BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications

VERGADERING VAN

WOENSDAG 21 SEPTEMBER 2011

RÉUNION DU

MERCREDI 21 SEPTEMBRE 2011

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.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Dienst verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op http://www.parlbruparl.irisnet.be/

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.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Service des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse http://www.parlbruparl.irisnet.be/

INHOUD

INTERPELLATIES 7

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 7

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

en tot de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,

betreffende "het project voor de heraanleg van de Havenlaan".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes, 7

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

Toegevoegde interpellatie van de heer Aziz Albishari, 7

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Marie Nagy, 7

betreffende "de problemen rond de heraanleg van de Havenlaan".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Didier Gosuin, mevrouw Olivia P'tito, de heer Jef Van Damme, de heer Hervé Doyen, de heer Vincent De Wolf, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Jacqueline Rousseaux, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Emir Kir,** 17

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 7

- de Mme Viviane Teitelbaum 7

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

et à M. Emir Kir, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,

concernant "le projet de réaménagement de l'avenue du Port".

Interpellation jointe de Mme Annemie Maes, 7

concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".

Interpellation jointe de M. Aziz Albishari, 7

concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".

Interpellation jointe de Mme Marie Nagy, 7

concernant "les problèmes posés par l'aménagement de l'avenue du Port".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Didier Gosuin, Mme Olivia P'tito, M. Jef Van Damme, M. Hervé Doyen, M. Vincent De Wolf, Mme Brigitte De Pauw, Mme Jacqueline Rousseaux, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Emir Kir,** secrétaire d'État, **Mme Viviane Teitelbaum, Mme** 17

staatssecretaris, **mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Marie Nagy.**

Moties - Indiening 56

- van mevrouw Françoise Schepmans 56

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het project voor een speelplein langs het kanaal".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Françoise Schepmans.** 59

- van mevrouw Olivia P'tito 61

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de vervuiling in de tunnels en middelen om ze te verhelpen".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Olivia P'tito.** 63

- van de heer Didier Gosuin 67

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de toekomst van de Mobibkaart in het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers: **de heer Emin Özkara, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Didier Gosuin.** 69

Annemie Maes, Mme Marie Nagy.

Ordres du jour - Dépôt 56

- de Mme Françoise Schepmans 56

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le projet d'une plaine de jeux au bord du canal".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Françoise Schepmans.** 59

- de Mme Olivia P'tito 61

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la pollution dans les tunnels et les moyens pour y remédier".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Olivia P'tito.** 63

- de M. Didier Gosuin 67

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'avenir de la carte Mobib en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs : **M. Emin Özkara, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Didier Gosuin.** 69

- van de heer Serge de Patoul 72

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de samenwerking tussen de MIVB, De Lijn en de TEC in het Brussels Gewest".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe, 72

betreffende "het overleg over het fileplan van De Lijn".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans, 72

betreffende "de tramlijnen die De Lijn wil tot stand brengen rond en naar Brussel".

- van de heer Walter Vandenbossche 72

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de verkeerssituatie aan het kruispunt tussen de Josse Leemanslaan, de Lenniksebaan en de Maurice Carèmelaan te Anderlecht".

- van de heer Vincent De Wolf 73

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract van de MIVB".

- van de heer Philippe Pivin, 73

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

- de M. Serge de Patoul 72

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la collaboration des sociétés de transport public STIB, De Lijn et TEC en Région bruxelloise".

Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe, 72

concernant "la concertation au sujet du 'plan embouteillages' de De Lijn".

Interpellation jointe de Mme Françoise Schepmans, 72

concernant "le projet de lignes de trams De Lijn autour et vers Bruxelles".

- de M. Walter Vandenbossche 72

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la situation en matière de circulation au carrefour entre l'avenue Josse Leemans, la route de Lennik et le boulevard Maurice Carème".

- de M. Vincent De Wolf, 73

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "les travaux préparatoires au nouveau contrat de gestion de la STIB".

- de M. Philippe Pivin, 73

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-

belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de evaluatie van de private bewakingsdiensten bij de MIVB en de door de regering geplande versterking van de interventie- en veiligheidsdienst van de MIVB".

- van mevrouw Françoise Schepmans 73

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de toegankelijkheid van de waterweg ten zuiden van Brussel".

Bespreking – Spreker: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister. 74

Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'évaluation des services privés de gardiennage dans le réseau STIB et le renforcement prévu par le Gouvernement du service d'intervention et de sécurité de la STIB".

- de Mme Françoise Schepmans 73

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'accessibilité de la voie d'eau au sud de Bruxelles".

Discussion – Oratrice : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre. 74

Voorzitterschap: De heer Jamal Ikazban, voorzitter.
Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

EN TOT DE HEER EMIR KIR, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET STEDENBOUW EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "het project voor de heraanleg van de Havenlaan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI,

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARIE NAGY,

betreffende "de problemen rond de heraanleg van de Havenlaan".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Aziz Albishari, die verontschuldigd is, wordt zijn

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

ET À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'URBANISME ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "le projet de réaménagement de l'avenue du Port".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".

INTERPELLATION JOINTE DE M. AZIZ ALBISHARI,

concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".

INTERPELLATION JOINTE DE MME MARIE NAGY,

concernant "les problèmes posés par l'aménagement de l'avenue du Port".

M. le président.- En l'absence de M. Aziz Albishari, excusé, son interpellation jointe est

toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De Havenlaan ligt naast de site van Tour & Taxis. De laan is met kasseien bedekt en met honderd jaar oude platanen omzoomd. Deze structurerende as vormt de laatste getuigenis van ons industrieel verleden en speelt ook vandaag nog een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van het gewest.*

Het gewestelijk project voor de heraanleg van de laan dat door uw voorganger, minister Smet, werd opgestart, voorziet in grote en dure werkzaamheden die in principe voor eind augustus moesten aanvatten. Een heraanleg is noodzakelijk, maar de aard van de werken moet grondig worden besproken. Dat benadrukt mijn fractie al jaren.

Tegen de voorgestelde heraanleg hebben inmiddels meer dan 8.500 mensen een petitie ondertekend.

Eind augustus werd er tegen de geplande heraanleg betoogd. Sommige collega's hebben toen voor de pers hun ongenoegen geuit over de reactie van de regering.

Weggebruikers, bewoners, landschapsarchitecten, milieuverenigingen en organisaties die ijveren voor het behoud van het erfgoed, zelfs leden van de regering, allen roepen in koor dat het project moet worden aangepast.

De verschillende knelpunten van het project werden reeds uitgebreid besproken, eerst binnen deze commissie en nu ook in de pers. De argumenten tegen het project stapelen zich op: de komst van het BILC, dat aan de grondslag lag van het project, is definitief van de baan. De kosten voor het project lopen op tot 12 miljoen euro, terwijl de rekening van ons gewest reeds in het rood staat. Uit uw intentie om 300 honderdjarige bomen om te hakken en de kasseien te vervangen door een 80 cm dikke laag beton blijkt een totaal gebrek aan respect voor het milieu en voor duurzame ontwikkeling.

Ook uw collega's binnen de regering verdedigen uw project met steeds minder enthousiasme.

De staatssecretaris mag zijn standpunt

considérée comme retirée.

La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Cela fait plusieurs années que je vous interpelle régulièrement à propos du réaménagement du quartier du Canal, et en particulier de l'avenue du Port. Et vous ne serez pas surprise que je revienne sur ce dossier après ses derniers rebondissements.

L'avenue du Port est une grande voie pavée et arborée qui longe le site de Tour et Taxis. Il s'agit d'un axe structurant qui borde le canal, rythmé par plus de 300 platanes centenaires. Cet axe, qui constitue un témoin privilégié du passé industriel de notre pays et de notre capitale, joue encore de nos jours un rôle dans le développement économique de notre Région.

Le projet régional que votre prédécesseur, M. le ministre Smet, et ensuite vous, Mme la ministre, avez porté, consiste en un réaménagement profond de cette artère, avec une série d'interventions et de travaux lourds et coûteux.

Ces dernières semaines, alors que les travaux de réaménagement devaient débuter en principe fin août, la mobilisation contre ce projet s'est encore amplifiée. Plus de 8.500 personnes ont ainsi signé la pétition contre le réaménagement de cette artère.

S'il nous paraît évident que des travaux sont indispensables à cet endroit, il y a lieu d'avoir une réflexion sur la nature et le développement de l'aménagement concerné. C'est ce que le groupe MR n'a cessé de répéter depuis des années.

Aujourd'hui, nombreux sont ceux qui émettent des réserves sur ce réaménagement et qui en dénoncent publiquement les excès. Certains, dont le groupe avait défendu ici votre position, se sont précipités devant les caméras lors d'une manifestation à la fin du mois d'août et ont été fort ennuyés par la réaction du gouvernement qui n'a pas agi de la manière attendue. Les dénonciations de ces excès sont malheureusement restées lettre morte.

Des usagers aux riverains, en passant par des paysagistes tels que Michel Desvigne ou encore des associations environnementales et de défense du patrimoine, toutes et tous, y compris au sein de

uiteenzetten, zoals hij dat al voor de televisiecamera's heeft gedaan, net voor de betoging.

Nog voor de regering eind augustus een mogelijke aanpassing van het dossier liet uitschijnen, werden de werken enkele weken uitgesteld.

Tijdens de jongste vergadering van de regering werd er blijkbaar dan toch beslist het oorspronkelijke project te behouden.

Toch blijven bepaalde leden van de meerderheid in het openbaar verklaren dat ze tegen het project gekant zijn. Ik kan als voorbeeld de uitingen van staatssecretaris De Lille aanhalen in de laatste weekendeditie van La Dernière Heure. Hij zou voorstander zijn van een aantal kleinere ingrepen waarvoor geen vergunning nodig is, met het oog op een betere organisatie voor voetgangers en fietsers. De heer Vanraes heeft zijn vrees geuit voor een stille dood voor dit dossier. En dan heb ik het nog niet over de interpellaties van mijn groene collega's.

Met zoveel tweedracht binnen de regering is de oppositie overbodig.

Dat het oorspronkelijke project wordt behouden ondanks de gegrondheid en de omvang van het protest ertegen, is onbegrijpelijk.

Hoe is het mogelijk dat u de protestacties van al die burgers, omwonenden, weggebruikers, verenigingen en instellingen gewoon naast u neerlegt? Welke argumenten hebben u ertoe aangezet om dit project toch door te zetten terwijl niemand het wil?

Naar verluidt werd een analyse van het dossier aan de regering voorgelegd. Kunt u ons hierover meer uitleg geven?

Werden de gevolgen van de werken op de mobiliteit en de stedelijke infrastructuur geanalyseerd? Hebt u een alternatieve heraanleg overwogen die het behoud van de kasseien toelaat? Indien deze elementen werden bestudeerd, dan willen we graag de resultaten daarvan kunnen inkijken.

Is het realistisch en wenselijk om werken ten belope van 12 miljoen euro uit te voeren op een moment dat de middelen van ons gewest zeer beperkt zijn?

votre majorité, vous demandent en chœur de revoir votre copie.

Nous ne reviendrons pas en détail sur toutes les faiblesses du projet qui ont déjà largement été évoquées au cours des multiples débats en cette enceinte ou publiquement ces derniers temps : la nature des travaux motivés à l'époque par l'implantation du Brussels International Logistic Center (BILC), depuis abandonnée ; le coût du chantier de plus de 12 millions d'euros, à l'heure où les finances publiques bruxelloises sont dans le rouge ; les atteintes au patrimoine industriel de Bruxelles ou encore l'absence de caractère écologique et durable d'un projet qui prévoit l'abattement de plus de 300 arbres centenaires et le remplacement de pavés par une mer de béton de 80 cm d'épaisseur. La liste peut encore s'allonger ! Les arguments en défaveur du projet tel qu'il a été conçu ne manquent pas !

Même au sein du gouvernement, l'enthousiasme semblait avoir perdu du terrain puisqu'après avoir défendu le projet à vos côtés pendant de nombreuses années, vos collègues semblaient moins enclins à le faire ces dernières semaines. Le doute semblait même s'être installé dans la majorité où certains ont multiplié les déclarations négatives à l'encontre du projet actuel.

Je laisserai le secrétaire d'État expliquer sa position, comme il l'a fait à la télévision juste avant la manifestation.

Avant que le gouvernement ne décide à la fin du mois d'août de se saisir du dossier, laissant entrevoir une éventuelle révision ou modification de celui-ci, les travaux ont été reportés de quelques semaines.

Au final, après un report de la décision de quelques jours et une nouvelle séance du gouvernement bruxellois, il semblerait que le dossier initial sera maintenu tel quel et que le gouvernement, incluant toutes les formations politiques de la majorité Olivier, a donné son aval à la réalisation des travaux.

Cependant, certains membres de cette majorité continuent à se répandre en déclarations publiques et à défendre leur opposition au sein des instances idoines, à savoir le gouvernement.

Wat zou de kostprijs zijn voor een opknapbeurt voor de kasseien?

Wat is de levensduur van de wegbedekking waarvoor u nu opteert? Wat zijn de geschatte onderhouds- en reparatiekosten ervan voor de komende twintig jaar? Men mag niet uit het oog verliezen dat de huidige staat van de kasseien ook een gevolg is van het feit dat de Havenlaan al veertig jaar niet meer wordt onderhouden.

Kan de vergelijking ook worden gemaakt met de onderhoudskosten van de voorbije twintig jaar.

Hebt u, gelet op het feit dat de zaak bij de rechtbank aanhangig is, gedacht aan de mogelijkheid dat de vergunning verloopt? Ik wijd hierover niet verder uit, andere fractieleden zullen dat nog doen.

Hoe moet het nu verder met dit dossier? Minister Vanraes is nogal pessimistisch wegens de weinige tijd tussen de rechterlijke uitspraak en het verloop van de vergunning. Deelt u zijn visie over de zware schadevergoedingen voor de aannemers die tussen de 3,5 à 6 miljoen euro zouden liggen? Hebt u daarover meer duidelijkheid?

Gelet op de vele opmerkingen van instellingen als de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML), Inter-Environnement Bruxelles (IEB) of de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), van bewoners en weggebruikers en van de politieke wereld, vraag ik of u alternatieven voor het project in aanmerking hebt genomen? Zo ja, waarom werden ze niet weerhouden, terwijl het project niet meer aangepast is aan de opmerkingen uit de ontwikkelingsfase? Ik denk bijvoorbeeld aan het opgeven van het BILC.

Een nieuwe vergunningsaanvraag zou misschien tijdverlies hebben geleken, vermits de huidige vergunning immers in oktober afloopt. Maar de omvang van de middelen, de vele negatieve gevolgen en de haast unanieme weerstand ertegen billijkten alleszins dat dit project sereen en zonder taboes wordt herbekeken. Dat schijnt echter niet uw keuze te zijn noch die van de regering. We betreuren deze koppige houding die zelfs naar verblinding neigt. Het gewest wordt door u gekidnapt!

J'en veux pour preuve les déclarations de M. De Lille, secrétaire d'État, qui déclare dans La Dernière Heure de ce week-end être favorable à de petits travaux sans permis pour améliorer la situation des piétons et des cyclistes ; ou encore celles du ministre Vanraes qui craint déjà une mort silencieuse du dossier. Sans parler de l'interpellation de mes collègues de Groen! ni des deux interpellations d'Ecolo.

Avec une majorité aussi soudée, il n'y a plus besoin d'opposition...

Le fait que le projet initial soit maintenu alors que les oppositions légitimes en sont à ce stade soulève des questions.

Pourquoi, malgré les nombreux arguments motivés et pertinents à l'encontre de ce projet, avez-vous décidé, et le gouvernement à votre suite, de maintenir le projet initial ? Pourquoi avoir été sourds à la mobilisation des citoyens, des riverains, des usagers, des associations et institutions qui demandent une adaptation du projet de réaménagement ? Quelles ont été vos motivations à persister dans la réalisation de ce projet ? Quels ont été les arguments déterminants pour poursuivre dans cette voie dont manifestement personne ne veut ?

Par ailleurs, il semblerait qu'une analyse du dossier ait été réalisée et présentée au gouvernement. Pouvez-vous nous le confirmer et nous éclairer sur son contenu ?

Ainsi, avez-vous fait procéder à une étude pour évaluer l'importance des travaux, les implications et les conséquences qu'ils engendreront, notamment en termes de mobilité et de résistance des infrastructures urbaines ? Avez-vous établi un bilan carbone de cette opération et l'avez-vous comparé à l'alternative qui consiste à réparer les pavés au lieu de les remplacer par du béton ? Dans l'affirmative, nous souhaiterions disposer des résultats. Pourriez-vous nous les communiquer ?

Ensuite, puisqu'il apparaît que de tels travaux nécessitent un financement considérable de plus de douze millions d'euros, et que l'état des finances de notre Région est connu de tous, pourriez-vous nous confirmer le budget prévisionnel des travaux dont vous disposez ? Est-il réaliste et réalisable, surtout en cette période difficile, et paraît-il opportun et

compatible avec les ressources limitées dont dispose actuellement la Région ?

Un comparatif avec le coût du réaménagement des lieux en restaurant le revêtement pavé a-t-il été envisagé ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en donner le résultat ?

D'autre part, pourriez-vous nous indiquer la durée estimée du revêtement que vous avez choisi, avant de premières réparations, ainsi que les coûts de gestion et d'entretien d'une telle voirie pour les vingt prochaines années ? En effet, cela fait 40 ans que l'avenue du Port n'a pas été entretenue et que ses pavés sont en mauvais état. Comment comptez-vous y remédier ?

Pourriez-vous ensuite faire la comparaison avec les frais de gestion engagés pour l'entretien de l'avenue lors des vingt dernières années ?

Est-ce vraiment cela votre conception d'une ville durable ?

En outre, étant donné les derniers rebondissements dans ce dossier, notamment la saisine de la justice, avez-vous envisagé l'éventualité que le permis soit dépassé ?

Permettez-moi de ne pas m'étendre sur le "hold-up démocratique" et la question du permis car d'autres membres de mon groupe le feront.

Toutefois, le cas échéant, je voudrais savoir quelles sont les suites que vous envisagez dans ce dossier. Votre collègue, le ministre Vanraes, semble pessimiste en raison du timing particulièrement serré entre la décision attendue et la péremption du permis. Partagez-vous ses inquiétudes, notamment lorsqu'il évoque de lourdes indemnités à verser aux entrepreneurs, avançant un chiffre de l'ordre de 3,5 à 6 millions d'euros ? Confirmez-vous ce chiffre et pouvez-vous nous éclairer davantage à ce sujet ?

Enfin, compte tenu des multiples questions, remarques et critiques fondées et légitimes relayées par un certain nombre d'institutions comme la Commission royale des monuments et sites (CRMS), d'associations comme Inter-Environnement Bruxelles (IEB) ou le Brusselse raad voor leefmilieu (BRAL), de riverains, d'usagers, de politiques communaux ou régionaux, de citoyens, bref des actrices et des acteurs qui font

Bruxelles, je vous repose la question ; avez-vous réellement envisagé des alternatives au projet tel qu'il est conçu actuellement ? Si oui, lesquelles ? Et pourquoi ne les avez-vous pas retenues alors que le projet n'est plus adapté à l'ensemble des considérations présentes au moment de sa conception ? Je pense principalement à l'abandon du BILC.

S'il est vrai que l'introduction d'un nouveau permis aurait pu sembler une légère perte de temps vu que l'actuel permis arrivait à expiration en octobre, les moyens financiers en jeu, les multiples conséquences négatives que ce projet engendrera ainsi que la mobilisation citoyenne et institutionnelle quasi unanime contre ce projet auraient nécessité une véritable réflexion et même un réexamen serein et sans tabou de ce dossier associant largement tous les acteurs et parties concernés.

Il semble que cela n'ait pas été votre choix, ni celui du gouvernement. Nous regrettons vivement cette obstination et cet entêtement que l'on peut - j'ose le terme - qualifier d'aveuglement. Votre attitude dans ce projet est un acte de "kidnapping", une véritable agression envers la Région.

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

Mevrouw Annemie Maes.- De Oostenrijks-Britse filosoof Karl Popper stelt dat het geen schande is om van mening te veranderen. Het is een vereiste voor een leven in vrijheid. Ideeën, wetten of theorieën moeten altijd openstaan voor kritiek, ook als dat betekent dat ze worden verworpen. Sterker nog, zo'n verwerping is vooruitgang. Dat geldt zowel voor de wetenschap als voor de politiek.

Dat is een belangrijke bedenking. Het dossier van de heraanleg van de Havenlaan is een oud dossier, het dateert al van de tijd van minister Chabert. Het heeft de voorbije weken niemand onberoerd gelaten. Het lijkt me dus niet meer dan logisch dat we het debat opnieuw ten gronde in het parlement voeren. Zelf ben ik over dit onderwerp inderdaad al verschillende keren tussengekomen.

Groen! wil in eerste instantie duidelijk maken dat het, zeker na het afvoeren van het BILC, een project wil waarin de verscheidene waardevolle

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Le dossier de l'aménagement de l'avenue du Port mérite un nouveau débat approfondi au sein du parlement.*

Étant donné l'abandon du BILC, Groen! souhaite un projet capable de combiner les éléments précieux de l'avenue du Port avec un réaménagement urgent, en mettant l'accent sur les usagers faibles à la lumière du plan Iris 2 et de l'objectif de réduction de 20% de la circulation automobile en Région bruxelloise.

À ce stade, le procureur du Roi a stoppé les travaux en raison de lacunes dans le permis d'urbanisme. Le texte renvoie au BILC, aucune étude d'incidences n'a été réalisée et un caniveau technique ne serait pas mentionné dans la demande de permis.

Ce dossier génère pas mal de malentendus selon lesquels, par exemple, les arbres seraient malades

elementen van de Havenlaan worden gecombineerd met een dringende heraanleg met een bijzondere aandacht voor de zachte weggebruikers in het licht van het Iris 2-plan en de doelstelling om 20% minder verkeer in het Brussels Gewest te hebben.

Intussen heeft de procureur des Konings de werken stilgelegd omdat er iets mis zou zijn met de stedenbouwkundige vergunning. Er staat ook nog een verwijzing naar het BILC in de tekst, er is geen milieueffectenstudie uitgevoerd en een technische koker voor nutsvoorzieningen zou niet in de vergunningsaanvraag vermeld staan.

Er zijn heel wat misvattingen over dit dossier. Ik hoor geregeld van de administratie of in de pers dat de bomen ziek zouden zijn. Als we alle bomen kappen die volgens allerhande studies ziek zouden zijn, zouden er in Brussel heel weinig bomen overblijven. De bomen in het gewest zijn inderdaad niet kerngezond, door omgevingsfactoren of verkeerd snoeiwerk. Doodziek zijn ze echter evenmin.

Een andere misvatting is dat een fietspad niet te combineren valt met de wortels van een oude boom. De bomen op de Havenlaan zijn ongeveer honderd jaar oud. Gisteren heb ik een interessant colloquium bijgewoond over fietsinfrastructuur, georganiseerd door Vlaams minister Crevits. Het ging specifiek over het gebruik van materialen en ik heb er vernomen dat het technisch perfect mogelijk is om waterdoorlaatbare materialen te gebruiken naast bomen van honderd jaar. De aangehaalde voorbeelden betroffen zelfs bomen van tweehonderd jaar.

Het is belangrijk om die misvattingen uit de wereld te helpen.

De groene ministers hebben voorgesteld om na te gaan of een nieuw project mogelijk is, dat voortbouwt op de constructieve participatie van de burgers maar de heraanleg van de laan en de verbetering van de mobiliteitssituatie niet op de lange baan schuift. De bomen en de kasseien zouden dan behouden kunnen blijven via de aanleg van een perfect gescheiden fietspad en een aparte busstrook. Dat is een mooi compromis waarvan iedereen - inclusief de begroting - beter wordt.

Zijn er problemen met de stedenbouwkundige vergunning? Heeft de regering ter zake een

ou les racines d'arbres âgés empêcheraient l'aménagement d'une piste cyclable. Il est important de dissiper ces malentendus.

Les ministres écologistes de ce gouvernement ont proposé d'envisager un nouveau projet basé sur la participation constructive des citoyens, sans renvoyer aux calendes grecques le réaménagement de l'avenue et l'amélioration de la mobilité des lieux. Les arbres et les pavés pourraient être conservés grâce à l'aménagement d'une piste cyclable complètement indépendante et d'une bande réservée aux bus distincte. Ce compromis est même économique.

Y a-t-il des problèmes avec le permis d'urbanisme ? Le gouvernement a-t-il sollicité un avis technique et juridique en la matière ?

