



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 12 NOVEMBER 2008**

—

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

—

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

—

**Commission de l'infrastructuur,
chargée des travaux publics
et des communications**

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 12 NOVEMBRE 2008**

—

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**SOMMAIRE**

MONDELINGE VRAGEN	5	QUESTIONS ORALES	5
- van mevrouw Françoise Schepmans	5	- de Mme Françoise Schepmans	5
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel, betreffende "de herinvoering van een spoorlijn naar de site van Tour & Taxis".		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles, concernant "le rétablissement d'une liaison ferroviaire sur le site de Tour & Taxis".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	9	- de Mme Françoise Schepmans	9
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel, betreffende "het Carcoke-project".		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles, concernant "le projet Carcoke".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	11	- de Mme Françoise Schepmans	11
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel, betreffende "de baggerwerken in het kanaal".		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles, concernant "les opérations de dragage du canal".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	15	- de Mme Françoise Schepmans	15
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,	

<p>betreffende "de verwijdering van drijvend afval op het kanaal".</p>	<p>concernant "les opérations de nettoyage en surface du canal".</p>
<p>- van mevrouw Marie-Paule Quix 18</p>	<p>- de Mme Marie-Paule Quix 18</p>
<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel,</p>	<p>à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,</p>
<p>betreffende "het schrappen van een dotatie voor afvaltransport".</p>	<p>concernant "la suppression d'une dotation pour le transport de déchets".</p>
<p>- van de heer Vincent De Wolf 21</p>	<p>- de M. Vincent De Wolf 21</p>
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p>	<p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p>
<p>betreffende "het vellen van de bomen op de Tervurenlaan".</p>	<p>concernant "l'abattage des arbres avenue de Tervueren".</p>

*Voorzitterschap: de heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter.
Présidence : M. Mahfoudh Romdhani, vice-président.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR AMBTENARENZAKEN EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de herinvoering van een spoorlijn naar de site van Tour & Taxis".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Deze mondelinge vraag dateert van 29 september 2008. Ondertussen heeft de overlegcommissie over het Brussels International Logistics Centre (BILC) een effectenstudie gevraagd. De regering heeft daarover nog geen beslissing genomen.

Worden het BILC en de site van Tour & Taxis aangesloten op het spoorwegnet? In september kondigde u in een interview aan dat er geïnteresseerde privéuitbaters waren. U zei echter niet hoe ver het project was opgeschoten. Waarschijnlijk niet al te ver dus.

Privéspoorwegmaatschappijen kunnen gebruik maken van het federale spoorwegnet, maar de infrastructuur blijft exclusief eigendom van Infrabel. Is het niet aan Infrabel om het bestaande netwerk te verbinden met het BILC?

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "le rétablissement d'une liaison ferroviaire sur le site de Tour & Taxis".

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

Mme Françoise Schepmans.- Cette question orale a été déposée le 29 septembre. Elle est toujours d'actualité en ce qui concerne l'aménagement d'une ligne ferroviaire sur le site de Tour & Taxis, même si entre-temps nous est parvenue une nouvelle information à propos du Brussels international logistics centre (BILC). En effet, la commission de concertation a demandé une étude d'incidence. Le gouvernement n'a pas encore pris de décision en la matière.

Le BILC et le site de Tour & Taxis seront-ils raccordés au réseau de chemin de fer? Dans une interview donnée en septembre dernier, vous avez annoncé que des opérateurs privés seraient disposés à rétablir ce raccordement ferroviaire. Vous n'avez guère apporté de précisions sur l'état d'avancement de ce projet, ce qui laisse supposer qu'il est toujours à un niveau fort peu avancé.

On peut être surpris qu'un opérateur privé

Hoe ver staan de onderhandelingen met de privéuitbaters? Behoort het leggen van sporen tussen het station Pannenhuis en de site van het BILC niet tot de exclusieve bevoegdheid van Infrabel? Hoe rendabel kan deze verbinding zijn voor een privéuitbater? Er vertrekken vrijwel geen goederen vanuit het BILC.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *In de jaren tachtig is het gebruik van het spoor voor het goederentransport volledig weggeconcurrereerd door het vervoer over de weg. Dat was flexibeler, zekerder en goedkoper. Infrabel heeft systematisch de spooransluitingen weggehaald van onder andere Thurn & Taxis en de vroegmarkt.*

De tijden veranderen evenwel. Duurzaam transport is het sleutelwoord geworden, waardoor de focus van de beleidsmakers, maar ook van de bedrijven zelf, steeds meer komt te liggen op het waterwegen spoorvervoer, waarvan de externe kosten lager zijn dan die van het vervoer over de weg.

(De heer Willy Decourty, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Door de vrijmaking van de spoorsector is ook de dienstverlening sterk verbeterd en zijn de tarieven gedaald.

Tegelijkertijd is het wegvervoer explosief gegroeid waardoor het zichzelf vastrijdt, met meer files, meer onzekerheid betreffende de leveringen, meer ongevallen en meer CO₂-uitstoot als gevolg. De overheden zijn zich bewust van deze kost en trachten het spoor- en waterwegtransport aan te

entreprendre la mise en place de voies entre le réseau existant de chemin de fer et le site du BILC. Une telle opération n'est-elle pas du ressort d'Infrabel ? Des opérateurs privés peuvent en effet circuler sur le réseau fédéral, mais l'infrastructure appartient en exclusivité à Infrabel.

La promesse assez vague d'une liaison ferroviaire future avec le site du BILC m'amène à vous poser les questions suivantes. Quel est l'état d'avancement des négociations avec des opérateurs privés qui assureraient un transport par train vers le BILC ? L'installation de voies entre la station Pannenhuis et le site même du BILC ne relève-t-elle pas de la seule initiative d'Infrabel ? Dans quelle mesure un opérateur privé de transport par rail peut-il être intéressé par le BILC, vu que les exportations au départ du BILC seront pratiquement inexistantes, rendant la rentabilité d'un tel investissement relativement aléatoire ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Dans les années 1980, l'utilisation du rail pour le transport de marchandises depuis et à destination de Bruxelles, mais aussi d'autres endroits, a été complètement écrasée par la concurrence du transport routier. Il s'agissait d'un moyen de transport plus flexible, plus sûr et meilleur marché. Les wagons n'arrivaient pas toujours à destination et les délais n'étaient pas toujours respectés. Les connexions ferroviaires du site de Tour & Taxis et du marché matinal, entre autres, ont systématiquement été supprimées par Infrabel.

Cependant, les temps changent. Le transport durable est devenu un concept clé sur lequel les dirigeants politiques, mais aussi les entreprises, mettent de plus en plus souvent l'accent.

(M. Willy Decourty, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

En effet, les coûts externes du transport par le rail et par la voie d'eau sont inférieurs à ceux du transport routier. De plus, le secteur du transport ferroviaire enregistre ces dernières années une évolution positive. La libéralisation de ce marché a permis une amélioration du service offert ainsi qu'une diminution des tarifs.

moedigen via subsidies.

Al die elementen maken het spoorvervoer opnieuw interessant voor de transportfirma's.

Technisch is de aansluiting van het BILC op het spoornet mogelijk. Het nieuwe richtschema houdt een stuk grond vrij waarop dit kan gebeuren. Die werken vallen inderdaad ten laste van Infrabel, maar aangezien de uitbaters van de BILC-site vragende partij zijn, zullen ze deze werken moeten financieren. Het betreft immers een privé-aansluiting.

Voorlopig is het nog wachten op de stedenbouwkundige vergunning. Pas dan kan de precommercialisering beginnen en kan een bevoorrading per spoor in aanmerking komen in functie van de klanten.

