



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelijke vragen**

—

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

—

**VERGADERING VAN
DINSDAG 5 JUNI 2007**

—

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

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

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

—

**RÉUNION DU
MARDI 5 JUIN 2007**

—

Het **Integraal verslag** 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 **Compte rendu intégral** 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

INTERPELLATIES	5
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	5
tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,	
en tot de heer Emir Kir, staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Openbare Netheid en Monumenten en Landschappen,	
betreffende "de verwerking van groenafval, de verbrandingsoven van Neder-over-Heembeek en het afvalstoffenplan".	
- van mevrouw Julie Fiszman	16
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
en tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,	
betreffende "de geluidsmetingen en de evaluatie van de luchtvervuiling in de Vooruitgangstraat en de bussen van De Lijn in Brussel".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	5
- de Mme Viviane Teitelbaum	5
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,	
et à M. Emir Kir, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Propreté publique et des Monuments et Sites,	
concernant "le traitement des déchets verts, l'incinérateur de Neder-over-Heembeek et le plan déchets".	
- de Mme Julie Fiszman	16
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
et 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 "le constat acoustique et l'évaluation de la pollution atmosphérique rue du Progrès et la pénétration des bus 'De Lijn' à Bruxelles".	

<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Marie-Paule Quix, de heer Alain Daems, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, mevrouw Julie Fiszman.</i>	18	<i>Discussion – Orateurs : Mme Marie-Paule Quix, M. Alain Daems, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, Mme Julie Fiszman.</i>	18
MONDELINGE VRAAG	26	QUESTION ORALE	26
- van mevrouw Marie-Paule Quix	26	- de Mme Marie-Paule Quix	26
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 CO ₂ -uitstoot veroorzaakt door het maandelijks gependel van het Europese Parlement".		concernant "les rejets de CO ₂ engendrés par les navettes mensuelles du Parlement européen".	

*Voorzitterschap: mevrouw Olivia P'tito, voorzitter.
Présidence : Mme Olivia P'tito, présidente.*

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

**TOT MEVROUW EVELYNE
HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-
GERING, BELAST MET LEEFMILIEU,
ENERGIE EN WATERBELEID,**

**EN TOT DE HEER EMIR KIR, STAATS-
SECRETARIS VOOR HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BE-
VOEGD VOOR OPENBARE NETHEID
EN MONUMENTEN EN LANDSCHAP-
PEN,**

**betreffende "de verwerking van groenafval,
de verbrandingsoven van Neder-over-
Heembeek en het afvalstoffenplan".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Drie maanden geleden berichtte de pers uitgebreid over een controverse in de regering.*

Volgens de heer Kir moest de verbrandingsoven van Neder-over-Heembeek groene certificaten kunnen krijgen, omdat hij voldoende bespaarde. De norm daarvoor is 5% minder CO₂-uitstoot dan een klassieke referentie-installatie. De heer Kir zei verder dat het Brussels Gewest nog ver van zijn quota verwijderd was en een beroep zou moeten doen op het Waals Gewest.

Mevrouw de minister, u betwistte dit en zei dat de

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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,**

**ET À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE
D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE LA
PROPRETÉ PUBLIQUE ET DES
MONUMENTS ET SITES,**

**concernant "le traitement des déchets verts,
l'incinérateur de Neder-over-Heembeek et
le plan déchets".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- M. le secrétaire d'Etat - et je suis ravie que vous ayez trouvé l'occasion de nous rejoindre en commission -, Mme la ministre, je m'adresse à vous afin d'obtenir un certain nombre d'éclaircissements dans le dossier concernant la création d'un second centre de traitement des déchets verts en Région bruxelloise, l'octroi de certificats verts à l'incinérateur de Neder-Over-Heembeek, ainsi que le Plan déchets, le tout étant lié.

Il semble qu'une controverse ait animé il y a trois mois le gouvernement et, plus particulièrement, ses deux membres ici présents. La polémique n'est

verbrandingsoven niet 5% minder, maar juist dubbel zoveel CO₂ produceert als de referentie-installatie.

De heer Kir schatte het verlies op 3 miljoen euro. Kunt u hierover meer vertellen?

Deze problematiek moet grondig worden bestudeerd, rekening houdend met de budgettaire situatie van het gewest, en de verschillende mogelijkheden moeten worden onderzocht. De regering moet zich boven ideologische geschillen kunnen plaatsen en zich niet met strategische spelletjes bezighouden.

De minister heeft trouwens het plan voor een biogasinstallatie aan deze problematiek verbonden, omwille van de financiering ervan. De kosten van deze installatie worden geraamd op 20 miljoen euro zonder het terrein, en zullen gefinancierd worden door de toekenning van groenestroomcertificaten aan de verbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek. Dat heeft de minister in zijn antwoord op mijn dringende vraag bevestigd.

U overwoog de bouw van een tweede installatie die als voordeel zou bieden dat er meer afval kan worden gerecycleerd, meer groene stroom wordt geproduceerd en minder geurhinder veroorzaakt voor de omwonenden. Dit project bleek rond te zijn, vermits u onlangs verklaarde dat er 30.000 tot 40.000 ton afval per jaar zou worden verwerkt.

In de plenaire vergadering bevestigde u ook dat de inzameling zou worden verhoogd om aan de behoeften van deze nieuwe installatie te voldoen. Er zou in de negentien gemeenten groen afval worden opgehaald bij privépersonen aan huis, fruit en groenten via de stadswinkels, en bij bedrijven zoals Sodexo en fastfoodrestaurants.

De discussie is nu meer dan twee jaar aan de gang en het afvalplan betreft de periode 2003-2007.

Het nieuwe plan is uitgewerkt samen met Net Brussel en met Leefmilieu Brussel. Het moet nu door de regering worden goedgekeurd. Daarna is er een advies nodig van de Milieuraad en vervolgens van de Economische en Sociale Raad. Vooraleer het kan worden goedgekeurd moet nog een openbaar onderzoek worden uitgevoerd.

pas restée sans écho, puisque la presse a largement relayé cette information dans ses éditions de l'époque.

Selon M. Kir, l'incinérateur de Neder-over-Heembeek devait pouvoir bénéficier des certificats verts, car il réaliserait l'économie nécessaire. Pour rappel, les certificats verts sont octroyés aux installations qui réalisent une économie minimale de 5% d'émission de CO₂ par rapport à une installation classique de référence. Toujours selon M. Kir, en Flandre, l'incinérateur bruxellois bénéficierait des certificats verts. Il ajoutait, par ailleurs, que la Région bruxelloise était loin d'avoir atteint son quota et qu'elle serait obligée pour y parvenir de faire appel à la Région wallonne.

Dès lors, Mme la ministre, je souhaiterais vous entendre dans ce dossier. Vous contestiez les éléments avancés par le secrétaire d'Etat en précisant que l'incinérateur ne réalisait pas les 5% d'économie, mais qu'au contraire il en produirait le double de son installation de référence.

Je souhaiterais vivement obtenir de plus amples informations en la matière, d'autant que le cabinet de M. Kir estimait la perte à environ 3 millions d'euros.

Connaissant la situation budgétaire de notre Région, il est temps d'analyser sérieusement la problématique et d'envisager les différentes pistes possibles. Agir autrement pour des questions de querelles idéologiques, voire de positionnement stratégique, ne serait pas digne d'un gouvernement responsable.

De plus, vous aviez lié votre volonté d'installer un centre de biométhanisation dans notre Région à cette problématique, puisqu'il doit être financé par ce biais. C'est ainsi que vous aviez évoqué le financement - estimé à 20 millions d'euros hors terrain - du nouveau centre par l'octroi de certificats verts à l'incinérateur de Neder-Over-Heembeek, avant de le confirmer en réponse à l'une de mes questions d'actualité sur ce sujet.

Vous envisagiez la création d'un deuxième centre de traitement présentant, selon vous, le triple avantage d'augmenter la quantité de déchets recyclés, de produire de l'électricité verte et de réduire les nuisances olfactives pour les riverains.

We zijn nu juni en u bent niet afgestemd op uw collega van Leefmilieu. Denk u alles nog rond te krijgen voor het jaareinde?

Is er sprake van echt overleg tussen Net Brussel en Leefmilieu Brussel?

Bovendien zijn er sinds 2004 geen statistieken meer raadpleegbaar, ook niet op de website van Leefmilieu Brussel. Wat is daarmee aan de hand? Hoever staat u met het afvalplan?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).- *Mevrouw Teitelbaum, het doet me plezier dat ik uw vraag nu kan beantwoorden. Het was nooit mijn bedoeling om ze te ontwijken.*

In maart waren er wat spanningen tussen mij en mevrouw Huytebroeck over het verband tussen het

Ce projet semblait abouti puisque vous parliez, il y a trois ou quatre mois, de 30.000 à 40.000 tonnes de déchets traités par année.

Vous aviez également confirmé, lors de la séance plénière, la possibilité d'élargir la récolte afin de faire face aux besoins de ces nouvelles installations. Vous envisagiez notamment la collecte de déchets verts en porte-à-porte auprès des particuliers dans les dix-neuf communes, de fruits et légumes via les centres urbains ou encore avec des opérateurs comme Sodexho ou avec des chaînes de restauration rapide.

Le débat est posé depuis deux ans et demi et le Plan déchets est un plan 2003-2007.