Que pensez-vous de la proposition de vos collègues écologistes ?

Quel est le calendrier de redémarrage des travaux et leurs différentes phases ?

Quelles actions de participation ont été organisées par le passé ?

Dans quelle mesure pouvez-vous déjà tirer des leçons de ce dossier ?

D'autres scénarios sont possibles, dont la possibilité que le permis d'urbanisme arrive à échéance et que l'on doive repartir de zéro. Un autre scénario serait que le permis d'urbanisme soit correct mais que l'on doive réaliser à très court terme des travaux substantiels. Dans ce cas de figure, les arbres seront-ils abattus ? J'espère que l'on aura l'intelligence de changer d'avis et de se concentrer sur d'autres travaux substantiels, par exemple rue Claessens, ce qui nous donnerait le temps de réexaminer ce tronçon de l'avenue du Port.

juridisch en technisch advies ingewonnen?

Hoe staat u tegenover dat voorstel van uw groene collega-ministers?

Wat is de timing voor het herstarten van de werken en van de verschillende fasen ervan?

Welke participatiemomenten zijn er in het verleden geweest?

In welke mate kan u al lessen uit dit dossier trekken?

Er zijn eigenlijk nog meerdere scenario's mogelijk. Is u klaar om op elk ervan in te spelen? Zo is een mogelijk scenario dat men niet binnen de termijn van de stedenbouwkundige vergunning blijft en van nul moet herbeginnen. Er circuleren al dramatische voorspellingen dat de heraanleg op de lange baan zou worden geschoven of er zelfs niet eens zou komen!

Een ander scenario is dat er niets fout loopt met de stedenbouwkundige vergunning, maar dat er op zeer korte termijn substantiële werken uitgevoerd moeten worden. Houdt zulks dan in dat de bomen moeten worden gekapt? Het is echter een heel fout signaal te stellen dat men vijf dagen tijd heeft om dergelijke substantiële werken uit te voeren. Ik hoop dat men zo verstandig is van mening te veranderen en andere substantiële werken te starten, bijvoorbeeld in de Claessensstraat. Daardoor komt er tijd vrij om om het stuk van de Havenlaan te herbekijken.

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

Mevrouw Marie Nagy *(in het Frans).- Sommigen hebben de discussies in de regering over de heraanleg van de Havenlaan aangegrepen om haar slecht bestuur te verwijten. Laten we hen met deze constructieve interpellatie het zwijgen opleggen.*

Wij moeten alleszins de verenigingen feliciteren met het feit dat ze de omwonenden konden mobiliseren voor een democratische reflectie over de plannen en kunnen niet anders dan rekening houden met het resultaat ervan. Tegelijk mogen we de toekomst van de economische activiteiten in de wijk van Tour &Taxis en de nieuwe ecowijk Tivoli niet hypothekeren. Hoe zit het met de

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

Mme Marie Nagy.- J'ai déjà eu l'occasion d'interroger Mme Grouwels sur ce dossier et je souhaite le faire à nouveau dans un esprit constructif. Mon objectif est que le gouvernement nous présente un projet réaliste permettant d'aménager rapidement des pistes cyclables et des trottoirs, et de rénover le pavement de la chaussée.

Le ministre-président de la Région bruxelloise déclarait, le 8 septembre dernier, que les débats au sein du gouvernement sur l'aménagement de l'avenue du Port faisaient "un peu désordre". Déjà, les "faux amis" de Bruxelles s'emparent de ce dossier pour dénoncer la mauvaise gouvernance

mobiliteitsstudie voor deze wijk? Is het wel mogelijk om een tramlijn aan te leggen op 70 cm beton?

Ondanks uw vaste wil om het project tot een goed einde te brengen, hebt u veel tijd verloren door factoren zoals een goede stadsplanning, de vermindering van het autoverkeer en het respect voor de landschapskwaliteit, niet in aanmerking te nemen.

Het is verwonderlijk dat de adviezen van het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH), de directie Monumenten en Landschappen (DML) en Leefmilieu Brussel geen weerklank hebben gevonden in het project van de heraanleg van de Havenlaan. Door het positief advies van Brussel-Stad is het project toch door de overlegcommissie geraakt. Volgens de burgemeester zou die inmiddels dit project niet meer steunen.

Eigenlijk hebt u een project geërfd dat tegenstrijdig is met de definitie van een stadsboulevard en geen antwoord biedt aan de uitdagingen van een postbenzinetijdperk. Hoe zult u toekomstige projecten daarin integreren? Welke oplossing stelt u voor, rekening houdend met de verscheidene adviezen?

Voorts heb ik vragen over de kwaliteit van de vergunning, gelet op het beroep dat verenigingen ertegen hebben aangetekend. Mijnheer de staatssecretaris, u hebt op 26 augustus jongstleden in La Libre Belgique gewezen op de mogelijke ongeldigheid van de vergunning. Ik vernam graag welke werkzaamheden op substantiële wijze kunnen worden aangevat, zodat we ons een oordeel kunnen vormen over de wetgeving die in het Brussels Gewest van toepassing is.

Het verbaast mij dat de adviezen van het BROH, de DML en Leefmilieu Brussel niet vermeld werden in de motivering van de gedelegeerde ambtenaar. Wat is de praktijk ter zake? Hoe wordt er rekening gehouden met gemotiveerde adviezen?

Overigens zal een vergunning zelden een negatief advies krijgen van een meerderheid van de instellingen die vertegenwoordigd zijn in de overlegcommissie. In casu, enkel de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brusselse Gewest (GOMB) heeft zich in 2008 positief

supposée de la Région. Faisons taire ces oiseaux de mauvais augure, dont certains sont à l'origine de ce projet controversé.

Nous devons saluer la capacité de réflexion et de mobilisation des habitants et de leurs associations, qui auront peut-être raison de ce projet. Que cela nous plaise ou pas, une telle mobilisation démocratique doit être prise en compte.

Il me semble dès lors important de se pencher sur ce dossier pour essayer de comprendre comment nous en sommes arrivés là et, surtout, pour en définir les perspectives.

Dans ce dossier, il importe également de ne pas hypothéquer l'avenir et d'adopter une position positive pour le quartier de Tour et Taxis, pour le développement de ses activités économiques et du nouvel éco-quartier Tivoli. Je voudrais donc vous interroger sur l'état d'avancement de l'étude de mobilité menée sur ce quartier.

Le 6 avril dernier, je vous avais déjà interrogée sur la possibilité de poser une ligne de tram sur 70 centimètres de béton. Vous aviez alors formulé plusieurs hypothèses sur une possible desserte par le tram de cette zone. Disposez-vous d'informations plus précises sur cette question ? Mme Delforge y reviendra.

Vous avez fait preuve d'une grande volonté pour faire aboutir le projet. Cependant, il apparaît aujourd'hui que l'on a perdu du temps, faute de clarifier et de prendre en considération les éléments importants : le bon aménagement des lieux, la compatibilité avec les objectifs de réduction de la circulation automobile, qui sont ceux du gouvernement, et le respect de la qualité paysagère récemment évoqué par le paysagiste Michel Desvigne.

Il est surprenant que les avis émis par l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), la Direction des monuments et des sites (DMS) et Bruxelles Environnement-IBGE n'aient pas trouvé d'écho dans le projet d'aménagement de l'avenue du Port. Celui-ci, en raison de l'avis positif de la commune de Bruxelles-Ville, a passé le cap de la commission de concertation qui, aujourd'hui, ne soutiendrait plus le projet, si l'on en croit les déclarations du bourgmestre.

uitgesproken voor de vergunning. Erger nog, het effectenrapport ontbrak, wat verbazend is voor een project van een dergelijke omvang.

Er zijn ook vragen gerezen bij de technische koker, die niet vermeld werd in de stedenbouwkundige vergunning, maar wel in de plannen voor de aanbestedingen.

Werd uw administratie gecontacteerd met de vraag of een vergunning nodig was? Zo ja, hoe luidde haar antwoord en heeft men het advies gevolgd?

De wijkbewoners hebben aangeklaagd dat ze weinig gehoor vonden bij de regering, en dat ondanks de unieke procedure in Brussel van het openbaar onderzoek en de overlegcommissies. Soms houdt het toekennen van een vergunning echter nauwelijks rekening met de vragen, bemerkingen en adviezen van een overlegcommissie. Dit is hier het geval.

De mobilisering van het publiek tegen het plan betreffende de Havenlaan is zelden gezien. Ze legt de zwakheden van ons wetgevend kader bloot. Dat moet alleszins verbeterd worden op het vlak van de participatie, van de informatie en van de vergunningen.

De juridische beslissing zal niet op zich laten wachten. Mijn fractie dringt aan op een toekomstgerichte oplossing voor de problemen ten gevolge van de slechte staat van de Havenlaan. Wij moeten niet alleen oog hebben voor de noden van de fietsers, voetgangers en automobilisten, maar ook voor de legitieme wensen van de wijkbewoners en de verenigingen die respect eisen voor het patrimonium, voor de natuur en voor hun visie.

Vous avez hérité de ce projet essentiellement routier et peu compatible avec la définition d'un boulevard urbain adapté aux enjeux de la mobilité "post-pétrole". Dès lors, comment comptez-vous intégrer les projets futurs ? Quelle solution faisable tenant compte des différents avis exprimés nous proposerez-vous ?

Je souhaite également vous interroger sur la problématique liée, dans ce dossier, à la qualité du permis, l'un des éléments décisionnels du dossier, comme le montre le recours introduit par les associations. J'ai conscience qu'un changement d'avis sur un projet n'est pas chose courante et je tiens à vous rendre hommage car il est important de demeurer à l'écoute, de pouvoir se rendre compte que la voie choisie n'est pas forcément la meilleure et chercher une solution qui tienne compte des objectifs que nous partageons tous.

Énormément de doutes concernent précisément ce permis délivré en 2008. M. Picqué rappelle d'ailleurs que "ce permis n'aurait sans doute pas été délivré de la même manière aujourd'hui". M. le secrétaire d'État, dans l'édition du 26 août 2011 du quotidien La Libre Belgique, vous vous êtes exprimé sur la possible caducité de ce permis au vu des travaux qui "ne pouvaient pas démarrer de manière significative". Pouvez-vous nous préciser quelle est la définition des travaux qui démarrent de manière "substantielle", afin d'obtenir une appréciation sur la législation qui s'applique en Région bruxelloise ?

Il est surprenant que les avis émis par l'AATL, la DMS et par l'IBGE n'aient pas non plus trouvé d'écho dans la motivation du permis délivré par le fonctionnaire délégué. Quelles sont les pratiques en la matière ? Comment, dans le cadre de ces grands projets, intègre-t-on des avis motivés et développés ? On voit en effet des permis délivrés qui présentent des motivations qui ne prennent pas ces avis en compte...

En outre, il est assez rare qu'un permis de la Région reçoive un avis négatif de la majorité de ses autres instances au sein de la commission de concertation. Dans le cas qui nous occupe, seule la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) s'est prononcée en faveur du permis en 2008.

Plus grave encore, il semblerait que le permis ait

été considéré comme complet, alors qu'il manquait un rapport d'incidences. Pour un projet d'une telle envergure, il est étonnant que ce manquement n'ait pas été mis en évidence.

Enfin, il me reste une question sur le "caniveau technique", important dispositif qui ne figure pas dans le permis d'urbanisme, mais bien dans les plans publiés pour les adjudications.

Votre administration a-t-elle été contactée pour savoir si un permis était nécessaire ? Si oui, quelle a été la réponse de celle-ci ? L'avis a-t-il été suivi ?

Les habitants mettent en évidence la difficulté d'être entendus par le gouvernement, alors même qu'il existe une procédure de participation très originale et unique à Bruxelles, celle des enquêtes publiques et des commissions de concertation.

Il est de notre responsabilité de réfléchir aux raisons de cette difficulté. En effet, à travers la commission de concertation s'expriment une série de questions et d'avis. Parfois - et c'est le cas ici - le permis ou le projet ne tient pratiquement pas compte de ces demandes, réclamations et avis.

Il est rare de voir une mobilisation telle que celle suscitée par ce dossier. Elle met en évidence les faiblesses de notre dispositif ou de la manière dont nous l'appliquons aujourd'hui. Ce dispositif doit pouvoir être amélioré sur le plan de la participation et de l'information et doit pouvoir donner lieu à des modifications dans le cadre des permis.

La procédure judiciaire est toujours en cours. La décision ne va probablement pas tarder. Ce qui importe à mon groupe, c'est que l'on réfléchisse déjà à l'avenir et que l'on anticipe au maximum pour essayer de résoudre les problèmes causés par le mauvais état de l'avenue du Port. Nous devons pouvoir répondre à la demande légitime des cyclistes, des piétons et des automobilistes de disposer d' un aménagement de qualité mais également à la demande tout aussi légitime des habitants et des associations qui souhaitent que ce réaménagement s'opère dans le respect du patrimoine, de la nature et de la voix des citoyens qui s'expriment.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

Discussion conjointe

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

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Aangezien het aspect infrastructuur uitvoerig is behandeld, zal ik het hebben over stedenbouw. Mevrouw Grouwels en de heer Kir hebben beiden heel wat problemen geërfd van hun voorgangers.*

De vorige regering heeft twee fouten gemaakt: een juridische fout, door het BWRO niet na te leven, en een politieke fout, door openlijk en overduidelijk de wettelijke overlegprocedure te omzeilen.

In 2008 dienden minister Smet en het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) de vergunningsaanvraag in zoals we die kennen. Daar kwam heel wat kritiek op. Ook de drie gewestelijke administraties, het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM), de Dienst Monumenten en Landschappen (DML) en het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH), gaven een negatief advies.

Volgens de wettelijke procedure heeft het BROH de bevoegdheid om autonoom te beslissen of een vergunning voldoet aan het BWRO, zonder politieke inmenging. Nochtans beval de regering op 11 september 2008 de administratie om zo snel mogelijk een stedenbouwkundige vergunning af te geven voor de werken aan de Havenlaan.

Daarmee heeft de politiek dus een belangrijke stap in de vergunningsprocedure omzeild. Dit is allemaal heimelijk gebeurd, waardoor de bewoners onvoldoende geïnformeerd werden. Dit is een ernstige zaak.

Hierdoor konden de bewoners geen bezwaren indienen en heeft de regering de verplichte motivering omzeild. De vergunning somt immers de negatieve adviezen op en geeft als laatste considerans: "gezien de beslissing van de regering". De beslissing van de regering is dus de enige motivering.

De gedelegeerde ambtenaar die deelnam aan het overleg is ondertussen van zijn taak ontheven en werkt niet meer voor het BROH.

De administratie heeft de vergunning dus niet gemotiveerd. Een vergunning zonder motivering is voor mij illegaal.

Het cdH vraagt een nieuwe ordonnantie om de overlegprocedure voor grote openbare projecten

M. Didier Gosuin.- Puisque l'aspect de l'infrastructure a été largement abordé, je vous interrogerai sur les pratiques urbanistiques en vigueur dans ce gouvernement et le précédent, et leur impact sur la légalité des procédures.

Rassurez-vous, je ne vous ferai pas de procès, car vous héritez de mauvais dossiers : Mme Grouwels de celui de M. Smet, tandis que celui de M. Kir relevait auparavant de la compétence de Mme Dupuis.

Incontestablement, nous sommes ici en présence d'une chronique, d'un acharnement, d'un aveuglement. Je vais être plus clair : il s'agit d'un détournement du processus de concertation. Le gouvernement précédent a commis - à l'unanimité - une double faute : juridique à l'égard du COBAT, et politique parce qu'il a manifestement et ouvertement contourné le processus légal de concertation, et cela sans transparence aucune.

En 2008, le ministre Smet et l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) déposent, en toute clarté, une demande pour le permis tel que nous le connaissons aujourd'hui. Un ministre a le droit de proposer un aménagement de voirie qui ne plaît pas aux habitants. Ceci entraîne évidemment remarques, manifestations et avis défavorables. J'ai ici l'avis de concertation : incontestablement, les trois administrations régionales appelées à délivrer - IBGE, DMS et AATL - y émettent un avis défavorable, lequel est donc majoritaire parmi les cinq partenaires.

Selon le processus légal, l'AATL reçoit, au regard du COBAT, une délégation générale sans restrictions, qui n'autorise donc aucune interférence politique. Pourtant, le 11 septembre 2008, le gouvernement, à l'unanimité, donne ordre à l'administration de délivrer dans les meilleurs délais le permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'avenue du Port.

Ce qui veut dire que le niveau politique - qui est l'instance de recours ! - contourne une phase importante de la délivrance du permis en passant outre la délégation générale et en donnant un ordre formel et militaire. En d'autres termes, étant juge et partie, il tue toute possibilité de recours. Ceci se fait bien sûr dans une semi-clandestinité, qui fait que les habitants ne sont pas suffisamment informés. C'est grave, car on a violé le principe de délégation.

aan te passen. Het volstaat echter om de huidige ordonnantie correct na te leven. Dan zou de bevoegde administratie een negatief advies gegeven hebben, Mobiel Brussel had dan bezwaar gemaakt bij de regering en de regering had dan duidelijk moeten zeggen waarom ze toch wil dat dit project er komt. Zo is het echter niet gegaan.

De geloofwaardigheid van de overlegprocedure staat op het spel. Hoe kunnen de burgers nog geloven dat de regels gevolgd zullen worden bij nieuwe projecten van het gewest? Dit is volstrekt onaanvaardbaar!

Mijnheer Kir, u bent er zich blijkbaar van bewust dat de vergunning aanvechtbaar is. Daarom hebt u ook aangekondigd dat u ze niet zult verlengen.

Is het de gewoonte dat gedelegeerde ambtenaren voor ze een vergunning afgeven, aan het kabinet komen vragen wat ze moeten doen? Stelt u dat de regering zich nooit bemoeid heeft met de beslissing van de ambtenaar? Heeft zij dat in dit geval wel gedaan, maar is dit een geïsoleerd feit?

U zult wellicht antwoorden dat er geen inmenging was, maar er zijn heel wat aanwijzingen dat dit al sinds de vorige regeerperiode de gewone gang van zaken is en dat de gedelegeerde ambtenaren de orders van de regering moeten opvolgen.

On viole le droit de recours des habitants, ainsi que l'obligation de motivation. Dans le permis, il est fait état des différents avis, qui sont tous défavorables. Et le dernier considérant énonce : "vu la décision du gouvernement". En d'autres termes, le permis est délivré parce que le gouvernement l'a demandé. Voilà la seule motivation de ce permis. Il n'y a aucune rencontre des objectifs, des critiques des uns et des autres, ni même de celles de l'administration.

Nous ne sommes pas étonnés de constater que le fonctionnaire délégué qui participait à la commission de concertation a changé. Entre-temps, il a été déchargé de sa mission et ne travaille plus à l'AATL. La place des mauvais soldats du gouvernement n'est plus à des fonctions aussi importantes que celle de fonctionnaire délégué.

L'administration n'a donc pas motivé ce permis. Pour moi, un permis non motivé, c'est un permis illégal. C'est une double faute. C'est une faute politique. Depuis quelques jours, le cdH de la commune de Bruxelles-Ville estime qu'il faut revoir, via un projet d'ordonnance, les processus de concertation pour les grands projets publics.

Il ne faut pas édicter une nouvelle ordonnance, il faut appliquer l'ordonnance actuelle. Si elle avait été appliquée, il y aurait eu une logique : l'administration qui a reçu délégation aurait émis un avis défavorable. Bruxelles Mobilité aurait eu le droit d'aller en recours auprès du gouvernement et le gouvernement aurait assumé sa responsabilité et aurait dit clairement pourquoi il tient à ce projet. Ce n'est pas le processus qui a été suivi. Il n'est pas besoin d'un nouveau projet d'ordonnance, il suffit de respecter les ordonnances urbanistiques de la Région bruxelloise et de ne pas interférer de manière intempestive. Il y a donc une crédibilité de l'instance même des recours, une crédibilité des processus de concertation, qui est en jeu.

Comment les citoyens peuvent-ils encore croire, lorsqu'ils sont en présence d'un projet émanant de la Région, que tout ne sera pas biaisé dès lors que pour ce projet-là on a contourné toutes les règles, on les a imposées à des fonctionnaires et on a même délocalisé certains d'entre eux vers d'autres administrations ? C'est totalement inacceptable !

M. le secrétaire d'État, êtes-vous conscient de la fragilité légale de ce permis ? Je pense que oui.

C'est la raison pour laquelle vous avez dit que vous ne le renouvelleriez pas, parce que vous savez que, si vous deviez le faire, il y aurait une possibilité de mise en question de votre nouvelle décision.

Est-il de pratique courante qu'avant de délivrer les permis, les fonctionnaires délégués viennent au cabinet ministériel pour demander ce qu'ils doivent faire ? Pouvez-vous confirmer que jamais il n'y a d'interférence dans l'autorité qu'a le fonctionnaire de pouvoir trancher en toute autonomie ? Est-ce que ce qui s'est passé le 11 septembre 2008 est un fait isolé ou est-ce que, de manière systématique, lorsque le projet est quelque peu controversé, le fonctionnaire délégué a l'obligation morale de venir auprès du politique pour demander ce qu'il doit faire ?

Je présume que vous me répondrez non. Je vous annonce que je dispose d'un faisceau d'indications qui me montrent que telle est la pratique depuis le précédent gouvernement, que systématiquement les fonctionnaires ne peuvent jouir de la délégation que vous leur avez donnée et qu'ils sont tenus d'obéir aux ordres. Les permis sont délivrés en tenant compte des injonctions du politique, qui est lui-même l'instance de recours.

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Punt 4.2.2 van de vergunning geeft aan dat de algemene doelen van de heraanleg van de Havenlaan verwezenlijkt kunnen worden via een nieuwe klassieke weg, met bomen en een gezelligere omgeving. In de praktijk komt dit neer op:*

- *een centrale autoweg met slechts twee rijstroken, om de snelheid te verlagen en de overlast door het verkeer te verminderen;*
- *de aanpassing van de weg aan de stedenbouwkundige eigenheden van de verschillende stukken;*
- *parkeerplaatsen voor wagens tussen het Saincteletteplein en de Picardstraat;*
- *parkeerplaatsen voor vrachtwagens tussen het Van Meyelplein en het Jules de Troozsquare;*
- *een aparte busbaan;*

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Je souhaite vous interpeller pour en savoir davantage quant aux réponses données par vos services à chaque étape du dossier.

À la relecture de la demande de permis, on constate, au point 4.2.2, repris sur le site de l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT), que les orientations souhaitées pour le réaménagement de l'avenue du Port et de la partie de la rue Claessens qui la prolonge, peuvent se matérialiser sous la forme d'une nouvelle voirie classique, "centralisée, arborée, plus conviviale" dont le profil se caractérise par ;

- l'aménagement d'une chaussée centralisée réduite à deux bandes de circulation afin de réduire les nuisances du trafic et diminuer la vitesse des véhicules ;
- l'adaptation de la chaussée à la spécificité urbanistique des tronçons ;

- *een verhoging van de kruispunten, met een zone 30 in de zijstraten.*

Verder is er onder meer sprake van "fietspaden aan weerskanten van de weg" en "de volledige vernieuwing van de openbare verlichting en het stadsmeubilair". Voor de gebruikers van de Havenlaan, voetgangers, fietsers of automobilisten, en voor de omwonenden zijn deze verbeteringen essentieel.

Niets doen is geen oplossing. Het klopt echter dat Leefmilieu Brussel en het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) negatieve adviezen gegeven hebben. Wat is er met deze adviezen gebeurd in het overlegcomité?

De vergunning werd inderdaad in 2008 goedgekeurd door de voltallige regering. Ze werd openbaar gemaakt en er werden elf klachten ingediend. Nadien werd het BILC-project echter afgevoerd. Waarom heeft de minister het renovatieproject daarna niet aangepast aan deze nieuwe situatie?

Had de minister, gezien de kostprijs, geen andere oplossing kunnen kiezen dan een laag beton van 80 cm? Dat kon een besparing opleveren die ze kon gebruiken om eventuele schadevergoedingen te betalen. Dat had bijvoorbeeld kunnen gebeuren bij de aanvraag tot verlenging van de vergunning.

Volgens het regeerakkoord wil de regering het vrachtvervoer in de stad verminderen. Eind 2011 zullen we de resultaten kennen van de studie hierover die in 2010 gestart werd. Kunt u de herinrichting van de Havenlaan niet omvormen tot een proefproject in dat verband, met inbegrip van de uitbreiding van het TIR-centrum?