In 2005 was het spoorverkeer voor de meeste klanten van het BILC nog niet rendabel ten opzichte van het vervoer over de weg. Enkel bij zeer grote goederenhoeveelheden, zoals bij een aantal klanten in de voorhaven, bleek het spoorvervoer een rendabele oplossing.

Door de eerder vermelde evoluties en de toekomstige invoering van het rekeningrijden verwachten deskundigen evenwel dat de concurrentiekracht van het spoorvervoer zo sterk zal toenemen dat het voor steeds meer bedrijven interessant wordt, ook voor die met een minder grote massa goederen. Een spooraansluiting naar het BILC moet dus mogelijk blijven. Volgend jaar zal de Haven overigens opnieuw onderzoek doen naar de rendabiliteit van een spooraansluiting.

De lening van de Europese Investeringsbank (EIB) voor het BILC is nog niet toegekend. De werken starten pas volgend jaar. Het feit dat het BILC er nog niet is, is niet te wijten aan geldgebrek, maar komt omdat we nog steeds wachten op een bouwvergunning en omdat het opstellen van het richtplan vertraging heeft opgelopen.

Dans le même temps, le transport routier a connu une croissance explosive aboutissant à son autoparalysie, laquelle implique davantage de bouchons, d'incertitudes autour des livraisons, d'accidents, d'émissions de CO₂, etc. Les pouvoirs publics sont de plus en plus conscients de ce coût supporté in fine par la société et tentent donc de l'intégrer dans le coût financier. De plus en plus souvent, les pouvoirs publics régionaux, nationaux et internationaux dégagent des subsides pour les transports ferroviaire et fluvial. Tous ces éléments combinés font en sorte que le transport ferroviaire suscite à nouveau l'intérêt des entreprises de transport.

D'un point de vue technique, le raccordement du BILC au réseau ferroviaire est tout à fait possible. Le nouveau schéma directeur prévoit un terrain à cet effet. Les travaux doivent être exécutés par Infrabel, à la demande des exploitants du BILC, qui devront également les financer. Il s'agit d'ailleurs d'un raccordement privé.

Concrètement, aucun client éventuel n'a encore pris de décision, car l'octroi du permis d'urbanisme est en attente. Ce n'est qu'une fois celui-ci octroyé, que la phase de précommercialisation pourra débuter et, en fonction des clients, le transport ferroviaire pourra entrer en considération pour l'approvisionnement.

Une étude de 2005 réalisée par le Port a démontré qu'à ce moment-là, le transport ferroviaire n'était pas encore rentable pour la plupart des clients du BILC par rapport au transport routier. Le transport ferroviaire est une solution rentable seulement pour de grandes quantités de marchandises, comme c'est déjà le cas pour plusieurs clients dans l'avant-port.

Toutefois, selon les experts, les évolutions susmentionnées et l'introduction future du péage électronique, ne feront que continuer à doper la compétitivité du transport sur rail à court terme, rendant celui-ci attractif même pour des quantités moins importantes de marchandises. C'est pourquoi il convient de laisser ouverte d'un point de vue technique, la possibilité d'un raccordement ferroviaire du BILC. L'an prochain, le Port mènera à nouveau une étude sur la rentabilité de la connexion ferroviaire.

Le prêt octroyé par la Banque européenne d'investissement n'a pas encore été conclu, car

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De spoorwegverbinding komt er, zodra de stedenbouwkundige vergunning voor het BILC wordt uitgereikt.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De spoorweg wordt aangelegd, wanneer het BILC operationeel is en bedrijven kan aantrekken.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De aanleg van de spoorwegverbinding is dus nog steeds onlosmakelijk verbonden met het BILC?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Inderdaad. Het zullen uiteindelijk het BILC en de betrokken instanties zijn die het initiatief moeten nemen.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Aangezien er nog geen duidelijkheid is over het BILC, worden er allicht ook geen contacten gelegd over de spoorwegverbinding met privépartners?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Dat klopt.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De MR staat uiteraard achter het spoor- en waterwegtransport, want dat komt het milieu en de andere verbindingen ten goede. Wat is de huidige stand van zaken? Blijkbaar hebt u contacten gelegd met privépartners zonder dat er iets concreets is gerealiseerd. Het BILC heeft immers nog geen groen licht gekregen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Dat klopt.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Bent u van mening dat de spoorwegverbinding niet*

celui-ci doit encore servir au financement de la construction du complexe du BILC. Ces travaux commenceront seulement l'année prochaine. Le fait que le site ne soit pas encore opérationnel n'est pas dû à un manque de moyens financiers, mais bien à l'attente du permis de bâtir et aux retards accusés lors de l'élaboration du schéma directeur, pour lequel nous avons dû adapter nos plans.

Mme Françoise Schepmans.- En fait, le projet de liaison ferroviaire se concrétisera à partir du moment où un permis d'urbanisme sera délivré pour le BILC.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Il se concrétisera au moment où le BILC sera commercialisé et attirera des entreprises qui veulent bien s'implanter à cet endroit pour l'approvisionnement.

Mme Françoise Schepmans.- Il s'agit donc toujours, aujourd'hui, d'un projet joint à la construction du BILC.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Oui. Cela reste toujours dans les possibilités, mais il reviendra au BILC et à ses opérateurs d'en faire la demande et de prendre cette démarche en charge.

Mme Françoise Schepmans.- Il n'y a donc actuellement pas de suite donnée aux contacts avec les opérateurs privés, puisque l'on a pas encore de réponse au sujet du BILC.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En effet.

Mme Françoise Schepmans.- Mon groupe et moi-même soutenons évidemment le développement des liaisons par voie d'eau ou des liaisons ferroviaires. En effet, nous pensons que ces moyens sont moins polluants et moins nuisibles que les autres moyens de liaison. Je souhaitais bien connaître la situation actuelle : des contacts existent donc avec les opérateurs privés, sans que ces contacts soient concrétisés, parce que le BILC n'a pas encore reçu le feu vert.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- C'est cela.

Mme Françoise Schepmans.- J'avais encore une question à poser, qui n'est pas du tout une critique.

per se door Infrabel moet worden aangelegd? Kan die opdracht worden toevertrouwd aan een privépartner?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Inderdaad. De Haven van Brussel zal volgend jaar een studie laten uitvoeren over de spoorwegverbinding.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Het is positief dat privébedrijven geïnteresseerd zijn in spoorwegvervoer.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR AMBTENARENZAKEN EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "het Carcoke-project".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- De Haven van Brussel beheert sinds 2004 een terrein waarop vroeger een cokesfabriek stond. Daardoor is de totale oppervlakte van de gronden waarover de haven beschikt, met 20% toegenomen. Het terrein ligt langs het water en vlakbij een belangrijk wegennet.

Blijkbaar is de Haven van Brussel niet van plan om snel munt te slaan uit de uitstekende ligging van het terrein. De EIB heeft een lening van 22,5 miljoen euro toegekend voor het terrein en het gewest neemt alle kosten op zich om het terrein bruikbaar te maken en een nieuwe weg aan te leggen, maar toch blijft de Haven van Brussel bij de pakken

Peut-on considérer que la pratique de ce type de liaison ne relève pas nécessairement d'Infrabel, mais puisse relever également de la compétence et de l'engagement d'opérateurs privés ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En effet, oui. Comme je vous le dis, notre Port procédera de nouveau à une étude l'année prochaine, qui démontrera dans quelle mesure il s'agira d'une possibilité intéressante pour le BILC.