Le nouveau plan élaboré avec Bruxelles-Propreté et Bruxelles Environnement doit être soumis au gouvernement pour approbation, puis à l'avis du Conseil de l'Environnement et ensuite à celui du Conseil économique et social. Ce plan doit ensuite faire l'objet d'une enquête publique avant de pouvoir être approuvé.

Nous sommes déjà en juin. Vous n'êtes pas en adéquation avec votre collègue de l'Environnement. Par conséquent, pensez-vous pouvoir être prêt pour la fin de l'année ? Les semaines passant, cela semble de plus en plus difficile.

Y a-t-il un dialogue réel entre Bruxelles-Propreté et Bruxelles Environnement ?

Par ailleurs, il n'y a plus de statistiques disponibles depuis 2004 et celles-ci ne se trouvent plus sur le site de Bruxelles Environnement. Qu'en est-il ? Où en êtes-vous dans le Plan déchets ?

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

M. Emir Kir, secrétaire d'Etat.- Je suis très heureux de pouvoir répondre à la question. La dernière fois, il y a eu un malentendu avec ma collègue. Ma volonté n'était pas d'esquiver la question de Mme Teitelbaum.

Permettez-moi tout d'abord de replacer le débat

afvalbeleid en de bevordering van groene elektriciteit.

Ik had namelijk enkele ideeën gelanceerd over afvalverwerking, geïnspireerd door het Waals Gewest, waar de wetgeving inzake afvalpreventie en -verwerking grondig is hervormd en het principe dat de vervuiler betaalt voortaan extra wordt benadrukt.

De wijziging van de Waalse regelgeving heeft ook gevolgen voor de Brusselaars. Ik verwijst bijvoorbeeld naar het grof huisvuil, dat thuis wordt opgehaald of in de containerparken kan worden afgeladen. Dat afval wordt echter niet in Brussel, maar in Vlaanderen en Wallonië verwerkt. De verwerking in Wallonië zal vanwege de nieuwe regelgeving duurder worden.

Uit de statistieken blijkt dat er zeer vaak wordt afgeweken van het principe dat het Brussels huishoudelijke afval in het Brussels Gewest moet worden verwerkt. Zoals u weet ben ik niet bevoegd voor de preventie en verwerking van huishoudelijk afval. Dat heeft me heel wat problemen opgeleverd.

Ondertussen heeft Leefmilieu Brussel me verzekerd dat de voornoemde afwijkingen doorgaans een gevolg zijn van het feit dat het onmogelijk is om al het afval in het Brussels Gewest te verwerken. Ik denk bijvoorbeeld aan het slib van het nieuwe zuiveringsstation dat in Vlaanderen wordt verwerkt of aan bepaald grof huisvuil waarmee men niet terecht kan in de verbrandingsoven van Neder-over-Heembeek.

Ik zal een overzicht geven van het conflict met collega-minister Huytebroeck. Om hernieuwbare energie te promoten, hebben de gewesten de elektriciteitsleveranciers minimumquota inzake groene energie opgelegd. Als die niet worden gerealiseerd, riskeren ze een boete.

Die quota worden gerealiseerd via de toekenning van groencertificaten aan inrichtingen die hernieuwbare energie produceren. Het klein en dichtbebouwd grondgebied van het Brussels Gewest is niet erg gunstig voor de ontwikkeling van wind- of waterkrachtenergie. Dat verklaart deels waarom Brussel zichzelf een vrij lage doelstelling inzake hernieuwbare energie heeft

dans son contexte, à savoir un petit moment de tension que nous avons eu avec Mme Huytebroeck par rapport à la promotion de l'électricité verte et son lien avec la politique des déchets. C'était au mois de mars dernier, ainsi que vous l'avez rappelé.

J'avais déposé différentes notes au gouvernement ayant trait à la gestion des déchets en général et à celle des déchets verts en particulier. Ma volonté était de susciter un débat à l'heure où la Région wallonne revoyait de façon approfondie sa législation en matière de prévention et de gestion des déchets et intégrait de manière plus poussée le principe du pollueur payeur.

Comme je l'ai déjà dit lors de la présentation du budget devant votre commission, ces modifications auront des conséquences pour les Bruxellois. Je prendrai uniquement le cas de la gestion des encombrants. L'Agence, ainsi que plusieurs communes, ont développé un service d'enlèvement des encombrants à domicile ou au sein des déchetteries.

Ces encombrants ne sont toutefois pas traités à Bruxelles, mais bien au sein des centres d'enfouissement technique en Région wallonne, voire en unités de valorisation thermique en Région flamande. L'évolution de la législation wallonne aura pour conséquence un renchérissement du traitement pour l'Agence et les communes.

Au-delà de ce cas, j'avais été interpellé par les dernières statistiques disponibles en matière de production de déchets à Bruxelles. Ces statistiques faisaient apparaître de très nombreuses demandes de dérogations pour le traitement de déchets ménagers, ou assimilés, hors de la Région bruxelloise. Or, comme vous le savez, je ne suis en charge que de la gestion des déchets ménagers et assimilés. La prévention de ceux-ci, d'une part, et de manière générale le contrôle des opérateurs de traitement de déchets issus du monde privé, d'autre part, sont du ressort de ma collègue. C'est pourquoi j'avais, en quelque sorte, mis les pieds dans le plat.

J'ai depuis lors reçu une série d'informations rassurantes quant aux dérogations accordées par l'IBGE (Bruxelles Environnement). Ces

opgelegd.

Een andere reden is dat elk gewest een eigen invulling aan het begrip groene elektriciteit kan geven. Zo beschikken in het Vlaams Gewest afvalverbrandingsovens zoals de installatie van Neder-Over-Heembeek over groencertificaten.

Het Brussels Gewest beschikt dus over een financieringsbron die het niet gebruikt, terwijl 90% van de groenenergie in Brussel door privéproducenten in Wallonië wordt geleverd.

De beslissing van de Brusselse regering om in een biogasinstallatie te investeren, deed dit debat opnieuw oplaaien. Die biogasinstallatie moet de huidige composteerinstallatie, die voor heel wat geurhinder zorgt, vervangen. Omdat die biogasinstallatie bijzonder duur is, had ik voorgesteld om een begrotingsfonds op te richten dat gestijfd zou worden met de groencertificaten van de verbrandingsoven.

Uiteindelijk heeft de regering voor mijn tweede idee gekozen om de biogasinstallatie te financieren via de groencertificaten van de biogasinstallatie zelf, waarbij wel meer certificaten aan de biogasinstallatie worden toegekend dan gebruikelijk, namelijk vijf certificaten in plaats van een certificaat per MWh groene elektriciteit.

Door het aantal certificaten op te trekken zullen niet alleen de banken sneller een lening toekennen, maar verminderen wij ook de noodzaak om een beroep te doen op groencertificaten van elektriciteitsproducenten buiten het gewest. Die doelstelling wordt door alle regeringsleden gedeeld.

De discussie kan hiermee worden afgerond. Dankzij deze oplossing kan er geld gaan naar andere beleidsprioriteiten zoals tewerkstelling, economische expansie en huisvesting.

De installatie kan 30 à 40.000 ton groenafval verwerken. Om dit volume te bereiken, zal men de ophaling van groenafval veralgemenen voor alle gemeenten, en zal afval worden verwerkt van een aantal grote instellingen zoals het Europees Centrum voor fruit en groenten (ECFG) of de Brusselse vroegmarkt. Het agentschap zal ook contact opnemen met grote restaurant- of

dérogrations résultent en général d'une impossibilité de traitement sur le territoire bruxellois. Je pense, par exemple, aux boues de la nouvelle station d'épuration, qui font actuellement l'objet d'un traitement en Région flamande, ou encore aux encombrants de Bruxelles-Propreté que l'on ne peut incinérer à Neder-over-Heembeek.

J'en viens à présent à vos interrogations sur les déchets verts et Neder-over-Heembeek. Il convient de replacer le débat dans son contexte particulier : c'est l'éligibilité de certaines formes de traitement de déchets au mécanisme des certificats verts. Afin que les membres de la commission comprennent le débat qui s'est déroulé avec ma collègue, je rappellerai en synthèse qu'afin de promouvoir les énergies renouvelables, les différentes Régions ont établi des quotas d'électricité verte que les fournisseurs d'électricité doivent justifier, sous peine de sanction financière.

Ces quotas se matérialisent par l'octroi des certificats verts issus d'installations considérées comme participant à la production d'énergies renouvelables. La production des énergies renouvelables à Bruxelles se heurte aux caractéristiques de notre Région, à savoir un territoire exigu et urbanisé, peu propice au développement de l'énergie éolienne ou hydraulique.

Cette situation explique d'ailleurs en partie l'objectif assez bas que la Région s'est fixé en matière de production d'énergies renouvelables. L'autre explication tient au fait que chaque Région est souveraine quant à la définition qu'elle donne à l'électricité verte. C'est ainsi qu'en Région flamande, les installations similaires à notre usine de Neder-over-Heembeek bénéficient de certificats verts.

C'est cette situation qui m'avait incité à considérer que la Région bruxelloise disposait d'une source de financement non utilisée aujourd'hui, à savoir l'octroi de certificats verts à l'incinérateur, alors que 90% de l'électricité verte payée par les Bruxellois aujourd'hui est issue de producteurs privés installés en Wallonie.

A l'occasion de la décision de la Région de Bruxelles-Capitale d'investir dans une installation de biométhanisation qui remplacera à terme

voedselketens voor de aanbreng van biomethaniseerbaar afval.