Op 5 september 2011 liet de procureur des Konings van Brussel de werken stilleggen om drie redenen. Om te beginnen zouden de werken niet overeenstemmen met de vergunning, die de technische koker niet vermeldt. Ten tweede zou er ten onrechte geen milieueffectenrapport opgesteld zijn. Ten derde zou de vergunning geen formele motivering bevatten. Wat is uw antwoord hierop?

De vergunning moet verlengd worden, zodat er voldoende tijd is om eventueel een tramspoor in het project te integreren. Momenteel overweegt de regering verschillende tracé's, waaronder een

- l'aménagement de stationnements pour les véhicules automobiles dans le tronçon entre la place Sainctelette et la rue Picard ;

- l'aménagement de stationnements pour les poids lourds dans le tronçon compris entre la place Van Meyel et le square Jules de Trooz ;

- l'aménagement d'un site propre pour les bus ;

- l'aménagement de plateaux dans les carrefours avec les voiries transversales en zone 30".

Je pourrais évidemment continuer longtemps en évoquant "les pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée" ou encore "le renouvellement complet de l'éclairage public et du mobilier urbain". Ces travaux proposent des améliorations essentielles pour les usagers de l'avenue du Port, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes ainsi que pour les habitants des quartiers voisins.

L'option de ne rien faire serait très certainement préjudiciable aux riverains et aux usagers de cette voirie, vu l'état de celle-ci. Il est cependant vrai, en lisant le dossier sur le site de l'ADT, que des avis défavorables avaient été émis en commission de concertation par Bruxelles Environnement et l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL). On peut dès lors penser qu'à ce moment-là, le ver était déjà dans le fruit. Je voudrais dès lors en savoir plus sur cette commission de concertation, sur cet avis et sur la juxtaposition de ces deux avis.

Rappelons, car il ne faudrait pas le nier, que ce permis avait effectivement été accordé et approuvé par l'ensemble du gouvernement en 2008, que la demande avait été soumise aux mesures particulières de publicité et que onze réclamations avaient été introduites. Or, dans la mesure où le projet du BILC a été abandonné sur ce site, on est en droit de se demander pourquoi le projet n'a pas été adapté par vous, Mme la ministre, en tant que demandeuse ? Pourquoi d'emblée une demande de modification, voire une nouvelle demande, n'a-t-elle pas été introduite afin de prendre le temps d'intégrer cette nouvelle donne ?

Je voudrais également revenir sur la question de la dalle de 80 centimètres de béton initialement prévue. N'aurait-elle pas pu être revue à la baisse au regard du coût qu'elle engendre ? Cela aurait

langs de Havenlaan. De werken kunnen dus in elk geval niet meteen herbeginnen, voor dit uitgeklaard is.

Het Brussels Gewest is een voorbeeld op het vlak van overleg met de burgers. De wijkcontracten gaan daar erg ver in.

Er is sprake van 3 tot 4 miljoen euro schadevergoedingen in dit dossier, wat het gewest zich niet kan veroorloven. Een project rond beroepsopleiding dat 30.000 euro kost, kan minstens elf personen aan een duurzame baan helpen. Kunt u meer details geven over de berekening van de schadevergoedingen?

Welke juridische basis had de procureur voor zijn beslissing? Volgens mij kon hij niet optreden op basis van het Wetboek van Strafvordering, het BWRO of de wet van 1993 waardoor hij kan ingrijpen om het milieu te beschermen. Hoe zal het gewest reageren?

Er bestaan alternatieve projecten. Niets doen zou de slechtste optie zijn. Het is ook niet de bedoeling om van deze laan een stedelijke snelweg te maken. Dat wordt momenteel verhinderd door de kasseien, die het verkeer afremmen.

Wat zal het gewest doen wanneer de vergunning afloopt op 8 oktober? De procureur des Konings lijkt van plan te zijn om geen initiatieven voor die datum te ontwikkelen. Wat zijn de alternatieve denksporen?

permis une économie importante qui aurait pu être injectée dans d'éventuelles indemnités. Pourquoi ne pas avoir intégré cette nouvelle donne lorsque vous avez introduit la demande de prolongation du permis ?

Ensuite, revenons un instant sur la stratégie globale en termes de transport de marchandises en Région bruxelloise. Afin de réduire, comme le prévoit l'accord de gouvernement, la nuisance des camions en ville, nous avons fixé une échéance, fin 2011, afin de connaître les résultats de l'étude lancée en 2010 concernant cette baisse de la pression des camions dans notre Région. Pourquoi ne pas intégrer le réaménagement de l'avenue du Port et le transformer en projet pilote en la matière, tout en y incluant le centre du Transport international routier (TIR) dont on envisage, paraît-il, une extension ?

Le 5 septembre 2011, le procureur du Roi du parquet de Bruxelles est venu signifier l'arrêt des travaux, pour trois motifs. Premièrement, les travaux ne seraient pas conformes au permis octroyé, essentiellement concernant le caniveau technique. Je souhaiterais en savoir plus concernant votre appel d'offres, sévèrement critiqué pour son non-respect du permis. Quels sont vos arguments ?

Deuxièmement, le permis aurait été délivré en méconnaissance des règles relatives à l'évaluation des incidences sur l'environnement. Fallait-il réaliser un rapport d'incidences ?

Troisièmement - élément juridique essentiel - le permis serait entaché d'une absence de motivation formelle. Il est vrai que, sur le site internet, le permis n'est pas complet. Je voudrais en savoir plus sur le sujet.

La cohérence du projet impliquerait également que le permis soit prolongé le temps nécessaire pour y intégrer le tracé du tram, tel qu'il sera approuvé par le gouvernement bruxellois. Aujourd'hui, sauf erreur de ma part, divers tracés sont envisagés, dont un à l'avenue du Port. Il va de soi que les travaux ne pourraient recommencer par la suite, surtout dans la mesure où le même ministre - vous-même - est en charge de ces deux politiques.

Je pense, quoi qu'il en soit, qu'il ne faut jamais craindre une concertation citoyenne, et la Région bruxelloise est un modèle en la matière. Créés à l'initiative de Charles Picqué, les contrats de

quartier poussent au plus loin la concertation et la participation citoyennes.

Je souhaiterais également obtenir le détail du calcul des indemnités perdues dans ce dossier. On évoque un montant astronomique de 3 à 4 millions d'euros, que la Région bruxelloise ne peut se permettre. Rappelons que, sur le terrain, un projet de 30.000 euros en formation professionnelle permet de mettre à l'emploi au moins onze personnes durablement. Je vous laisse dès lors faire la règle de trois qui s'impose.

J'aimerais aussi savoir sur quelle base juridique le procureur s'est prononcé. La situation laisse perplexe. Je ne pense pas qu'il dispose d'un droit d'action directe sur la base du Code d'instruction criminelle, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) ou encore de la loi de 1993 créant un droit d'action en matière de protection de l'environnement. Comment va réagir la Région ?

Des projets alternatifs sont sur la table. La pire des choses - et je me répète volontairement -serait qu'il ne se passe rien avenue du Port dans les mois et les années qui viennent, pourvu que cela se passe en toute légalité et convivialité. Il ne faut toutefois pas transformer cette avenue en autoroute urbaine, à proximité immédiate de la rue Picard pour laquelle les Molenbeekois se sont déjà fortement mobilisés à juste titre. Aujourd'hui, force est de constater que les pavés permettent de ralentir la vitesse du trafic et empêchent, d'une certaine manière, la formation d'une autoroute urbaine de plus en Région bruxelloise.

À la veille de l'échéance du 8 octobre qui sonnera la péremption du permis, qu'envisage la Région ? Le procureur du Roi ne semble pas cacher son intention d'empêcher toute initiative avant cette date. Je souhaiterais donc vous entendre sur les pistes alternatives.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- De sp.a heeft zich in dit dossier tot nu toe wat op de achtergrond gehouden, omdat ze met toenmalig minister Smet het plan dat vandaag ter discussie ligt, heeft opgesteld. Dit was toen een goed plan, dat door de volledige toenmalige regering werd goedgekeurd. Het merendeel van de toenmalige regeringsleden zit

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Le projet dont nous discutons aujourd'hui a été élaboré par le ministre sp.a Pascal Smet et approuvé par l'ensemble du gouvernement de l'époque, dont la plupart des membres siègent d'ailleurs dans l'actuel gouvernement.*

trouwens nog in de huidige regering.

Ondertussen is er een belangrijke wijziging gebeurd, namelijk dat het BILC er niet komt, of alleszins niet op die plaats. Toen die beslissing werd genomen, was het nodig om een nieuw project te maken voor de Havenlaan en een aantal aanpassingen te doen, bijvoorbeeld om de geplande betonlagen te schrappen, om de brede laan op bepaalde plaatsen te versmallen of om te proberen de bomen te behouden. De minister van Openbare Werken heeft dat niet gedaan, maar ook geen enkel ander regeringslid. Niemand heeft dat gevraagd. Alle regeringsleden, ook diegenen die zich nu verzetten tegen het project, hebben toen gezegd dat ze zouden doorgaan met het bestaande project voor de Havenlaan.

Gedurende twee jaar heeft iedereen gezwegen. Toen er echter een zeer vocaal en lovenswaardig burgerinitiatief werd opgestart, heeft een aantal mensen zijn kar gekeerd. Mevrouw Maes mag Karl Popper erbij halen, maar ik denk niet dat hij dit een goede en intelligente beslissing zou gevonden hebben, eerder een hypocriete. Dat een aantal partijen het plan blijven verdedigen en van mening veranderen zodra er een beetje oppositie opduikt bij een aantal buurtbewoners, getuigt niet van intelligentie maar van hypocrisie.

Ik wil ook graag de bomen behouden en ik vind ook dat een deel van de betonlaag geschrapt moet worden. Ik wil daardoor echter niet opnieuw vijf jaar verliezen. Alles liever dan een status quo, dan wat er nu al tientallen jaren ligt en deze weg tot een mensonvriendelijke omgeving maakt, zowel voor fietsers, voor voetgangers als voor auto's. Dit project heeft fouten, maar het niet laten doorgaan zou een ramp zijn voor de wijk en voor alle Brusselaars. Wie het tegenovergestelde beweert, had dat maar moeten doen in 2009 en 2010, maar niet nu. Dat zou immers vooral populistisch zijn en daar wil ik niet aan meedoen.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Niet alleen werden er veel vragen gesteld, er werden zelfs beschuldigingen geuit. De heer Gosuin beweert dat de gedelegeerde ambtenaren van het BROH naar de pijpen van de kabinetten dansen. Ik ben ervan overtuigd dat dat niet het geval is. De regering zal deze ongehoorde beschuldigingen weerleggen.*

Une modification importante est intervenue entre-temps, à savoir l'abandon du projet du BILC. Il eût été nécessaire de modifier le projet d'aménagement de l'avenue du Port en conséquence. Or, ni la ministre des Travaux publics ni les membres du gouvernement - y compris ceux qui s'opposent aujourd'hui au projet - ne se sont prononcés en ce sens à l'époque.

Ce n'est que lorsqu'une initiative citoyenne s'est faite jour qu'une série de partis ont tourné casaque, faisant ainsi preuve non pas d'intelligence mais d'hypocrisie.

Bien que favorable au maintien des arbres et à la réduction de la couche de béton, je refuse de perdre à nouveau cinq ans pour rendre cette voirie plus agréable pour les cyclistes, les piétons et les automobilistes. Ce serait une catastrophe pour le quartier et pour tous les Bruxellois. S'inscrire dans un tel blocage aujourd'hui, sans avoir réagi en 2009 ou en 2010, relève du populisme.

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

M. Hervé Doyen.- Beaucoup de questions ont été posées. Des accusations ont même été portées, notamment par M. Gosuin qui prétend que les fonctionnaires délégués de l'AATL vont chercher leurs ordres dans les cabinets. Je suis sûr que ce n'est pas le cas. Le gouvernement répondra de manière précise à ces accusations loin d'être

(Samenspraak)

Uit dit dossier blijkt dat duidelijkheid noodzakelijk is. Op het eerste gezicht is alles regelmatig verlopen. De Havenlaan bevindt zich in een enorm slechte staat en de heraanleg ervan valt onder de bevoegdheid van de minister belast met Openbare Werken.

Tot vier jaar geleden was de Havenlaan een ontmoetingspunt voor de verkoop van tweedehandsauto's. Auto's werden op- en afgeladen in en uit vrachtwagens uit Oost-Europa. Een project voor deze laan is dus een goede zaak.

De regering heeft haar verantwoordelijkheid genomen en de procedure werd correct gevolgd, met uitzondering van de nuances die door de heer Gosuin werden aangebracht.

Werden er bezwaren ingediend na de afgifte van de vergunning?

De heer Van Damme heeft er al naar verwezen. Twee jaar lang lag dit dossier stil. Er werden geen bezwaren ingediend. De vergunning werd geldig geacht. De werkzaamheden werden gepland. Vandaag is de burgemeester van Oudergem gekant tegen dit project, omdat ertegen geprotesteerd wordt.

Het is normaal dat de regering dit project wil voortzetten. Dat neemt niet weg dat de regering oor moet hebben voor dit protest, zelfs in dit stadium van de werkzaamheden.

We moeten rekening houden met de procedures en reglementen. Tegelijkertijd mogen we niet vergeten dat de werkzaamheden besteld zijn. Het voorstel van mijn fractie voor de toepassing van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) staat in schril contrast met dat van de heer Gosuin. We willen dat de procedure die door de wijkcontracten wordt gevolgd, nauwer aansluit bij de procedures die gevolgd worden voor de communicatie met het publiek.

De toepassing van het BWRO inzake bekendmaking en raadpleging van de inwoners is nogal beperkt. Voor het openbaar onderzoek volstaat het aanbrengen van affiches. Wie bezwaren heeft, moet zich tijdens de kantooruren wenden tot het gemeentebestuur om er de ingewikkelde plannen anodines.

(Colloques)

Ce dossier illustre bien la nécessité pour le monde politique, de manière générale, de se garder de toute forme d'ambiguïté. À la première lecture de ce dossier, il apparaît que tout a été mis en œuvre de manière régulière. L'avenue du Port est l'une des avenues les plus dégradées de la Région. Son réaménagement est du ressort du ministre en charge des Travaux publics.

Jusqu'il y a trois ou quatre ans, c'était le lieu de rendez-vous des revendeurs de voitures, qui y chargeaient et déchargeaient des camions entiers de véhicules en provenance de pays de l'est. Le développement d'un projet sur cette avenue glauque et difficile est, par conséquent, une bonne chose.

Le gouvernement a pleinement assumé ses responsabilités et la procédure a été correctement suivie, exception faite des nuances apportées par M. Gosuin.

Des recours ont-ils été introduits à la suite de la délivrance du permis ?

Par ailleurs, comme l'a signalé M. Van Damme, il ne s'est plus rien passé dans ce dossier pendant deux ans. Le permis était considéré comme valable et aucun recours n'avait été introduit. Les travaux étaient commandés. Aujourd'hui, le bourgmestre d'Auderghem s'élève contre un projet parce que celui-ci soulève une certaine contestation !

Il est normal que le premier réflexe du gouvernement soit d'aller jusqu'au bout du processus.

Cela n'empêche qu'il faille également pouvoir entendre la contestation, lorsque celle-ci est à ce point dure, même si les travaux sont commandés et qu'on arrive en bout de processus.

Il faut se garder de la schizophrénie, car nous sommes obligés de faire le grand écart entre le respect des procédures, la mise en œuvre de règlements que nous avons nous-mêmes votés et le fait que les travaux soient commandés. La proposition défendue par mon groupe par rapport à l'application du COBAT s'éloigne de celle de M. Gosuin. Elle consiste à rapprocher l'ensemble des

proberen te begrijpen, als men die al mag inkijken.

Sommige burgemeesters organiseren zelf overleg- en informatievergaderingen voor projecten van enige omvang. Dat is echter geen verplichting volgens het BWRO.

Het cdH stelt voor om deze verplichting op te nemen in het BWRO. Op die manier worden de burgers en het middenveld meer betrokken bij grote projecten.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Mevrouw Grouwels zegt in de pers dat deze commissievergadering vooraf gepland was en dat ik ze niet dringend had bijeengeroepen. Dat is niet correct. Eind augustus heb ik bij het Uitgebreid Bureau een aanvraag ingediend om de commissie bijeen te roepen. Zowel de leden van het Uitgebreid Bureau als de voorzitter van het parlement hebben me gesteund.*

Aangezien er een vergunning in het spel is en er dus een raakvlak bestaat met de bevoegdheid ruimtelijke ordening, hebben we de heer Kir naar de commissie uitgenodigd.

Dit dossier getuigt nogmaals van de onenigheid binnen de regering: zowel minister Huytebroeck als minister Doulkeridis en staatssecretaris Kir nemen afstand van het standpunt van mevrouw Grouwels.

procédures de communication avec le public de la procédure mise en œuvre dans le cadre des contrats de quartier.

Actuellement, l'application du COBAT en matière de publicité et de consultation des habitants est assez limitée. Mettre à l'enquête publique se limite à apposer des affiches. Ceux qui ont quelque chose à dire dans ce cadre doivent se rendre à l'administration communale pendant les heures de bureau et tenter de déchiffrer des plans compliqués, si l'on accepte de les leur donner.

Le COBAT ne prévoit pas l'obligation d'organiser des réunions publiques. Les bourgmestres inspirés, ceux qui sont de bons gouvernants, prennent l'initiative d'organiser des concertations dans le cadre de projets d'envergure. Ce faisant, ils vont au-delà de ce que le COBAT prévoit.

Le cdH propose d'inscrire dans le COBAT l'obligation d'organiser des réunions publiques pour des projets d'envergure, quels qu'ils soient. Il s'agit d'instaurer une pratique en matière de communication de ces grands projets, qui implique davantage les citoyens et le monde associatif.

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

M. Vincent De Wolf.- Pour commencer, dans la presse, Mme Grouwels a déclaré que cette commission n'avait pas été convoquée en urgence à ma demande, mais qu'elle était déjà programmée avant. C'est faux. À la fin du mois d'août, j'ai introduit une demande au Bureau élargi pour réunir la commission. Il a unanimement décidé que cette commission se réunisse. La présidente du parlement, une fois n'est pas coutume, m'a soutenu et je lui rends hommage. Je me réjouis de ce débat démocratique.

Comme il s'agit d'un problème de permis, mon opinion était de discuter de l'aménagement du territoire. C'est pour cette raison que nous avons sollicité la présence de M. Kir.

Par ailleurs, cette affaire est un exemple de cacophonie au sein du gouvernement, puisque dans la presse, les ministres Huytebroeck, Doulkeridis et Kir ont pris leurs distances vis-à-vis de ce dossier. Le ministre-président l'a également remis quelques fois.

De heer Emir Kir, staatssecretaris *(in het Frans).- De regeringsleden hoeven het onderling niet altijd eens te zijn.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Dat begrijp ik, maar het is de rol van de oppositie om de onenigheid binnen de regering vast te stellen.*

De platanen werden niet aan een fytosanitaire studie onderworpen. Nu het BILC er niet komt, is het niet redelijk om honderden platanen om te hakken zonder te weten in welke staat ze zich bevinden.

Ik was erg verbaasd te horen dat de procureur des Konings de werkzaamheden heeft laten stopzetten. Zulks is nooit eerder gebeurd. Ik vraag me dan ook af of er geen sprake is van valsheid in geschriften.

Het is niet ernstig dat de bouwvergunning geen rekening houdt met het bestaan van technische ruimten van vele meters diep. Ik denk dat de vergunning op 9 oktober afloopt.

Er wordt ongehoord veel overheidsgeld verspild. Er moesten bedrijven wijken voor een openluchtzwembad dat er nooit zal komen. Daardoor moesten er ook opzegvergoedingen worden betaald en kwam de werkgelegenheid in het gedrang. Op de koop toe zag men af van het BILC-project. Het bedrijf dat dit project zou uitvoeren, ontvangt ter vergoeding meer dan 3 miljoen euro. Er gingen ook subsidies verloren doordat een aantal projecten in die buurt niet kon worden uitgevoerd. U bent er niet in geslaagd om in de kanaalzone ook maar iets constructiefs te verwezenlijken.

Ik ben het er niet mee eens dat alles beter is dan een status quo. De minister dient zich bewust te worden van haar vergissingen. Er is al genoeg geld verloren gegaan. Het zou beter zijn het project van meet af aan te herbekijken en binnen een paar te weken te beslissen of de bomen al dan niet moeten worden omgehakt. Daarna kan dan snel een project worden uitgewerkt voor de renovatie van het wegdek.

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- On ne doit pas toujours être d'accord.

M. Vincent De Wolf.- Je respecte cela, mais il est normal que l'opposition constate et dise que le gouvernement ne s'entend pas sur un dossier.

J'ai vécu le problème des marronniers sur l'avenue de Tervueren. Sur ces arbres, la Région avait organisé des études phytosanitaires avec des dendrologues. Or, dans le présent dossier, je n'ai pas vu mentionnée la moindre étude sur les platanes. Dès lors que le BILC ne se fera pas, est-il raisonnable de déclarer qu'on va abattre des centaines de platanes sans connaître leur état ? Si c'est cela, le principe de précaution, si c'est là de la bonne gestion et du développement durable, les choses m'échappent.

Par ailleurs, en ayant une connaissance précise des procédures en la matière, j'ai été très surpris de voir que le procureur du Roi fasse arrêter les travaux. Je n'ai jamais vu cela auparavant et je me demande dès lors s'il y a eu faux, usages de faux ou d'importants problèmes de droit pénal dans cette affaire.

Je termine avec une question relative au permis de bâtir. Celui qui a été délivré méconnaît l'existence de cabines techniques qui ont plusieurs mètres de profondeur. Cela n'est pas sérieux. Or, dans ses décisions, comme stipulé par le Conseil d'État, une administration se doit de faire preuve de minutie. Selon moi, ce permis sera périmé le 9 octobre prochain. Sans violer les règles légales ni l'obligation d'obtenir un nouveau permis, je ne vois pas comment vous allez faire en sorte que ce ne soit pas le cas.

Il en résultera des gaspillages éhontés de fonds publics puisque, premièrement, vous aviez déjà critiqué avec raison la piscine chère à notre ami, absent aujourd'hui. Ce projet ne donnera aucune suite, mais c'est malgré tout à cause de cela que des entreprises furent délocalisées ; que l'on eut à payer des indemnités de dédit ; que l'emploi fut menacé ou encore que le projet du BILC, payé 3,4 ou 3,7 millions à l'entreprise en charge de celui-ci, fut abandonné.

Pour ceci, on parle de 4,7 millions d'indemnités si le projet ne se fait pas et c'est, je pense, ce qui

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- In de jaren '50 en '60 vond in Brussel een ware kaalslag van gebouwen plaats. Intussen zijn de Brusselaars wat slimmer geworden en hebben ze lessen getrokken uit het verleden.

Overal waar grote werkzaamheden plaatsvinden, ontstaat er opschudding bij de omwonenden. Er zijn altijd voor- en tegenstanders van de werken. Wat nu gebeurt rond de Havenlaan, is echter hallucinant. Niet alleen strooien actievoerders halve waarheden en hele leugens rond, die door de pers gretig worden overgenomen, sommige maken er zelfs een communautaire zaak van. Bij gebrek aan argumenten, kunnen ze alleen nog een beroep doen op hun primaire gevoelens.

De objectieve aspecten van het project zijn de volgende. De regering wil zorgen voor minder geluidshinder en gescheiden fietspaden. Voor de voetgangers zal de Havenlaan ook veiliger worden, het openbaar vervoer zal vlotter kunnen verlopen, de weginrichting wordt veiliger en er komen ook nieuwe bomen. De wortels van de oude bomen zorgen er niet alleen voor dat het moeilijker is om de nieuwe wegbedekking aan te leggen, maar ze brengen ook schade toe aan de rioleringen. Dat zorgt ervoor dat bij hevige regenval de hele straat blank staat. De straatbedekking wordt kwalitatief hoogstaand, met het behoud van kasseien op de parkeerplaatsen. Het gaat dus zeker niet om een

arrivera. Des subsides furent également perdus dans d'autres projets non réalisés au sein de ce même quartier, véritable lieu maudit du gouvernement. Vous n'êtes pas parvenue à faire quoi que ce soit de constructif autour de ce canal. Je ne sais donc que faire pour vous faire entendre raison.

Je ne suis pas du même avis que mon voisin qui pense que tout vaut mieux que le statu quo. Certes, il ne faut pas de passivité, mais veuillez faire preuve de compétence ! En effet, je pense qu'il est temps de prendre conscience de vos erreurs et d'arrêter les frais. Cela grandit l'individu. Il convient de repartir à zéro en entreprenant l'élaboration d'un projet à taille humaine, de faire donc vérifier en trois semaines s'il convient ou non d'abattre ces arbres et, une fois la chose faite, d'établir un projet rapide afin de refaire la rue.