Mme Françoise Schepmans.- Que des opérateurs privés puissent s'intéresser à ce type de liaison me semble un aspect positif du développement des transports. Je souhaitais des précisions quant à ce projet et je vous remercie pour vos réponses.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "le projet Carcoke".

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

Mme Françoise Schepmans.- Depuis 2004, le Port de Bruxelles a reçu en gestion un terrain de douze hectares ayant appartenu à une cokerie. Ce site, qui représente près de 20 % d'espace additionnel pour le Port, offre un intérêt évident vu sa situation au bord de la voie d'eau et à proximité d'un réseau routier important.

Il semble que le Port de Bruxelles ne soit pas sensible à l'excellence de ce site pour le rendre disponible dans les meilleurs délais. Non seulement, il bénéficie d'un prêt de la BEI à concurrence de 22,5 millions d'euro, mais de surcroît, la Région prend en charge le coût de la viabilisation du site, ainsi que la création d'une

zitten. Beslissingen blijven uit, waardoor het terrein er ongebruikt bij ligt.

Hoe komt het dat de werken niet opschieten? Waarom is de weg rond het terrein, die reeds ingeschreven was in de begroting van 2004, nog niet klaar? Het terrein zou tegen 2012 klaar moeten zijn. Kan die planning worden gehandhaafd? Waarom wordt de lening van de EIB daarvoor niet aangewend?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *In 2004 moesten de werken op het terrein worden stopgezet wegens een brand. Om nieuwe incidenten te vermijden, heb ik een werkgroep opgericht die in samenwerking met Leefmilieu Brussel en andere betrokken instanties de veiligheid moet garanderen. Sindsdien zijn er geen problemen meer.*

Een tweede reden voor de vertraging is dat de regering in 2005 heeft gekozen voor een publiek-private samenwerking in plaats van in regie te werken.

Door deze samenwerking wordt het risico gespreid tussen de overheid en een privépartner. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er trots op om samen met Katoennatie, de internationale speler in de logistieke sector, in zee te kunnen gaan.

Voor Leefmilieu Brussel betekent dit een enorme uitdaging. De werken moeten nauwgezet gevolgd worden. De verantwoordelijken hebben ook alle voorzorgen genomen voor het uitreiken van de saneringsvergunningen in de zomer van 2008. De sanering verloopt vlot.

Het moeilijkste is het omleiden van de leidingen voor alle openbare nutsvoorzieningen. Die werken zijn aan de gang, maar ze zijn omvangrijker dan

route de contournement.

Tous ces éléments positifs ne semblent pas faire naître une volonté de donner à ce site une disponibilité à brève échéance. Si nos informations sont correctes, certaines procédures, non suivies avec la diligence nécessaire, restent en attente d'une décision, ce qui place les travaux de viabilisation de ce terrain au point mort.

Quelles sont les raisons qui amènent le chantier de viabilisation à ne pas pouvoir se poursuivre ? Pourquoi la route de contournement déjà prévue au budget 2004 du Port n'est-elle pas encore terminée ? Le délai de disponibilité du site annoncé pour 2012 reste-t-il maintenu ? Pourquoi le prêt de la BEI n'est-il pas utilisé pour accélérer la mise à disposition de ce site, alors que le Port clame une insuffisance de terrains ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En 2004, un incendie a nécessité l'arrêt des travaux sur le site de Carcoke. Afin de prévenir tout nouvel incident, j'ai mis en place lors de mon entrée en fonction comme secrétaire d'Etat en charge du Port, un groupe de travail en collaboration avec des membres de Bruxelles Environnement et les parties concernées. Depuis lors les travaux ont progressé sans encombres.

Une autre raison du retard de la réalisation du projet réside dans le fait que nous avons opté en 2005 pour un partenariat avec le secteur privé au lieu de mener le projet en régie propre.

Cette formule permet de diviser le risque de l'opération entre la collectivité publique et le partenaire privé. Grâce au contrat PPP (partenariat public-privé) conclu avec Katoen Natie, société d'envergure internationale dans le secteur de la logistique, nous sommes fiers d'avoir aujourd'hui pour partenaire un investisseur de ce niveau en Région bruxelloise.

Pour Bruxelles Environnement, il s'agit d'un énorme défi. Il faudra veiller à ce que les travaux soient suivis avec la rigueur qui s'impose. Les responsables se sont d'ailleurs entourés de toutes les précautions avant de délivrer le permis d'assainissement au début de l'été 2008. Aujourd'hui, les travaux d'assainissement vont bon

gedacht. De Vilvoordelaan wordt omgeleid langs het terrein.

Ook de effectenstudie en het openbaar onderzoek hebben langer geduurd dan gepland. De Haven heeft mij echter verzekerd dat 2012 de einddatum blijft. De lening van de EIB loopt nog niet, omdat de saneringswerken pas begonnen zijn. De lening zal wellicht pas van start gaan in 2009.

Sinds 2003 geeft het gewest de Haven een jaarlijkse dotatie van 800.000 euro om de kosten voor de werken te dekken. De sanering schiet goed op. De grond wordt afgevoerd via het kanaal, zodat de wegen niet overbelast worden.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
FRANÇOISE SCHEPMANS**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BEVOEGD VOOR
AMBTENARENZAKEN EN DE HAVEN
VAN BRUSSEL,**

**betreffende "de baggerwerken in het
kanaal".**

train.

Les travaux de déviation sont également en cours. La déviation des équipements d'utilité publique constitue de loin la plus grande difficulté. Il apparaît aujourd'hui qu'il y en a beaucoup plus que ce que nous avons pensé. Nous devons par conséquent encore identifier les différents intervenants dans la déviation des conduites, des canalisations et de toutes sortes de lignes souterraines. Comme vous le savez, l'avenue de Vilvorde sera détournée autour du terrain.

L'étude d'incidence et l'enquête publique y afférente ont également pris plus de temps que prévu. Le Port de Bruxelles m'a toutefois confirmé que la date prévue de fin de travaux, soit 2012, reste valable. A ce jour, le prêt accordé par la BEI n'a pas encore commencé à courir, car les travaux d'assainissement du sol et de la nappe phréatique viennent à peine de commencer. Nous prévoyons qu'il ne commencera à courir que d'ici la fin de l'année ou, plus vraisemblablement, dans le courant de 2009.

Depuis 2003, la Région accorde une dotation annuelle au Port à hauteur de 800.000 euros en vue du financement de frais engagés, comme par exemple la démolition d'anciens bâtiments. Le mois dernier, je me suis rendue sur place pour vérifier la progression des travaux d'assainissement, et je peux vous assurer qu'ils avancent bien. Qui plus est, toutes les terres sont évacuées via le canal et le transport de ces terres polluées n'encombre donc pas nos routes.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE
SCHEPMANS**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
SECÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE
LA FONCTION PUBLIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT
DE BRUXELLES,**

**concernant "les opérations de dragage du
canal".**

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De baggerwerken vormen een zware uitgavenpost voor de Haven van Brussel, te meer daar het slib nadien in Vlaanderen moet worden gestort. Het zoeken naar een alternatief vordert maar niet.*

Onlangs heeft de Haven voorgesteld om de voorhaven dieper te maken zodat daar een deel van het slib kan worden gestort. Dat voorstel biedt evenwel geen definitieve oplossing.

Waarom heeft de Haven het alternatief van slibverwerking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet nader onderzocht, zodat wij geen hoge bedragen meer aan Vlaanderen moeten betalen? Een oude fabriek op de rechteroever van het kanaal, tussen de Budabrug en de noordgrens van de Haven, zou bijvoorbeeld een dergelijke installatie kunnen herbergen.