De soorten afval voor de groene zak worden niet uitgebreid alvorens de installatie in werking is. De uitbreiding is trouwens ook beperkt. Zo zullen luiers altijd in de witte zak moeten omdat ze plastic bevatten. Ook zuiveringsslib kan niet door de installatie worden verwerkt, ook al houden sommige studies wel met die mogelijkheid rekening. Door de toevoeging van slib zou het compost immers niet verhandelbaar zijn en zou het bijkomende kosten vergen.

l'actuel centre de compostage, ce débat a rebondi. En effet, contrairement au mode actuel des déchets verts peu onéreux, mais malodorant, une unité de biométhanisation est un investissement de taille. Il m'a dès lors semblé qu'il fallait trouver une solution permettant de financer cette installation sans s'appuyer sur le budget régional, d'où ma proposition initiale de créer un fonds budgétaire alimenté par les certificats verts octroyés à l'incinérateur et consacrés au financement de la biométhanisation.

Finalement, le gouvernement a retenu la seconde idée que j'avais formulée, à savoir de financer l'installation de biométhanisation au travers du mécanisme des certificats verts en surpondérant le nombre des certificats verts octroyés à la biométhanisation. Au lieu d'un certificat vert octroyé par mégawatt-heure d'électricité produite, cette installation en obtiendra cinq.

Ce coefficient permettra à Bruxelles-Compost d'obtenir un financement auprès des banques assurées, voire rassurées, quant à la viabilité du projet. Par ailleurs, en surpondérant le nombre des certificats verts octroyés, nous réduirons la nécessité de faire appel à des certificats verts issus de producteurs d'électricité extérieurs à notre Région. Cet objectif est partagé par l'ensemble du gouvernement.

Je considère, pour ma part, que l'incident est aujourd'hui clos et que la solution permet de consacrer les moyens budgétaires à d'autres priorités du gouvernement, à savoir l'emploi, le développement économique et le logement.

Il s'agit bien d'une installation de traitement de 30 à 40.000 tonnes de déchets verts ou assimilés. Ce tonnage sera atteint par l'extension des collectes de déchets verts à l'ensemble des communes bruxelloises d'une part, et par les tonnages des déchets verts issus de quelques grandes institutions d'autre part, comme le Centre européen des fruits et légumes (CEFL) - qui est déjà sous contrat avec l'Agence - ou le Marché matinal.

Parallèlement à la construction de l'installation, l'Agence prendra contact avec quelques grandes chaînes de restauration et d'alimentation, pour envisager des apports de déchets biométhanisables

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (*in het Frans*).- *Het is normaal dat er in een regering af en toe meningsverschillen zijn.*

Dit mag evenwel een regering geen jaren verlammen. Wij hebben na twee of drie maanden een uitweg gevonden.

De verbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek verbrandt huishoudelijk afval. De vrijgekomen stoom wordt opnieuw opgewarmd door aardgasbranders. Daardoor is de oven de tweede grootste consument van aardgas in het gewest. De verhitte stoom gaat dan naar de naburige elektriciteitscentrale van Electrabel. De rest van de warmte vloeit in het kanaal. Er zijn dus twee klassieke problemen: technische verliezen en het gebruik van fossiele brandstoffen.

Technische verliezen doen zich voor in alle elektriciteitscentrales. In Drogenbos gaat bijna de helft van het verbruikte gas op die manier

issus de leurs processus de production respectifs.

L'extension des déchets dans le sac vert n'est pas à l'ordre du jour avant la mise en oeuvre opérationnelle de l'installation. Elle devrait en outre être limitée. Il est en tout cas certain que les langes pour bébés resteront collectés en tout-venant dans le sac blanc. En effet, ce type de déchets offre plus de désagréments que de points positifs pour la biométhanisation, d'autant plus que ces langes sont composés, entre autres, de résidus de plastique non méthanisables.

De même, l'installation ne sera pas conçue pour accueillir des boues d'épuration, bien que cette possibilité soit évoquée dans certaines études. L'objectif est de construire une installation limitant les sous-produits non valorisables. L'ajout de boues d'épuration rendrait le compost totalement non commercialisable et provoquerait d'important surcoûts.

Pour ce qui est du Plan déchets, je cède la parole à ma collègue de l'Environnement, Mme Huytebroeck.

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- La vie d'un gouvernement n'est pas toujours un long fleuve tranquille. Il est normal et démocratique que les appréciations diffèrent sur certains points, et génèrent des débats parfois vifs.

L'essentiel est que cela ne paralyse pas un gouvernement pendant des années. Nous avons eu des discussions pendant deux ou trois mois et avons trouvé une issue à ce débat.

L'incinérateur de Neder-Over-Heembeek brûle des ordures ménagères. La vapeur dégagée est réchauffée par des brûleurs qui fonctionnent au gaz naturel. De ce fait, l'incinérateur est le second consommateur de gaz en Région de Bruxelles-Capitale. Cette vapeur surchauffée est ensuite envoyée à Electrabel, qui possède une centrale électrique à côté de l'incinérateur. Le reste de la chaleur est envoyé dans le canal. Comme dans toute centrale électrique, deux problèmes se posent : les pertes techniques d'une part et

verloren. Dankzij warmtekrachtkoppeling (WKK) worden deze verliezen gerecupereerd. De uiteindelijke verliezen zijn dus veel minder en de CO₂-uitstoot bijgevolg lager.

Dankzij de WKK-richtlijn kunnen we nieuwe installaties financieren die minder CO₂ uitstoten dan gescheiden installaties. De centrale van Electrabel is geen warmtekrachtkoppelingcentrale. De verbrandingsoven kan hiervoor dus geen financiële steun verwachten.

Wat het gebruik van fossiele brandstoffen betreft, bevordert de Europese richtlijn op de hernieuwbare energiebronnen de financiële steun aan projecten voor efficiëntere installaties.

De Europese richtlijn laat overheden toe om efficiëntere installaties te subsidiëren. Volgens ons kan de installatie in Neder-over-Heembeek echter niet als efficiënt worden beschouwd omdat er geen beperking van de CO₂-uitstoot met 5% wordt gerealiseerd. Gelet op de criteria in de richtlijn is het niet mogelijk om groencertificaten toe te kennen aan de installatie.

De quota voor de productie van groene energie staan in verhouding tot het potentieel van elk gewest om groene energie te produceren. Ze zijn bedoeld om de overheids- of privésector ertoe te overtuigen om voor efficiëntere installaties te zorgen. De quota die het Brussels Gewest in 2007 moet halen zijn in december 2006 vastgelegd en liggen op dezelfde lijn als de quota van de vorige regering, teneinde de privé-investeerders geen negatief signaal te geven.

Er wordt uiteraard te weinig groene energie geproduceerd in Brussel: we halen het quotum niet. Naarmate er nieuwe installaties in bedrijf gaan, presteren we echter stilaan beter.

Het zuiveringsstation noord zal vanaf juli het slib ter plaatse op een milieuvriendelijke manier verwerken. Daarom werd er tijdens de vorige legislatuur een samenwerking met Aquiris op het getouw gezet. De commissieleden kunnen de installatie in het najaar bezoeken.

Het afvalplan is een evolutief plan. Momenteel wordt de Europese kaderrichtlijn herzien. De volgende afvalplannen zullen een nog grotere

l'utilisation de combustibles fossiles de l'autre.

Dans toutes les centrales, la production d'électricité comporte actuellement de grandes pertes techniques, dans les rivières, dans les taux de refroidissement, dans le canal à Bruxelles. Une centrale comme celle de Drogenbos subit des pertes techniques de l'ordre de 45 à 50% du gaz consommé. La cogénération permet de récupérer ces pertes techniques. Elle consiste à valoriser ces pertes après les turbinages dans la centrale électrique. Les pertes finales sont alors beaucoup plus réduites, ce qui permet de diminuer les émissions de CO₂.

La directive COGEN permet de soutenir financièrement de nouvelles installations, qui émettent moins de CO₂ que des installations séparées. La centrale électrique d'Electrabel n'est pas une centrale de cogénération, même si les turbines qui s'y trouvent permettraient de récupérer une partie importante des pertes techniques de compensation. A ce titre, d'après notre appréciation, l'incinérateur ne peut bénéficier de soutien financier pour ce type d'installation, hautement efficace sur le plan technologique.

En ce qui concerne les combustibles utilisés dans les centrales électriques, la directive européenne sur l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables encourage et permet le soutien financier aux projets, afin de permettre à de nouvelles installations, plus efficaces, de voir le jour.

Dans les deux cas, la directive est claire. Elle vise à améliorer la situation existante en permettant la subvention d'installations plus performantes que les installations actuelles. D'après nous, l'installation de Neder-over-Heembeek, qui n'est pas une nouvelle installation puisqu'elle a été financée par divers moyens depuis plus de 20 ans, n'est pas efficace sur le plan du CO₂ et est loin des 5% d'économie de CO₂ demandés. Le fait de ne pas donner de certificat vert à l'incinérateur ne constitue pas, en soi, une perte puisque les critères dérivés des directives sur la cogénération et l'électricité fabriquée à partir d'énergie renouvelable ne permettent pas de l'octroyer.

Quant aux transferts vers la Wallonie, il me faut aussi recadrer le débat. Les quotas sont établis en

nadruk moeten leggen op preventie, hergebruik en recycling en veel meer rekening moeten houden met de klimaateffecten.

