables ad vitam aeternam.

Les auteurs de cette proposition citent trois conditions posées par le roi Léopold pour le transfert à l'État de ses biens :

1. Interdiction de transformer les sites en terrains à bâtir ;
2. Obligation d'en maintenir la destination et le cachet ;
3. Interdiction d'aliéner les biens.

Cette dernière condition me paraît excessive et même, dans le contexte actuel, contradictoire avec la raison d'être de la donation faite par le Roi. S'il s'avère que la Donation royale ne dispose pas des moyens suffisants pour l'entretien de lieux publics et qu'une autre institution publique peut assumer cet entretien et les charges de la propriété, il serait tout à fait cohérent d'autoriser une aliénation qui viserait précisément au maintien de la qualité de lieux voués à l'usage public.

Cela étant, dans la mesure où c'est en réalité l'État qui est propriétaire des biens légués, la proposition de loi consiste à exproprier l'État pour une raison d'utilité publique. C'est une solution étrange qui, en outre, n'offre pas de réponse en ce qui concerne la définition du prix du bien. Dans l'arsenal juridique actuel, faut-il comprendre que le Comité d'acquisition, une administration de l'État, sera chargé de faire l'évaluation ? Quelle est la référence sur base de laquelle le prix pourrait être estimé ? Il ne peut s'agir du prix du marché, ce bien étant par définition hors marché.

En conclusion, par rapport à la manière forte préconisée dans cette proposition de loi, j'ai choisi, dans un premier temps, d'essayer de trouver des solutions pragmatiques et surtout très concrètes. La Donation royale est pour l'instant très prenante, et nous sommes dans un dialogue constructif avec

elle, pour établir une convention qui nous permettrait d'assumer la gestion du parc tout en faisant en sorte que la Donation royale puisse continuer à y investir.

La convention en négociation porte avant tout sur les travaux à réaliser, la détermination de l'auteur du paiement et la concrétisation du réaménagement. La forme particulière de cette convention est à déterminer. Il me paraît plus simple de réaliser une convention spécifique que d'amender la convention de 1992 conclue entre la Région et la Régie des bâtiments. Cela serait certainement beaucoup plus rapide, puisque nous nous trouvons dans la dernière ligne droite de cette convention spécifique, que je ne détaillerai pas aujourd'hui, mais vous présenterai à l'automne.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-
Weet u al hoeveel dat zal kosten?

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Neen. We maken momenteel nog de inventaris op van de te vellen bomen. Het zullen er enkele tientallen zijn. Aangezien de site beschermd is, moeten we nagaan welke beperkingen dat met zich brengt en of we de gebouwen al dan niet in de overeenkomst opnemen.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-
We zullen waakzaam blijven.

- Het incident is gesloten.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Avez-vous pu évaluer les coûts que cela entraînerait, sans entrer dans les termes de la convention ?

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Non, pas encore exactement, puisqu'on est en train de comptabiliser le nombre d'arbres qui seraient à abattre. Il y en a quelques dizaines. Il faut également voir l'aménagement qui peut être réalisé en fonction du classement du site. Ce que nous impose le classement est aussi important. Il faut également voir si nous comprenons ou non les bâtiments dans la convention. Nous sommes actuellement en train d'évaluer tout cela. Je n'avancerai pas de chiffre aujourd'hui.

Mme Viviane Teitelbaum.- Nous resterons attentifs.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERLAND PISON

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "de geluidsoverlast veroorzaakt door quads, moto's, (al dan niet) opgefokte/opgevoerde brommers en rijdende discotheken".

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord.

De heer Erland Pison.- Met het aanbreken van het droge zomerweer worden heel wat moto's, bromfietsen en dergelijke van stal gehaald. Recentelijk heeft ook de quad (een bromfiets op vier wielen) de weg van het off-road-circuit naar de openbare weg en dus naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevonden.

Dat mensen op verschillende wijzen mobiel willen zijn is geen probleem en bovendien onvermijdelijk. Bij een bepaalde categorie gebruikers schijnt echter niet de mobiliteit, noch het plezier van de snelheid de hoofdreden van de verplaatsing te zijn, maar wel de maximale productie van lawaai door het opvoeren van de motor of het vervangen van de standaarduitlaat door zogenaamde 'race-uitlaten'. Ook bepaalde motorfietsen produceren veel lawaai, zeker als op agressieve manier met de gashendel wordt omgegaan. Qua geluidsoverlast scoren de quads zeer hoog, zeker wanneer de bestuurder op de achterste wielen tracht te rijden (freewheelen).