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Chaque chantier a ses partisans et ses opposants, mais l'agitation qui entoure l'avenue du Port est hallucinante. Les activistes se répandent en mensonges et demi-vérités relayés dans la presse. Certains en font même un problème communautaire.*

Les aspects objectifs du projet sont les suivants. Le gouvernement veut réduire les nuisances sonores et aménager des pistes cyclables séparées. L'avenue du Port deviendra également plus sûre pour les piétons, les transports en commun circuleront plus facilement, les aménagements de voirie seront plus sûrs et de nouveaux arbres seront plantés. Les racines des vieux arbres compliquent la pose d'un nouveau revêtement et dégradent les égouts. Le nouveau revêtement sera de qualité supérieure et les pavés seront conservés aux emplacements de stationnement. L'installation d'un caniveau technique permettra de ne pas devoir ouvrir la voirie.

Le CD&V soutient entièrement les décisions prises par la majorité bruxelloise sur proposition de la ministre Grouwels.

Le CD&V est convaincu que l'immense majorité de la population soutient ce projet. Il faut cesser immédiatement toutes ces actions irréfléchies qui coûteront des millions au contribuable bruxellois.

betonlaag die volgens sommigen een meter dik zou zijn. Er komt ook een technische koker, zodat de straat niet voor het minste of geringste helemaal moet worden opgebroken, wat telkens voor hinder zorgt.

De CD&V staat volledig achter de beslissingen die de Brusselse meerderheid genomen heeft op voorstel van minister Grouwels. Voor ons blijft een woord een woord. Mevrouw Maes, het is inderdaad geen schande om van idee te veranderen. Het getuigt echter wel van dwaasheid om van idee te veranderen wanneer men een beslissing heeft genomen. Wanneer je een beslissing genomen hebt, moet je die uitvoeren en niet met elke wind meedraaien, zeker als het gaat om populistische uitspraken in de media. Politiek vergt heel wat moed, zeker als je in aanvaring komt met de media.

Het zijn altijd de tegenstanders die hier aan het woord komen, maar CD&V is ervan overtuigd dat de overgrote meerderheid van de bevolking wél achter dit project staat. Het kan niet de bedoeling zijn om dit hele project op de helling te zetten. Iedereen moet dan ook dringend stoppen met allerlei onbezonnen acties die de Brusselse belastingbetalers miljoenen euro's zullen kosten. De minister van Financiën spreekt over bedragen tussen 3,5 en 6 miljoen euro. Daarmee kunnen we een heel nieuw Zoniënwoud aanleggen of een groot aantal nieuwe sociale woningen bouwen!

Bovendien zijn er momenteel onderhandelingen aan de gang op federaal niveau. Mevrouw Nagy sprak daarnet al over slecht bestuur. Als we nog eens willen aantonen hoe slecht Brussel bestuurd wordt en zo de herfinanciering van Brussel, die wij allemaal steunen, nog moeilijker willen maken, moeten we vooral verder beslissingen terugdraaien en allerlei schadevergoedingen betalen. Daarmee heb ik het dus heel moeilijk!

Zoals de heer Doyen al zei, is het aan de minister om op een aantal fouten die in dit dossier gemaakt zijn - in verband met de vergunningen, milieueffectenrapporten, enzovoort - een antwoord te bieden, zodat we zo snel mogelijk kunnen beginnen met de uitvoering van het project. Want dat is waar de Brusselaar op wacht.

De voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Le ministre des Finances avance des montants oscillant entre 3,5 et 6 millions d'euros.

De plus, les négociations menées actuellement au niveau fédéral, dans le cadre desquelles nous revendiquons légitimement le refinancement de Bruxelles, nous incitent à faire preuve de bonne gouvernance.

Il revient à la ministre d'apporter une réponse aux erreurs commises dans ce dossier, afin que nous puissions débuter au plus vite ce chantier.

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

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Het debat over het behoud van ons bomenpatrimonium is hier al vaker gevoerd. In 2006 en in 2009 hebben mevrouw Lemesre, de heer Vanraes en ikzelf een voorstel van resolutie ingediend inzake de bescherming van de bomen, in het bijzonder de kastanjebomen. Omdat minister Huytebroeck een ontwerp van kaderordonnantie met betrekking tot deze problematiek had aangekondigd, werd er afgesproken om ons voorstel samen met die kaderordonnantie te bespreken. We wachten echter vandaag nog altijd op een initiatief van de minister. In de tussentijd zijn er weer heel wat bomen gekapt.*

Ons voorstel van resolutie beoogt een erkenning van het uitzonderlijk karakter van de kastanjebomen en de platanen langsheen de grote verkeersassen en de oprichting van een overlegplatform voor alle bij de stadsrenovatie betrokken partijen.

De troeven van die stadsbomen zijn bekend: naast hun schoonheid dempen ze het geluid, bieden ze bescherming tegen zon, regen en pollutie, produceren ze zuurstof en trekken ze nuttige vogels en insecten aan.

Het gros van de platanen langs de Havenlaan is nog gezond. Waarom moeten ze dan verdwijnen? De bomen vellen en vervangen door andere is helemaal niet goedkoop. Kan het gewest zich deze nutteloze uitgaven veroorloven?

Het project voor de Havenlaan legt de nadruk op wegbedekking in dolomiet en voorziet in een betonlaag van 80 cm. Hoe zullen de nieuwe bomen daarin wortel kunnen schieten? Beseft men trouwens dat hierdoor de natuurlijke afwatering van het regenwater wordt tegengehouden? Ik verwijs in dit verband naar de overstromingen die we de voorbije jaren regelmatig hebben meegemaakt en de schade die ze hebben aangericht.

Bij alle toekomstige renovatieprojecten moet met dit gegeven rekening worden gehouden en waar mogelijk moet voorzien worden in natuurlijke afwateringszones. In de Havenlaan is dit alleszins broodnodig.

De bescherming van ons bomenpatrimonium en onze groenzones, het behoud van natuurlijke

Mme Jacqueline Rousseaux.- Ce n'est pas la première fois que la question du maintien du patrimoine arboré est posée dans ce parlement. Sous la précédente législature, je me suis battue aux côtés de Mme Lemesre et de M. Vanraes, pour éviter l'abattage des marronniers de l'avenue Churchill. Ce combat nous a conduites, Mme Lemesre et moi-même, à déposer une proposition de résolution en 2006 déjà pour la protection des arbres de la Région de Bruxelles-Capitale, et en particulier des marronniers.

En septembre 2009, au début de cette législature, nous avons déposé une nouvelle version de ce texte qui n'a été présenté en commission de l'Environnement qu'en mai 2010.

Comme la ministre Huytebroeck a annoncé qu'elle déposerait un projet d'ordonnance-cadre "nature" qui viserait ces questions, il a été décidé de reporter l'examen de notre texte pour l'étudier plus tard, en même temps que le projet annoncé de la ministre. Nous sommes en septembre 2011 et nous attendons toujours ce fameux projet nature. Entre-temps, des allées entières de marronniers, de cerisiers et d'autres arbres ont été supprimées dans notre Ville-Région.

Dans notre texte, nous demandions de reconnaître le caractère exceptionnel des marronniers et des autres espèces d'arbres de prestige comme les platanes, sur les grands axes de la Région et des communes, et d'établir une plateforme de concertation et des codes de bonne conduite afin d'harmoniser les interventions des différents partenaires dans la rénovation de notre ville.

Je souhaiterais rappeler que les arbres, outre le plaisir qu'ils procurent à la population et la beauté qu'ils confèrent à nos rues et à notre Région, ont bien d'autres qualités : ils absorbent le bruit, ils protègent tantôt des pluies tantôt du soleil, ils absorbent la pollution, ils dégagent de l'oxygène, ils abritent des oiseaux et des insectes utiles à l'écosystème.

La plupart des platanes de l'avenue du Port sont sains et ne justifient pas l'abattage. Pourquoi abattre des arbres en bonne santé et loin d'être en fin de vie ? L'abattage, le dessouchage et le remplacement d'arbres représentent un coût non négligeable. S'ajoute donc la question de l'opportunité de dépenses inutiles alors que la Région ne cesse de

afwateringszones voor het regenwater, het goed beheer van de gewestfinanciën en de verzuchtingen van de omwonenden. Al deze argumenten leiden me tot het verzoek aan de minister om dit dossier te herzien en de bomen langs de Havenlaan te behouden.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Enerzijds is er het probleem van het erfgoed dat we willen beschermen, anderzijds dient de laan te worden heraangelegd om een aantal problemen te kunnen oplossen.*

Het aangekondigde project oogt weinig positief, vooral op het vlak van de mobiliteit en de kostprijs. Ook al worden er nieuwe bomen geplant en komt er een nieuw wegdek, toch blijft deze laan een stadsautosnelweg.

Is het wel wenselijk te volharden in het behoud van een stedelijke autosnelweg in een stad die al een

dire qu'elle manque de moyens.

Par ailleurs, le projet prévoit la suppression des arbres et des pavés pour accentuer le revêtement de l'avenue du Port en dolomie et le bétonner en profondeur (80 cm). Comment les racines des nouveaux arbres pourront-elles s'étendre ? Une telle démarche, au vu des graves inondations que nous avons connues au cours des deux dernières années et du changement climatique, devrait être revue. Au fil du temps, l'usage de la dolomie n'a cessé de s'intensifier dans notre Région, empêchant l'écoulement naturel des eaux dans les bandes de terre, le long des arbres et des rues, et dans les pelouses. Cette situation a entraîné des inondations dommageables, voire dangereuses.

Pour les futurs aménagements du territoire de notre Région, nous devrons absolument tenir compte de cette réalité et faire preuve de prévoyance en aménageant des zones d'écoulement naturel partout où cela est possible. L'avenue du Port est, bien entendu, liée par une telle nécessité.

En conclusion, la préservation de notre patrimoine arboré et de nos espaces verts, pour toutes les vertus qui leur sont associées, le nécessaire maintien de zones d'écoulement naturel des eaux de pluie, la gestion rigoureuse des finances publiques et l'attention à porter aux souhaits des riverains - je salue leur détermination - , tous ces éléments me conduisent, comme Mme Teitelbaum, M. Gosuin et d'autres, à vous demander de revoir ce dossier, notamment dans l'optique de préserver les arbres de l'avenue du Port.

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

Mme Céline Delforge.- Ce dossier comprend deux volets. D'une part : le patrimoine que l'on souhaite préserver ; d'autre part, se pose un problème et il y a un aménagement à faire pour le résoudre.

Il faut se demander si le projet qui s'annonce est bon. J'ai tendance à répondre que non, en particulier sous l'angle de la mobilité, en ce compris les coûts. Tout d'abord, malgré les arbres plantés, la nouveauté du revêtement et des matériaux, il s'agit d'une autoroute urbaine. On peut difficilement le contester.
Dans une ville qui a quand même connu quelques traumatismes et n'a pas l'excuse de ne pas pouvoir

aantal trauma's te verwerken heeft gekregen? De regering wenst dergelijke verkeersassen immers te schrappen om meer boulevards aan te leggen. Bovendien ambieert ze om het autoverkeer met 20% te verminderen.

Zou het gewest in staat zijn om dit project, dat momenteel weinig positiefs bevat, een nieuwe richting in te sturen? Dat zou een teken van goed gewestelijk bestuur betekenen.

Op mobiliteitsvlak stevenen we op een miskleun af. Kan de koers nog worden gewijzigd? Binnenkort zal er een nieuwe tram in de wijk rijden. Ook al is het parcours van de nieuwe tramlijn nog niet uitgetekend, toch is het onvoorzichtig om op dit moment de laan opnieuw aan te leggen zonder met de komst van de tram rekening te houden.

Voor de zwakke weggebruikers moet de situatie verbeteren. Voor de fietsers zou men op korte termijn voorlopige maatregelen kunnen treffen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het grote aantal vragen en interpellaties over dit dossier vergt vanzelfsprekend een omvangrijk antwoord. Er lopen gerechtsprocedures in deze zaak. Dat het parlement in die omstandigheden antwoorden wil van de regering, maakt er de situatie zeker niet makkelijker op.

retenir les leçons du passé, est-il judicieux de persévérer dans le projet d'une nouvelle autoroute urbaine, quand simultanément s'exprime la volonté d'en supprimer pour recréer des boulevards urbains ? C'est en effet l'un des objectifs de la politique régionale. C'est donc un peu particulier.

Je ne vais pas refaire l'historique des fautes, des erreurs et des errements. Aujourd'hui, on s'apprête à réaliser un projet globalement mauvais. Comment éviter de s'enferrer ? La Région peut-elle s'adapter à une nouvelle donne ? C'est là que l'on peut montrer que Bruxelles est bien gérée et que l'on peut y réaliser des aménagements beaux et souhaitables, mais qui répondent également à la politique de la Région.

Je vais donc m'attacher à la question de la mobilité. Je ne vous jette pas plus la pierre qu'à un autre, mais est-on encore capable d'éviter de faire une bêtise ? On sait qu'une ligne de tram va passer dans le quartier, même si on n'en connaît pas encore le tracé. Si, demain, on se rend compte qu'elle doit passer par l'avenue du Port, où l'on vient de réaliser les travaux, que fera-t-on ? En termes financiers, en quoi aura-t-on montré que cette Région est bien gérée ?

La question est de savoir comment s'en sortir par le haut. Il faut un projet qui améliore la situation des usagers faibles. Pour les cyclistes, on pourrait très rapidement effectuer des aménagements provisoires.
Surtout, comment évite-t-on de créer une nouvelle autoroute urbaine, en contradiction avec l'objectif régional de réduire de 20% le trafic automobile ?

Comment s'en sortir, et que se passe-t-il si demain, on se rend compte que le tram doit passer avenue du Port ? Faudra-t-il abandonner le projet ? Faudra-t-il couper le tracé, ou en dessiner un mauvais ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Vos nombreuses questions et interpellations méritent une réponse détaillée. Cependant, les procédures juridiques en cours me compliquent la tâche.*

Pour changer d'avis, il faut une raison fondée. Plusieurs orateurs ont évoqué à raison

Mevrouw Maes, ik vind het ook geen schande om van mening te veranderen, maar daarvoor moet er dan wel een gegronde reden zijn.

Een aantal sprekers heeft terecht gewezen op het belang van inspraak.

(verder in het Frans)

Mevrouw P'tito, ik hecht wel degelijk belang aan dialoog met de burger. Ik ga vaak 's avonds naar vergaderingen waar ik informatie geef over projecten die nog in het beginstadium verkeren. Ik luister daarbij naar de opmerkingen van de aanwezigen en tracht er rekening mee te houden. Het project van de Havenlaan bevindt zich echter reeds in de uitvoeringsfase.

We willen de bomenrij verplaatsen om meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers en om de nieuwe bomen betere groeikansen te bieden door hen in een aangepaste omgeving te plaatsen en niet in de voetpaden te integreren.

Wat mevrouw Teitelbaum zegt, is onjuist: uit de nota in bijlage van de vergunningsaanvraag blijkt dat de plannen voor het BILC het project rond de heraanleg van de Havenlaan geenszins hebben bepaald.

(verder in het Nederlands)

Ik ben een beetje verbaasd dat ook de heer Jef Van Damme, die toch nauw bij het project betrokken is, hiernaar verwijst.

(verder in het Frans)

In mei 2004 stelde het adviesbureau Stratec dat de komst van het BILC het vrachtwagenverkeer op de Havenlaan amper zou doen toenemen. Dat het BILC-project er niet is gekomen, heeft dus geen impact op het heraanlegproject. Men mag trouwens niet vergeten dat het terrein waar het BILC gepland was, sowieso zijn logistieke en havenfunctie behoudt.

Mevrouw Teitelbaum somt opnieuw de vermeende zwaktes van het project op, zonder rekening te houden met de antwoorden die ik gaf toen het onderwerp op vorige commissievergaderingen aan bod kwam.

l'importance d'une politique participative.

(poursuivant en français)

Mme P'tito a aussi parlé de l'importance de discuter avec les citoyens, d'être à l'écoute, etc. Je passe beaucoup de mes soirées à présenter des projets qui en sont encore au stade initial, à donner un maximum d'informations pour qu'on ait un échange de vues ouvert, afin de pouvoir tenir compte des idées qui sont générées.

Ici, nous parlons d'un projet qui se trouve dans sa phase d'exécution. Ce n'est pas la même chose que beaucoup d'autres projets qu'on est en train de mettre sur pied en ce moment en Région de Bruxelles-Capitale, pour lesquels nous sommes à l'écoute des citoyens.

Moi aussi, j'aime les arbres ! Ici, il s'agit de déplacer la rangée d'arbres pour créer des espaces destinés aux piétons et aux cyclistes et pour donner un meilleur avenir à ces nouveaux arbres déjà adultes, leur permettre de se développer de manière convenable, dans leur propre espace de vie et pas dans les trottoirs.

Mme Teitelbaum évoquait le fait que le projet de l'avenue du Port a été spécifiquement conçu en fonction de l'implantation du BILC. Il ressort clairement de la note jointe lors de la demande de permis d'urbanisme que l'implantation du BILC n'a joué aucun rôle déterminant dans l'élaboration du présent projet de réaménagement de l'avenue du Port.

(poursuivant en néerlandais)

Je m'étonne que même M. Van Damme, pourtant étroitement associé au projet, y fasse allusion.

(poursuivant en français)

Le BILC n'était donc pas un élément crucial dans ce dossier. Le rapport final du bureau Stratec du mois de mai 2004 révélait : "Suite à l'implantation du BILC, la circulation des poids lourds n'augmenterait que légèrement dans l'avenue du Port."

S'il n'était pas nécessaire d'adapter le projet à cause du BILC en 2004, il n'y avait pas de raison que cela

Mevrouw Teitelbaum oppert dat ik het begin van de werkzaamheden naar augustus heb uitgesteld om de regering toe te laten een beslissing te nemen. De enige reden voor het uitstel ligt echter bij de politie, die ons gevraagd heeft de werkzaamheden pas van start te laten gaan na de City Parade op de site van Tour & Taxis.

De regering heeft het project al driemaal goedgekeurd. Ik wil ermee doorgaan omdat het een evenwichtig project is dat positieve gevolgen zal hebben voor de buurt. De argumenten van de comités en bepaalde organisaties hebben me niet kunnen overtuigen.

Volgens mevrouw Teitelbaum staat niemand achter het project. Ik ken nochtans heel wat mensen die er wel achter staan. Wellicht beschikken zij niet over dezelfde goed geoliede communicatiemachine als de comités, die erin slagen de pers in te palmen. Maar zij die het hardst roepen, hebben daarom nog geen gelijk.

Er doet een petitie de ronde tegen het project. Er zijn al duizenden handtekeningen verzameld. De tekst van de petitie vermeldt nergens dat de platanen worden vervangen door twee nieuwe rijen van hoogstambomen.

De geplande fiets- en voetpaden zijn er evenmin in opgenomen. Die informatie is moedwillig weggelaten om de ondertekenaars te misleiden. Ik vraag me dan ook af welke waarde ik aan de petitie dien te hechten.

Een lid van het comité ter bescherming van de platanen en de kasseien vertelde zonder schroom op televisie dat er over de hele breedte van de laan beton zou worden gegoten.

De comités stellen de Havenlaan stelselmatig voor als een oude industriële site met lege terreinen, die vooral archeologische waarde heeft. Niets is minder waar. De havenbedrijven zijn dynamischer dan ooit en zijn erg belangrijk voor het gewest wegens hun industriële activiteiten en werkgelegenheid.

Mijn administratie nam recent nog contact op met de verenigingen voor gehandicapten. Die vinden het project zeer positief, omdat de Havenlaan momenteel totaal niet is aangepast aan personen met een beperkte mobiliteit. Ze wensten kleine

change lors de son abandon.

Le terrain sur lequel aurait été implanté le BILC reste cependant un terrain destiné aux activités logistiques et portuaires.

Mme Teitelbaum ne souhaite pas non plus reconsidérer ce qu'elle appelle "les faiblesses du projet actuel". Elle ne peut cependant pas s'empêcher d'énumérer une série de prétendues faiblesses sans mentionner les réponses que j'ai formulées à ce sujet lors des commissions abordant la question de l'avenue du Port.

Mme Teitelbaum sous-entend que j'ai reporté le début des travaux au mois d'août afin de permettre au gouvernement de prendre une décision. La seule raison pour laquelle les travaux n'ont été entamés qu'au mois de septembre, était la demande de la police de commencer les travaux après l'événement de la City Parade sur le site de Tour et Taxis et n'a rien à voir avec une quelconque décision du gouvernement.

Le gouvernement a déjà approuvé le projet actuel à trois reprises.

Je souhaite poursuivre ce projet, car je suis persuadée qu'il s'agit d'un bon projet pour le quartier et d'un projet équilibré.

La critique et les arguments émis par les comités et certaines organisations n'ont pas réussi à me convaincre. Nous avons étudié toutes les propositions et analysé ce projet en profondeur.

Vous prétendez que personne ne lui est favorable. J'ai pourtant rencontré et entendu de nombreuses personnes qui étaient partisanes du projet et convaincues de son utilité. Ces personnes ne disposent sans doute pas de la machine de communication bien huilée des comités qui ont réussi à monopoliser le débat dans la presse. Mais ce n'est pas toujours celui qui crie le plus fort qui a raison.

Une pétition contre le projet a été lancée. Des milliers de personnes, du Luxembourg jusqu'en Flandre occidentale, l'ont signée.

Lorsque je relis le texte de cette pétition, je ne remarque nulle part qu'il est question de remplacer les platanes par deux nouveaux alignements

wijzigingen, zoals het aanbrengen van zebrapaden aan de uitgang van de havenbedrijven. Ik heb die opmerkingen aanvaard, omdat ze in de lijn liggen van de vergunning. De recente kritiek van verenigingen als Inter-Environnement Bruxelles en ARAU gaat echter zo ver, dat heel de vergunningsprocedure zou moeten worden overgedaan.

Vergeet niet dat het wijkcomité Maria-Christina/Koningin/Stefania aanvankelijk een positief advies uitbracht over het project. De toenmalige voorzitter bestempelde het project in 2008 als "globaal aanvaardbaar". Hij had enkel kritiek op de veiligheid van de onmiddellijke omgeving van de school in de Claessensstraat.

Volgens een enquête die door La Capitale werd uitgevoerd bij de buurtbewoners zijn de meningen zeker niet zo negatief als men ons wil doen geloven. Velen hopen dat het project er komt. Ik blijf achter het project staan, omdat het gewestelijk beleid van continuïteit moet getuigen, over de verschillende zittingsperiodes heen.

De laatste regeringsbeslissing over de Havenlaan dateert van juli 2010. Ik houd mijn collega's regelmatig op de hoogte van de voortgang van het dossier. Het werd tevens besproken in een interkabinettenwerkgroep. Niemand heeft kunnen aantonen dat we ons vergissen, en de regering heeft geen alternatief project voorgesteld.

Ik heb de overige regeringsleden informatie gegeven over de voorgeschiedenis van de Havenlaan, de technische details van het nieuwe project en de argumenten van de tegenstanders. Er is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd om de voorstellen van de comités te evalueren: het behoud van de bomen en de kasseien, en de mogelijkheid om het project te herzien in het kader van de huidige vergunning of om de openbare aanbesteding op te schorten in afwachting van een nieuw project. De timing en de financiële impact van een nieuw project werden eveneens onderzocht.

Deze zomer hebben we nagedacht over alternatieve oplossingen. Maar zelfs als we niet aan de bomen zouden raken en de laan anders zouden inrichten dan gepland, dan nog zouden de wortels van de bomen beschadigd worden, zodat ze vroeg of laat toch zouden moeten worden gekapt.

d'arbres à haute tige.

De plus, aucune mention n'est faite au sujet des trottoirs ou des pistes cyclables prévus dans le projet de la Région. Ces éléments me semblent quand même être des informations essentielles qui sont évidemment volontairement cachées aux signataires crédules de la pétition. Dès lors, je me pose la question de savoir quelle est encore la valeur d'une telle pétition et de la mobilisation qu'entraîne ce dossier.