Volgens de Raad voor het Leefmilieu bevat het huidige afvalplan niet voldoende cijferdoelstellingen en informatie over de afvalproblematiek in Brussel. Wij werken hier momenteel aan. Het is immers belangrijk dat wij de inspanningen kunnen meten die elke sector moet leveren om de milieu-prestaties te verbeteren.

De herziening van het huidige afvalplan zit op schema. Bij die herziening trachten wij ook rekening te houden met de sociale dimensie van het afvalbeheer, namelijk met de belastingscapaciteit van de verschillende bevolkingslagen en van de diverse afvalproducerende sectoren. De evaluatie van het oude plan is bijna rond. De resultaten zullen mij helpen om het nieuwe afvalplan op te stellen.

De cijfergegevens die beschikbaar zijn op de website van Leefmilieu Brussel onder de rubriek "gegevens" dateren van 2004. Binnenkort zullen evenwel recentere gegevens beschikbaar zijn dankzij de nieuwe Staat van het Leefmilieu.

fonction de potentiels régionaux. Ces quotas sont là pour inciter les acteurs économiques privés ou publics à mettre en route de nouvelles installations plus performantes. A Bruxelles, ils ont été fixés par le gouvernement précédent. Les quotas de 2007 ont été fixés en décembre dernier. Le quota pour 2007 a été maintenu au même niveau que la ligne initiée par le précédent gouvernement, afin de ne pas donner un message négatif aux investisseurs.

Bien sûr, il existe un déficit de production verte à Bruxelles vis-à-vis du quota. Ce déficit est néanmoins appelé à diminuer à mesure que de nouvelles installations seront mises en route. Nos efforts vont dans ce sens. Des installations comme la station d'épuration Nord ou comme le projet d'unité de biométhanisation des déchets verts à Bruxelles, vont permettre de réduire ce déficit, puisqu'elles devraient bénéficier de certificats verts.

Je veux vous rassurer : à la station d'épuration Nord, à partir du mois de juillet, il y aura un traitement tout à fait écologique des boues sur le site même de la station d'épuration. C'est pour cela qu'une collaboration a été instaurée avec Aquiris lors de la législature précédente. Vous pourrez d'ailleurs la visiter dès septembre. Je me ferai un plaisir d'y aller avec la commission.

Il ne sera donc pas nécessaire d'envoyer les boues de la station d'épuration ailleurs, puisqu'elles seront traitées sur le site même.

En ce qui concerne le Plan déchets, la matière est complexe et évolutive. En effet, la révision de la directive-cadre est en cours d'élaboration dans les instances européennes. Une évolution vers une priorité encore plus grande sur les premières étapes de la hiérarchie des priorités en matière de déchets a marqué les débats au Parlement européen. Il s'agit de mettre encore davantage l'accent sur la prévention en premier lieu, la réutilisation et le recyclage des déchets en second lieu. A l'avenir, les plans déchets devront donc tenir compte de cette priorité aux premières étapes de la hiérarchie du traitement des déchets.

Elle est aussi complexe parce qu'il faut y intégrer les impacts sur l'environnement. Les plans précédents tenaient compte d'un certain nombre

d'impacts, mais ne faisaient qu'accessoirement référence à l'impact sur les changements climatiques. Il est évident qu'il faut désormais en tenir compte.

A la lumière de la hiérarchie des déchets et des incidences sur l'environnement, il est parfaitement évident que la meilleure méthode pour diminuer le poids des déchets est de ne pas en générer ou, dans l'impossibilité, de les réutiliser et de les recycler. Comme l'a fait remarquer en son temps le Conseil de l'environnement, le dernier plan ne comportait pas suffisamment d'objectifs chiffrés et d'informations de cadrage de la situation des déchets à Bruxelles.

Nous nous attelons à cette tâche de façon à mesurer l'effort que chaque secteur sera appelé à fournir pour améliorer les impacts environnementaux dans un contexte qui doit à présent envisager les impacts sur le climat. Concernant la révision de ce plan, nous sommes parfaitement dans les temps.

J'attache aussi une grande importance aux dimensions sociales de la gestion des déchets, en veillant à tenir compte des capacités contributives des différentes couches de la population et des autres secteurs producteurs de déchets. Il me sera alors possible de vous communiquer les résultats de cette évaluation du plan existant, qui me permettront de préparer un nouveau plan dans des conditions optimales.

Quant aux informations statistiques, elles sont toujours disponibles sur le site internet de Bruxelles Environnement, sous la rubrique "Données". Ces données datent effectivement de 2004 et des données plus récentes seront bientôt disponibles, avec le nouvel état de l'environnement.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *U zegt dat de voorbereiding van het nieuwe plan op schema zit. Wat wil dat precies zeggen? Hebben de Raad voor het Leefmilieu en de Economische en Sociale Raad al hun advies gegeven? Heeft er al een openbaar onderzoek plaatsgehad? Wanneer*

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je suis ravie de constater que les querelles sont résolues.

Je comprends bien que de nouveaux paramètres doivent être introduits dans le Plan déchets. Vous dites que cela vous permettra de préparer un

zal het plan ter goedkeuring aan de regering worden voorgelegd?

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).*- *Wij hebben een lichte vertraging opgelopen op het vlak van de evaluatie, maar het is belangrijk dat wij over alle cijfers beschikken. Die vertraging vormt evenwel geen probleem, aangezien het huidige plan van kracht blijft zolang er geen nieuw plan is.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Het huidige plan betreft nochtans enkel de periode 2003-2007.*

Met betrekking tot de financiering van de biogasinstallatie is er sprake van een weging. Wil dat zeggen dat de regering een prefinanciering zal toekennen op basis van een toekomstraming?

Hoe zult u de ophaling van groenafval in alle gemeenten organiseren?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Het aantal groencertificaten wordt inderdaad verhoogd: zodra de installatie in werking is, zal de regering er vijf toekennen.*

Dankzij deze belofte van de regering kon men via Brussel-Compost middelen verkrijgen vanwege financiële instellingen.

De ophaling van het groenafval is ondertussen al uitgebreid naar sommige wijken van Molenbeek en Anderlecht en naar de hele gemeente Vorst, waar het composteercentrum trouwens gelegen is. Zodra de biogasinstallatie in werking is, zal het groenafval worden opgehaald in alle gemeenten en op de vroegmarkt.

nouveau plan, tout en vous déclarant parfaitement dans les temps. Or, on sait le temps que prennent l'avis du Conseil de l'environnement, du Conseil économique, l'enquête publique, puis l'approbation du gouvernement ! Qu'entendez-vous par "dans les temps" ?

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Tant qu'il n'y a pas de nouveau Plan déchets, l'actuel peut se poursuivre. Nous sommes tout à fait dans les temps. Peut-être y a-t-il eu un retard au niveau de l'évaluation, mais ce Plan déchets doit disposer de tous les chiffres. Je ne perçois pas un gros problème de retard dans ce Plan déchets.

Mme Viviane Teitelbaum.- Toutefois, il s'agit du Plan 2003-2007.

Concernant le financement du centre de biométhanisation, vous dites qu'il y aura une pondération. Cela veut-il dire qu'il y aura un préfinancement sur la base d'une projection d'une économie future que le gouvernement va octroyer ?

Comment comptez-vous organiser l'extension de la collecte des déchets verts dans les dix-neuf communes bruxelloises ?

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

M. Emir Kir, secrétaire d'Etat.- Il s'agit effectivement d'une surpondération du nombre de certificats verts. Le gouvernement bruxellois octroiera cinq certificats verts lorsque le centre de biométhanisation sera opérationnel.

Cet engagement du gouvernement a facilité l'obtention d'un financement par Bruxelles-Compost auprès des organismes financiers, car l'octroi d'un nombre croissant de certificats verts est garanti. La surpondération permet donc de remédier au problème du financement.

Par ailleurs, nous avons étendu dans un premier temps la collecte des déchets verts à certaines parties de Molenbeek, Anderlecht ainsi qu'à la commune de Forest, sur laquelle est situé le centre de compostage. Lorsque le centre de biométhanisation sera opérationnel, nous

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *De parlementsleden zouden het op prijs stellen recent cijfermateriaal over dit dossier te ontvangen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE FISZMAN

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

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

betreffende "de geluidsmetingen en de evaluatie van de luchtvervuiling in de Vooruitgangstraat en de bussen van De Lijn in Brussel".

Mevrouw Julie Fiszman (*in het Frans*).- *Is minister Smet niet aanwezig om op mijn interpellatie te antwoorden?*

Mevrouw de voorzitter.- *Hij heeft het recht om zijn antwoord te laten voorlezen door een ander regeringslid.*

De heer Alain Daems (*in het Frans*).- *Het Bureau in uitgebreide samenstelling heeft de kwestie*

procéderons dans un deuxième temps à l'extension de la collecte auprès des habitants de toutes les communes bruxelloises ainsi que sur le Marché matinal.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Il serait appréciable que vous fournissiez au parlement des statistiques plus récentes sur ce dossier.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME JULIE FISZMAN

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

ET 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 constat acoustique et l'évaluation de la pollution atmosphérique rue du Progrès et la pénétration des bus 'De Lijn' à Bruxelles".

Mme Julie Fiszman.- M. Smet n'est-il pas présent pour répondre à mon interpellation ?

Mme la présidente.- Un ministre a la possibilité de transmettre ses réponses à un autre membre du gouvernement.

M. Alain Daems.- Nous avons eu une discussion à ce sujet en Bureau élargi. Nous avons décidé dans

besproken. We hebben besloten om minister Huytebroeck en minister Smet te laten beslissen wie van hen zal antwoorden.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Evelyne Huytebroeck zal op de interpellatie antwoorden.