Met deze vraag wil ik mijn pijlen niet richten op de gemotoriseerde twee- of vierwieler die zich op een normale wijze in het verkeer begeeft. We moeten ons echter de vraag durven stellen of opgevoerde bromfietsen en moto's met uitgeboorde uitlaten en/of quads met tractorambities thuishoren op de openbare weg.

Ik wil geen heksenjacht openen op gemotoriseerde tweewielers, ik ben er overigens zelf ook één. Ik meen echter wel dat excessieve geluidmakers gedempt moeten worden of, indien dit technisch

QUESTION ORALE DE M. ERLAND PISON

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "les nuisances sonores provoquées par des quads, des motos, des cyclomoteurs débridés (ou non) et des discothèques roulantes".

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

M. Erland Pison (en néerlandais).- Avec l'apparition du temps chaud, les motos, cyclomoteurs, quads et autres, envahissent les rues de Bruxelles.

Une certaine catégorie d'usagers ne semble rechercher ni la mobilité, ni le plaisir de la vitesse, mais bien la production maximale de bruit, en trafiquant au besoin leur véhicule. Les quads font très fort, en particulier lorsque leurs conducteurs roulent en appui sur les roues arrières.

Ma question n'est pas dirigée contre les véhicules motorisés à deux ou quatre roues qui s'insèrent de manière normale dans le trafic, mais contre la présence sur la voie publique des mobylettes, motos et quads trafiqués.

Ces producteurs de bruit excessifs doivent être bridés ou, si cela est techniquement impossible, retirés de la voie publique. Cela est également valable pour les véhicules qui se comportent comme des discothèques ambulantes. Le quad me semble particulièrement peu à sa place dans un environnement urbain. Il est extrêmement bruyant et, contrairement aux véhicules à deux roues, il ne favorise pas la fluidité du trafic.

Les instruments politiques adéquats devraient être à disposition via l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche des infractions en matière d'environnement et l'ordonnance du 19 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain.

Quelles sont les normes en matière de nuisances

niet mogelijk is, van de openbare weg gehaald. Hetzelfde geldt voor de boomcars en cabrio's die als rijdende discotheken door de stad cruisen. Ik verwijst hier naar het voorbeeld van Hasselt, waar een speciaal verkeersbord zulke rijdende discotheken verbiedt. Vooral de quad lijkt mij niet thuis te horen op de weg in een stedelijke omgeving. Hij zorgt voor exponentieel veel lawaaihinder en in tegenstelling tot brom- en motorfietsen zorgt hij niet voor een betere doorstroming van het verkeer.

In het kader van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing van misdrijven inzake leefmilieu en de ordonnantie van 19 juli 1997 betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving moeten hiertoe de beleidsmiddelen vorhanden zijn.

Wat zijn de specifieke geluidsnormen voor voertuigen op de openbare weg zowel overdag als 's nachts? Hoe wordt de naleving gecontroleerd?

Hoeveel voertuigen zijn reeds gecontroleerd? Wat is het resultaat?

Heeft de minister voorstellen om deze overlast in de toekomst te bannen?

Is de minister van plan om dit probleem met doelgerichte controles aan te pakken en een verbod op dergelijke voertuigen in Brussel te onderzoeken?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Bromfietsen en motorfietsen zijn inderdaad een factor in het lawaai dat verbonden is met het wegverkeer. De hinder die door deze voertuigen veroorzaakt wordt, wordt vaak door de burger met de vinger gewezen.

(verder in het Frans)

De politie houdt regelmatig controles. Er zijn geen campagnes met bijzondere maatregelen gevoerd. Die zijn moeilijk te organiseren en hebben weinig nut.

sonores spécifiques pour les véhicules qui circulent sur la voie publique, de jour comme de nuit ? Comment veille-t-on à leur application ?

Combien de véhicules ont-ils été contrôlés ? Quel est le résultat ?

La ministre a-t-elle des propositions à faire pour éliminer cette nuisance ?

A-t-elle l'intention de s'attaquer à ce problème par des contrôles adéquats et d'examiner l'interdiction de tels véhicules à Bruxelles ?