In september was een bedrijf langs het kanaal verplicht om een deel van het zandtransport in vrachtwagens over te laden, omdat de doorgang aan het Vergotedok niet meer diep genoeg was.

Hoe zit het met het baggerprogramma voor 2008? Hoeveel slib werd er in 2007 en 2008 verwijderd? Klopt het dat het Vergotedonk niet voldoende diepgang meer heeft voor schepen met een normale lading? Op welke manier zult u de kostprijs van de baggerwerken verminderen?

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

Mme Françoise Schepmans.- La question du dragage a toujours représenté une charge lourde pour le budget du Port de Bruxelles, étant donné que les boues extraites du canal doivent être déchargées en territoire flamand et que le montant exigé pour ce déversement est pour le moins onéreux. Les diverses alternatives étudiées, qui devraient permettre d'alléger ce poste de dépenses, restent à l'état de projet.

Tout récemment, le Port a relancé le débat en remettant à l'ordre du jour la création d'une surprofondeur dans le canal à l'avant-Port, destinée à recevoir un certain volume de boues. Cette proposition, qui a le mérite d'être avancée depuis quelques années déjà, reste en définitive un pis-aller, vu qu'elle ne résout pas de façon définitive la question des dragages en Région de Bruxelles-Capitale.

Pourquoi le Port n'a-t-il pas exploité l'alternative d'un traitement des boues de dragages en territoire bruxellois, ce qui aurait pour conséquence de le libérer des montants élevés imposés par la Flandre ? Une ancienne usine désaffectée sur la rive droite entre le pont de Buda et la limite nord du Port ne représenterait-elle pas une possibilité d'installer un centre de traitement des boues ?

Au cours de la semaine du 29 septembre, il m'est revenu qu'une entreprise installée au bord du canal a été contrainte de décharger une partie de la cargaison de sable de certaines barges et de procéder par la suite à un transport par camion, vu que le tirant d'eau à hauteur du bassin Vergote était devenu insuffisant pour des barges chargées à leur capacité normale.

Où en est le programme de dragage 2008 ? Quelles ont été les quantités de boues retirées du canal en 2007 et 2008 ? Est-il exact que le tirant d'eau à hauteur du bassin Vergote n'est plus suffisant pour permettre la navigation des barges chargées à leur capacité normale ? Comment justifier une telle insuffisance de dragage dans un bassin qui connaît un certain volume d'activités liées à la voie d'eau ? Quel est le programme précis envisagé pour arriver à rendre l'incidence du coût des dragages moins lourde pour le budget du Port, et par conséquent pour le budget régional ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- De baggerkosten zijn een belangrijke post in de jaarlijkse uitgaven van de Haven van Brussel en worden volledig via een dotatie van het gewest gefinancierd. In 2004 ging het om een bedrag van 4,8 miljoen euro voor 40.000 m³ slib, of 120 euro/m³.

Om deze kostprijs te verminderen, heb ik in 2005 het adviesbureau Ecorem zowel curatieve als preventieve maatregelen laten bestuderen. Het meest ideale scenario is opgenomen in het nieuwe beheerscontract dat ik in mei van dit jaar in deze commissie heb voorgesteld.

Het is onjuist dat het Vlaams Gewest hoge taksen zou innen op het transport of de verwerking van het baggerslib. De verwerking van het slib is de duurste factor in de totale kostprijs, zodat een eigen centrale in Brussel geen grote daling van de baggerkosten zou inhouden. Daarenboven functioneert een dergelijke centrale slechts optimaal bij een voortdurende aanvoer van slib, wat in Brussel onmogelijk is.

Een eerste voorstel is om de concurrentie op de baggeropdracht te vergroten door de opdracht in loten op te delen. De Haven heeft dit in 2006 gedaan en toen daalde de kostprijs tot 75 euro per m³. Door de nieuwe aanbesteding van 2008 is de kostprijs nog verder gedaald tot 65 euro per m³.

De gedeelten van het kanaal waar geen schepen varen, worden biologisch gereinigd. Deze methode is goedkoop, maar traag. Daarom wordt ze niet gebruikt in de vaargeul.

Er loopt ook een studie om een overdiepte aan te leggen, waardoor de baggerkosten aanzienlijk zouden kunnen dalen. De technische haalbaarheid daarvan wordt nog onderzocht. Hierin zou 250.000 m³ slib kunnen worden opgeslagen aan een kostprijs van 20 euro per m³.

De aanbevelingen van deze studie leidden tot een besparing van 2,5 miljoen euro per jaar.

Op uw eerste vraag kan ik antwoorden dat er in 2007 en 2008, 76.000 m³ slib uit het kanaal werd gebaggerd.

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Les opérations de dragage constituent un poste important dans les dépenses annuelles du Port de Bruxelles. Ces frais sont entièrement couverts par une dotation de la Région bruxelloise. En 2004, ils s'élevaient à 4.800.000 euros pour 40.000 m³ de boue, soit quelque 120 euros par m³.

Afin de réduire le prix coûtant et de faire des économies, j'ai commandé dès 2005 une étude au bureau Ecorem. Cette étude englobait tant des mesures curatives que préventives. Ses conclusions ont été présentées au gouvernement l'année dernière, et un plan d'action idéal figure dans le nouveau contrat de gestion qui a été développé devant cette commission en mai dernier.

Je souhaite maintenant vous détailler les propositions faites en matière de travaux de dragage. Premièrement, comme en témoigne l'étude, il est faux de croire que la Région flamande taxerait fortement le transport ou le traitement des boues de dragage, ce qui en expliquerait le coût élevé. Le traitement des boues polluées constitue incontestablement le facteur-coût le plus important des dépenses, mais l'installation d'une centrale à Bruxelles n'entraînerait pas de réduction significative des frais de dragage. L'exploitation d'une telle centrale à Bruxelles coûterait certainement autant que celle installée en Flandre ou en Wallonie, d'autant plus qu'elle ne pourrait fonctionner de manière optimale qu'en étant alimentée de façon continue, ce qui est loin d'être le cas, vu les dimensions réduites du canal bruxellois.

Les mesures proposées sont les suivantes :

- le renforcement de la concurrence en matière d'adjudication des opérations de dragage, notamment en divisant les travaux en lots. C'est précisément ce qu'a fait le Port en 2006, ramenant ainsi le prix coûtant à 75 €/m³. La nouvelle adjudication de 2008 a encore fait baisser le prix jusqu'à 65 €/m³, ce qui représente presque la moitié du prix de 2004 ;

- le traitement biologique des parties du canal qui ne sont pas parcourues par les bateaux, comme les angles. Des bactéries digèrent les boues polluées. Cette méthode a fait ses preuves. Bien qu'elle soit financièrement avantageuse, elle présente

Ik ben niet op de hoogte van een probleem bij het laden van een schip in het Vergotedok. Waarschijnlijk gaat het over een misverstand.

Aan een deel van de kaaimuur van het Vergotedok wordt sinds enkele maanden gewerkt. De werken zullen eind 2008 klaar zijn. In afwachting daarvan moeten vrachtschepen elders worden geladen.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Ik veronderstel dat de baggerwerken van 2008 vergelijkbaar zijn met die van 2007?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Inderdaad.*

- Het incident is gesloten.

l'inconvénient d'être longue. Pour cette raison, elle ne sera pas appliquée au chenal ;

- le forage d'une surprofondeur, c'est-à-dire d'une cavité au fond du canal pour y verser les boues. La faisabilité technique de cette option est en cours d'évaluation. Si elle s'avérait réalisable, elle permettrait de réduire considérablement les frais de dragage. Comme vous le remarquez très justement, il s'agirait cependant d'une mesure à court terme. Elle permettrait d'enfouir quelque 250.000 m³ de boue, soit l'équivalent de six années de dépôts alluviaux, à un prix coûtant de 20 €/m³ ;

En conclusion, les recommandations de l'étude ont déjà permis à la Région d'économiser 2,5 millions d'euros par an. Nous attendons les résultats de l'évaluation du forage d'une surprofondeur.