Un membre du comité en faveur de la conservation des platanes et des pavés a récemment déclaré sans vergogne sur une chaîne de télévision que du béton serait coulé de façade à façade. Il n'a même pas mentionné le réaménagement des trottoirs, des pistes cyclables, de l'éclairage public ou le remplacement des arbres par les nouvelles plantations. Les comités répètent sans cesse que l'avenue du Port appartient désormais au passé industriel de Bruxelles. Ils présentent les choses comme s'il s'agissait d'un site archéologique avec des terrains inoccupés. Rien n'est moins vrai. Les entreprises portuaires sont ici plus vivantes que jamais et constituent un facteur important pour l'activité industrielle de la Région bruxelloise ainsi qu'une zone d'emploi à proximité de nombreux demandeurs d'emploi.

Des contacts entre mon administration et les associations des personnes à mobilité réduite ont encore eu lieu récemment. Ces gens soutiennent le projet, car il leur est impossible aujourd'hui de circuler dans l'avenue du Port. Il est vrai qu'ils n'ont demandé que de petites modifications, comme le tracé des passages pour piétons devant les sorties des entreprises portuaires. Ces adaptations ont été enregistrées, car ce sont des modifications qui ne vont pas à l'encontre du permis délivré. Ne nous leurrons pas : les demandes actuelles des comités qui montent au créneau tels IEB et l'ARAU, qui ont déjà émis des remarques lors de l'enquête publique, ne visent pas à améliorer la situation, mais à faire en sorte que toute la procédure de demande de permis soit refaite.

Il faut souligner que le comité de quartier Marie-Christine-Reine-Stéphanie, avait remis un avis lors de l'enquête publique qui ne parlait pas des arbres ou des pavés. Le président faisant fonction écrivait en date du 22 mai 2008 que "le projet était globalement acceptable". Lors de la commission,

We hebben ook onderzocht of er een nieuw voetpad kan worden aangelegd zonder de boomwortels te beschadigen.

(verder in het Nederlands)

Nu richt ik me vooral tot mevrouw Annemie Maes, want ze trekt dat allemaal sterk in twijfel.

(verder in het Frans)

Het voetpad zou dan echter zo hoog moeten worden aangelegd dat het moeilijk in te richten wordt voor personen met een beperkte mobiliteit. Bovendien is deze oplossing technisch niet haalbaar, omdat we rekening moeten houden met de bestaande toegangen en met de gevels van de gebouwen.

Zelfs als we de bomenrijen willen behouden, moeten er toch nog bomen verdwijnen voor de werkzaamheden aan de nutsleidingen en de voet- en fietspaden. Uit de studie blijkt ook dat er een gezondheidsrisico bestaat voor die bomen.

Mijnheer De Wolf, een studie van Arboriconseil uit 2006 toonde aan dat de bomen niet gezond waren. Sommige zijn trouwens gekapt.

(Samenspraak)

We hebben nagegaan of we de bomen konden behouden. Uiteindelijk bleek dat de aanplanting van nieuwe bomen meer ruimte zou bieden voor de aanleg van voet- en fietspaden.

Een nieuwe dubbele bomenrij zal ook in de toekomst een homogeen geheel vormen.

Dat de kasseien in de Havenlaan deel zouden uitmaken van het historisch erfgoed van Brussel, is een subjectief gegeven. In het Gewestelijke Bestemmingsplan is de Havenlaan niet opgenomen als een zone van cultureel, historisch of esthetisch belang, met uitzondering van het gedeelte ter hoogte van Tour & Taxis. De gebouwen van deze site werden opgetrokken in het begin van de 20e eeuw, toen cement en beton al gebruikt werden. Een betonnen laan zal dan ook niet vloeken met het geheel.

Het havengebied is geen site voor industriële archeologie, maar een belangrijk logistiek en industrieel gebied, dat aangepaste infrastructuur

tout l'argumentaire du comité de quartier, exposé par ce même président faisant fonction, reposait sur des problèmes de sécurisation de l'abord d'école rue Claessens, comme en témoigne le PV de la commission de concertation du 3 juin 2008.

Selon une enquête menée auprès des riverains - ceux qui habitent vraiment le quartier - publiée par La Capitale, les avis envers ce projet ne sont pas aussi négatifs qu'on veut nous le faire croire. II est donc faux de prétendre que personne ne veut de ce projet. Beaucoup ont l'espoir qu'il se réalise. Je le défends, car j'estime qu'il faut assurer une continuité dans les décisions politiques de législature en législature - ou nous risquons de ne jamais avancer - et parce que je suis persuadée qu'il s'agit d'un bon projet pour les Bruxellois.

La dernière décision du gouvernement relative à l'avenue du Port date déjà du mois de juillet 2010. Fin août 2011 ou début septembre 2011, le dossier de l'avenue du Port n'a pas été mis à l'ordre du jour du gouvernement et le gouvernement n'a pas non plus pris de décision à ce sujet. J'ai informé mes collègues de ce dossier et tous les arguments ont été analysés. Le dossier a également été discuté dans un groupe de travail intercabinets. Personne n'a pu démontrer que nous nous trompions, et aucun collègue du gouvernement n'a mis d'alternative sur la table.

J'ai donné un historique du dossier à mes collègues, ainsi que des explications sur le projet actuel avec des détails concernant le choix des matériaux, le profil en travers, les arbres et le revêtement de la chaussée. Les demandes des groupes d'action et leurs propositions concrètes ont été citées. En outre, une analyse de faisabilité relative aux demandes des comités a été réalisée, et ce aussi bien d'un point de vue technique, concernant le maintien des arbres et des pavés et l'adaptation du profil de la voirie, que d'un point de vue juridique, concernant la possibilité de revoir ce projet dans le cadre du permis d'urbanisme actuel ou de suspendre le marché public en attendant un nouveau projet adapté. Des analyses du timing et de l'impact financier ont également été réalisées, dans l'éventualité d'un nouveau projet.

Cet été, une réflexion a été entamée en tenant compte des éléments mis en avant par les comités de quartier. Mais même si les arbres étaient conservés et la disposition de l'avenue revue - par

en wegen nodig heeft. Ondanks de slechte staat van de kasseiweg wordt er erg snel gereden. De snelheid van het verkeer zou niet verminderen op nieuwe kasseien.

Het verkeer op de kasseien zorgt echter voor heel wat geluidsoverlast. Het gewest zou niet coherent handelen door enerzijds strenge geluidsnormen op te leggen om de levenskwaliteit te verbeteren en anderzijds het gebruik van kasseien te promoten.

In het 'alternatieve' project rijden fietsers naast het autoverkeer of naast de parkeerplaatsen, zodat de bomen kunnen blijven. Deze oplossing stuit echter op heel wat technische problemen.

Omdat de Havenlaan in het havengebied ligt en er weinig bewoning is, komen er parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Op die manier vermijden we dat ze zich in de omliggende straten parkeren.

De studie van de heer De Lille over het goederentransport schiet op. Volgende week moet het begeleidingscomité voor het eerst de slotconclusies van de studie bespreken. Het probleem van de vrachtwagens in de stad moet inderdaad aangepakt worden.

De toestand van de riolen tussen het Saincteletteplein en het Redersplein is problematisch. Ze moeten vervangen worden. Normale herstellingswerken volstaan blijkbaar niet. De verschillende graafwerken vormen een bedreiging voor de bomen.

Als we het wijkcomité volgen en het fietspad langs de weg laten lopen, wordt het moeilijk om haltes voor het openbaar vervoer in te richten. Het fietspad zou dan omgeleid moeten worden op het voetpad. De comités stellen zelfs geen aanvaardbare oplossingen voor voor de problemen van de fietsers, het openbaar vervoer en de personen met een beperkte mobiliteit.

Ze houden geen rekening met een reeks elementen, zoals het tweerichtingsverkeer op de Europese fietsroute, de omvang van de bomen en hun wortels, de natuurlijke afwatering, enzovoort.

De voorstellen van de comités leiden dus tot nieuwe problemen

We zijn nagegaan of het juridisch mogelijk is het

exemple, avec un trottoir d'un côté de l'alignement des arbres et une piste cyclable de l'autre -, il faudrait de toute façon toucher aux racines des arbres existants. Même avec les soins nécessaires, les arbres perdraient rapidement de leur vitalité et devraient sans doute, à plus ou moins court terme, être abattus.

Il a également été envisagé de créer un nouveau trottoir sans toucher aux racines des arbres.

(poursuivant en néerlandais)

Je m'adresse ici à Mme Maes qui met tout cela en doute.

(poursuivant en français)

Mais le niveau du trottoir devrait alors être tellement rehaussé qu'il serait difficile de bien l'aménager pour les personnes à mobilité réduite. En effet, la différence de hauteur entre l'avenue du Port et le trottoir serait trop élevée. D'un point de vue technique, cette solution n'est d'ailleurs pas réalisable, car il faut tenir compte des niveaux des accès existants et des façades des bâtiments adjacents.

Même si l'alignement des arbres était maintenu, le nombre de ceux-ci devant être remplacés serait tel qu'il ne resterait rien de l'alignement double homogène qu'ils sont censés former, cela en raison des adaptations apportées à l'avenue du Port, surtout les impétrants et les nouveaux trottoirs et pistes cyclables. L'étude a également montré un risque pour la santé de ces arbres.

Je profite de l'occasion pour rappeler à M. De Wolf qu'en 2006, une étude de 25 pages menée par la société Arboriconseil a montré que les arbres manquaient de vitalité. Certains ont d'ailleurs été abattus.

(Colloques)

La possibilité de conserver lesdits arbres a été étudiée, mais, en conclusion, il est apparu que la plantation de nouveaux arbres permettrait de disposer de plus d'espace pour aménager des pistes cyclables et des trottoirs bien adaptés à cette avenue.

En optant pour une nouvelle double rangée, on

project te herzien binnen het kader van de huidige stedenbouwkundige vergunning. Volgens artikel 102.1 van het BWRO kunnen we een aanpassing van de vergunning vragen, maar in dit geval zouden de wijzigingen te ingrijpend zijn voor deze procedure.

Er resten slechts twee mogelijkheden: het project uitvoeren volgens de vergunning of een volledig nieuwe vergunning aanvragen voor een nieuw project.

Het is juridisch altijd mogelijk om de openbare aanbesteding op te schorten, maar dan moeten we wel schadevergoedingen betalen voor de reeds uitgevoerde werken, het bestelde materiaal en de gederfde inkomsten van de aannemers.

(verder in het Nederlands)

De te doorlopen procedures maken dat het uitwerken van een nieuw project opnieuw jaren zal vergen. Het is dan ook een waanvoorstelling te denken dat er op enkele maanden een nieuw project op tafel kan liggen.

Vooreerst moet een nieuw studiebureau worden aangeduid via een nieuwe overheidsopdracht. De overeenkomst met het huidige studiebureau kan immers niet worden uitgebreid. Dat nieuwe bureau zal het dossier opnieuw moeten instuderen en van nul beginnen. Vervolgens zal een volledig nieuwe bouwvergunning moeten worden aangevraagd, uiteraard met een uitvoerig openbaar onderzoek. Na de nieuwe stedenbouwkundige vergunning moet in de nodige tijd worden voorzien voor het opstellen van het bestek van de werken, de aanbestedingsprocedure, de gunning van de werken en de coördinatie met de nutsmaatschappijen. Een gedetailleerde berekening, met minimale termijnen en de wettelijk vastgestelde termijnen van alle procedures vanaf het opstarten van een nieuw project tot de aanvatting van de werken, resulteert in een termijn van 1.321 dagen of 3,5 jaar.

Hierbij werd dan nog geen rekening gehouden met verlofperiodes, openbaar onderzoek, regeringsbeslissingen, bouwverlof, de termijnen die nodig zijn voor de organisatie van de participatie, vertragingen ten gevolge van werken van nutsmaatschappijen en dies meer. En dan spreek ik nog niet eens over de weersomstandigheden!

obtiendra un ensemble homogène intéressant pour les passants d'aujourd'hui, mais aussi pour les générations futures d'usagers de la route et de riverains.

L'argument selon lequel les pavés de l'avenue du Port font partie du patrimoine historique de Bruxelles, qui doit être conservé, est une donnée subjective. Le Plan régional d'affectation du sol ne classe pas l'avenue du Port en une zone d'intérêt culturel, historique et esthétique, sauf en ce qui concerne la partie limitée située à hauteur des bâtiments du site de Tour & Taxis. Les bâtiments de ce site ont été construits au début du 20e siècle, lorsque l'utilisation du ciment et du béton était déjà connue. Une chaussée en béton peut tout aussi bien former un ensemble harmonieux avec les bâtiments de Tour & Taxis. Il n'existe dès lors pas d'obligation historique de conserver les pavés.

La zone portuaire dans laquelle se trouve l'avenue du Port n'est pas un site archéologique industriel, mais une importante zone logistique et industrielle qui a besoin d'une infrastructure de routes adaptée. Malgré son revêtement en pavés en très mauvais état, l'actuelle avenue du Port n'empêche pas les voitures d'y rouler à toute vitesse. Si le revêtement de l'avenue du Port est réaménagé avec les pavés, les voitures rouleront toujours vite sur ce nouveau revêtement plane, tout comme cela se passerait avec un revêtement en béton.

Le trafic sur les pavés provoque toutefois des nuisances sonores très importantes. D'un côté, la Région impose des normes sonores très strictes afin d'améliorer le confort de vie des Bruxellois et d'un autre côté, la Région devrait promouvoir l'aménagement de pavés bruyants. Cela signifierait une politique incohérente.

Le projet "alternatif" prévoit de mettre les cyclistes le long du trafic ou le long du stationnement, solution proposée par le comité pour maintenir les arbres, mais une solution qui pose une série de problèmes techniques.

Vu le peu de riverains habitant l'avenue du Port et sa situation dans la zone portuaire, l'avenue du Port offre un nombre approprié de places de stationnement pour les poids lourds, tant le week-end que le soir. La suppression de ces places de stationnement impliquerait que les poids lourds iraient de plus en plus se garer dans les rues, au

Er zal dus makkelijk drie tot vier jaar voorbijgaan vooraleer de werf opnieuw kan opgestart worden, wat ons meteen naar de volgende legislatuur brengt. De voorbereidingsduur ligt vandaag in de praktijk nog langer dan de vermelde termijnen. Inclusief de uitvoering van de werken brengt het ons algauw twee jaar verder. In het beste geval zal de Havenlaan dus pas binnen zes à zeven jaar heraangelegd zijn.

Er is ook een financiële analyse gemaakt van de kosten die het stopzetten van de huidige werken en een alternatief project, met behoud van bomen en kasseien, met zich zouden meebrengen.

De aannemer heeft recht op een schadevergoeding voor het verbreken van het aannemingscontract. Hoeveel de schadevergoeding precies bedraagt weten we niet, maar op basis van vroegere ervaringen met dergelijke vergoedingen, kan ze tot 2,95 miljoen euro oplopen. Minister Vanraes zei gisteren trouwens nog dat ze zelfs nog een stukje hoger zou liggen.

De besparing door het behoud van de bomen is op ongeveer 260.000 euro begroot, de besparing voor het behoud van de kasseien op 254.232,70 euro. De nieuwe studiekosten worden echter op 521.000 euro geraamd, de stopzetting van het huidige studiecontract op 30.000 euro en de interne kosten van Mobiel Brussel op 300.000 euro. In totaal gaat het over meerkosten van 328.000 euro.

Maar ook na de voltooiing van de werken van een alternatief project moet rekening worden gehouden met meerkosten, zoals circa 130.000 euro voor de vervanging op korte of middellange termijn van een honderdtal oude bomen en de kosten voor het onderhoud van de kasseien tijdens dezelfde lifetimecyclus als die van een betonverharding, namelijk 40 jaar. Een verharding in continu gewapend beton vergt lagere onderhoudskosten tijdens haar lifetimecyclus van 40 jaar dan een kasseiverharding. Voor de hypothese van het kostenverschil wordt uitgegaan van een casestudy van het Waals Gewest voor een rijwegverharding in continu gewapend beton en asfalt. Uit deze studie blijkt dat voor continu gewapend beton de onderhoudskosten over 40 jaar 16,8% van het initiële investeringsbedrag bedragen. Voor een asfaltverharding bedragen de onderhoudskosten over een periode van 40 jaar 89,8% van het initiële investeringsbedrag.

détriment de la qualité de vie des riverains.

Pour répondre à la question de Mme P'tito qui désirait savoir où en est l'étude menée par le secrétaire d'État M. De Lille, concernant le transport de marchandises, les choses avancent. La semaine prochaine, le comité d'accompagnement devrait évoquer pour la première fois les conclusions finales de l'étude. Il est vrai qu'il faut agir par rapport à la problématique des camions en ville. Pour le moment, quoi qu'il advienne, c'est sur l'avenue du Port que l'on peut garer des poids lourds et ce, afin d'éviter qu'ils pénètrent dans les rues où les habitations sont nombreuses.

En outre, l'état des égouts entre Sainctelette et Armateurs est problématique. Un remplacement devrait être prévu, car les travaux habituels en souterrain ne semblent pas appropriés au vu des déformations des égouts. II faudra effectuer des excavations qui risquent à nouveau d'abîmer le système racinaire des arbres.

La solution de la piste cyclable le long de la voirie prévue par le comité de quartier ne permet pas de réaliser correctement les arrêts pour les transports publics. II est en effet impossible de dévier la piste cyclable (les arbres seront dans le chemin pour prévoir un arrêt approprié de 2,80m de large). Cette piste cyclable se trouverait alors sur le trottoir.

Plusieurs éléments démontrent que des importants travaux d'excavation (les égouts, le caniveau, la fondation, ...) mettent en péril les arbres de l'avenue du Port. Les problèmes pour les cyclistes (je pense donc également à la piste cyclable européenne prévue à cet endroit), les arrêts des transports publics et la mobilité des PMR sont complètement ignorés par les comités. Des solutions acceptables n'ont même pas été proposées.

Bon nombre de données n'ont pas été prises en compte, telles que la bidirectionnalité de la piste cyclable européenne REVER, la taille réelle des arbres, la grandeur des racines au niveau du sol, le drainage de l'eau en surface, les PMR, etc.

Les propositions des comités posent donc de nouveaux problèmes sans offrir de solutions pour la conservation des arbres de l'avenue du Port.

La possibilité de revoir le projet dans le cadre de l'actuel permis d'urbanisme a été étudiée d'un point

Een kasseiverharding zal een hogere onderhoudskost hebben dan asfalt. Een onderhoudskost van 200% van het initiële investeringsbedrag is zonder twijfel een raming aan de lage kant. De meerkost voor het onderhoud van kasseien in plaats van continu beton, op basis van de eenheidsprijzen van de aanbesteding van de werken, bedraagt 1,1 miljoen euro over een periode van 40 jaar.

Over het budget van 12 miljoen euro voor dit project, hebben we het al uitgebreid gehad in deze commissie. Het prijsverschil tussen beton en kasseien is beperkt en op termijn is beton zeker goedkoper.

Ook het behoud van de bomen is misschien een besparing, maar het onderhoud...

de vue juridique. Le COBAT prévoit la possibilité de solliciter une modification du permis d'urbanisme depuis la mise en application de l'article 102.1 du COBAT. Les modifications qui doivent être appliquées le cas échéant sont tellement importantes (changement du choix de matériel du revêtement de la voirie, non-exécution du permis d'abattage des arbres, modification du profil de la voirie pour permettre cette opération, etc.) qu'elles ne sont de fait pas possibles dans le cadre de cette procédure de modification.

Il ne reste donc que deux possibilités : soit le projet de réaménagement est exécuté comme le prévoit le permis d'urbanisme, soit un tout nouveau projet est élaboré pour lequel une toute nouvelle procédure de permis doit être suivie et dans la foulée beaucoup d'autres démarches sur lesquelles je reviendrai plus tard.

Il a également été juridiquement examiné s'il était possible de suspendre le marché pour l'entrepreneur jusqu'à l'élaboration d'un nouveau projet et la délivrance d'un nouveau permis d'urbanisme et si l'adjudication pouvait être arrêtée. Cette analyse démontre qu'il est naturellement toujours possible de suspendre le marché et d'arrêter l'adjudication des travaux. Ceci est également valable pour le marché de services pour l'étude.

Dans les deux cas, il faudrait toutefois payer des dommages et intérêts aux entrepreneurs. Il s'agit de payer pour les travaux déjà exécutés, le matériel déjà commandé, les frais engagés et complémentaires à cause de la suspension ou de l'arrêt des travaux et la perte de bénéfice.

(poursuivant en néerlandais)

En raison des procédures à suivre, l'élaboration d'un nouveau projet exigera à nouveau de longues années. Compte tenu de la désignation d'un nouveau bureau d'études, de l'introduction d'une nouvelle procédure de demande de permis, assortie d'une enquête publique détaillée, de la rédaction du cahier des charges des travaux, de la procédure d'adjudication, de la passation des travaux et de la coordination avec les impétrants, le calcul détaillé du délai selon la procédure légale aboutit à 1.321 jours, soit 3,5 ans, entre le début d'un nouveau projet et le démarrage des travaux.

À cela s'ajoutent les périodes de congés, l'enquête

publique, les décisions du gouvernement, les congés du bâtiment, les délais nécessaires à l'organisation de la participation, les retards liés aux travaux des impétrants...

Ce délai nous amène à une nouvelle législature. Sans compter que le temps de préparation est dans la pratique plus long que les délais indiqués. Bref, dans le meilleur des cas, l'avenue du Port ne sera réaménagée que dans six à sept ans.

Une analyse financière s'est également attachée à évaluer le coût de l'arrêt des travaux et de l'adoption d'une alternative préservant les pavés et les arbres. Ainsi, l'entrepreneur a droit à des dommages et intérêts pour rupture du contrat, qui pourraient atteindre 2,95 millions d'euros.

L'économie suite au maintien des arbres est chiffrée à 260.000 euros et celle pour le maintien des pavés, à 254.232,70 euros. Les frais d'une nouvelle étude sont estimés à 521.000 euros, l'arrêt du contrat d'étude actuel à 30.000 euros, et les coûts internes de Bruxelles Mobilité, à 300.000 euros. Au total, il s'agit d' un coût supplémentaire de 328.000 euros.

Par ailleurs, même après la réalisation d'un projet alternatif, des surcoûts sont à prévoir, notamment liés à l'entretien des pavés durant le cycle de vie (40 ans) d'un revêtement en béton, beaucoup moins coûteux.

Le surcoût lié à l'entretien de pavés au lieu de béton en continu se chiffre à 1,1 million d'euros sur une période de 40 ans.

Nous avons par ailleurs déjà largement débattu du budget de 12 millions d'euros pour ce projet. La différence de prix entre le béton et les pavés est limitée et le béton est plus économique à long terme.

Par ailleurs, si le maintien des arbres constitue une économie, il en va autrement de leur entretien.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Ik ben stomverbaasd dat de studie bij het rapport mag worden gevoegd!*

Mme Viviane Teitelbaum.- Cette étude pourra-t-elle être jointe au rapport ? Je n'en reviens pas !

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Deze cijfers zijn gebaseerd op de stukprijzen voor de

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Je vous fournirai les données*

heraanleg van kasseien, enzovoort. Ik zal u de technische gegevens bezorgen.

De comités stellen ook voor om de fundering en de onderfundering van de rijbaan te vervangen door een laagje zand. Dat is de beste manier om het gewest in de nabije toekomst op grote kosten te jagen door de rijbaan voortijdig te moeten vernieuwen.

In plaats van de voetpaden te verharden, willen de comités besparen door op sommige plaatsen dolomiet te gebruiken. De besparing die dat zou opleveren, is heel beperkt, namelijk 60.000 euro. Dolomiet vraagt heel veel onderhoud en is weinig aangewezen om van de Havenlaan een stedelijke wandellaan te maken. Bij regen vormen er zich vlug plassen. Ook voor de voorzieningen voor blinden en slechtzienden, namelijk de geleide tegels, stelt dolomiet technische problemen.

De besparingen die de comités voorstellen, zijn dus eerder marginaal en op langere termijn zullen ze teniet gedaan worden door hogere onderhoudskosten. Een herinrichting van de Havenlaan en een deel van de Claessensstraat van gevel tot gevel, zelfs met behoud van de bomen, zal in alle omstandigheden ongeveer 8 miljoen euro kosten. Zeggen dat een alternatief project goedkoper zou zijn, is zeker niet waar.

De investeringskost voor de technische koker bedraagt 4 miljoen euro, maar op termijn zal die zeker een goede return on investment opleveren. De projecten van de stedelijke ontwikkeling rondom de Havenlaan zullen er voor zorgen dat de nutsleidingen herhaaldelijk aangepast en versterkt moeten worden. Zonder technische koker zullen de voetpaden met regelmatige tussenpozen opgebroken worden.