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre (en néerlandais).- *Les mobylettes et les motos jouent effectivement un rôle dans le bruit lié à la circulation routière. Les nuisances que provoquent ces véhicules sont souvent pointées du doigt.*

(poursuivant en français)

A Bruxelles, des contrôles sont réalisés de manière récurrente par les services de police. Des campagnes de mesures particulières n'ont pas été mises en oeuvre. Souvent lourdes à mettre en place, leur bénéfice est peu encourageant.

De heer Erland Pison.- Mevrouw de minister, ik heb mijn vraag in het Nederlands gesteld. Ik zou het op prijs stellen als u me in het Nederlands zou antwoorden.

(Samenspraak)

De heer Erland Pison.- Mijnheer de voorzitter, u bent het die de werkzaamheden regelt. U zou mevrouw de minister erop moeten wijzen dat ze me in het Nederlands moet antwoorden.

De voorzitter.- Gelieve de minister niet te onderbreken!

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Mijnheer Pison, ik heb het recht om in de twee talen te antwoorden en ik doe dat altijd!

(verder in het Frans)

Meestal volstaat een eenvoudige controle van het materiaal om de wetgeving te laten naleven.

(verder in het Nederlands)

De normen voor brom- en motorfietsen worden vastgelegd door het Koninklijk Besluit van 10 oktober 1974, houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

(verder in het Frans)

Het gewest is niet bevoegd om deze voertuigen al dan niet in het verkeer toe te laten. De politiediensten zijn bevoegd voor de conformiteitscontroles. U kunt zich dus rechtstreeks tot hen richten.

(verder in het Nederlands)

In het kader van het Plan voor de strijd tegen lawaai 2006-2010 zal het gewest erop toezien dat de wetgeving wordt nageleefd. De controle van voertuigen zal behouden blijven. Dit zal gepaard gaan met een heuse voorlichtingscampagne inzake de bestaande wetgeving en de impact van geluidshinder die door dergelijke voertuigen wordt veroorzaakt.

M. Erland Pison (en néerlandais).- *J'ai posé ma question en néerlandais. J'apprécierais que vous répondiez dans la même langue.*

(Colloques)

M. Erland Pison (en néerlandais).- *M. le président, c'est vous qui dirigez les travaux. Vous pourriez signaler à la ministre qu'elle doit me répondre en néerlandais.*

M. le président.- Veuillez ne pas interrompre la ministre.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre (en néerlandais).- *M. Pison, j'ai le droit de répondre dans les deux langues. Je le fais toujours !*

(poursuivant en français)

La plupart du temps, un simple contrôle du matériel permet tout aussi bien de contrôler le respect de législation en matière de bruit.

(poursuivant en néerlandais)

C'est l'A.R. du 10 octobre 1974 traitant des exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les vélosmoteurs, les motocyclettes et leurs remorques qui fixe ces normes.

(poursuivant en français)

L'interdiction de circulation de ces véhicules ne relève pas des compétences de la Région. Les contrôles de conformité sont réalisés par les services de police. Je vous invite à les contacter directement.

(poursuivant en néerlandais)

Dans le cadre du plan pour la lutte contre le bruit 2006-2010, la Région veillera au respect de la législation. Le contrôle des véhicules sera maintenu. En même temps sera menée une campagne d'information sur la législation existante et les nuisances sonores générées par ces véhicules.

(verder in het Frans)

(verder in het Frans)

De politie moet ook ingrijpen bij onverantwoord rijgedrag. U kan daarvoor een beroep op ze doen.

(verder in het Nederlands)

Bovendien wordt er op Europees niveau gewerkt aan maatregelen om de geluidshinder van deze voertuigen te beperken.

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord.

De heer Erland Pison.- Ik zal het reglement eens napluizen, maar ik dacht dat...

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (*in het Frans*).- *Mijn antwoord vindt u blijkbaar niet belangrijk!*

De heer Erland Pison.- Als u uw antwoord in het Frans aframmelt, heb ik daar inderdaad moeilijkheden mee.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (*in het Frans*).- *U vindt de taal die ik gebruik belangrijker dan wat ik u te zeggen heb!*

De heer Erland Pison (*in het Frans*).- *Wanneer u zo snel praat, bent u moeilijk verstaanbaar.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JACQUELINE ROUSSEAUX.