En réponse à votre première question, au 31 octobre 2008, les quantités brutes de boue retirées du canal en 2007 et 2008 s'élevaient à plus de 76.000 m³.

Nous n'avons pas connaissance d'un problème de chargement qui serait survenu au Port, au bassin Vergote, au cours de la semaine du 29 septembre 2008. Il s'agit probablement d'une interprétation erronée.

Dans le cercle de giration du bassin Vergote, une partie du mur du quai fait l'objet d'une reconstruction depuis quelques mois. Les travaux seront achevés fin de cette année 2008. En attendant, il a fallu trouver une solution alternative afin de poursuivre les activités de transbordement liés à la voie d'eau.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je suppose que le programme de dragage pour l'année 2008 est identique à celui de l'année précédente ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- C'est exact.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
FRANÇOISE SCHEPMANS**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BEVOEGD VOOR
AMBTENARENZAKEN EN DE HAVEN
VAN BRUSSEL,**

**betreffende "de verwijdering van drijvend
afval op het kanaal".**

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
*De Haven van Brussel is sinds enkele jaren
eigenaar van een motorboot, genaamd "Bruocella".*

*Onlangs heeft de haven ook een kleine dekschuit
gekocht. Die wordt gebruikt om het afval dat op het
water drijft te verwijderen. Het kanaal ziet er
echter niet opvallend mooier uit sinds die boot is
aangekocht.*

*Naar aanleiding van het project Dipcity heeft de
Haven van Brussel een vlottende dam aangekocht
om afval tegen te houden. Welke invloed heeft die
aankoop op de netheid van het kanaal?*

*Hoeveel uren per jaar wordt de Bruocella
gebruikt? Heeft de boot voor specifieke opdrachten
gediend? Hoeveel uren per jaar wordt de dekschuit
gebruikt? Hoeveel drijvend afval wordt er
maandelijks met behulp van dat schip uit het
kanaal gevist?*

*Is de vlottende dam uit het programma Dipcity
werkelijk een vernieuwing die een Europese
subsidie rechtvaardigt?*

*Welke rol speelt deze dam? Kan ze op verschillende
plaatsen op het kanaal gebruikt worden? Zal ze het
scheepsverkeer niet belemmeren?*

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE
SCHEPMANS**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE
LA FONCTION PUBLIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT
DE BRUXELLES,**

**concernant "les opérations de nettoyage en
surface du canal".**

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

Mme Françoise Schepmans.- Le Port dispose
d'une vedette dénommée Bruocella, acquise il y a
quelques années à un prix relativement élevé et
destinée à remplir une série de tâches spécifiques.

Plus récemment, une pénichette a enrichi le
patrimoine du Port dans le but très louable
d'enlever les déchets de toute nature flottant à la
surface du canal et améliorant ainsi l'image de
marque de la voie d'eau. L'état de propreté du canal
ne semble pas avoir connu une amélioration
spectaculaire depuis l'arrivée de la pénichette.

Dans le cadre du projet Dipcity, le Port a procédé à
l'acquisition d'un barrage flottant susceptible de
retenir une partie des déchets flottants. Il serait
intéressant de savoir quels ont été les effets de ces
acquisitions par le Port sur l'amélioration de la
propreté de la voie d'eau et des installations
portuaires en général.

Quel est le nombre annuel d'heures d'utilisation de
la vedette Bruocella depuis sa mise en service ?
Cette vedette a-t-elle assuré des missions
spécifiques qui justifient un tel investissement ?
Quel est le nombre annuel d'heures d'utilisation de
la pénichette depuis sa mise en service ? Quelle est
la quantité de déchets flottants qui a pu être enlevée
mensuellement du canal à la suite de l'intervention
de la pénichette ?

Le barrage flottant acquis dans le cadre du
programme Dipcity représente-t-il réellement une
innovation qui justifie le recours à une aide
européenne ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- In 2005 voerde de Bruocella 61 opdrachten uit, waarbij ze op 234 vaaruren 1.891 km aflegde en 101 sluizen passeerde. Sindsdien vaart ze ongeveer 400 uur per jaar. Sinds mei 2003 komt dat neer op 327 opdrachten en 5.600 kilometer.

Van juni 2006 tot nu voer het schip 108 keer uit, waarbij 120 afvalzakken met een capaciteit van 1,5 m³ gevuld werden. Overigens voer het schip niet uit in juli en augustus wegens vakantie en van 20 augustus 2007 tot 20 mei 2008, omdat het toen defect was.

Daarnaast is er nog het afval dat niet in zakken kan, zoals paletten, boomstammen of matrassen. In totaal werd ongeveer 180 m³ afval opgehaald.

De vlottende dammen zijn bedoeld om het drijvend afval verder te beperken. In Parijs en omstreken wordt er op die manier jaarlijks 1.600 ton drijvend afval uit het water gehaald. De vloten worden regelmatig bezocht door het afvalschip, dat grote containers gebruikt. De vlottende dammen komen onder de pijlers van de Troozbrug, waar ze uit het zicht zijn, het scheepsverkeer niet belemmeren en waar door de stroming veel afval bijeenkomt.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Quel est le rôle exact de ce barrage ? Est-il utilisable en divers points du canal et ne peut-il représenter en certains lieux une entrave à la navigation ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En 2005, le Bruocella a effectué 61 missions totalisant une distance parcourue de 1.891 km pour 234 heures de navigation, avec le franchissement de 101 écluses. Depuis lors, le Bruocella navigue environ 400 heures par an, soit 327 sorties depuis mai 2003 et 5.600 km parcourus.

Pour la période allant du mois de juin 2006 à ce jour, et en tenant compte du fait qu'aucune sortie n'a eu lieu en juillet et en août en raison des congés et du fait que le bateau de nettoyage a été hors service du 20 août 2007 au 20 mai 2008 après un accident, le bateau a effectué 108 sorties au cours desquelles 120 sacs d'une capacité de 1,5 m³ ont été remplis de déchets flottants.

A cela, il convient d'ajouter les encombrants ne pouvant être mis en sacs, comme les palettes, les troncs d'arbres ou les matelas, ce qui mène à un volume total de déchets d'environ 180 m³.

Les investissements réalisés dans les digues flottantes ont pour objectif de poursuivre la réduction des déchets flottants. En région parisienne, par exemple, la présence de telles digues permet chaque année de retirer 1.600 tonnes de déchets flottants. Les digues sont régulièrement desservies par le bateau de nettoyage, chargé d'emmener les déchets flottants dans des contenants dénommés "big bags". Les digues flottantes seront installées à Bruxelles sous les piliers du pont de Trooz, où elles n'entraveront aucunement la navigation. Bien que d'autres emplacements puissent accueillir ces digues, celui-ci semble plus approprié, car les déchets flottants s'y amoncellent, et en raison de la présence d'un certain courant à cet endroit dans le canal, et, enfin, les digues peuvent y être soustraites à la vue des passants circulant sur le pont, afin de ne pas générer de nuisances visuelles.