Zonder technische koker zal het gewest ook financieel moeten tussenkomen bij het verplaatsen of aanpassen van de nutsvoorzieningen tijdens de werken van de herinrichting. De technische koker is zeker geen overbodige luxe en deze investering verdient het dan ook niet om zomaar geschrapt te worden.

(verder in het Frans)

De werken aan de Havenlaan werden in hun totaliteit begroot. In de gewestbegroting van 2010 techniques.

Les économies que proposent les comités, que ce soit en remplaçant les fondations de la voirie par une couche de sable ou en utilisant de la dolomie à certains endroits, sont plutôt marginales et seront, à long terme, réduites à néant par des frais d'entretien plus élevés. Il est donc faux de prétendre qu'un projet alternatif serait moins coûteux.

Quant aux frais d'investissement pour le caniveau technique, ils s'élèvent à 4 millions d'euros et engendreront certainement, à terme, un retour sur investissement. Sachant que les projets de développement urbain autour de l'avenue du Port nécessiteront l'adaptation et l'extension des conduites des impétrants, le caniveau technique n'est en rien un investissement superflu.

(poursuivant en français)

Un montant de 8.113.553,33 euros dédiés aux travaux de l'avenue du Port a été engagé au budget régional 2010. Le solde, à savoir 3.890.000 euros, a été engagé au crédit Beliris. Les travaux sont donc couverts d'un point de vue budgétaire.

Une étude de carbone comparative pour le revêtement en béton ou en pavés n'a pas été réalisée. Une telle étude ne serait utile que s'il s'agit de deux techniques équivalentes.

Dans ce contexte, je souhaite toutefois signaler que les pavés de l'avenue du Port ne seront pas tout simplement transportés au dépotoir, mais une partie importante sera réutilisée pour l'aménagement de bandes de stationnement sur l'avenue du Port. Les pavés qui ne seront pas réutilisés seront transmis à la Ville de Bruxelles qui les emploiera dans le centre historique de la ville. L'entrepreneur pourra revendre les pavés qui restent pour réutilisation. La qualité écologique et durable des pavés de l'avenue du Port ne se perd donc pas.

Des analyses ont démontré que, grâce à une meilleure planéité d'une bande de circulation en béton, la consommation moyenne de carburant des poids lourds est 2,35% inférieure à celle sur des bandes en asphalte. Elle sera ipso facto encore bien plus basse que pour un revêtement en pavés. L'émission de CO2 lors de la production de ciment peut donc être regagnée en grande partie en

werd een bedrag voorzien van 8.113.553,33 euro en een bedrag van 3.890.000 euro valt ten laste van Beliris.

Er werd geen vergelijkende studie gemaakt tussen de koolstofvoetafdruk bij een wegdek van kasseien of bij een betonnen wegdek. Een dergelijke studie zou pas nuttig zijn bij gelijkwaardige technieken. Overigens gaat de ecologische en duurzame waarde van de kasseien niet verloren, aangezien ze worden gebruikt voor de aanleg van de parkeerplaatsen in de Havenlaan of in het historisch stadscentrum.

Analyses hebben aangetoond dat het brandstofverbruik van zware vrachtwagens op een betonnen weg 2,35% lager ligt dan op een asfaltweg en dus zeker lager dan op een kasseiweg. De CO2-uitstoot bij de cementproductie wordt grotendeels gecompenseerd door de heraanleg van de weg in beton. Beton kan later ook nog worden gerecycleerd.

Aangezien de Havenlaan pas in 1999 een gewestweg werd en de studie betreffende de heraanleg pas in 2001 werd aangevat, heeft Mobiel Brussel zich beperkt tot dringende reparaties.

(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Er zouden inderdaad problemen zijn met de stedenbouwkundige vergunning door het ontbreken van een effectenrapport en de motivering.

In de stedenbouwkundige vergunning wordt de koker niet vermeld, aangezien die pas ter sprake kwam bij de discussies met de nutsmaatschappijen, die die techniek willen gebruiken om zo in de toekomst gemakkelijk aanpassingen te kunnen aanbrengen.

De administratie meende dat de ondergrondse installaties voor de leidingen voor de nutsvoorzieningen geen stedenbouwkundige vergunning vereisten.

Omdat het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting echter een vergunning nodig achtte, heeft de administratie een aanvraag ingediend voor de koker. De vraag kan worden behandeld bij de eerste fase van de werken in de Claessensstraat, waar er geen is voorzien.

aménageant un revêtement en béton. Á la fin de sa durée de vie, le béton peut être entièrement recyclé et réutilisé dans de nouveaux produits de béton ou dans des fondations.

J'ai déjà répondu de manière circonstanciée à la question relative aux réparations effectuées ces vingt dernières années. Je me permets dès lors de vous renvoyer à la lecture de mes réponses en commission sur ce sujet. Rappelons néanmoins que ce n'est qu'en 1999 que l'avenue du Port est devenue une voirie régionale et que l'étude relative à son réaménagement n'a débuté qu'en 2001. Bruxelles Mobilité s'est donc limitée à effectuer des réparations locales ponctuelles.

(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Je peux communiquer à Mmes Maes et Nagy qu'il y aurait des problèmes avec le permis d'urbanisme délivré dans le cadre des procédures juridiques en cours. Mon collègue, M. Kir, vous donnera plus de détails à ce sujet. Les problèmes se situeraient au niveau de l'absence d'un rapport d'incidences et de la motivation du permis d'urbanisme.

Le caniveau technique est apparu lors de la phase de coordination des impétrants, phase préliminaire au chantier. Les discussions avec les impétrants ont dégagé une volonté de prévoir une solution plus facile pour une adaptation future du quartier. Il était donc impossible de l'inclure dans la demande de permis d'urbanisme et, de ce fait, il ne pouvait se trouver dans le permis délivré.

L'administration partait du principe que les installations souterraines destinées aux canaux et conduites des impétrants ne nécessitaient pas de permis d'urbanisme. Bruxelles Mobilité a cependant sollicité l'avis des services de l'Urbanisme.

L'AATL estime qu'un permis d'urbanisme est nécessaire. C'est pourquoi mon administration a introduit une demande de permis d'urbanisme pour le caniveau technique. Cette demande pourra être traitée lors de la première phase des travaux dans la rue Claessens, où aucun caniveau technique n'est prévu.

(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

(verder in het Nederlands)

Mijn "groene collega's", zoals mevrouw Maes ze noemt, hebben mij geen voorstel van herinrichting aangeboden.

Ik verwacht dat de lopende juridische procedures gunstig zullen aflopen voor het gewest, waardoor begin oktober de werken voor de heraanleg van de Havenlaan en de Claessensstraat kunnen heropstarten.

In een eerste fase zal de Claessensstraat worden aangepakt. Deze fase zal tot december 2011 of januari 2012 duren. Daarna wordt de Havenlaan zelf aangepakt. Er zal eerst aan de kant van Tour & Taxis worden gewerkt en daarna aan de kant van het kanaal, zodat de Havenlaan tijdens de werken steeds toegankelijk kan blijven voor voertuigen, fietsers en voetgangers. De aannemer beschikt over 385 werkdagen om de werken te beëindigen. In functie van het aantal weerverletdagen komt dit neer op ongeveer 2,5 jaar.

Dit project voldoet volledig aan het STOP-principe. De voetpaden worden substantieel verbreed. Er worden twee fietspaden aangelegd, een van 1,5 m en een dubbelrichtingsfietspad van 3 m breed. Voor de bussen van het openbaar vervoer wordt de doorstroming verbeterd door de aanleg van busstroken. Al deze ingrepen gaan ten nadele van het voertuigenverkeer. De plaats voor auto's en vrachtwagens op de openbare weg wordt aanzienlijk beperkt. De nieuwe Havenlaan zal dus het tegenovergestelde zijn van een 'autoroute urbaine'. De rijweg en ook de rijstroken worden versmald en alleen al daardoor zal het verkeer er veel trager moeten rijden, waardoor de verkeerssituatie veel veiliger wordt.

Ook aan de doeltreffendheidstest is er volledig voldaan. Het project zorgt voor een aangename wandellaan voor de Brusselaar. Bij de investeringskosten hebben we niet alleen rekening gehouden met de onmiddellijke uitgaven, maar ook met de uitgaven op langere termijn.

Het middenveld heeft de gelegenheid gehad om haar wensen kenbaar te maken, op het moment dat dat kon. Misschien werden niet alle wensen

(poursuivant en néerlandais)

Je n'ai reçu de mes collègues écologistes pas la moindre proposition de réaménagement.

Je m'attends à un dénouement favorable des procédures juridiques en cours, ce qui permettrait de relancer les travaux de réaménagement de l'avenue du Port et de la rue Claessens au début du mois d'octobre.

La première phase, qui s'étendra jusqu'en décembre 2011 ou en janvier 2012, concernera l'aménagement de la rue Claessens, avant le réaménagement de l'avenue du Port. Lors des travaux, il y aura toujours une bande de l'avenue accessible aux automobilistes, cyclistes et piétons. L'entrepreneur dispose de 385 jours ouvrables pour réaliser les travaux. En fonction du nombre de jours de chômage-intempéries, ça revient à peu près à deux ans et demi.

Le projet satisfait pleinement au principe STOP. Les trottoirs seront considérablement élargis. Deux pistes cyclables seront aménagées. La fluidité des transports publics sera améliorée grâce à l'aménagement de bandes réservées aux bus. Toutes ces interventions se font au détriment du trafic de véhicules. L'avenue du Port n'aura donc rien d'une autoroute urbaine.

Le projet satisfait également au test d'efficacité. Il créera une agréable avenue de promenade. Le coût d'investissement tient non seulement compte des frais immédiats, mais aussi à plus long terme.

La société civile a eu l'opportunité d'émettre ses souhaits. Cependant, la participation implique aussi de soupeser l'ensemble des remarques et propositions, puis de prendre une décision qu'il convient ensuite de respecter.

(poursuivant en français)

Mme Nagy me demande quelles sont les possibilités en termes de développement d'une ligne de tram à l'avenue du Port. Le plan directeur Tour & Taxis, approuvé par le gouvernement, prévoit l'aménagement d'une ligne de tram dans la rue Picard, qui croise l'avenue du Port et rejoint la passerelle Picard surplombant le canal.

Des alternatives possibles de tracés de tram sont

ingewilligd, maar ondertussen werden er wel beslissingen genomen.

Participatie houdt ook in dat er uiteindelijk een moment komt waarbij alle voorstellen en opmerkingen tegen elkaar worden afgewogen en er vervolgens een beslissing wordt genomen waarmee vanaf dan rekening moet worden gehouden.

(verder in het Frans)

Het door de regering goedgekeurde richtplan Tour & Taxis voorziet in de aanleg van een tramspoor in de Picardstraat, die de Havenlaan kruist. Er worden alternatieven bestudeerd. Hoe dan ook is de aanleg van een tramspoor niet voor binnenkort, omdat nog niets bekend is over de financiering en de exploitatiemogelijkheden ervan. Er wordt pas een tramlijn aangelegd als de vraag voldoende groot is. Intussen worden er bussen ingezet.

Het huidige project van heraanleg van de Havenlaan hypothekeert geenszins de aanleg van een tramspoor. Het behoud van de kasseien daarentegen zou dergelijke werkzaamheden wel hinderen.

De participatieprocedure kan altijd worden verbeterd

Ik ben voorstander van een rechtstreekse dialoog. Er mogen echter geen juridische obstakels worden gecreëerd om werken stil te leggen, zodra een beslissing niet tegemoetkomt aan de eisen van wijkbewoners of comités.

Het plan schenkt ruim aandacht aan fietsers en voetgangers, aangezien minder ruimte wordt bestemd voor het autoverkeer. De economie stimuleren en tegelijk ruimte laten aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, past in een visie van een duurzame stad.

Na elf jaar studiewerk en twee voorontwerpen waarbij men rekening heeft gehouden met alle mogelijke hypothesen zie ik niet in waarom wij, nu alles verlopen is volgens de regels, met de nodige consultaties, de voorstelling aan het publiek, het openbaar onderzoek, het aanplakken van de vergunning, het positief advies van de regering tot driemaal toe, een stap achteruit zouden zetten, terwijl het project de wijk zal verjongen en een oplossing zal bieden aan voetgangers, fietsers en

étudiées, mais aucune décision n'a encore été prise. L'aménagement d'une ligne de tram n'est toutefois pas prévu à court terme. Les possibilités en termes de financement de l'aménagement et de l'exploitation ne sont pas encore connues. Une ligne de tram ne peut être aménagée que si la demande en transports publics est suffisamment importante en fonction du développement de la ville, afin d'exploiter économiquement une ligne de tram. Dans l'intervalle, des bus seront mis en service, y compris sur la passerelle Picard.

L'actuel projet de réaménagement de l'avenue du Port n'hypothèque en rien la création d'une future ligne de tram à cet endroit. La conservation des pavés ne permettrait pas davantage d'éviter les travaux nécessaires pour un tel aménagement.

Des améliorations au processus de participation des riverains et de toutes les personnes concernées sont toujours possibles.

Je suis tout à fait en faveur de l'idée d'être en conversation directe avec des gens qui se sentent concernés par ces nouveaux réaménagements au sein de notre Région. Toutefois, cela ne peut créer de nouveaux obstacles juridiques et de nouvelles possibilités pour empêcher l'exécution des travaux dès qu'une décision qui a été prise ne satisfait pas aux exigences de certains riverains ou comités. Dans de pareilles circonstances, nous n'aurions plus jamais la certitude de pouvoir commencer des travaux à Bruxelles.

Le projet est loin d'être un projet essentiellement routier, il fait la part belle aux cyclistes et aux piétons, il réduit l'espace dévolu à la voiture. Stimuler l'économie en laissant de l'espace aux vélos, aux piétons et aux transports publics actuels est une vision de ville durable.

Le projet a été étudié pendant onze ans. II y a eu sous la précédente législature deux avant-projets, de nombreuses pistes ont été étudiées (revêtement dissocié pour la partie portuaire et le reste, berme centrale franchissable, infranchissable, analyse de demande de rondpoint, etc.). Pendant dix ans on a tenu compte de toutes les hypothèses, de toutes les demandes afin de faire le projet le plus souple possible vis-à-vis des hypothétiques changements de topologie que pourrait prendre ce quartier.

Maintenant que tout a été fait dans les règles avec

gebruikers van het openbaar vervoer. Trouwens, een alternatief zou ons 5 tot 7 jaar extra reflectie kosten om tot de ideale oplossing te komen.

De voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik zal van mijn kant een aantal aanvullende gegevens verstrekken over de juridische en stedenbouwkundige aspecten van dit dossier, meer bepaald wat betreft de stopzetting van de werf Havenlaan-Claessensstraat op 14 september na een actie van de vzw's Inter-Environnement Bruxelles en ARAU.*

In augustus had ik in dit dossier al enig voorbehoud gemaakt. De regering heeft de mogelijkheid om het project aan te passen, onderzocht. Er was een vergunning verstrekt en de regering kon geen andere beslissing treffen. Voor mij was een aangepast project, beter en goedkoper, wel degelijk een optie.

Na de indiening van een aanvraag door het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) werd op 9 oktober 2008 een bouwvergunning verstrekt voor een geheel van werkzaamheden voor de heraanleg van betrokken verkeersweg. In 2010 werd de geldigheidsduur van de vergunning, die twee jaar bedroeg, met een jaar verlengd. Op 8 oktober eerstkomend vervalt de vergunning. Het is belangrijk te stellen dat tegen die vergunning nooit beroep werd aangetekend bij de Raad van State. Ze is dus definitief, in regel en uitvoerbaar.

De werkzaamheden zijn in september gestart, maar werden op 5 september 's avonds onderbroken. In opdracht van de procureur des Konings van Brussel en na klacht van de verenigingen Inter Environnement Bruxelles en ARAU werd de werf verzegeld. Dit is vandaag nog steeds het geval.

les consultations nécessaires, avec des présentations au public, avec une enquête publique, avec l'affichage du permis, que le gouvernement s'est, à trois reprises, prononcé pour donner un avis positif sur le projet, je ne vois pas pourquoi nous devrions faire marche arrière dans un projet qui donnera un véritable "coup de jeune" à ce quartier et qui, enfin, donnera une solution aux piétons, cyclistes et utilisateurs de transports en commun dans ces environs.

De même, si l'on veut bien l'envisager, cette alternative devrait nous octroyer cinq à sept années de réflexion supplémentaire afin de trouver la solution idéale.

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

M. Emir Kir, secrétaire d'État.- Je voudrais apporter une série d'informations et d'éléments de réponse par rapport aux questions juridiques et urbanistiques concernant l'interruption du chantier de réaménagement de l'avenue du Port-rue Claessens et l'action en cessation environnementale introduite le 14 septembre dernier par les associations Inter-Environnement Bruxelles et l'ARAU.

J'avais déjà émis un certain nombre de réserves sur le dossier au mois d'août dernier. Le gouvernement a évoqué cette question à plusieurs reprises. On a étudié la possibilité d'adapter le projet existant. Un permis a été délivré et le gouvernement n'a pu prendre un autre type de décision. Pour ma part, un projet différent, amélioré et moins coûteux aurait été possible. Ceci étant, la procédure est en cours et un permis a été délivré.

L'AED a introduit une demande. Le fonctionnaire délégué a accordé, le 9 octobre 2008, un permis d'urbanisme autorisant la réalisation d'un ensemble de travaux dans le cadre du réaménagement de cette voirie.

En 2010, la durée de validité initiale de de deux ans de ce permis a été prolongée d'un an. Ce permis arrive en péremption le 8 octobre prochain. Par ailleurs, et afin de couper court à tout qui soutiendrait que la mise en œuvre de ce permis constituerait une voie de fait, on rappellera ici que le permis en question n'a pas fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État. C'était une des questions de M. Doyen. Il est donc définitif,

Wat heeft er nu geleid tot het stilleggen van de werf?

(verder in het Nederlands)
Het juridische probleem dat de stedenbouwkundige vergunning van 9 oktober 2008 zou opleveren, is het volgende. Volgens de argumenten die IEB en ARAU gebruiken in hun vordering tot staking tegen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zou een milieueffectenrapport ontbreken in het aanvraagdossier van de stedenbouwkundige vergunning, zou de vergunning niet toestaan dat er een koker aangelegd wordt en zouden de vergunningen ten slotte geen formele motivatie hebben.

(verder in het Frans)

In het kader van de stakingsvordering werden tegen het gewest drie argumenten opgeworpen: het ontbreken van een milieueffectenrapport, het feit dat de vergunning de realisatie van een koker niet toestaat en het ontbreken van een formele motivering van de vergunning. Deze argumenten werden aan de voorzitster van de rechtbank van eerste aanleg voorgelegd en hierover zal zeer binnenkort een rechterlijke beslissing worden genomen.

Ik wil niet vooruitlopen op het debat, maar wens wel op te merken dat een milieueffectenrapport enkel vereist was in geval van een grondige wijziging van de verkeerssituatie. U kunt ter verificatie rubriek 19 raadplegen van de bijlage B van het BWRO. In dit geval oordeelde de gemachtigde ambtenaar dat de geplande werken geen grondige wijzigingen inhielden. Dit zou wel het geval geweest zijn, indien de laan zou worden beperkt tot eenrichtingsverkeer of een deel ervan een voetgangerszone zou zijn geworden.

Het klopt dat de stedenbouwkundige vergunning van 9 oktober 2008 de realisatie van een koker niet toelaat, hoewel deze tot de overheidsopdracht behoorde. Dit betekent niet dat de stedenbouwkundige vergunning van 9 oktober 2008 onwettig is. Het gaat hier immers om twee onafhankelijke reglementeringen, enerzijds de stedenbouwkundige reglementering en anderzijds de reglementering van de overheidsopdrachten. Het is dus onmogelijk om uit een aanbestedingsprocedure een vermeende illegaliteit af te leiden die invloed zou hebben op een

présumé régulier et donc exécutoire. C'est un aspect important.

À aucun moment, un recours n'a été introduit, à l'époque, au niveau du Conseil d'État.
Un marché a été attribué et des travaux ont débuté en septembre. Ils ont cependant été interrompus le soir du 5, en raison de l'apposition de scellés par M. le procureur du Roi de Bruxelles, qui agissait sur plainte des associations précitées, Inter-Environnement Bruxelles, et l'ARAU. Ces scellés n'ont pas encore été levés et le chantier est, depuis, demeuré à l'arrêt.

C'est dans ce contexte particulier qu'il convient d'apporter une réponse circonstanciée aux interpellations des honorables membres de cette assemblée. Cette réponse sera centrée sur les aspects urbanistiques du dossier, Mme Grouwels ayant déjà répondu sur la nature du projet et ses tenants et aboutissants.

J'en viens maintenant aux raisons qui ont conduit à l'arrêt du chantier.

(poursuivant en néerlandais)

Le permis d'urbanisme du 9 octobre 2008 soulève le problème juridique suivant : selon les arguments de l'IEB et de l'ARAU, il manquerait un rapport d'incidences dans le dossier de demande du permis d'urbanisme, le permis n'autoriserait pas l'aménagement d'un caniveau technique et, enfin, les permis ne disposeraient pas de motivation formelle.

(poursuivant en français)

Trois arguments ont été opposés à la Région dans le cadre de l'action en cessation environnementale introduite par les associations : l'absence de rapport d'incidence, le fait que le permis n'autorise pas la réalisation d'un caniveau technique et l'absence de motivation formelle du permis. Ces arguments ont été soumis à l'appréciation de la présidente du tribunal de première instance de Bruxelles. Ils feront très prochainement l'objet d'une décision de justice.

Sans vouloir anticiper le débat judiciaire qui aura lieu entre nos conseils et celui des plaignants, il apparaît d'ores et déjà que la rédaction d'un rapport d'incidence ne s'imposait qu'en cas de modification

stedenbouwkundige vergunning voor de realisatie van een deel van de te gunnen werken. Mobiel Brussel moet een nieuwe vergunning aanvragen voor de installatie van de koker.

Op 29 augustus jongstleden heeft Mobiel Brussel bij de bevoegde ambtenaar schriftelijk navraag gedaan over de noodzaak van een vergunning voor het plaatsen van een koker.

De bevoegde ambtenaar heeft op 2 september geantwoord dat hij het dossier aandachtig heeft doorgenomen en dat een vergunning noodzakelijk is. Alleen het vervangen of verplaatsen van kabels, leidingen en kanalisaties is van een vergunning vrijgesteld. Door de omvang ervan en de noodzakelijke elementen voor de inwerkingstelling wordt de realisatie van een koker beschouwd als een eigen constructie. Het artikel dat op deze materie van toepassing is, legt eveneens andere beperkingen op. Omdat kokers niet expliciet in het betreffende besluit worden vermeld, is een vergunning noodzakelijk.

Een van de kritische opmerkingen is dat de vergunning onvoldoende is gemotiveerd. We moeten hieromtrent het resultaat van de stakingsvordering inzake leefmilieu afwachten, maar ik kan nu reeds opmerken dat enkel de wettelijke bepalingen inzake de uitdrukkelijke motivering van bestuursdaden, die niet specifiek betrekking hebben op milieunormen, met voeten werden getreden. Nochtans wil men met de stakingsvordering van de rechter verkrijgen dat hij de schending van een norm ter bescherming van het leefmilieu verhindert en niet dat hij zich uitspreekt over de naleving van een louter formele verplichting. Zijn een debat en een stakingsvordering in die context dan wel relevant?

De bevoegdheden van de afgevaardigde ambtenaar zijn opgenomen in het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), maar het blijft een ambtenaar, afgevaardigd door de regering om precieze bevoegdheden uit te oefenen. Hij moet dus verantwoording afleggen aan de regering en moet op loyale en integere wijze zijn taken uitvoeren.

Het hiërarchisch gezag houdt in dat de afgevaardigde ambtenaar onderworpen kan worden aan het injunctierecht, wat veronderstelt dat de ambtenaar eenzijdig beslissingen kan nemen. Uiteraard doet dat geen afbreuk aan het

substantielle du régime de circulation. Je vous renvoie à la rubrique 19 de l'annexe B du COBAT, qui détermine les cas soumis à rapport d'incidence. En l'espèce, le fonctionnaire délégué a considéré, lors de la délivrance du permis, que les travaux envisagés n'induisaient pas par eux-mêmes de telle modification. Tel aurait été le cas, par exemple, si les travaux avaient eu pour effet de mettre la circulation de l'avenue du Port à sens unique ou de la rendre piétonne, en tout ou en partie.