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "een eventuele promotiecampagne voor het drinken van leidingwater".

Il revient également à la police d'intervenir par rapport aux comportements irresponsables de certains conducteurs. Je vous invite à la contacter.

(poursuivant en néerlandais)

De plus, des mesures sont élaborées au niveau européen pour limiter les nuisances sonores de ces véhicules.

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

M. Erland Pison (*en néerlandais*).- *Je vais éplucher le règlement. Je pensais que...*

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Ma réponse vous importe peu !

M. Erland Pison (*en néerlandais*).- *Si vous expédiez votre réponse en français, cela me pose en effet des problèmes.*

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Que je parle en français est manifestement bien plus important que ce que j'ai à vous communiquer. On voit ce qui vous tient à cœur !

M. Erland Pison.- Lorsque vous parlez tellement vite, vous êtes difficilement compréhensible.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JACQUELINE ROUSSEAUX

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "une éventuelle campagne de promotion de la consommation de l'eau de distribution".

De voorzitter.- Mevrouw Viviane Teitelbaum zal het woord nemen in naam van mevrouw Jacqueline Rousseaux.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Bij deze warmte bezorgen de sociale diensten flessen water bij de bejaarden thuis.*

Nochtans is het Brusselse leidingwater van uitstekende kwaliteit. Het wordt voortdurend gecontroleerd en is het kwalitatief even goed als water uit flessen.

Bovendien is het 300 maal goedkoper. Men hoeft het ook niet te dragen, wat een groot voordeel is voor wie moeilijk te been is.

Kraantjeswater wordt ook niet bewaard in plastic flessen en is dus milieuvriendelijk.

Volgens de kranten zouden de Belgen water kopen in de buurlanden, omdat daar geen ecotaks wordt geheven. Promotie van het leidingwater zou dat kunnen voorkomen.

Waarom voert de minister geen campagne voor het gebruik van leidingwater?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Het is inderdaad voordeliger leidingwater te drinken dan water uit flessen.*

Tijdens de hittegolf gaf men bejaarden water uit flessen. U betreurt dat het leidingwater toen niet werd gepromoot.

M. le président.- Mme Viviane Teitelbaum prendra la parole au nom de Mme Jacqueline Rousseaux.

Mme Viviane Teitelbaum.- En ces jours de forte chaleur, l'eau en bouteille est distribuée auprès des personnes âgées, à domicile, via des services sociaux.

Or, l'eau de distribution fournie par l'Intercommunale bruxelloise de distribution d'eau (IBDE) en Région bruxelloise est d'excellente qualité. Cette qualité est, en outre, surveillée tout au long de la journée et vaut certainement celle de l'eau vendue en bouteille.

L'eau du robinet est en outre trois cents fois moins chère que l'eau en bouteille. De plus, il ne faut pas la porter, ce qui est appréciable pour tous les citoyens, et plus encore pour les personnes âgées, à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap.

Enfin, l'eau du robinet n'est, par définition, pas conditionnée dans des bouteilles en plastique, ce qui, sur le plan écologique et environnemental, représente une sérieuse économie de déchets. Les conséquences environnementales de l'usage de l'eau du robinet sont donc importantes et devraient être soulignées.

D'autre part, la presse nous a appris récemment que les Belges allaient s'approvisionner en eau dans des pays voisins, dès lors que l'eau y était moins chère vu l'absence d'écotaxe. Une promotion de l'eau de distribution leur éviterait de telles démarches.

Pour ces raisons, pourquoi ne faites-vous pas la promotion de l'eau de distribution auprès de la population ?

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je partage votre avis concernant les avantages que présente la consommation d'eau du robinet par rapport à l'eau en bouteille.

Vous mentionnez la distribution d'eau en bouteille auprès des personnes âgées pendant la canicule et regrettiez que l'eau du robinet ne soit pas valorisée

(verder in het Nederlands)

Ik wil eraan herinneren dat deze maatregel niet op mijn initiatief is genomen, maar op dat van bepaalde gemeentelijke diensten. Het zou echter nuttig zijn om de sociale diensten bewust te maken van de consumptie van leidingwater, zodat ze de juiste reflex ontwikkelen.