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

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *U spreekt over de motorboot en de vlottende dammen, maar niet over de dekschuit.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik heb u verteld wat er is en wat er zal komen. Bedoelt u met die dekschuit niet hetzelfde als de motorboot? Op dit ogenblik is er slechts één boot die afval verwijdert op het kanaal.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Er is dus slechts één boot?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ja, de Bruocella.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Ik heb horen spreken over de motorboot, Bruocella, een dekschuit en vlottende dammen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Neen. Volgens mij is er geen tweede boot, maar ik zal het nagaan.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Goed.*

De voorzitter (in het Frans).- *U hebt dus ergens een geheime boot?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *We zouden dan rijker zijn dan we denken.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Ik dank de staatssecretaris voor haar verdere toelichtingen.*

- Het incident is gesloten.

Mme Françoise Schepmans.- *Donc, Mme la secrétaire d'Etat, vous avez parlé de la vedette et des digues flottantes, mais vous n'avez pas donné de précisions en ce qui concerne un autre mode de nettoyage, à savoir la pénichette. Il semblerait que trois modes coexistent.*

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- *J'énumère pour vous tant ce qui est en place que ce qui sera mis en place. Ne se trompe-t-on pas ? La pénichette n'est-elle pas la même chose que la vedette ? Nous n'avons qu'un seul bateau chargé de rassembler les déchets visuels sur le canal en ce moment.*

Mme Françoise Schepmans.- *Actuellement, il n'y a donc qu'un bateau.*

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- *Oui : le Bruocella.*

Mme Françoise Schepmans.- *J'avais entendu parler de la vedette Bruocella, chargée de travaux de nettoyage, et ensuite de la pénichette, puis des barrages.*

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- *Non. Nous installerons les barrages, mais la pénichette est à mon avis la même chose que le Bruocella. Veuillez m'excuser. Nous avons dû faire erreur. De toute façon, si c'est moi qui me trompe, je vous apporterai la bonne réponse aussi vite que possible.*

Mme Françoise Schepmans.- *D'accord.*

M. le président.- *Vous avez donc un bateau clandestin quelque part.*

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- *Nous serions plus riches que nous ne le penserions.*

Mme Françoise Schepmans.- *Je remercie Mme la secrétaire d'Etat de me dire quelles sont exactement les infrastructures pour le nettoyage des surfaces d'eau sur le canal.*

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
MARIE-PAULE QUIX**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BEVOEGD VOOR
AMBTENARENZAKEN EN DE HAVEN
VAN BRUSSEL,**

**betreffende "het schrappen van een dotatie
voor afvaltransport".**

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- In september 2008 besliste u om de dotatie aan de Haven van Brussel voor afvaltransport volledig te schrappen. Er was een bedrag van 200.000 euro mee gemeoid. Eigenlijk was het project inzake afvaltransport nog niet eens begonnen.

Het nieuws verraste me. Ik heb u al meerdere keren geïnterpelleerd over deze kwestie. In januari 2008 zei u nog dat het vervoer van afval over het water een interessant idee is omdat de gemeenten in het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest jaarlijks niet minder dan 100.000 ton afval via de binnenstad naar de verbrandingsovens transporteren. Samen met staatssecretaris Kir stuurde u een oproep voor projecten inzake duurzaam afvalvervoer via het spoor of de waterweg de wereld in. De evaluatie van de zes ingediende offertes moest eind februari 2008 klaar zijn.

In januari 2008 kondigde u ook aan dat u streeft naar een publiek-private samenwerking betreffende afvaltransport en zei u dat er een transportdeskundige zou worden aangeworven gedurende één jaar, namelijk tot september 2009.

Wat is er sinds januari 2008 gebeurd? Waarom is de dotatie van 200.000 euro voor afvaltransport geschrapt?

Wat gebeurde er met de vier offertes betreffende afvalvervoer over het water? Wat heeft de aangeworven transportdeskundige het afgelopen jaar verwezenlijkt? Is zijn werk voltooid? Wordt er opnieuw een transportdeskundige aangeworven?

**QUESTION ORALE DE MME MARIE-
PAULE QUIX**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE
LA FONCTION PUBLIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT
DE BRUXELLES,**

**concernant "la suppression d'une dotation
pour le transport de déchets".**

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

Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).- *En septembre 2008, vous avez décidé de supprimer la dotation de 200.000 euros accordée au Port de Bruxelles pour le transport de déchets.*

Or, en janvier 2008, vous montriez votre intérêt pour ce transport par voie d'eau, car les communes du sud de la Région de Bruxelles-Capitale transportent pas moins de 100.000 tonnes de déchets via le centre vers les incinérateurs. Avec le secrétaire d'Etat Kir, vous avez lancé un appel à projets en matière de transport des déchets durable par le rail ou la voie d'eau. L'évaluation des six offres introduites devait être prête fin février 2008.

En janvier 2008 toujours, vous déclariez viser un partenariat public-privé en la matière et l'engagement d'un expert en transport durant un an.

Que s'est-il passé depuis janvier 2008 ? Pourquoi la dotation de 200.000 euros pour le transport des déchets a-t-elle été supprimée ?

Qu'est-il advenu des quatre offres relatives au transport de déchets par voie d'eau ? Qu'a réalisé l'expert en transport engagé l'année dernière ? Son travail est-il terminé ? Va-t-on réengager un tel expert ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Afgelopen maand heb ik naar aanleiding van een mondelinge vraag van mevrouw Schepmans reeds een stand van zaken gemaakt over het afvaltransport. Ik zal de belangrijkste punten uit dat antwoord even herhalen.

Uit de offertes die eind 2007 werden ingediend, heeft het Agentschap Net Brussel de drie beste voorstellen geselecteerd. In het voorjaar van 2008 hebben we met de drie kandidaat-investeerders gesprekken gevoerd om meer concrete informatie te krijgen over hun offertes.

In twee offertes werd voorgesteld om het afval via het Kanaal te vervoeren, in de derde offerte was er sprake van transport per trein. Samen met staatssecretaris Kir werk ik aan een rapport over het dossier dat ik binnenkort zal voorleggen aan de regering. Daarna zou een beslissing moeten volgen.

Ik zal niet in detail treden, maar het project kost uiteraard geld. De regering zal moeten beslissen of de voordelen voor het milieu opwegen tegen de kosten. Ik stel dan ook voor dat u me opnieuw interpelleert in december of januari. De dotatie voor dit jaar werd geschrapt omdat de regering nu eenmaal moet besparen. Aangezien het project zeker niet voor 2009 van start zal gaan, heb ik beslist om de dotatie voor het begrotingsjaar 2008 te schrappen.

Ik wijs erop dat de Haven van Brussel reeds in het verleden geld heeft gekregen voor afvaltransport, namelijk ongeveer 400.000 euro.

U stelde een vraag over de realisaties van de transportdeskundige. Welnu, voordat dit project van start ging was de heer Luc Mikolajczak aangeworven als transportdeskundige. Hij is in maart 2007 aan zijn opdracht begonnen, maar wegens ziekte moest hij die een maand stopzetten.

Bijgevolg hebben we een nieuwe transportdeskundige gezocht, namelijk de heer Patrick Coets. Hij begon aan zijn opdracht in augustus 2008. Een van zijn eerste taken bestond erin dat hij meewerkte aan de organisatie van de economische missie van de Haven van Brussel naar Sint-Petersburg. Hij werkte ook mee aan de

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- *Le mois dernier, j'ai déjà communiqué l'état d'avancement de ce dossier à la suite d'une question orale de Mme Schepmans.*

Après analyse, Bruxelles Propreté a retenu les trois meilleures offres de prix reçues fin 2007. Des discussions ont ensuite été menées avec ces trois candidats investisseurs, afin d'approfondir leur offre respective et la rendre plus concrète.