Il est exact que le permis d'urbanisme du 9 octobre 2008 n'autorise pas la réalisation d'un caniveau technique, alors qu'elle était prévue dans le marché public des travaux. Pour le fonctionnaire délégué, un permis d'urbanisme est donc nécessaire, mais cela ne signifie en rien que le permis du 9 octobre 2008 soit entaché d'illégalité. En effet, il s'agit de deux législations indépendantes : d'une part, la police d'urbanisme ; de l'autre, la réglementation sur les marchés publics. Il n'est donc pas possible d'inférer d'une procédure de passation de marché une prétendue illégalité qui affecterait un permis d'urbanisme autorisant la réalisation d'une partie des travaux à attribuer. Il va de soi que, préalablement à la réalisation du caniveau, il appartiendrait à Bruxelles Mobilité de solliciter, le moment venu, un second permis d'urbanisme.

Vous me demandez si mon administration a été consultée sur la nécessité éventuelle d'un permis pour la pose d'un caniveau technique. Effectivement, le 29 août, l'inspecteur général de Bruxelles Mobilité a adressé un courrier au fonctionnaire délégué pour savoir si la pose d'un caniveau technique nécessitait un permis d'urbanisme.

Par un courrier du 2 septembre dernier, le fonctionnaire délégué a répondu comme suit : "Après un examen attentif du dossier par ma direction, je conclus à la nécessité d'un permis d'urbanisme préalable pour la construction du caniveau technique, tel qu'envisagé par Bruxelles Mobilité à l'avenue du Port. En effet, l'article 6, 4° du chapitre III de l'AG du 13/11/2008, modifié, exonère uniquement la pose, le renouvellement ou le déplacement des câbles, conduites et canalisations, situés dans l'espace public. Il n'exonère pas le caniveau technique qui, par ses dimensions et les besoins de sa mise en œuvre, s'assimile bien à une construction proprement dite.

toetsingsrecht van de ambtenaar, die ingeval van een rechterlijk bevel een beslissing neemt, rekening houdend met de aanbevelingen van de regering en zijn kennis van het dossier.

In dit geval is er geen reden om te veronderstellen dat de vergunning zou zijn afgeleverd zonder dat de afgevaardigde ambtenaar op eigen initiatief een vergunningsaanvraag van Mobiel Brussel niet zou mogen bestuderen.

De ambtenaar werkt voortaan, op eigen vraag, op het federaal beleidsniveau.

Ik zal het nakijken maar ik ben bijna zeker dat de ambtenaar zelf de vergunning heeft ondertekend.

De bedoeling is nog steeds dat projecten in ons Gewest voortgang boeken. Bij de aanvang van de legislatuur hebben we de stuurcomité voor ruimtelijke ordening opgericht om problemen te voorkomen. Voorafgaand overleg in dat type dossiers is normaal. Eens per trimester zit het stuurcomité samen met de gemeenten en leden van het kabinet.

Het is de eerste keer dat we met een dossier te maken krijgen dat zoveel reactie uitlokt. Dat bewijst dat in de concertatiecomités omwonenden hun klachten aan de orde kunnen brengen. Onze instellingen werken dus wel degelijk.

Tot slot heb ik het nog over de draagwijdte van artikel 101, § 1 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), het referentieartikel voor vervaltermijnen van stedenbouwkundige vergunningen. In dat licht zijn de werkzaamheden nog niet echt van start gegaan. In augustus heb ik nog mijn twijfel erover uitgesproken of de werken inderdaad voor 8 oktober, vervaldag van de vergunning, van start waren gegaan.

Gelet op het feit dat de werken op verzoek van de Procureur des Konings op 5 september 2011 zijn stilgelegd, zie ik niet hoe we kunnen vermijden dat de huidige stedenbouwkundige vergunning op 8 oktober afloopt. Persoonlijk vind ik de termijnen erg kort. Ik vraag de bevoegde ambtenaar zeker om advies, maar zover zijn we nog niet.

Meer kan ik niet zeggen over het dossier, aangezien de rechtbank van eerste aanleg eerst een oordeel moet vellen.

Il est à noter que le 3° de ce même article 6 limite, par comparaison, le diamètre intérieur des égouts et collecteurs à 1,15 mètre maximum. Enfin, juridiquement et d'une manière générale, l'arrêté précité constitue un régime d'exception. Il doit donc s'interpréter de façon restrictive. En l'espèce, les caniveaux techniques ou constructions équivalentes ne sont pas expressément inscrits dans l'arrêté. Aucune dispense de permis d'urbanisme n'est alors possible à mon sens".

Des critiques se sont élevées concernant l'étendue de la motivation formelle du permis, considérant que celle-ci aurait du être plus étoffée. Sans vouloir anticiper sur le sort qui sera réservé à l'action de cessation environnementale, on ne manquera pas d'observer que les dispositions légales qui auraient été méconnues sont essentiellement celles de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs qui ne sont pas spécifiquement des normes environnementales. Or, dans ce cas, le but de l'action environnementale consiste précisément à obtenir du juge qu'il empêche la violation manifeste d'une norme relative à la protection de l'environnement et non qu'il se prononce sur le respect d'une obligation purement formelle.

On peut donc raisonnablement s'interroger sur la pertinence d'un tel débat et d'une action en cessation environnementale. Je l'ai déjà rappelé, les éléments de motivation du permis n'ont pas été attaqués en recours devant le Conseil d'État, c'est important de le souligner.

Je voudrais à présent répondre aux questions additionnelles qui ont été soulevée par MM. Doyen et Gosuin sur le statut du fonctionnaire délégué et, notamment, celui des injonctions venant du gouvernement.

Bien que le fonctionnaire délégué exerce des compétences qui lui sont directement attribuées par le COBAT, le fonctionnaire délégué n'en demeure pas moins un fonctionnaire, qui comme son nom l'indique, est délégué par le gouvernement dans le cadre de l'exercice des compétences précitées.

Comme tout autre fonctionnaire, le fonctionnaire délégué est donc soumis à un pouvoir hiérarchique exercé à son égard par le gouvernement. Par "pouvoir hiérarchique", on entend classiquement le devoir qui incombe aux fonctionnaires de remplir

leurs fonctions avec loyauté et intégrité, sous l'autorité de leurs supérieurs hiérarchiques responsables des ordres qu'ils donnent.

Le pouvoir hiérarchique implique, notamment, la possibilité d'exercer, à l'égard des fonctionnaires, un pouvoir d'injonction, ceci supposant, bien entendu, que le fonctionnaire à qui l'injonction est faite dispose d'un pouvoir de décision unilatérale.

Cela dit, l'exercice de ce pouvoir hiérarchique ne supprime, bien entendu, pas le pouvoir d'appréciation qui est propre au fonctionnaire délégué. En cas d'injonction, celui-ci prendra donc sa décision en tenant compte, à la fois de l'avis de son supérieur hiérarchique et des résultats de sa propre instruction du dossier.

En l'espèce, rien ne permet de considérer, au vu du dossier administratif, que le permis d'urbanisme aurait été délivré par le fonctionnaire délégué sans que ce dernier ne puisse également, de manière personnelle, procéder à un examen de la demande de permis qui lui avait été soumise par l'AED (Bruxelles Mobilité).

Quant à la délocalisation de ce fonctionnaire, sachez que c'est à sa propre demande qu'il est parti. Il travaille aujourd'hui au niveau fédéral.

M. Gosuin affirme que ce n'est pas ce fonctionnaire qui a signé le permis... Je peux avec une quasi certitude vous affirmez que c'est lui, mais je vérifierai cette information.

Je tiens ici à rassurer les éminents membres de cette assemblée : le but est quand même de permettre à des projets d'avancer dans notre Région. Je rappelle qu'après avoir fait le tour des communes, nous avons créé, en début de législature, le comité de pilotage en matière d'urbanisme pour essayer, en amont, d'éviter les problèmes. Il est tout à fait normal qu'il y ait des concertations préalables dans des dossiers qui pourraient provoquer des réactions. Des comités de pilotage se tiennent aujourd'hui trimestriellement avec des représentants des communes - dont la vôtre, M. Gosuin - et des membres du cabinet.

Il faut être de bon compte : en deux ans de législature, c'est la première fois qu'il nous arrive d'avoir un dossier qui provoque autant de réactions, ce qui prouve aussi que les comités de concertation

sont des lieux qui permettent aux riverains et associations de faire entendre leurs doléances. Nos institutions fonctionnent en ce domaine.

J'en terminerai par la question sur la portée des termes "de façon significative" employés à l'article 101, § 1 du COBAT, qui est la disposition de référence en matière de péremption des permis d'urbanisme. Dans le cadre de ce permis et au regard de cet article, les travaux n'ont pas encore débuté "de façon significative". Je l'avais d'ailleurs souligné le 26 août dernier, en émettant des doutes sur le démarrage "significatif" des travaux avant le 8 octobre, date de péremption du permis.

Vu la suspension des travaux, le 5 septembre 2011, à l'initiative du procureur du Roi, qui n'a toujours pas été levée, je ne vois pas comment nous pourrions éviter la péremption du permis d'urbanisme actuel. À titre tout à fait personnel, ces délais me semblent très courts. Cependant, le moment venu, je demanderai, bien sûr, au fonctionnaire délégué d'apprécier la situation. Mais nous n'en sommes pas là.

Il m'est difficile à ce stade d'émettre d'autres considérations, d'autant que la présidente du Tribunal de première instance doit encore se prononcer, au regard de la loi du 12 janvier 1993, concernant un droit d'action en matière de protection de l'environnement, après les plaidoiries qui auront lieu le 27 septembre prochain.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Twintig jaar geleden zouden de groenen zich nog vastgetekend hebben aan de platanen om hen te verdedigen. Nu maken ze deel uit van een regering die beslist om 300 platanen om te hakken en de kasseien weg te nemen, die het toonbeeld zijn van duurzame ontwikkeling.*

De regering heeft zich al vijf keer over het project moeten uitspreken, maar nooit een beslissing genomen: bij de bespreking van het budget, van het project zelf, bij de beslissing van 11 september 2008, bij de bespreking van het bestek en bij de toewijzing van de aanbesteding.

In december 2010 heb ik een gemotiveerde motie ingediend, maar iedereen stemde tegen, ook

Mme Viviane Teitelbaum.- On vit une époque formidable ! Sans doute, il y a une vingtaine d'années, les écologistes se seraient enchaînés aux platanes pour empêcher leur démolition. Aujourd'hui, ils siègent dans un gouvernement où l'on décide d'abattre 300 platanes et d'enlever les pavés qui sont les témoins du développement durable. Il est facile ensuite que quelques députés jouent aux vierges effarouchées ! C'est choquant.

Je ne suis pas d'accord avec votre projet mais j'admets que je n'aimerais pas être à votre place. En effet, votre gouvernement a été sollicité à cinq reprises pour se prononcer sur ce dossier. Il a d'abord notifié le montant du budget, ensuite le projet lui-même. Puis, le 11 septembre 2008, l'ordre signé par le secrétaire Benjamin Cadranel a été

degenen die nu plots tegen het project zijn.

U moet trouwens luisteren naar wat ik zeg: ik heb niet gezegd dat het BILC de reden was, maar wel een van de argumenten. Dat antwoordde u zelf op mijn interpellatie van 8 december 2010.

Een duurzame inrichting van 100 jaar oud veranderen om vluchtige redenen, die constant evolueren, is geen mooi project.

De Havenlaan is een van de grote assen in het gewest en ik zie er het voordeel niet van in om die nu op te splitsen in kleine stukjes.

De monumentale platanen uit 1927 zullen vervangen worden door bomen van andere soorten, die zo'n 10 m hoog zullen zijn. Dat zal een belachelijk uitzicht opleveren en zal ook de ontwikkeling van Tour & Taxis hypothekeren.

Parijs en Londen maken fantastische wandelwegen langs dergelijke kaaien. Ik begrijp niet waarom u ze vol beton wil gieten.

Mijnheer Kir, op 8 september gaf de regering u opdracht om zo snel mogelijk een stedenbouwkundige vergunning af te geven voor het project voor de Havenlaan. De opdracht was getekend door de secretaris, Benjamin Cadranel.

Dat is een rechtstreeks bevel van de regering, waarbij er geen sprake is van overleg.

U kunt er zich niet van afmaken door te zeggen dat het slechts om "enkele omwonenden" gaat. Momenteel hebben al 8.700 personen de petitie ondertekend.

Het is tijd om alternatieven te overwegen. Het is duidelijk dat u niet geholpen wordt door uw meerderheid.

donné par ce gouvernement. Ensuite, il y a eu le cahier des charges puis l'adjudication. À aucun moment, ce projet n'a été arrêté en gouvernement.

En décembre 2010, j'ai déposé un ordre du jour motivé dans ce parlement. Tous ont voté contre. Précédemment, Mme Huytebroeck a accepté ou demandé (je ne me souviens plus) de reporter l'abattage pour protéger les petits oiseaux mais aujourd'hui, on s'offusque ! Je trouve votre capacité à voter pour et contre en même temps tout à fait extraordinaire.

Par ailleurs, quand je prends la parole, je trouverais sympathique que vous m'écoutiez : je n'ai pas dit que le BILC était la raison, mais un des arguments. J'ai relu votre réponse à mon interpellation du 8 décembre 2010, et vous-même le disiez.

Il n'est pas possible de dire que c'est un beau projet quand, outre le fait qu'on décide de remplacer un aménagement durable vieux de 100 ans environ, on le fait en fonction de données purement circonstancielles comme l'aménagement de la circulation, et de souhaits qui évoluent rapidement.

On peut s'interroger sur la pertinence de saucissonner cette avenue qui est un des grands axes structurants, alors que c'est le seul témoin du passé industriel à avoir gardé toutes ses composantes.

Quand vous parlez des arbres, il s'agit d'un alignement monumental de platanes colonnaires de 1927 qui vont être remplacés par des espèces (noisetiers de Byzance, frênes rouges d'Amérique, érables) d'une taille d'environ 10 m. Il ne fait aucun doute que le changement d'échelle de cette avenue va générer un effet ridicule et déplorable, mais va aussi hypothéquer le développement de Tour et Taxis.

Quand Paris et Londres ont de tels quais, ils en font de fantastiques promenades. Pourquoi allons-nous y mettre du béton ? Je ne comprends rien aux arguments que vous avancez.

Je répondrai à présent au secrétaire d'État. L'ordre du gouvernement, daté du 8 septembre, indique : "Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale charge le secrétaire d'État à l'urbanisme de délivrer dans les meilleurs délais le permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'avenue du

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Vooreerst: ik apprecieer het antwoord van de minister. Ik stel hier echter vast dat collega's van sp.a en CD&V voorstanders zijn van het omhakken van 300 volwassen gezonde bomen. Dat ze niet ziek zijn, wordt immers door de studie bevestigd. Ik stel ook vast dat diezelfde collega's met weinig kennis van zaken stellingen poneren. Zo niet hadden ze wel geweten dat ik in juli 2009 al een voorstel heb gedaan om een voorlopige oplossing uit te dokteren inzake voet- en fietspaden op de Havenlaan en dat ik altijd een snelle heraanleg heb verdedigd. Ik ben daarover in 2010 én in 2011 tussengekomen. Ik ben altijd consequent geweest in mijn ijveren voor het behoud van de bomen, voor de aanleg van een goed fiets- en voetpad en voor een snelle uitvoering van de werken. Ik merk dat de collega's maar half aanwezig zijn en maar half luisteren. Het verbaast me dan ook niet dat men soms maar wat uit de nek kletst.

Ik ben het niet volledig eens met de antwoorden die de minister heeft gegeven over de materiaalkeuze en de bomen. Misschien ontbreekt het de Brusselse administratie aan deskundigheid want ik heb al andere zaken gehoord. Het is perfect mogelijk om bomen te behouden en waterdoorlaatbare materialen te gebruiken. Ik beschik ter zake over

Port, comprenant le remplacement des arbres, la récupération des pavés pour les bancs de stationnement, les bernes latérales et le bétonnage de la voirie. La présente décision est de notification immédiate". C'est signé Benjamin Cadranel, le secrétaire.

Il y a là quelque chose qui ne tourne pas rond. Ce n'est plus de la concertation. Il s'agit d'un ordre direct du gouvernement.

Vous ne pouvez pas vous payer la tête des gens de la sorte et affirmer que cela ne concerne que "quelques riverains". À l'heure actuelle, la pétition compte déjà 8.700 signatures. Ce n'est pas anodin. Au contraire, de nombreux Bruxellois réagissent franchement à la situation.

Nous en sommes arrivés à un point où il faut réfléchir à de nouvelles alternatives. Hormis cela, il est certain que vous n'êtes pas aidée dans votre majorité.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Avant toute chose, j'apprécie la réponse de la ministre. Je constate cependant que mes collègues du sp.a et du CD&V sont partisans de l'abattement de 300 arbres adultes en bonne santé. Je suis toujours restée cohérente dans ma défense du maintien des arbres, de l'aménagement d'une piste cyclable et de trottoirs dignes de ce nom, et d'une exécution plus rapide des travaux.*

Je ne suis pas d'accord avec les réponses de la ministre concernant le choix des matériaux et les arbres. Il est tout à fait possible de préserver les arbres et d'utiliser des matériaux perméables. Je dispose de données techniques à cet égard.

Le réaménagement doit être effectué dans les plus brefs délais, dans le cadre du plan Iris 2 et conformément au principe STOP, avec une réduction du trafic automobile. Nous y sommes absolument favorables, mais la question est de savoir s'il est possible de maintenir ces arbres.

Il nous faut une solution provisoire pour les piétons et les cyclistes. La ministre parle de délais de six à dix ans pour réaliser un nouveau projet. Elle s'agrippe à son plan A. Pourtant, si un jugement venait à empêcher la poursuite des travaux dans le

technische gegevens. Het is mogelijk dat men de deskundigheid hier niet in Brussel vindt, maar dan kan men toch elders naar technische oplossingen gaan kijken.

De heraanleg moet zo snel mogelijk gebeuren want die gebeurt in het kader van het Iris 2-plan en volgens het STOP-principe. Er is een vermindering van het autoverkeer. We zijn daar absoluut voor, maar de vraag is of het echt niet mogelijk is om die bomen te behouden.

Er is een tijdelijke oplossing voor voetgangers en fietsers nodig. De minister spreekt over termijnen van zes, zeven of zelfs tien jaar om het nieuwe project te kunnen uitvoeren. Zij houdt vast aan scenario A, zoals - en ik zeg het wat oneerbiedig - een konijn dat naar een lichtbak zit te staren en niets anders meer kan doen. Maar als er op een bepaald moment een uitspraak zou vallen dat de werken niet kunnen doorgaan met de stedenbouwkundige vergunning, moet zij wel een plan B hebben. En dat plan is zo snel mogelijk tegemoetkomen aan wat de Brusselaars willen, namelijk een goed fiets- en voetpad én het behoud van de bomen. Daarvan moet de regering werk maken.

Op mijn vraag of het omhakken van de bomen substantiële werken zijn, heb ik geen antwoord gekregen. De minister heeft gezegd dat men begint met de Claessensstraat, maar ze heeft niet geantwoord of dat ook het omhakken van de bomen inhoudt.

Ik verwijs naar de uitspraak van de rechter die op 3 oktober zal vallen. Als hij stelt dat er geen probleem is met de stedenbouwkundige vergunning, hebt u vijf dagen tijd. De stedenbouwkundige vergunning vervalt immers op 8 oktober. De vraag is of u dan van start gaat met het omhakken van de bomen.

Hoe ver kan men gaan in het negeren van een signaal? Er is een belangrijk signaal. De ondertekenaars van de petitie zijn inderdaad niet uitsluitend Brusselaars, maar de mensen uit Luxemburg of West-Vlaanderen die getekend hebben, komen toch ook naar deze stad of werken hier.

Waar een wil is, is een weg. U krijgt onze steun voor de heraanleg, liefst zo snel mogelijk, maar u

cadre du permis d'urbanisme, elle sera bien obligée d'avoir un plan B. Et ce plan devra répondre le plus rapidement possible aux attentes des Bruxellois, à savoir une piste cyclable et des trottoirs en bonne et due forme et le maintien des arbres.

Par ailleurs, la ministre m'a dit que les travaux commenceraient par la rue Claessens, mais pas si l'abattement des arbres constituait des travaux substantiels.

Le juge rendra son verdict le 3 octobre. S'il conclut à la conformité du permis d'urbanisme, vous disposerez de cinq jours avant l'échéance du permis le 8 octobre. Entamerez-vous alors l'abattement des arbres ?

Jusqu'à quel point peut-on ignorer un signal aussi important ? Vous avez notre soutien pour procéder au réaménagement de l'avenue, de préférence dans les plus brefs délais, mais vous devez tenir compte de la volonté des gens de préserver les arbres. C'est techniquement réalisable.

moet rekening houden met datgene waar de mensen echt van wakker liggen, namelijk het behoud van de bomen. Technisch is dat perfect haalbaar. U moet zich door echte technici laten omringen.

De voorzitter.- Mevrouw Nagy heeft het woord.

Mevrouw Marie Nagy *(in het Frans).- Het is niet mogelijk om binnen de spreektijd de gegevens over de snelheid, de bomen en de adviezen te weerleggen. U wekt de indruk dat u de alternatieven zelfs niet wenst te onderzoeken.*

Eén oproep zou u toch ter harte moeten nemen, namelijk dat het project de toekomst niet mag hypothekeren. Voorts zijn er nog punten die een debat verdienen. Zo vind ik het jammer dat er wellicht geen tramspoor komt in de Havenlaan.

Het project zou de vertaling moeten zijn van een toekomstvisie, waarbij de wijk van Tour & Taxis een park en nieuwe gebouwen omvat, en een gedeelte ervan aan de economische sector wordt voorbehouden. Dat is met de huidige vergunning niet het geval, denken we maar aan de vereisten inzake de trottoirs. Uw benadering is alleszins niet vooruitziend.

Ik betreur dat men het risico dat de vergunning ongeldig wordt verklaard, niet ernstig neemt. Waarom sluit u zich op in unilaterale oplossingen en overweegt u geen zachtere oplossingen om zo voor fietsers en voetgangers een betere doorstroming te verzekeren, zonder evenwel de ontwikkeling van de laan in het gedrang te brengen?

In het belang van de Brusselaars en met het oog op de heraanleg van de Havenlaan mag de Brusselse regering de ogen niet sluiten voor de realiteit.

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

Mme Marie Nagy.- Il n'est pas possible dans le temps de la réplique de répondre aux arguments et données qui ne sont pas tout à fait corrects, concernant la vitesse, les arbres, les avis des uns et des autres. L'impression que je tire de votre réponse, c'est que, quand on veut tuer son chien, on montre bien qu'il a la rage. Ici, on s'enferme dans le refus d'examiner des alternatives.

Si un appel est fait, c'est pour que ce projet n'hypothèque pas le futur. Il y a encore des points qui méritent débat et discussions. Je ne connais aucune ville qui ait décidé de faire rouler un tram sur une dalle de béton de 70 cm. La solution du tram sur l'avenue du Port sera donc enterrée. Je trouve cela dommage.

Il faut se projeter dans l'avenir. Le futur quartier de l'avenue du Port sera très différent de ce qu'il est à présent. Le permis prévoit une artère banalisée, asphaltée, avec des trottoirs d'1,50 m à certains endroits. Il s'agit d'un budget de 12.000.000 euros, mais, vu que la circulation des camions et des voitures est prépondérante, par endroits, il n'y aura que des trottoirs d'1,50 m, certains non plantés.

Il est dommage qu'on ne se projette pas dans ce que sera le quartier de Tour et Taxis avec un parc habité et des nouveaux bâtiments, même si une partie sera consacrée au secteur économique. Pourquoi ne fait-on pas comme dans les autres villes ? Quand on doit urbaniser - car la population du Nord de Bruxelles croît -, on n'attend pas que la demande soit là pour prévoir un tram, on prévoit un tram et, quand les quartiers sont terminés, il y a une desserte. C'est ainsi que cela se fait partout en Europe. Il y a un manque d'anticipation dans votre approche.

Ensuite, je regrette qu'on fasse comme s'il n'y avait pas une menace grave qui pèse sur ce permis. Le secrétaire d'État l'a dit, il y a un réel risque que ce permis ait un problème de péremption à partir du 8 octobre. J'ai une pensée émue pour le fonctionnaire délégué qui va devoir se dépatouiller dans cette affaire.

Une action a été entreprise, il y a des recours, une mobilisation. Pourquoi s'enfermer dans des solutions unilatérales et ne pas réfléchir à des solutions plus "douces", répondant aux besoins que tout le monde reconnaît : refaire l'avenue du Port, assurer une meilleure circulation aux vélos et aux piétons, mais sans hypothéquer complètement le développement futur de cette avenue ?