(verder in het Frans)

Ik promoot het leidingwater wel degelijk, maar niet bij de sociale diensten. Mijn voorkeur gaat uit naar de scholen, omdat kinderen de volwassenen van morgen zijn. Daar installeren we waterfonteintjes. Dit gaat liefst samen met pedagogische begeleiding en met het verwijderen van zoete drankautomaten.

We zullen ook waterfonteintjes installeren in stations - wat de daklozen ten goede zal komen - en op grote evenementen.

Leidingwater produceert geen afval en is goed voor de gezondheid. De bewustmakingsactie gaat uit van het Het Huis voor Water en Leven, dat hiervoor een gewestsubsidie geniet. We hebben het Brussels Jongerenparlement voor Water opgericht met leerlingen uit Nederlandstalige en Franstalige lagere scholen. Dat parlement heeft binnen de muren van dit gebouw een aantal ambitieuze voorstellen uitgewerkt.

Daarnaast voert de BIWD ook promotieacties en is ze betrokken bij gewestelijke evenementen zoals het Milieufeest.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

lors de telles initiatives.

(poursuivant en néerlandais)

Je vous rappelle que cette mesure a été prise à l'initiative de certains services communaux. Il serait néanmoins utile de sensibiliser les services sociaux à la consommation de l'eau de distribution.

(poursuivant en français)

Vous me demandez pourquoi je ne fais pas la promotion de l'eau de distribution auprès de la population. En réalité, j'assure cette promotion. Pas directement auprès des services sociaux dont je viens de parler, mais à d'autres niveaux.

La priorité est donnée à la sensibilisation dans les écoles, auprès des enfants, qui sont les adultes et les décideurs de demain. Cette sensibilisation passe par l'installation de robinets-fontaines dans les écoles, de préférence en parallèle avec la suppression des distributeurs de boissons sucrées, et avec un accompagnement pédagogique lors de cette installation.

Nous envisageons l'installation de robinets-fontaines dans d'autres endroits, comme les gares - ce qui serait très intéressant pour les personnes sans-abri - ; lors de certains événements comme Bruxelles-Plage, ou lors de grands festivals.

La réduction des déchets, les avantages financiers et les effets positifs sur la santé sont mis en avant. C'est la Maison de l'Eau et de la Vie qui, grâce à un subside régional, assure cette promotion de l'eau de distribution. Le Parlement des jeunes Bruxellois pour l'Eau, créé à notre initiative et qui s'est réuni au parlement, a très bien fonctionné. Il rassemblait des élèves des écoles primaires, francophones et néerlandophones, très sensibilisés, qui ont fait des propositions ambitieuses en matière d'eau.

Par ailleurs, l'IBDE mène ses propres actions de promotion et est associée à différents événements organisés par la Région, comme la fête de l'Environnement.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-
Mijn vraag ging ook over de bejaarden en over een algemene promotie.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "de overschrijdingen van de kritische waarden als gevolg van de hoge temperaturen".

De voorzitter.- De vraag van de heer Simonet wordt voorgelezen door mevrouw Teitelbaum.

Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-
We hebben net een paar weken met hoge temperaturen achter de rug. Dat is een probleem voor een groot aantal mensen, zoals ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen. Wanneer de temperaturen hoog oplopen, is er namelijk een hogere ozonconcentratie in de lucht.

Is de waarschuwingsdrempel van 180g ozon/m³ overschreden? Welke rol speelt de Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu (IRCEL) tijdens dergelijke warme periode?

Ik heb u reeds geïnterpelleerd over dit onderwerp, maar ik veronderstel dat er nu andere waarschuwingssystemen gelden dan tijdens de winter, wanneer de vervuiling vooral door huisverwarming wordt veroorzaakt.

In veel andere Europese steden worden er preventieve maatregelen genomen bij grote hitte. Kunt u de voornaamste maatregelen tegen ozonvervuiling opsommen?

Hoe wordt de bevolking geïnformeerd als de waarschuwingsdrempel wordt overschreden?

Mme Viviane Teitelbaum.- La question concernait aussi les personnes âgées et une promotion plus générale.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "les dépassements des seuils critiques dus aux températures".

M. le président.- la question de M. Simonet sera lue par Mme Teitelbaum.

Vous avez la parole, Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Notre Région, comme le reste du pays d'ailleurs, a connu ces dernières semaines une vague de chaleur importante. Cependant, nous ne pouvons pas parler de canicule puisque les températures nocturnes sont restées en dessous de certaines limites.