Deux offres s'appuient sur le canal, et une sur le rail. Avec mon collègue M. Kir, je rédige un rapport sur ce dossier, qui sera bientôt présenté au gouvernement. Ce dernier devra alors décider si les coûts sont raisonnables par rapport aux enjeux écologiques. Je propose donc que vous m'interpelliez à nouveau à ce sujet en décembre ou en janvier. La dotation pour cette année a été annulée, car le présent gouvernement doit réaliser des économies.

Avant que ne débute le projet, Luc Mikolajczak a été engagé en tant qu'expert en transports. Il a débuté sa mission début mars 2007, mais a été contraint de la suspendre après un mois pour raison de santé.

Un nouvel expert, Patrick Coets, a alors démarré sa mission fin août 2008. Il a collaboré à l'organisation de la mission économique du Port de Bruxelles à Saint-Petersbourg, tout comme à celle qui se déroulera en septembre prochain à Casablanca. De plus, il a participé à l'expérience en matière de transport de palettes par la voie d'eau du 11 septembre 2008 dans l'entreprise de matériaux de construction M-Pro, au bassin Vergote du Port de Bruxelles.

Il a également réussi à convaincre l'entreprise Nordic, située quai de Heembeek, d'acheminer une partie de son importation de bois par la voie d'eau. Enfin, il a essayé d'attirer de nouveaux trafics au Port de Bruxelles via ses contacts internationaux, entres autres dans le domaine du trafic de conteneurs et de produits métalliques et non-ferreux.

La mission de Patrick Coets est arrivée à son terme en août 2008 et n'a pas été renouvelée. Son

voorbereiding van de economische missie naar de haven van Casablanca, die begin september plaatsvindt. Ook leverde hij een bijdrage aan het proefproject inzake palletvervoer over de waterweg, dat op 11 september 2008 plaatsvond bij het bouwmaterialenbedrijf M-Pro, dat gevestigd is aan het Vergotedok.

Ik wil ook vermelden dat hij het bedrijf Nordic, dat aan de Heembeekkaai ligt, heeft kunnen overtuigen om de waterweg te gebruiken voor een deel van de houtimport. Ten slotte heeft hij ook een beroep gedaan op zijn internationale contacten met de bedoeling om nieuwe trafiek aan te trekken naar de Haven van Brussel, met name containertrafiek, metaal en non-ferroproducten.

De opdracht van Patrick Coets liep af in augustus 2008 en is niet verlengd. Uit de evaluatie bleek namelijk dat hij er onvoldoende in is geslaagd om de Brusselse havenbedrijven te overtuigen om meer gebruik te maken van de waterweg voor hun goederentransporten.

De heer Coets was er weliswaar in geslaagd om Nordic warm te maken voor transport via het kanaal, maar dat bleek onvoldoende. We hebben een nieuwe oproep gelanceerd om een transportdeskundige voor de Haven van Brussel aan te werven. Er hebben zich vijf kandidaten gemeld. Tegen begin december zullen we de nieuwe transportdeskundige bekendmaken.

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Het duurt verschrikkelijk lang om alle offertes te evalueren en een beslissing te nemen. Ik geloof dat de procedure wel een jaar aansleept. Vindt u dat normaal?

De opdracht van de vorige transportdeskundige is niet verlengd omdat hij onvoldoende resultaten kon voorleggen. Hij is in augustus gestopt. De volgende transportdeskundige zal in het beste geval pas in december beginnen. Geeft dat geen problemen inzake de continuïteit?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Ik wijs erop dat het idee van het afvaltransport over het water al meer dan tien jaar geleden is

évaluation a en effet révélé qu'il n'avait pas réussi à convaincre suffisamment d'entreprises portuaires bruxelloises d'utiliser davantage la voie d'eau pour le transport de marchandises.

Le fait qu'il ait réussi à convaincre Nordic d'utiliser le transport par le canal était visiblement insuffisant. Nous avons lancé un nouvel appel à candidatures pour désigner un nouvel expert en transports au Port de Bruxelles. Nous avons reçu cinq candidatures. Le nouvel expert en transports devrait être connu début décembre.

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

Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).- *La procédure d'évaluation des offres et de prise de décision traîne en longueur. Est-ce normal ?*

La transition entre les deux experts en transports ne risque-t-elle pas de poser des problèmes de continuité ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- *L'idée d'un transport des déchets par voie d'eau a été lancée il y a plus de dix ans. Nous*

gelanceerd. We zijn erin geslaagd om met alle betrokken partners te onderzoeken of het haalbaar is.

Het is een zeer complex dossier. Dat komt onder meer omdat het afval over een zeer korte afstand moet worden getransporteerd. De regering zal voor het einde van deze legislatuur een beslissing nemen op basis van een zeer stevig dossier.

Ik stel net zoals u vast dat het aantrekken van een transportdeskundige niet meteen succesvolle resultaten heeft opgeleverd, maar ik wil er aandacht aan blijven geven en zoeken naar de beste persoon voor die functie. Ik wil de bedrijven ervan overtuigen dat transport via de waterweg de vervoermethode van de toekomst is.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het vellen van de bomen op de
Tervurenlaan".

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U hebt een wit voetje gehaald bij de bewoners van de Tervurenlaan met betrekking tot de wilde kastanjelaars, maar dit is niet de manier waarop men een gewest beheert of zijn ministeriële bevoegdheden uitoefent.*

De voorzitter.- Het reglement bepaalt dat u uw vraag moet voorlezen, mijnheer De Wolf.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U drijft de spot met de inwoners. Op 17 maart 2008 had u een grootschalig onderzoek, met formele en informele bewonersvergaderingen georganiseerd in de beide gemeenten, die samen ongeveer 100.000 inwoners tellen. Op die vergaderingen*

avons réussi à en examiner la faisabilité avec l'ensemble des partenaires concernés.

Le gouvernement devra se prononcer avant la fin de cette législature sur ce dossier, dont la complexité est due, entre autres, au fait que le transport des déchets doit avoir lieu sur une très courte distance.

Bien que l'engagement d'un expert en transports n'ait pas été immédiatement couronné de succès, nous continuerons à chercher la personne la plus appropriée pour cette fonction, afin de persuader les entreprises du fait que le transport par la voie d'eau est le mode de transport de demain.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'abattage des arbres avenue de
Tervueren".

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Dans le dossier des marronniers de l'avenue de Tervueren, vous avez certes réussi à vous faire bien voir des habitants, et je vous en félicite. Je pense toutefois que cette situation est momentanée, parce que ce n'est pas ainsi que l'on gère les affaires d'une Région et que l'on exerce ses compétences de ministre.

M. le président.- M. De Wolf, le règlement stipule que vous devez lire votre question.

M. Vincent De Wolf.- D'accord. C'est se moquer des citoyens après avoir lancé une vaste enquête le 17 mars 2008, sur deux communes, qui comptent ensemble près de cent mille habitants. Avec des concertations, des réunions formelles et informelles d'habitants. Nous avons reçu les habitants, avec la

hebt u uitgelegd dat het nodig was de bomen om veiligheidsredenen te vellen en door zilverlinden te vervangen.