Mevrouw Fiszman heeft het woord.

Mevrouw Julie Fiszman (in het Frans).- *Er zijn veel klachten over geluidshinder van de bussen in de Vooruitgangstraat. Er werd zelfs een pers-conferentie georganiseerd.*

De eigen bedding wordt gebruikt door 2 buslijnen van de MIVB en 14 van De Lijn.

Het geluidslaboratorium van Leefmilieu Brussel heeft van 23 januari tot 2 februari metingen verricht om het probleem in kaart te brengen en te vergelijken met de geluidsnormen. Ook de luchtkwaliteit werd gemeten.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsnormen ruimschoots worden overschreden. Er werden verschillende oplossingen gesuggereerd, zoals bijvoorbeeld het idee om de bussen voortaan via de Koning Albert II-laan te laten rijden. Daarvoor moet er echter een akkoord met De Lijn bereikt worden.

Wat is de huidige stand van zaken in het dossier?

Welke maatregelen stelt de regering voor om de geluidsoverlast te beperken?

Wordt er overleg gepleegd met De Lijn?

Hoe wordt er in het algemeen onderhandeld tussen de verschillende vervoersmaatschappijen?

ce cas précis de maintenir les deux noms, puisque la demande s'adressait aux deux ministres, à charge pour eux de décider qui répondrait.

Mme la présidente.- La ministre Evelyne Huytebroeck répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme Fiszman.

Mme Julie Fiszman.- Je regrette que le ministre de la Mobilité ne soit pas là pour répondre à mon interpellation.

De nombreuses plaintes concernant les nuisances sonores engendrées par les bus roulant sur le site propre du tronçon de la rue du Progrès - situé entre la place Rogier et la gare du Nord - ont été émises ces derniers mois, entre autres par des riverains. Une conférence de presse a notamment été organisée par ceux-ci dans le cadre de "La fête des voisins", à laquelle assistait mon collègue Alain Daems.

Le site propre est actuellement fréquenté par deux lignes de bus STIB et quatorze lignes de bus De Lijn.

Une campagne de mesures visant à objectiver les nuisances a notamment été menée par le Laboratoire bruit de Bruxelles Environnement du 23 janvier au 2 février 2007. Le but de cette première campagne était d'évaluer les niveaux sonores et de les comparer aux seuils de gêne et d'intervention définis dans le Plan bruit de la Région de Bruxelles-Capitale. En complément des relevés acoustiques, des mesures de la qualité de l'air ont également été réalisées.

L'étude conclut entre autres que "les seuils de gêne et d'intervention définis dans le plan de lutte contre le bruit adopté par la Région sont largement dépassés de jour comme de nuit, en semaine et le week-end." Le rapport propose également différentes actions en vue de réduire les niveaux de bruit. Une proposition aurait été formulée dans le cadre des rencontres entre le ministre et les riverains. L'une des revendications semble être de déplacer les bus vers le Boulevard Albert II, ce qui nécessite des accords avec la société De Lijn.

Quelle est la situation actuelle dans ce dossier ?

Quelles mesures et actions le gouvernement propose-t-il en vue de réduire les niveaux de bruit ?

Où en sont les concertations éventuellement entreprises avec la société De Lijn afin que le tracé des bus pénétrant dans Bruxelles n'engendre pas de telles nuisances, en particulier dans ce dossier.

De manière générale, quelle est la procédure de négociation entre les différentes sociétés de transport ?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Ik begrijp niet waarom men nu ook de bussen wil aanpakken. Men moet er uiteraard voor zorgen dat de bussen zo weinig mogelijk lawaai maken en zo proper mogelijk rijden, maar dankzij die bussen rijden er heel wat minder auto's in de stad. Misschien kan de minister eens laten berekenen over hoeveel auto's het precies gaat.

Alle vervoersmaatschappijen, zowel de MIVB als De Lijn en TEC, proberen zo proper mogelijk te rijden. Men viseert echter vooral de bussen van De Lijn. Bouw een muur rond Brussel als u ze niet meer in Brussel wilt hebben!

Mevrouw de voorzitter.- De heer Daems heeft het woord.

De heer Alain Daems *(in het Frans)*.- *Er zijn twee aspecten aan deze kwestie: de vaststelling van het probleem, wat een taak is voor Leefmilieu Brussel, en de oplossing, wat iets is voor de minister van Mobiliteit. Daarom betreur ook ik de afwezigheid van de heer Smet.*

Mevrouw Quix spreekt vanuit een communautaire en theoretische visie. Communautair, omdat er in de Vooruitgangstraat geen bussen van de TEC rijden, maar enkel van de MIVB (2) en vooral De Lijn (14). De oplossing moet dus in de eerste

Discussion

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

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais)*.- *Il faut veiller à ce que les bus occasionnent un minimum de nuisances sonores et soient les plus propres possibles, mais ce sont eux qui permettent de réduire le nombre de voitures en ville.*

Toutes les sociétés de transport tentent de rouler le plus proprement possible. Ce sont pourtant les bus de De Lijn qui sont les plus visés. Construisez un mur autour de Bruxelles si vous ne voulez plus les voir !

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

M. Alain Daems.- Comme mes deux collègues avant moi, je regrette l'absence de M. Pascal Smet. Les questions que Mme Quix pose à Mme Huytebroeck concernent surtout les déplacements, c'est-à-dire les compétences de M. Smet.

Cette question comporte deux aspects : d'une part le constat du problème, pour lequel Bruxelles Environnement est amené à réaliser des études et des constats et à tirer des conclusions, d'autre part la solution, qui dépend plutôt du ministre de la Mobilité. La réponse aux deux aspects aurait

plaats van De Lijn komen.

Ik woon in de buurt en ken dus de situatie. Ik spreek uit solidariteit met het wijkcomité, dat niet a priori vijandig staat tegenover De Lijn, de MIVB of wie dan ook.

De metingen die Leefmilieu Brussel gedurende een week ononderbroken heeft uitgevoerd, geven aan dat de normen van het gewest overschreden worden. Hoe reageert de regering daarop?

Mevrouw Quix vindt ook dat de problemen deels veroorzaakt worden door de eigen aard van het busverkeer en het openbaar vervoer. Ik hoop dat de regering het daar niet mee eens is.

De Lijn heeft behoefte aan een ankerpunt aan het Noordstation en op de kleine ring. De oplossing van mevrouw Fiszman, de Koning-Albert-II-laan gebruiken in plaats van de Vooruitgangstraat, verandert daar niets aan. Zij stelt voor langs kantoorgebouwen te rijden in plaats van langs woonhuizen.

Een probleem is er niet aangezien De Lijn geen halte heeft in de Vooruitgangstraat. Men mag niet zomaar veronderstellen dat de bewoners tegen de bus en voor de auto zouden zijn. Daar gaat het helemaal niet om.

De gemeente Sint-Joost-ten-Node heeft een studie besteld bij Leefmilieu Brussel. Die wijst uit dat zowel de hinderdrempel als de interventiedrempel 's nachts en overdag worden overschreden. Vanuit dit gegeven kan de situatie twee richtingen uitgaan. Ofwel doet de regering iets aan de oorzaak van het lawaai, ofwel organiseren de wijkbewoners zich en spannen ze een rechtsgeding aan. Kan het gewest door de rechter verplicht worden om in te grijpen?

Naar verluidt wil minister Smet een objectievere studie bestellen bij een andere instelling. Gaat de regering er dan van uit dat een studie vanwege zijn eigen administratie niet objectief is?

De buurtbewoners waren stomverbaasd toen ze dit nieuws hoorden. Voor de studie van Leefmilieu Brussel organiseerde men een week lang opnames in een aantal slaapkamers in de wijk. Welke studie kan nog objectiever zijn?

requis la présence des deux ministres.

Mme Quix a choisi d'aborder le problème à travers une vision communautaire et théorique, dont j'espère qu'elle ne sera pas celle du gouvernement. Communautaire, parce que les bus des TEC ne passent pas dans ce tronçon de la rue du Progrès. Mais le problème aurait été le même s'il y en avait eu. Ce tronçon est parcouru par deux bus de la STIB et quatorze lignes de De Lijn, raison pour laquelle la solution doit principalement être trouvée du côté de la société De Lijn.

Comme Mme Fiszman y a fait allusion, j'habite une rue adjacente à la rue du Progrès, raison pour laquelle je connais particulièrement bien le problème, sans en subir les nuisances. Je me permets d'expliquer certaines choses par solidarité avec les membres du comité de quartier. Leur réaction n'est mue par aucune hostilité particulière à l'égard de De Lijn, de la STIB ou de qui que ce soit.

Elle est motivée par les mesures effectuées par Bruxelles Environnement pendant une semaine continue, de jour comme de nuit, qui ont indiqué un dépassement des normes fixées par la Région. Comment le gouvernement réagit-il à ce constat ?

Le deuxième angle, abordé par Mme Quix, est plus théorique. J'espère que le gouvernement ne choisira pas cette voie pour aborder la question. Elle consisterait à situer le problème du côté des bus, des déplacements et des transports en commun, ce qui n'est pas du tout le cas.