La hausse des températures est problématique pour de nombreuses personnes comme les personnes âgées, les personnes sensibles des voies respiratoires. Avec des températures frôlant les trente degrés, la pollution à l'ozone se développe de plus belle. A ce propos, pouvez-vous nous faire savoir si vos services ont enregistré des dépassements du seuil européen d'information et d'alerte à l'ozone qui s'élève à 180 mg/m³ ?

Quel rôle la Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE) joue-t-elle pendant cette période chaude ? Je vous ai déjà interpellé sur certains de ces sujets, mais je suppose que le dispositif en place n'est pas identique à celui utilisé au cours de la période hivernale où la pollution est générée principalement par le chauffage domestique, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Par ailleurs, de nombreuses autres capitales

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (*in het Frans*).- Een Europese richtlijn uit 2002 betreffende ozon in de lucht maakt een onderscheid tussen een informatiedrempel en een alarmdrempel.

De informatiedrempel is bepaald op gemiddeld 180 microgram/m³ lucht per uur. Deze ozonconcentratie kan een beperkte invloed hebben op gevoelige bevolkingsgroepen (kinderen, bejaarden, hartlijders en personen met ademhalingsstoornissen).

De alarmdrempel is bepaald op gemiddeld 240 microgram/m³ lucht per uur. Deze ozonconcentratie kan schadelijk zijn voor de gezondheid van de volledige bevolking.

Dit jaar is de informatiedrempel in Brussel tweemaal overschreden: op 23 juni (189 microgram/m³) en op 24 juni (195 microgram/m³). De alarmdrempel werd echter niet overschreden.

(verder in het Nederlands)

Ik wijs erop dat al deze informatie makkelijk toegankelijk is en zeer gedetailleerd vermeld staat op de internetpagina van het BIM en van Ircel (Intergewestelijke cel voor leefmilieu).

(verder in het Frans)

De Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu (IRCEL) is opgericht bij het samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten van 18 mei 1994. Ze moet onder meer fasen van toenemende luchtvervuiling opvolgen en de verantwoordelijke instanties waarschuwen.

europeennes appliquent des mesures préventives en cas de forte chaleur. Pourriez-vous rappeler quelles sont les principales mesures de prévention à la pollution à l'ozone en été ? Dans un avenir proche, si le seuil européen d'information devait être dépassé, de quels outils, autres que les médias classiques et traditionnels, disposez-vous afin d'avertir la population de la concentration d'ozone dans l'air ?

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Une directive européenne de 2002 relative à l'ozone dans l'air ambiant distingue un seuil d'information et un seuil d'alerte. Il s'agit de deux réalités distinctes.

Le seuil d'information, fixé à 180 microgrammes/m³ d'air en moyenne sur une heure, correspond à la concentration en ozone au-delà de laquelle des effets limités à court terme sont possibles sur la santé des populations sensibles (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de problèmes respiratoires ou cardiaques).

Le seuil d'urgence, fixé à 240 microgrammes/m³ d'air en moyenne sur une heure, correspond à la concentration en ozone au-delà de laquelle des effets limités à court terme sont possibles sur la santé de l'ensemble de la population exposée.

Depuis le début de l'année, en Région bruxelloise, le seuil d'information a été dépassé deux fois, le 23 juin (189 microgrammes/m³) et le 24 juin (195 microgrammes/m³). Quant au seuil d'alerte, il n'a jamais été dépassé.

(poursuivant en néerlandais)

Toutes ces informations sont facilement accessibles et figurent de façon très détaillée sur le site de l'IBGE et de CELINE (Cellule Interrégionale de l'Environnement).

(poursuivant en français)

La Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE) a été instituée par l'Accord de coopération entre les trois Régions du 18 mai

Op basis van de gegevens die door de gewestelijke meetnetten worden verstrekt, voorspelt IRCEL de ozonconcentraties voor de volgende dag. Als de mogelijkheid bestaat dat de informatie- of waarschuwingssdrempel wordt overschreden, stuurt IRCEL een bericht naar de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten, hun administraties, de geneesheren-inspecteurs en de media met de minimuminformatie die volgens de Europese richtlijn moet worden verspreid. Het vermeldt de waargenomen en voorspelde overschrijdingen, de mogelijke gevolgen voor de gezondheid, de meest kwetsbare categorieën personen, nuttige tips en maatregelen om de vervuiling en de blootstelling te beperken.