Dit onderzoek heeft geleid tot een stedenbouwkundige vergunning die twee jaar geldig is, maar die door een gebrek aan politieke moed niet voor de gewestverkiezingen zal worden uitgevoerd. Vindt u het redelijk om het vellen van de bomen, waarvan twee derde gevaarlijk zijn, uit te stellen terwijl de winterstormen eraan komen? Hoe verantwoordt u een dergelijke lafhartige beslissing?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Er is geen sprake van een gebrek aan politieke moed. Ik heb de inwoners duidelijk gezegd dat de bomen zullen worden geveld. Het is enkel een kwestie van tijd. Ik heb altijd benadrukt dat 60% van die bomen ziek zijn en op korte of middellange termijn moeten worden geveld.

In het verslag staat niet dat de bomen onmiddellijk moeten worden geveld. In uw brief aan mijn administratie hebt u er echter op aangedrongen om ze zo snel mogelijk om te hakken, omdat ze in slechte staat zijn. Ik heb mijn administratie verzocht om te laten nagaan welke zieke bomen een gevaar vormen voor de veiligheid van de

Région, dès janvier 2008. Ces réunions ont permis de prendre conscience de la nécessité d'abattre les arbres existants pour des motifs de sécurité et de les remplacer, dans la foulée, par une essence, le tilleul argenté, d'une taille suffisante pour préserver l'esthétique de l'avenue et garantir une implantation de qualité.

C'est manquer de respect, voire d'honnêteté, à l'égard du citoyen que de lancer ce projet qui a abouti à la délivrance d'un permis d'urbanisme valable deux ans par votre collègue, membre du même gouvernement, et puis, par manque de courage, de ne pas l'exécuter avant les élections régionales et d'en postposer la réalisation à une prochaine législature.

A la veille des grands vents et des tempêtes de novembre et de décembre, alors que le permis précise que deux tiers des arbres sont dangereux, est-il raisonnable de postposer l'abattage ? Depuis lors, vous m'avez écrit que vous alliez prendre vos responsabilités, et, comme je vous l'ai demandé, faire examiner les arbres qui présentent un danger immédiat.

Comment justifier qu'après un an et demi de concertation avec les riverains, la désignation de plusieurs bureaux d'expertise et le constat que deux tiers des arbres sont dangereux, on renvoie la décision d'abattre à la prochaine législature par manque de courage politique, sans avoir d'abord fait vérifier, à la veille de l'hiver, quels sont les arbres qui présentent un danger immédiat ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bien que le règlement prévoit que la question de M. De Wolf soit transformée en question écrite du fait de son absence, j'ai voulu lui répondre oralement. Je n'ai rien à cacher et je n'ai pas peur du débat.

Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous parlez de manque de courage politique. J'ai dit aux riverains qu'on allait abattre les arbres. La décision est prise. Les arbres doivent être abattus dans l'avenue de Tervueren et ils le seront. Ce n'est qu'une question de délai. Dans tous les dossiers qui ont été introduits, notamment par l'administration, et dans toutes les discussions, j'ai toujours dit que 60% de ces arbres étaient malades et qu'ils devront

weggebruikers.

Uw verwijten zijn onterecht. Ik heb mijn beslissing genomen in overleg met het wijkcomité en naar aanleiding van de brief die ik ontving van het schepencollege van uw gemeente, waarin ik het verzoek kreeg om rekening te houden met de eisen van de buurtbewoners.

Ik heb mijn administratie verzocht om het dossier ruimer te bekijken en na te gaan of het ook mogelijk was om de voetpaden te vernieuwen, fietspaden aan te leggen, enzovoort.

U verwijt me een gebrek aan politieke moed. Ik heb nochtans vele initiatieven genomen sinds het begin van mijn ambtstermijn. Soms ging het over onpopulaire maatregelen. Het is echter altijd goed om rekening te houden met de verzuchtingen van buurtbewoners.

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het is verbijsterend dat de vergunning om de bomen te kappen is afgegeven na anderhalf jaar onderhandelen. Er bestond een algemeen akkoord, onder meer over de boomsoorten die zouden worden geplant.*

U hebt uw beslissing genomen zonder te overleggen met de betrokken instanties, terwijl u eigenlijk niet eens bevoegd bent voor stedenbouw. De buurtbewoners werden misleid. Ze denken dat het

être abattus à court ou moyen terme.

Le rapport ne mentionne pas le fait que l'on va procéder à l'abattage immédiat de ces arbres. Dans la lettre que vous avez adressée à mon administration, vous estimez néanmoins que l'état des arbres le nécessite. Indépendamment de cette lettre, j'ai demandé à mon administration de réactualiser l'étude afin de déterminer quels sont les arbres malades dont l'état risque de compromettre la sécurité des usagers de la route.

Le reproche que vous m'adressez n'est dès lors pas justifié. La décision de la Région a en effet été prise sur la base de la concertation avec le comité de quartier, et à la suite du courrier qui m'a été adressé par votre Collège, signé par le bourgmestre faisant fonction durant les vacances et le secrétaire communal, afin que l'on tienne compte des demandes des riverains. Ce qui a d'ailleurs été fait.

J'ai simplement incité mon administration à élargir le dossier et à examiner dans quelle mesure on pouvait procéder à la rénovation des trottoirs, à l'installation de radars fixes, à l'élargissement de la berme arborée, au marquage des pistes cyclables et à la réparation et à l'amélioration de la sécurité de la passerelle située sur l'avenue de Tervueren.

Vous me reprochez de manquer de courage politique alors que j'ai pris de nombreuses initiatives depuis mon entrée en fonction, dont certaines n'étaient pas populaires, comme le prolongement de la ligne 56 à Anderlecht. La meilleure décision est celle qui tient compte des remarques des riverains. Il s'agit d'une démarche constructive. Ni moi, ni le comité de quartier, ni les riverains ne comprenons d'ailleurs l'âpreté de votre réaction.

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Mon intervention, qui n'a vraisemblablement pas été expliquée clairement aux riverains, avait pour objectif d'exprimer ma stupéfaction face à la décision de la Région. Il est en effet étonnant que le permis d'abattage ait été délivré après un an et demi de concertations, à l'issue desquelles un accord général avait été convenu, notamment sur le choix des essences.

Votre décision a été prise sans aucune concertation avec les parties concernées dans un domaine qui ne

omhakken van de bomen is opgeschort. U hebt pas een onderzoek laten instellen, nadat ik u in gebreke had gesteld, omdat ik wou vermijden dat de gemeente verantwoordelijk zou worden gesteld als er een boom omvalt. Dergelijke ongevallen zijn reeds gebeurd.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het enige gewest dat de toestand van de bomen dagelijks controleert. Mijn beslissing is bedoeld om misverstanden te vermijden en de studie bij te werken. Het staat echter vast dat de bomen worden omgehakt.*

- Het incident is gesloten.

relève en outre pas de votre compétence, à savoir l'urbanisme. Les habitants sont induits en erreur, car ils croient que l'on a suspendu l'abattage des arbres et que d'autres solutions vont naître. Par ailleurs, votre demande d'expertise est postérieure à la lettre de mise en demeure que je vous avais adressée, afin d'écartier toutes responsabilités civilement et pénalement en mon chef en cas de chute d'un arbre. De tels accidents se sont d'ailleurs déjà produits, sur la voirie et devant un tram. A la suite de cela, vous avez finalement donné instruction à votre administration de mandater à nouveau un expert, mais postérieurement à ma lettre. En cas de contestation de votre part, je puis néanmoins produire des preuves.

M. Pascal Smet, ministre.- La Région bruxelloise est la seule à veiller quotidiennement à l'état des arbres sur son territoire. La décision prise vise à exclure tout malentendu et à réactualiser l'expertise. Néanmoins, il existe une certitude : la Région va procéder à l'abattage des arbres. Tout le monde est d'accord sur ce point.

- L'incident est clos.