La société De Lijn, pour des raisons qui lui sont propres, mais qui sont certainement de bonnes raisons, a besoin d'un ancrage à la Gare du Nord et sur la petite ceinture. La solution évoquée par Mme Fiszman, qui consisterait à faire passer les bus par le Boulevard Albert II plutôt que par la rue du Progrès, ne touche à aucune de ces deux nécessités de la société De Lijn. Elle suggère de passer par un axe de bureaux plutôt que par une rue habitée.

Comme il n'y a pas d'arrêt dans la rue du Progrès, cela ne pose aucun problème. On ne prive la société De Lijn de rien. Il faut bien comprendre la situation avant de partir du principe que les habitants éprouveraient de l'hostilité à l'égard des

bus ou une préférence pour la voiture. Ce n'est pas de cela dont il s'agit.

J'ai deux questions. La première concerne la valeur du travail effectué par Bruxelles Environnement et ce que peuvent en faire les habitants. A partir du moment où une étude a été commandée à Bruxelles Environnement à notre demande par la commune de Saint-Josse-Ten-Noode - et non pas par les habitants - pour que des mesures de bruit soient effectuées, et que cette étude établit le constat que, de jour comme de nuit, non seulement les seuils de gêne, mais aussi les seuils d'intervention - qui impliquent que le gouvernement est obligé d'intervenir - sont dépassés, il y a deux possibilités.

Soit, des solutions sont trouvées pour supprimer la source du bruit, soit les habitants se demandent ce qu'ils peuvent faire, et, vu le contexte de ces dernières années en matière de nuisances sonores en Région bruxelloise, il leur vient très rapidement à l'esprit qu'ils pourraient s'adresser à la justice à défaut d'une action gouvernementale. Sur la base de l'étude de l'IBGE qui indique qu'il faut intervenir, selon les seuils que la Région s'est elle-même fixé, est-ce que les habitants peuvent s'adresser à la justice pour obliger la Région - c'est-à-dire le gouvernement - à intervenir ?

La deuxième question que je voudrais vous poser concerne une information selon laquelle le ministre Smet estimerait nécessaire de commander une étude plus objective à un autre acteur que Bruxelles Environnement. Dans quelle mesure considérez-vous que l'étude de votre propre administration - je m'adresse ici à l'ensemble du gouvernement - n'est pas suffisamment objective ?

Je dois vous dire que les riverains en sont tombés de leur chaise. En effet, deux de ces riverains ont accepté d'avoir un petit appareil qui sert à mesurer le niveau sonore avant et après, nuit et jour, pendant sept jours consécutifs et ils ne voient pas ce qu'il peut y avoir de plus objectif que des mesures de nuisances sonores relevées dans leur chambre à coucher. Peut-être avez-vous des éléments sur ce que votre collègue estimerait plus objectif. Cela intéresserait les riverains concernés de le savoir.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).- *Ik antwoord ook namens minister Smet.*

Door de Vooruitgangstraat rijden heel wat bussen van De Lijn en de MIVB. Dat komt eigenlijk omdat meer dan vijftig jaar geleden is beslist om het Noordstation te verplaatsen van het Rogierplein naar de huidige site. Bovendien zijn dertig jaar geleden de trams die onder meer door de huidige Koning Albert II-laan reden afgeschaft en werd ook het busstation van het Rogierplein naar de huidige site verplaatst.

Het is nu eenmaal noodzakelijk dat het openbaar vervoer de stations en de belangrijke economische en sociale centra in de stad bedient. Daarom heeft het Brussels Gewest tien jaar geleden beslist om de Vooruitgangstraat hoofdzakelijk te laten gebruiken door het openbaar vervoer. Inmiddels zijn er heel wat woningen in die straat gebouwd.

Het is echter onmiskenbaar dat het intensieve busverkeer nefast is voor de levenskwaliteit.

Het geluidslaboratorium van Leefmilieu Brussel heeft in maart 2007 geluidsmetingen verricht in de Vooruitgangstraat en de resultaten aan alle betrokken partijen bezorgd.

Uit de studies blijkt dat de geluidswaarden hoger zijn dan de interventiedrempel. Twee geluidsmeters hebben gedurende een tiental dagen het geluid geregistreerd.

De drempelwaarden worden zowel overdag, 's nachts, tijdens de week als in het weekend ruimschoots overschreden. Ze liggen lager tijdens de nachtperiode als overdag. Tijdens de weekendnachten wordt er echter een hogere drempelwaarde gehanteerd dan tijdens de weeknachten.

De hoogste geluidsoverlast wordt tijdens het spitsuur gemeten en de kalmste periode is tussen drie en vijf uur 's ochtends.

De klachten van de omwonenden hadden vooral betrekking op de bussen. De geluidshinder die ze veroorzaken is echter niet volledig te isoleren van die van het andere verkeer. Toch is het vrijwel

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- En l'absence de mon collègue Pascal Smet, je répondrai également en son nom.

La rue du Progrès est le point de passage de quatre grands axes de regroupement de lignes de bus desservant la périphérie de Bruxelles, et de deux lignes de bus de la STIB, dont une ne roule d'ailleurs plus en semaine depuis plusieurs mois. Cette situation est le résultat de décisions relevant d'un lointain passé, à savoir le déplacement de la gare du Nord il y a plus de cinquante ans de la place Rogier vers son emplacement actuel, la suppression des trams vicinaux qui bouclaient via le lit de la Senne (actuellement le boulevard Albert II, la rue Matheus et un bout de la rue du Progrès) il y a 30 ans, et le déménagement de la gare des bus de la place Rogier vers le Centre de communication Nord (CCN) il y a 30 ans également.

Il est normal que les transports en commun desservent les grandes gares, tout comme ils doivent desservir les lieux d'activité économique ou sociale, comme par exemple la rue Neuve, le boulevard Adolphe Max, la place Rogier ou encore les cliniques Saint-Jean. C'est la raison pour laquelle la Région de Bruxelles-Capitale a fait le choix d'assurer le lien entre ces pôles via la rue du Progrès, qu'elle a aménagée en donnant la priorité aux transports en commun il y a dix ans, avant que des immeubles d'habitation n'y soient construits.

Néanmoins, l'intensité de passage de bus dans cette artère nuit à la qualité de vie, c'est indéniable. A noter qu'il y a aussi des nuisances générées par la circulation.

A la suite d'une demande relayée par la STIB et la commune de Saint-Josse, le laboratoire "bruit" de Bruxelles Environnement a réalisé une campagne de mesures, en mars 2007, rue du Progrès, entre la gare du Nord et la place Rogier (plus précisément entre les rues Georges Matheus et de la Bienfaisance). L'étude a été transmise à toutes les parties, soit le cabinet Smet, l'AED, la commune, la STIB et les riverains.

Cette étude confirme effectivement que les

zeker dat de lage geluidsfrequenties van de bussen tot binnen in de woningen waarneembaar zijn.

Er dient te worden opgemerkt dat er op de twee meetpunten geen luchtverontreinigingsprobleem werd vastgesteld.

Wel is duidelijk dat de bewoners van de Vooruitgangstraat met lawaaihinder te kampen hebben en dat die moet worden verholpen.

Leefmilieu Brussel heeft in dit verband een aantal voorstellen geformuleerd. Er wordt voorgesteld de snelheid van de bussen te verlagen en de resultaten daarvan te meten.

Het aantal bussen kan ook worden verminderd en er kunnen ook meer geluidsarme bussen worden ingezet. Ook het wegdek kan worden aangepast.

Deze opties en het resultaat van de studie werden aan het BUV bezorgd. Leefmilieu Brussel is bereid met het BUV samen te werken en de verschillende opties te onderzoeken en te evalueren.

Er komt een test in situ en er komen metingen in de huizen om de overlast beter in kaart te brengen. Tot op heden heeft de regering geen inzage in mogelijke plannen van het BUV wat betreft de aanleg van de Vooruitgangstraat.

De meeste bussen op dit traject zijn bussen van De Lijn. Het gewest heeft echter geen zeggenschap over de diensten van De Lijn op Brussels grondgebied. De lijnen en de prestaties op de gewestoverschrijdende lijnen worden bepaald door het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen de drie gewesten.

Wijzigingen aan het aanbod van De Lijn zouden de MIVB ertoe verplichten om vervangingsdiensten te organiseren. Er komen nieuwe besprekingen met De Lijn ter gelegenheid van het nieuwe beheerscontract van de MIVB. Dat voorziet in een samenwerking met De Lijn met het oog op een betere integratie van de diensten voor openbaar vervoer.

Wat de Vooruitgangstraat betreft heeft minister Smet met De Lijn gepraat over een vermindering van het verkeer op dit traject.

niveaux de bruit mesurés sont supérieurs aux seuils d'intervention du Plan de lutte contre le bruit de la Région. Deux sonomètres, installés sur des balcons au premier étage, ont enregistré les niveaux de bruit en continu durant une petite dizaine de jours et des mesures ponctuelles avec codages des différents passages de bus ont été réalisées en bordure de voirie.

Les seuils de gêne de jour (55 dB) et de nuit (45 dB) définis dans le Plan sont largement dépassés de jour comme de nuit, en semaine et le week-end, de même que le seuil d'intervention fixé à 65 dB. Les niveaux diurnes sont plus élevés pour les jours de la semaine que pour les jours du week-end. Ils sont proches de 71 dB du lundi au vendredi et proches de 68 dB le week-end.

A l'inverse, les niveaux nocturnes sont plus élevés le week-end qu'en semaine, mais la différence est moins marquée que pour les niveaux diurnes. Les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, les niveaux sont proches de 68 dB et proches de 67 dB les autres nuits.