Ozon wordt niet door een specifieke bron veroorzaakt, maar door een fotochemische reactie van de verontreinigende gassen die in de atmosfeer aanwezig zijn, de zogenaamde ozonprecursoren, zoals stikstofoxiden en vluchtige organische stoffen. De vermindering van de uitstoot van die gassen, bijvoorbeeld door een beperking van het autoverkeer, leidt echter niet tot een onmiddellijk daling van de ozonconcentratie. Een duidelijk voorbeeld is de verergering van de ozonpieken tijdens de weekends, terwijl er dan minder voertuigen rijden.

Tijdens ozonpieken zijn de actiemiddelen dus beperkt. Het is dan ook belangrijk om preventief op te treden. Dat betekent dat moet worden ingespeeld op de 'gascocktail' die het hele jaar aanwezig is, maar onder de invloed van de zon ozon vormt. De maatregelen moeten dus :

1. *duurzaam en structureel zijn;*
2. *drastisch zijn: de uitstoot van stikstofoxiden en vluchtige organische stoffen moet volgens de Europese richtlijn in 2010 met 50% verminderd zijn ten opzichte van 1990;*
3. *op Europese schaal worden genomen, aangezien de luchtmassa's, zowel de ozonprecursoren als het ozon zelf, over honderden kilometers kunnen voortdragen.*

Het Brusselse Plan Lucht Klimaat 2002-2010 bevat eveneens een aantal voorschriften om de

1994. Parmi ses missions opérationnelles en matière d'air figure "le suivi des épisodes de pollution accrue et l'alerte des instances responsables indiquées par la Région".

A partir des données fournies par les réseaux de mesure régionaux, CELINE établit des prévisions sur les concentrations en ozone pour le lendemain. Si un dépassement du seuil d'information ou du seuil d'alerte est prévu, un bulletin est envoyé aux autorités, aux administrations fédérales, régionales et communautaires, aux médecins inspecteurs et aux médias.

Ce bulletin reprend l'ensemble des informations minimales dont la diffusion est imposée par la directive européenne. Il détaille les dépassements observés et prévus, les effets possibles sur la santé, le type de population concernée et la conduite recommandée, ainsi que les mesures à prendre pour réduire la pollution et l'exposition à celle-ci.

En ce qui concerne les mesures de prévention à la pollution à l'ozone, il faut tenir compte du fait que l'ozone n'est pas directement produit par une source particulière, contrairement aux autres polluants atmosphériques. L'ozone se forme sous l'influence du soleil sur certains gaz polluants accumulés dans l'atmosphère : les "gaz précurseurs". Ces gaz sont les oxydes d'azote et les composés organiques volatils. On constate que l'arrêt des émissions de gaz précurseurs par des mesures restrictives n'engendre pas de diminution immédiate de la concentration en ozone. Un exemple frappant en est l'aggravation des pics d'ozone durant les week-ends, alors qu'il y a moins d'automobiles.

Les réactions photochimiques donnant naissance à l'ozone vont en effet dans un sens - formation d'ozone - ou dans l'autre - destruction de l'ozone - en fonction des concentrations relatives de chaque polluant dans le "mélange" d'air pollué. Des mesures limitées dans le temps et dans l'espace, comme la limitation du trafic routier, apparaissent donc inefficaces pour réduire rapidement les concentrations en ozone lors d'un pic. Cela n'est pas vrai pour les polluants directs : oxydes d'azote, particules, hydrocarbures. De telles mesures ont par ailleurs un rôle essentiel à jouer en matière de sensibilisation de la population.

luchtkwaliteit structureel te verbeteren. Binnen mijn bevoegdheden nam ik de volgende maatregelen:

- *op het vlak van het verkeer: de promotie van schone voertuigen en van een soepel rijgedrag en de ontwikkeling van bedrijfsvervoerplannen;*
- *op het vlak van het energieverbruik in gebouwen: premies en financiële stimulansen, gratis advies, praktische middelen, energie-efficiëntie van gebouwen;*
- *op het niveau van de bedrijven: algemene en specifieke voorschriften voor producenten van vernis en verf, benzinestations, droogkuisbedrijven, enzovoort.*

(verder in het Nederlands)

In kritieke situaties en aangezien we niet snel de ozonconcentratie kunnen doen dalen is het nodig de bevolking goed in te lichten en raad te verschaffen teneinde de effecten van de vervuiling op de gezondheid te verminderen.