L'évolution temporelle des niveaux horaires présente deux pics correspondant aux heures de pointe. La période la plus calme s'observe entre 3 et 5 heures du matin.

Alors que la plainte des riverains, relayée par la commune et la STIB, concernait essentiellement les bus, il est difficile d'isoler le bruit produit par leurs passages du reste de celui généré par la circulation routière sur la base des mesures réalisées. Cependant, en raison de leur composition fréquentielle riche en basses fréquences, les passages de bus sont sans doute davantage perceptibles à l'intérieur des habitations.

Il est à noter que les mesures de pollution atmosphérique n'ont pas mis en évidence un quelconque problème au niveau de la qualité de l'air aux deux points de mesure.

Clairement, on peut donc affirmer que les habitants de la rue du Progrès sont exposés à des niveaux de bruit excessifs. Il s'agit bien d'un point noir et la situation mérite une intervention.

A cet égard, différentes actions en vue de réduire les niveaux de bruit ont été proposées par

Zo is het verkeer van en naar de stelplaats dagelijks met 17% verminderd. De minister heeft De Lijn ook gevraagd om alternatieve trajecten te bestuderen. Daarbij moet uiteraard rekening worden gehouden met de verwachte prestaties van de bussen na de heraanleg van het Rogierplein. Bovendien mogen de reizigers niet te vaak tot overstappen worden verplicht en mogen de haltes niet te ver uit elkaar liggen.

Ongeacht de voorgestelde oplossingen is het niet mogelijk de Vooruitgangstraat busvrij te maken. Het is wel mogelijk de overlast te beperken door de snelheid van de bussen en auto's te beperken tot 30 km/u en een minder ruwe wegbekleding aan te brengen.

Bovendien zullen de meest lawaaiige bussen binnen twee jaar verdwenen zijn. Elektrische bussen of brandstofbatterijbussen, die heel wat stiller zijn, blijven voorlopig evenwel nog onbetaalbaar.

Tot slot hebben we De Lijn gevraagd of het noodzakelijk is dat alle bussen langs het Noordstation passeren, met name tussen 20u 's avonds en 7u 's morgens en tijdens het weekend. Dit is niettemin een gevoelig punt. Wij moeten vermijden dat de mensen hun auto gebruiken omdat de dienstverlening erop achteruitgaat.

Het Gewest heeft in juni 2004 een milieu-overeenkomst met de MIVB gesloten over de geluids- en trillingenhinder veroorzaakt door metro en tram. Momenteel wordt aan een hoofdstuk voor de bussen gewerkt.

In het huidige plan ter bestrijding van de geluidshinder zijn richtwaarden en algemene interventiedrempels vastgesteld die geen onderscheid maken tussen de verschillende vormen van geluidshinder. In het nieuwe geluidsplan, dat in de loop van 2008 zal worden aangenomen, zullen specifieke geluidsindicatoren worden opgenomen voor het verkeerslawaai, rekening houdend met specifieke kenmerken zoals de staat van het wegdek. Het is de bedoeling dat die waarden op termijn dwingende normen worden, zoals nu al het geval is voor vliegtuiglawaai.

Tot slot bevat het beheerscontract van de MIVB geluidsverplichtingen op het vlak van het rollend

Bruxelles Environnement et pourraient être évaluées. Il s'agirait de réduire la vitesse des bus : l'impact d'une diminution de la vitesse des bus pourrait être évalué via un test in situ réalisé avec la participation active des sociétés de transports en commun STIB et De Lijn. Les résultats des mesures pourraient être comparés à celles réalisées dans le cadre de ce rapport.

Il conviendrait également de réduire le nombre de véhicules et de remplacer la flotte de bus par des véhicules acoustiquement plus performants. Il serait utile enfin de remplacer les revêtements existants (pour le site propre bus comme pour la bande de circulation des voitures) par des revêtements plus performants au niveau acoustique.

Ces options, comme les résultats de l'étude, ont été communiquées à l'AED. Les services de Bruxelles Environnement sont disposés à collaborer avec l'AED pour déterminer les options d'aménagement les plus utiles, sur la base notamment des propositions formulées, et à procéder à la réalisation d'une modélisation pour évaluer la contribution des différentes sources et le gain estimé pour différents scénarios.

Ils sont également disposés à réaliser un test in situ afin d'évaluer l'impact d'une diminution de la vitesse et à réaliser des mesures à l'intérieur des habitations pour une évaluation plus précise de la nuisance. A ce jour, nous n'avons pas reçu de l'AED d'éléments précis par rapport à un projet d'aménagement de la rue du Progrès.

La majorité des bus circulant sur le tronçon appartiennent à la société De Lijn. La Région n'a pas la possibilité de contraindre le service développé par De Lijn sur le territoire bruxellois. Les réseaux et prestations de service ont fait l'objet d'un accord de coopération le 17 juin 1991 entre les trois Régions pour les lignes franchissant les limites régionales.

En outre, les modifications de l'offre de De Lijn imposeront à la STIB de les compenser par des services de substitution. Les discussions avec De Lijn seront relancées à la faveur du nouveau contrat de gestion de la STIB qui prévoit une collaboration avec De Lijn visant à "permettre une meilleure intégration des services de transports

materieel en de rijstijl van de chauffeurs.

publics".

Concernant le point spécifique de la rue du Progrès, le ministre Smet a recherché avec De Lijn des solutions permettant un allègement du trafic sur ce tronçon.

En premier lieu, il a été possible de détourner toutes les entrées et sorties de dépôt (ce qui représente 17% du trafic quotidien). Le ministre a également demandé à De Lijn d'envisager le détournement de bus par des tracés alternatifs. Il importe évidemment que les performances des lignes détournées demeurent équivalentes à celles escomptées à la suite de l'aménagement de la place Rogier et que les voyageurs ne soient pas trop contraints à des ruptures de charge ou des distances de marche supplémentaire excessives.

Quelles que soient les solutions étudiées, il restera cependant des bus dans la rue du Progrès. Plusieurs pistes sont actuellement approfondies pour en atténuer l'impact :

- limiter la vitesse des bus et des voitures à 30 km/h ;
- revêtir le site d'une couche de roulement moins rugueuse générant moins de bruit.

En outre, les bus eux-mêmes sont dans une phase de remplacement, avec la disparition dans les deux ans des bus les plus bruyants, ceux ayant atteint l'âge de quinze ans. Les technologies plus silencieuses, comme les bus électriques ou à pile à combustible ne sont pas encore disponibles à des prix abordables.

Une dernière piste demandée à De Lijn est d'examiner si tous les bus doivent passer par la gare du Nord, en particulier le matin avant 07h00 et le soir après 20h00, ainsi que les samedis et dimanches. Il s'agit d'un point délicat, car il ne faut pas non plus inciter les gens à utiliser leur voiture à la suite d'une dégradation des services.

Par rapport à la STIB, qui exploite deux bus sur ce tronçon, il est à noter que la Région de Bruxelles-Capitale a signé avec la STIB, en juin 2004, une convention environnementale relative aux bruits et vibrations des trams et métros, pour laquelle les

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fiszman heeft het woord.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).*- *Mijn interpellatie is niet communautair getint. Ik kan er niets aan doen dat het in dit geval enkel om bussen van De Lijn gaat.*

Het zou niettemin interessant zijn dat de openbare vervoerslijnen regelmatig rond de tafel zouden gaan zitten. Het is de taak van De Lijn en Tec om reizigers van en naar hun werkplaats te vervoeren. Ik heb er dan ook helemaal geen probleem mee dat het Noordstation goed door de openbare vervoersmaatschappijen wordt bediend.

De heer Smet heeft niet geantwoord op mijn vraag naar de onderhandelingsprocedures tussen de verschillende gewestelijke vervoersmaatschappijen.

Het verheugt mij evenwel dat er in het beheerscontract van de MIVB een onderhande-

parties établissent actuellement le volet bus.

Dans le cadre de l'actuel Plan de lutte contre le bruit, sont développés des valeurs-guides et des seuils d'intervention généraux, qui ne distinguent pas les différentes natures et signatures des nuisances acoustiques. Ces valeurs sont fixées à titre informatif, comme un idéal à atteindre. Actuellement, Bruxelles Environnement et l'AED établissent les lignes de force du nouveau Plan bruit, qui sera adopté dans le courant de l'année 2008.

Nous avons retenu le principe d'établissement d'indicateurs spécifiques au bruit routier, tenant compte de ses spécificités, évoluant en fonction du statut de la voirie. Ces valeurs auront dans un second temps vocation à devenir des normes réglementaires contraignantes, comme cela a été développé pour le bruit des avions. Ce sera un des enjeux majeurs de ce nouveau Plan bruit.

Par ailleurs, le contrat de gestion de la STIB, sur le point d'être adopté, précise également des obligations pour la STIB en matière de bruit par rapport au matériel roulant et à la conduite des chauffeurs.

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

Mme Julie Fiszman.- De manière générale, mon intention n'était pas de faire de ce cas particulier un problème communautaire. C'est vrai qu'il s'agit dans ce cas-ci des bus De Lijn et il me paraît intéressant d'avoir une réelle table de négociation entre les différentes sociétés de transport public, que ce soit pour discuter avec De Lijn ou avec les TEC.

Il est évident que les deux sociétés de transport des autres Régions ont intérêt à amener leur population sur leur lieu de travail. Nous devons être à la hauteur de cette mission. Certes, la gare du Nord doit être bien desservie par les sociétés de transport public, et je suis loin d'être opposée au transport en commun à la gare du Nord.

Concernant le fond de vos réponses :

M. Smet n'a pas tout à fait répondu à mes

lingsprocedure opgenomen werd.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Quix.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

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

betreffende "de CO₂-uitstoot veroorzaakt door het maandelijks gependel van het Europese Parlement".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Hoewel ik beseft dat deze kwestie niet helemaal tot de bevoegdheid van de minister behoort, heb ik er toch een mondelinge vraag aan gewijd. In de krant De Morgen van 26 april 2007 las ik dat de

questions, notamment celles qui portent sur les procédures de négociation entre les différentes sociétés régionales de transport public.

Par contre, je suis contente d'entendre qu'une procédure de négociation est prévue dans le cadre du contrat de gestion de la STIB. Je compte sur le ministre pour continuer dans ce sens-là.

Je n'ai pas de question complémentaire par rapport aux réponses de la ministre Huytebroeck.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE MME MARIE-PAULE QUIX

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 rejets de CO₂ engendrés par les navettes mensuelles du Parlement européen".

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

Mme Marie-Paule Quix (*en néerlandais*).- *Le journal "De Morgen" du 26 avril 2007 révèle que les navettes mensuelles entre Bruxelles et Strasbourg des parlementaires européens sont responsables du rejet de 20.000 tonnes de CO₂ par*

maandelijkse verhuisoperatie van de Europese parlementsleden tussen Brussel en Straatsburg voor een jaarlijkse uitstoot van 20.000 ton CO₂ zorgt. Dit is het equivalent van 13.000 trans-Atlantische retourvluchten.

Iedereen is het erover eens dat Brussel de enige, echte hoofdstad is van Europa. Deze verhuizing kost Europa jaarlijks 200 miljoen euro. Naast het emotionele en financiële argument zijn er dus ook relevante ecologische argumenten om de zogenaamde verhuiscarrousel een halt toe te roepen. Bovendien lijken ook steeds meer Europese parlementsleden het moeilijk te hebben met die maandelijkse verhuizing.

Aangezien Brussel de start en de aankomst is van deze maandelijkse verhuisoperatie, gaan we ervan uit dat u niet alleen bekommerd bent om deze problematiek, maar ook gedeeltelijk bevoegd bent. Bovendien schenken de Europese overheden de laatste tijd nogal wat aandacht aan de milieu-problematiek. We verwijzen hierbij naar de redelijk ambitieuze verbintenis om tegen 2020 de broeikasgasemissies met 30% te reduceren ten opzichte van 1990. Dit is een van de conclusies geformuleerd door de Raad van de Europese Unie ter afsluiting van de Lentetop van maart 2007.

Hoewel Brussel en Straatsburg als plenaire vergaderplaatsen verdragrechtelijk vastliggen, hebben de Europese instellingen een voorbeeldfunctie en dienen ze nutteloze CO₂-uitstoot te vermijden.

Vandaar twee concrete vragen.

Hebt u als Brussels minister voor Leefmilieu de Europese overheden aangesproken over de maandelijkse verhuiscarrousel?

Zult u de problematiek ter sprake brengen tijdens de onderhandelingen over de verbintenissen van de Europese staten en hun deelgebieden inzake de vermindering van CO₂-uitstoot?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister.- Net zoals u vind ik de maandelijkse verplaatsingen van de Europese afgevaardigden absurd. Deze

an.

Ce déménagement se heurte à des arguments non seulement émotionnels - Bruxelles comme seule et véritable capitale de l'Europe - et financiers - ce déménagement coûte 200 millions d'euros par an -, mais aussi écologiques.

Bruxelles étant le point de départ et d'arrivée de cette opération, celle-ci vous concerne partiellement. Cette préoccupation rejoint en outre les ambitieux engagements européens pris en conclusion du sommet de printemps de mars 2007, qui visent à réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020.

En tant que ministre de l'Environnement, avez-vous interrogé les autorités européennes à propos de ces navettes mensuelles ?

Comptez-vous aborder cette problématique au moment des négociations relatives aux engagements pris par les Etats européens et leurs entités fédérées en matière de réduction des émissions de CO₂ ?

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre (en néerlandais).- *Je conviens de l'absurdité des déplacements mensuels des députés européens, qui*

verplaatsingen eisen zowel op financieel vlak als op milieuvlak een hoge tol die volledig overbodig is. Toch heb ik bij de Europese autoriteiten geen stappen ondernomen om deze werkwijze te veranderen. Diplomatiek gezien is het niet opportuun dat ik als Belgische minister dit dossier tijdens het Portugese voorzitterschap naar voren schuif.

Wegens het groot aantal Europese gebouwen in Brussel en het belang van ons land als zetel van de meeste Europese instellingen heeft België zich steeds onthouden in het debat over de maandelijkse verplaatsingen van de Europese afgevaardigden. Ik zal dat diplomatiek standpunt bewaren, maar ik zal uiteraard mijn steun betuigen aan andere lidstaten die het initiatief nemen om een einde te maken aan deze absurde praktijk.

(verder in het Frans)

Ik heb in mijn contacten met de Europese instellingen over mobiliteit steeds de nadruk gelegd op de bedrijfsvervoerplannen. De Europese instellingen hebben nu een bedrijfsplan waar ze naar eigen zeggen veel belang aan hechten. Bovendien voeren we nog steeds besprekingen over parkeerplaatsen voor het Europees parlement. Het is niet de bedoeling dat er nog meer komen, want het huidige aanbod lijkt ruimschoots voldoende.

Ook voeren we gesprekken met de Europese instellingen over de energieprestaties van hun gebouwen.

Op gebied van de verplaatsingen proberen we om het beleid steeds in samenspraak te voeren. Er wonen immers ook nog mensen in de Europese wijk. Het is onze bedoeling dat dat zo blijft en dat de overlast van het verkeer en de luchtvervuiling in de wijk binnen de perken blijft.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Ik ben blij dat u dit even absurd vind als ik. Dit soort vragen ligt diplomatiek delicaat, maar telkens weer blijkt dat Europa heel strenge richtlijnen uitvaardigt, maar zichzelf boven elke richtlijn verheven voelt.

gènèrent un coût financier et environnemental important et totalement inutile. Néanmoins, je n'ai pas pris d'initiative auprès des autorités européennes pour modifier cette pratique.

En effet, étant donné le nombre important de bâtiments européens se trouvant à Bruxelles et l'importance qu'a notre pays en tant que siège de la plupart des institutions de l'UE, la position de la Belgique a toujours été de s'abstenir dans ce débat. J'observerai donc la même position diplomatique, mais j'apporterai bien entendu mon soutien aux autres Etats membres qui prendraient l'initiative de mettre fin à cette pratique absurde.

(poursuivant en français)

D'autre part, en ce qui concerne nos contacts avec l'Union européenne et les responsables européens, nous travaillons sur la question de la mobilité dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise. L'Europe a rentré son plan d'entreprise et nous a assuré être très volontaire. Nous sommes également toujours en discussion à propos des parkings du Parlement européen. Nous ne comptons certainement pas y augmenter le nombre de places, qui nous semble actuellement amplement suffisant.

Nous discutons également avec l'UE de la performance énergétique des bâtiments abritant les institutions communautaires. Il s'agit également d'un point important, étant donné le grand nombre de bâtiments relevant de l'Union européenne.

A propos des déplacements, nous essayons de mener une politique bien concertée, étant donné qu'il s'agit aussi d'un point stratégique pour ce quartier, où des gens y résident encore. Nous comptons qu'il continue à y avoir des gens qui vivent dans ce quartier et que ceux-ci ne subissent pas les désagréments à la fois des déplacements et d'une pollution atmosphérique trop élevée.

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

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).*- *Je suis heureuse que vous partagiez mon point de vue. Cette question est délicate sur le plan diplomatique, mais il s'avère de nouveau que l'Europe n'applique pas elle-même les directives*

Europa zal nooit respect kunnen afdwingen als het niet uit zijn ivoren toren komt. Het is onaanvaardbaar dat deze situatie blijft voortduren.

Onlangs circuleerde een elektronische petitie, die ik ook ondertekend heb, om van Brussel de enige standplaats te maken voor de plenaire vergaderingen. Daarbij werden op heel korte tijd een miljoen handtekeningen verzameld. Ik hoop dat Straatsburg in de toekomst ooit als plenaire vergaderplaats opgegeven wordt, al zie ik dat met de huidige Franse president eerlijk gezegd niet lukken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (*in het Frans*).- *De Europese richtlijnen inzake milieu zijn erg veeleisend, terwijl de Europese overheid ze zelf niet altijd naleeft in Brussel. We moeten haar daar regelmatig op wijzen.*

- *Het incident is gesloten.*

strictes qu'elle décrète. Elle ne parviendra jamais à faire respecter ses directives tant qu'elle restera dans sa tour d'ivoire. Cette situation ne peut persister.

Une récente pétition électronique requérant l'organisation de toutes les séances plénières à Bruxelles a récolté en peu de temps un million de signatures. J'espère que l'on renoncera un jour à Strasbourg, mais ceci a peu de chances de se faire sous le président français actuel.

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, nous sommes confrontés au paradoxe de directives très exigeantes imposées par l'Europe en matière environnementale - nous venons d'ailleurs d'en voter quelques-unes - qu'elle ne respecte pas toujours elle-même à Bruxelles. Il importe de le lui rappeler régulièrement.

- *L'incident est clos.*