(verder in het Frans)

Voor het grote publiek zijn er verschillende communicatiekanalen:

- *de website, waar de concentraties in real time aangegeven worden;*
- *een up-to-date antwoordapparaat;*
- *borden die de luchtkwaliteit aangeven;*
- *het bulletin van IRCEL aan de pers.*

Sinds 1 juli houden we een test van drie maanden, waarbij we dagelijks een beknopt bulletin van de ozonsituatie sturen naar de belangrijkste media.

We willen de informatie zoveel mogelijk verspreiden. Ik heb mijn Waalse en Vlaamse collega's gevraagd zich bij dit initiatief aan te sluiten, zodat de informatie vollediger is en we meer media kunnen

Les moyens d'action étant limités en présence d'un pic d'ozone, c'est avant qu'il faut agir et prévenir son apparition. Cela suppose d'agir sur le "cocktail" de gaz polluants présent toute l'année, et qui engendre l'ozone en présence de soleil. Pour cela, il est largement admis que seules des mesures durables, drastiques et européennes permettront d'apporter une solution à la problématique de l'ozone.

Ces mesures doivent être :

1. durables et structurelles ;
2. drastiques : les émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils doivent diminuer de 50% en 2010 par rapport à 1990 pour respecter les valeurs cibles fixées par l'Europe ;
3. appliquées à l'échelle européenne : les précurseurs de l'ozone, et l'ozone lui-même, peuvent voyager sur des centaines de kilomètres portés par les masses d'air.

Au niveau bruxellois, le Plan Air-Climat 2002-2010 reprend un ensemble de prescriptions visant précisément l'amélioration structurelle de la qualité de l'air. Dans le domaine de mes compétences, parmi les mesures qui ont été prises figurent

- au niveau du trafic routier, la promotion de l'usage de véhicules propres, la sensibilisation à la conduite souple, le développement des plans de déplacements d'entreprises ;
- au niveau de la consommation énergétique des bâtiments, les primes et les incitants financiers, les facilitateurs (consultants gratuits) et les outils pratiques, la performance énergétique des bâtiments ;
- au niveau des entreprises : les conditions générales et particulières pour les ateliers de peinture, les stations-service, les nettoyages à sec, etc.

(poursuivant en néerlandais)

Dans des situations critiques, et compte-tenu du fait que nous ne sommes pas à même de diminuer

aanspreken.

Ik werk ook mee aan een netwerk voor snelle informatie aan instellingen en personen die contact hebben met kwetsbare groepen (ziekenhuizen, hulpdiensten, rusthuizen, OCMW's, crèches).

les concentrations d'ozone, il est nécessaire d'informer correctement, et de conseiller de manière appropriée, la population de manière à limiter les effets de la pollution sur la santé.

(verder in het Frans)

Pour le grand public, différents outils de communication ont été développés :

- le site Internet avec indication des concentrations en temps réel ;
- le répondeur téléphonique actualisé ;
- les panneaux avec indice de la qualité de l'air ;
- le bulletin CELINE envoyé à la presse.

Je viens par ailleurs d'initier, depuis le 1er juillet et pour une période test de trois mois, l'envoi direct et quotidien d'un bulletin court sur la situation en ozone en Région bruxelloise aux principaux médias (presse, radio et TV).

L'objectif est d'assurer une plus grande diffusion de cette information en automatisant sa publication, par exemple via les rubriques météo. J'ai également invité mes homologues flamand et wallon à s'associer à cette initiative de manière à pouvoir fournir une information plus complète et à intéresser un plus grand nombre de médias.

Pour les populations sensibles, je participe au sein du programme fédéral "ozone-canicule" à la mise sur pied et au renforcement d'un réseau de diffusion rapide de l'information vers les institutions et les professionnels en contact avec ces personnes, comme les hôpitaux, les services d'urgence, les maisons de repos, les CPAS et les crèches.

Mme Viviane Teitelbaum (en néerlandais).- Je vous remercie pour votre réponse exhaustive.

Mevrouw Viviane Teitelbaum.- Mevrouw de minister, ik dank u voor uw volledige antwoord.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.