S'enfermer dans un déni de réalité n'est pas la voie la plus porteuse pour le gouvernement de la Région bruxelloise, pour les Bruxellois et pour l'aménagement futur de cette avenue du Port. C'est le message fort que les écologistes voudraient lancer aujourd'hui aux partenaires et aux collègues de la majorité.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over het omhakken van de bomen...

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je n'ai pas reçu de réponse concernant l'abattement des arbres...*

De voorzitter.- Het is altijd mogelijk om een schriftelijke vraag in te dienen.

M. le président.- Il y a toujours la possibilité de déposer une question écrite.

Moties – Indiening

Ordres du jour – Dépôt

De voorzitter.- Naar aanleiding van deze interpellaties, wordt een gemotiveerde motie door mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Jacqueline Rousseaux en de heer Didier Gosuin aangekondigd.

M. le président.- En conclusion des interpellations, le dépôt d'un ordre du jour motivé est annoncé par Mmes Viviane Teitelbaum, Jacqueline Rousseaux et M. Didier Gosuin.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het project voor een speelplein langs het kanaal".

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le projet d'une plaine de jeux au bord du canal".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

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

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Begin augustus heeft minister Huytebroeck het voornemen van de regering om in het Becodok een park en speelplein in te richten, bevestigd: een recreatiegebied van 3 ha wordt toegankelijk*

Mme Françoise Schepmans.- Suite à l'abandon du projet de piscine à ciel ouvert prévu sous la précédente législature, l'accord de majorité présenté en juillet 2009 stipule que le bassin Béco poursuivra sa reconversion urbaine avec la création

gemaakt voor kinderen en hun begeleiders en zal ruimte bieden aan de horeca.

Een inventaris van het aantal speelpleinen in het Brussels Gewest heeft duidelijk gemaakt dat het aanbod onvoldoende is. Volgens de minister zou elke Brusselaar in een omtrek van maximaal 500 m een speelplein moeten vinden. Het nieuwe speelplein langs het kanaal zou het eerste worden van twee tot drie speelpleinen van gewestelijke omvang.

Iedereen is het eens over de noodzaak van groene ruimte op die locatie. Maar ik maak toch enig voorbehoud bij het aankondigingsbeleid van de regering, gelet op de moeizaamheid waarmee zij grotere projecten tot stand brengt.

De regering heeft al vaker prestigieuze projecten aangekondigd, die dan met zoveel kritiek werden overladen dat ze uiteindelijk nooit werden uitgevoerd.

U hebt verklaard dat de speeltuin samen met de diensten van de Haven zou worden ontwikkeld en dat er een projectoproep met de steun van de gewestarchitect zou volgen. Bevestigt u dat er tegen het einde van het jaar een oproep tot kandidaten wordt gepubliceerd?

Hoe is het stuurcomité samengesteld?

Is er al een openingsdatum voor het speelpark?

Wat zal het totale project kosten? Komen de middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Belirisfonds?

De aldaar gevestigde bedrijven mogen er nog vijf jaar blijven, alvorens te moeten verhuizen. Waarom hebben twee ervan de toestemming daartoe nog steeds niet gekregen?

Worden in het plan ook de activiteiten van de sector van de pleziervaartuigen en het watertoerisme geïntegreerd?

Ik zal zeker mevrouw Huytebroeck een vraag stellen over haar aankondiging betreffende de gewestelijke recreatiegebieden.

Maar ongetwijfeld bent u solidair met haar standpunt dat elke Brusselaar binnen maximaal

d'un parc et d'une plaine de jeux.

Deux années plus tard, au début du mois d'août et par la voix de votre collègue Évelyne Huytebroeck, le Gouvernement a confirmé son intention de concrétiser cet objectif par la création d'un espace récréatif de trois hectares accessible aux enfants et à leurs accompagnateurs. Un concept relativement nouveau dans la capitale car, au-delà de la simple plaine de jeux géante, il serait également prévu d'y installer des infrastructures dédiées au secteur horeca.

Si j'en crois les informations diffusées dans les médias, la Région aurait établi une cartographie complète des aires de jeux dans l'espace bruxellois. Il apparaît que leur nombre ne correspondrait pas aux besoins. En effet, il existe 321 lieux dont 41 sont la propriété des pouvoirs régionaux. Ainsi, selon votre collègue : "Ce nombre n'est pas suffisant. Il faut que chaque Bruxellois ait une plaine de jeux à au maximum 500 mètres de son habitation. Nous avons mis tous les acteurs autour de la table pour y arriver. La nouvelle aire de jeux le long du canal sera la première plaine de taille régionale. À plus long terme, nous envisageons d'en construire deux ou trois de ce gabarit dans la capitale."

Ce n'est pas la première fois que nous discutons de ce dossier puisqu'en janvier 2010, j'avais eu l'occasion de vous dire combien cette zone-levier nécessitait des infrastructures adaptées aux besoins de la population et en particulier au bénéfice de la jeunesse. La question de l'opportunité ne se pose pas. Tout le monde est bien d'accord qu'il faut des espaces verts, notamment à cet endroit. Toutefois, je voudrais exprimer ma prudence face aux effets d'annonce du gouvernement et sa difficulté à porter des projets majeurs dans la zone de Bruxelles-Capitale.

Vous voyez très certainement à quoi je fais référence.

Nous avons, aujourd'hui, longuement évoqué la saga de l'avenue du Port, mais je pourrais également vous rappeler le projet du Village de la construction, la piscine à ciel ouvert, le BILC, la maison du Port, l'Actor's Boat... Autant de dossiers qui suscitèrent de nombreuses discussions, qui ont été annoncés à grand fracas mais qui, finalement, ont engendré davantage de critiques que de

500 m van zijn of haar huis een speeltuin ter beschikking moet hebben.

Alleszins lijkt de regering nogal gemakkelijk over de zaken heen te gaan.

conduites à bonne fin.

Vous nous aviez annoncé que la plaine de jeux serait développée en association directe avec les services du Port et ce, dans le cadre d'un appel à projets géré avec le support de l'architecte régional.

Où en est concrètement ce dossier annoncé depuis deux ans ? La presse a évoqué le lancement d'un appel à candidatures prévu à la fin de l'année. Pouvez-vous confirmer cette information et, le cas échéant, nous en dire plus ?
Quelle est la composition du comité de pilotage du projet ?

Une date est-elle déjà avancée par rapport à l'ouverture de ce site ?

Sur le plan financier, avez-vous une estimation de la réalisation totale de ce projet ? Un cofinancement est-il prévu dans le cadre des fonds Feder et Beliris ? Ainsi, en janvier 2010, vous aviez annoncé que les entreprises situées sur le site disposeraient d'une autorisation de rester pour une période de cinq ans avant leur déménagement. Ce n'est manifestement toujours pas le cas pour deux d'entre elles. Comment expliquez-vous cette situation ?

Par ailleurs, une intégration complémentaire de l'activité des bateaux récréatifs et du tourisme fluvial est-elle prévue dans ce dossier ? Je me réfère ici à l'inspiration du miroir d'eau bordelais dont vous nous aviez parlé en janvier 2010.

Mon interpellation s'adressait également à Mme Huytebroeck qui, en présentant ces projets dans les médias, a suscité mon regain d'intérêt par rapport à l'état d'avancement de ce projet. Ainsi, je compte l'interroger sur le mariage régional avec des espaces récréatifs lors d'une prochaine question, car cela n'est pas du domaine de vos compétences.

Cependant, en tant que membre du gouvernement, vous devez sûrement être solidaire de cette annonce selon laquelle chaque Bruxellois doit disposer d'une plaine de jeux accessible à, au maximum, 500 mètres de son habitation.

Ceci me donne l'impression qu'on rase gratis dans ce gouvernement, ce qui pourrait faire l'objet d'un autre débat...

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Omdat een belangrijk deel van het antwoord toekomt aan minister Huytebroeck, stel ik voor dat u haar later interpelleert.*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De kern van mijn interpellatie gaat over uw bevoegdheid. Trouwens, een minister mag in naam van de regering antwoorden.*

De voorzitter.- Zo heeft het Uitgebreid Bureau ook beslist.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik heb daar geen bezwaar tegen, maar ik heb geen antwoord van mevrouw Huytebroeck gekregen.*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Dat betreur ik. Mevrouw Huytebroeck stelt in de pers projecten voor, maar op concrete vragen hier bezorgt zij haar collega-ministers niet het antwoord.*

De voorzitter.- Ik kan niet in de plaats van het Uitgebreid Bureau beslissen. Alleszins was mevrouw Huytebroeck bereid om volgende week te antwoorden.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De leden van de regering, die toch in naam van de regering kunnen antwoorden, lijken geen overleg te plegen.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Er loopt in samenspraak met het kabinet van mevrouw Huytebroeck, Beliris, de Haven van Brussel en Leefmilieu Brussel een vooronderzoek*

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Permettez-moi tout d'abord d'indiquer à Mme Schepmans que nous avions immédiatement signalé, à la lecture de son interpellation, que Mme Huytebroeck devait livrer une partie importante de la réponse. À défaut, il avait été proposé de reporter l'interpellation, ce qui n'a manifestement pas eu lieu. Quoi qu'il en soit, je vais lire ma réponse et je l'invite à vous interpeller Mme Huytebroeck.

Mme Françoise Schepmans.- C'est l'intervention de Mme Huytebroeck dans la presse qui a suscité ma demande d'interpellation, mais l'essentiel de celle-ci concerne vos attributions. Un ministre peut répondre au nom du gouvernement.

M. le président.- En l'occurrence, le Bureau élargi en a décidé ainsi.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'y vois aucun inconvénient mais je n'ai reçu aucun élément de réponse de la part de Mme Huytebroeck.

Mme Françoise Schepmans.- Je le déplore. Mme Huytebroeck intervient dans la presse, y présente des projets, et quand on lui pose des questions précises, elle ne transmet pas sa réponse à ses collègues du gouvernement.

M. le président.- Je ne peux me substituer à la décision du Bureau élargi. Néanmoins, Mme Huytebroeck était disposée à répondre la semaine prochaine, en même temps qu'à une autre interpellation.

Mme Françoise Schepmans.- Les membres du gouvernement ne semblent pas se concerter pour fournir une réponse, puisqu'un ministre peut répondre au nom du gouvernement.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le réaménagement du bassin Béco fait actuellement l'objet d'une enquête préliminaire en concertation avec le cabinet de Mme Huytebroeck, Beliris, le

over de herinrichting van het Becodok.

In de komende maanden moet de dienst Bodems van Leefmilieu Brussel een advies uitbrengen, moet er een protocolakkoord worden gesloten tussen de Haven van Brussel en het Brussels Gewest en moet de procedure met het oog op de aanstelling van een adviesbureau worden gestart.

Zodra de procedure van start gaat en het adviesbureau is aangewezen, zorgt Beliris voor een begeleidingscomité.

Beliris voorziet in een financiering van 6,1 miljoen euro. In dat bedrag zijn de kosten voor afbraak, bodemsanering en bouwwerken binnen de afgesproken perimeter inbegrepen.

Voor de overgebleven bedrijven is een oplossing gevonden.

In het project zijn eveneens de drie vaartuigen betrokken die aan de Materialenkaai liggen aangemeerd. Het betreft de Biouel, een taalanimatiecentrum, de Gueuze en de Brussels by Water. Met het oog op het maritieme karakter van de zone worden in de toekomst nog boten bij het project betrokken. Om die reden zijn in het bestek toegangswegen voor leveranciers en bezoekers voorzien.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Ik ben blij dat de zaak op gang komt, al verstrijken*

Port de Bruxelles et Bruxelles Environnement. La mise en œuvre d'espaces récréatifs sur le site Béco est intégrée dans le réaménagement global de celui-ci.

Les étapes suivantes restent à réaliser dans les prochains mois :

- un avis du service Sols de Bruxelles Environnement concernant l'étude de reconnaissance des sols ;

- un nouveau protocole d'accord entre le Port de Bruxelles et la Région suite à l'évolution de la demande de la Région quant au réaménagement du site, c'est-à-dire l'extension du périmètre ;

- le lancement de la procédure de désignation d'un bureau d'études chargé du projet.

Lors du lancement de la procédure et de la désignation d'un bureau d'études, un comité d'accompagnement sera également créé pour assurer le suivi de l'étude. Ce point relève de Beliris.

Beliris prévoit un financement, avec enveloppe fermée, de 6,1 millions d'euros et prendra en charge l'ensemble du projet compris dans le périmètre de l'étude. Ce montant englobe les démolitions, dépollutions et constructions dans le périmètre défini.

Pour les entreprises encore présentes, des solutions ont été trouvées.

Le projet intégrera les trois bateaux actuellement amarrés au quai des Matériaux, à savoir le Biouel, celui du centre d'animation en langues, le Gueuze qui appartient à La Fonderie et le bateau de Brussels by Water. Ces bateaux seront intégrés au projet de réaménagement d'ici deux ans. Il est prévu de permettre à d'autres bateaux de s'amarrer afin de conserver le caractère maritime de la zone. C'est la raison pour laquelle le cahier des charges prévoira également des voies d'accès pour les fournisseurs et les visiteurs.

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

Mme Françoise Schepmans.- Comme à chacune de mes interventions, je me réjouis d'entendre que

er vaak jaren tussen de aankondiging van een project en de verwezenlijking ervan.

Sinds ik u in januari 2010 interpelleerde, is in dit dossier weinig vooruitgang geboekt.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het dossier is nochtans duidelijk toegelicht, ook de bijdrage van Beliris. Op sommige fases van dit dossier kan ik evenwel nog geen termijn plakken.*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Komt er een projectoproep op Europees niveau?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- In een eerste fase wordt een adviesbureau aangeduid. Vermits het een om een project van 6,1 miljoen euro gaat, wordt de oproep breed opengesteld.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de vervuiling in de tunnels en middelen om ze te verhelpen".

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Mijn interpellatie was oorspronkelijk ook tot minister Huytebroeck gericht, aangezien er milieuaspecten mee gemoeid zijn. Ik hoop dat u al mijn vragen zult kunnen beantwoorden.*

In de Leopold II-tunnel, de grootste tunnel van België, worden tests uitgevoerd om het luchtzuiverende effect te evalueren van fotokatalytisch beton. De Leopold II-tunnel kwam in het nieuws toen verscheidene wandpanelen naar

le processus est lancé, même si l'on constate des écarts de plusieurs années entre les annonces du gouvernement et leur réalisation, voire leur abandon.

Je reviendrai vers vous pour aborder ce dossier. Je constate que, depuis mon interpellation de janvier 2010, il n'a guère évolué.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les éléments du dossier ont été clairement précisés, dont la participation de Beliris. J'attire toutefois votre attention sur les étapes qui doivent encore être franchies et pour lesquelles je ne peux fixer de délai.

Mme Françoise Schepmans.- Un appel à projets sera-t-il lancé ? Dans l'affirmative, le sera-t-il à l'échelon européen ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans un premier temps, nous désignerons un bureau d'études. S'agissant d'un projet de 6,1 millions d'euros, l'appel à projets sera très ouvert.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la pollution dans les tunnels et les moyens pour y remédier".

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Madame la ministre, initialement, je m'adressais à vous ainsi qu'à Mme Huytebroeck pour les aspects environnementaux. Le Bureau élargi a orienté mon texte exclusivement vers vous et je m'y soumets. J'espère que cela ne vous empêchera pas de répondre à certaines de mes demandes de précisions.

Des tests sont en cours dans le tunnel Léopold II pour y évaluer l'effet dépolluant qu'auraient certains ciments dits "photocatalytiques".

beneden vielen, gelukkig zonder slachtoffers te maken.

Ten gevolge van dit incident werden de wandpanelen volledig verwijderd, tussen november 2009 en januari 2010. De vochtinfiltratie in de betonnen muren werd verholpen met verschillende technieken, voor een totale kostprijs van 2 miljoen euro. Is dat cijfer exact?

De test met fotokatalytisch beton startte twee weken geleden en zal op 23 september 2011 worden beëindigd. In de tunnel en in een nabijgelegen lokaal zijn een aantal meetinstrumenten geïnstalleerd.

U zegt dat u een eventuele toepassing van fotokatalytisch beton voor de hele tunnel of elders in Brussel goed wilt kunnen motiveren. Dit procedé zou een goedkoop alternatief bieden voor de dure technieken om tunnels te ventileren.

Het Europese consortium PhotoPAQ heeft het beton aangebracht over een 100 m lange strook. Door de werking van een katalysator en UV-stralen worden allerlei verontreinigende stoffen, zoals stikstofoxides en fijn stof, verwijderd.

Fotokatalyse is een Japanse uitvinding uit de jaren negentig en heeft een enorm economisch potentieel, dat in Europa onvoldoende wordt benut.

Niet onbelangrijk is dat er voor deze techniek titaandioxide nodig is, dat door het International Agency for Research on Cancer (IARC) wordt gerangschikt onder de groep stoffen die mogelijk kankerverwekkend zijn.

Werd de vervuiling in en rond de tunnel gemeten voor en nadat de panelen werden verwijderd? Doordat die er niet meer staan, is de verkeerssituatie niet langer veilig en worden de omwonenden aan meer vervuiling blootgesteld.

Moet deze test worden gezien als louter wetenschappelijk onderzoek of maakt hij deel uit van een openbare aanbesteding?

Zijn er aan deze techniek risico's verbonden voor de omwonenden en de autobestuurders? Worden zij daarvan ingelicht? Is het gebruik van UV-stralen in tunnels risicovol? Wordt de techniek ook in andere steden toegepast?

Ce tunnel, rappelons-le, est le plus grand tunnel de Belgique. Il a remplacé l'horrible viaduc qui existait avant lui. Il a plus récemment fait la une de l'actualité, le 31 juillet 2009, à l'occasion d'une chute accidentelle de plusieurs panneaux de parement, événement qui heureusement n'avait occasionné aucune victime.

Suite à cet accident, le démontage des panneaux de bardage a eu lieu du 22 novembre 2009 à la fin du mois de janvier 2010. L'intervention a visé l'enlèvement complet des panneaux et le traitement des infiltrations d'eau sur les murs en béton via différentes techniques de drainage et de colmatage. Le coût global de l'opération a atteint deux millions d'euros. Le confirmez-vous ?

Aujourd'hui, c'est un test de dépollution des ciments dits "photocatalytiques" qui a démarré il y a deux semaines et se poursuivra jusqu'au 23 septembre 2011. Une série d'instruments ont été déployés dans le tunnel ainsi que dans un local y attenant afin d'observer l'effet des ciments photocatalytiques sur la qualité de l'air.

Madame Grouwels, vous avez dit à cette occasion "devoir pouvoir justifier la finalité d'un tel procédé avant de l'étendre à tout le tunnel ou à d'autres lieux dans la Région". Ce procédé pouvant selon vous toujours constituer une solution de rechange bien plus économique que la très coûteuse ventilation de l'air.

Le ciment a été appliqué sous le consortium européen PhotoPAQ sur une bande de 100 mètres de long. Sous l'action combinée d'un catalyseur et d'un rayon UV, l'appareillage permet de résorber toutes sortes de polluants tels que les oxydes d'azote et les particules fines.

La photocatalyse fut inventée au Japon dans les années 1990. Ses potentiels économiques sont énormes (limitation de la prolifération bactérienne en milieu hospitalier et médical, purification de l'eau, "potabilisation" de l'eau, détoxication des eaux de rinçage du matériel agricole ou industriel, élimination des nuisances olfactives, etc.) et sous-estimés en Europe.

On peut se demander si d'autres applications sont prévues. En France, les murs antibruit intègrent cette technologie ; des bâtiments les utilisent pour leurs vertus autonettoyantes.

Werd hierover overleg gepleegd tussen u en minister Huytebroeck?

Il convient en effet d'intégrer le risque dans son usage. Le dioxyde de titane (à la base des travaux dans le photocatalytique), s'il n'est pas classé parmi les substances toxiques par l'Union européenne, est néanmoins classé par le Centre international de recherches sur le cancer (CIRC) parmi les agents sous surveillance et appartenant au groupe 2B (peut-être cancérigène pour l'homme).

L'ensemble de ces informations appelle plusieurs questions.

Le niveau de pollution dans et aux abords du tunnel a-t-il été mesuré avant et après les travaux de démontage des panneaux de bardage ? Si c'est le cas, je souhaiterais en connaître les résultats car, outre l'aspect particulièrement insécurisant du tunnel ainsi mis à nu, cette situation soumet les habitants voisins des entrées et sorties du tunnel à une pollution sans doute accrue en raison de l'absence de parois.

Quant à l'expérience actuelle, je souhaiterais savoir comment elle a été mise en place. S'agit-il d'une simple recherche à ce stade ou déjà d'un marché de travaux ?

Voyez-vous un risque potentiel pour les automobilistes ou les personnes à proximité ? En effet, cette matière est dite stable et efficace lorsqu'elle est en contact avec la lumière ou des polluants.

Qu'il s'agisse d'une expérience ou de travaux de rénovation durable, quelle information est-elle donnée aux usagers et/ou aux habitants ? À ce stade, je n'en ai vue aucune.

Quels sont les risques de l'utilisation d'UV dans les tunnels ? Car, si sincèrement, je ne peux qu'applaudir à plus de clarté par rapport aux actuels murs noirs et noircis de pollution, je souhaiterais savoir si cette pratique existe dans d'autres villes. Si oui, lesquelles ?

Quelle concertation a-t-elle eu lieu entre vous et Mme Huytebroeck dans le cadre de cette recherche pour le moins innovante ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Discussion

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Naast de vragen over de gezondheidsrisico's brengt dit dossier het debat over de wegeninfrastructuurkosten weer op gang. Ook moeten er keuzes worden gemaakt in het volle besef dat de Brusselaar aan te hoge waarden voor fijn stof wordt blootgesteld.*

De vraag is of dit gewest in de bescherming van de automobilist investeert dan wel in daadwerkelijke alternatieven? Ik heb wel degelijk vragen bij onze motieven. We weten intussen dat investeringen in openbaar vervoer een oplossing bieden voor de blootstelling aan vervuiling van de zwaksten onder ons.

Hoeveel kosten deze nieuwe studies? Investeert men niet op de verkeerde plek? We weten hoe we luchtverontreiniging kunnen aanpakken. De maatregelen zijn vrij simpel.

Worden onze magere gewestinkomsten nog lang ingezet om wegeninfrastructuur te bekostigen, waarvan het onderhoud naderhand erg duur blijkt uit te vallen? Moeten er niet eerder meer middelen gaan naar het openbaar vervoer en zachte vervoermiddelen?

Mme Céline Delforge.- Ce dossier, outre les questions judicieuses qui viennent d'être énoncées en termes de risques pour la santé, ouvre à nouveau le débat du coût des infrastructures routières dans cette Région et du choix que l'on doit poser, à un moment donné, sachant que de nombreux Bruxellois sont en permanence exposés à des seuils de particules trop élevés et dangereux pour leur santé.

Est-ce que la priorité dans cette Région est d'immuniser de la pollution les automobilistes dans leur voiture ou d'investir dans de véritables solutions alternatives ? Je m'interroge réellement sur nos motivations. Nous savons qu'investir dans les transports en commun est une solution pour diminuer l'exposition à la pollution des personnes les plus fragilisées.

Quel est le coût réel de ces nouvelles études technologiques ? N'est-on pas en train d'investir au mauvais endroit ? Des recettes de diminution de la pollution de l'air, nous en connaissons, elles touchent à la mobilité et elles sont souvent assez simples à mettre en œuvre.

À l'heure où de nouveaux tunnels sont envisagés, va-t-on encore longtemps continuer à utiliser les maigres ressources de cette Région pour créer des infrastructures routières et se rendre compte ensuite que leur entretien est particulièrement coûteux ? Ne serait-il pas temps de d'affecter, en priorité, des budgets aux transports en commun et aux modes doux de déplacement ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Door het ongeval in de Leopold II-tunnel moesten 40.000 m² panelen gedemonteerd worden. Dat heeft 2 miljoen euro gekost.*

De panelen hebben geen impact op de luchtverontreiniging. Ze dienen enkel het visuele comfort van de tunnelgebruiker en beschermen de muren.

Sinds december 2002 seinen twee permanente meetstations gegevens door naar het telemetrisch netwerk van Leefmilieu Brussel. Per minuut worden de NO-, NO2- en CO-waarden doorgegeven. De resultaten worden gepubliceerd.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'accident survenu dans le tunnel Léopold II a nécessité le démontage de 40.000 m² de panneaux, pour un coût de deux millions d'euros.

Les panneaux de bardage ne jouaient aucun rôle par rapport à la pollution atmosphérique dans le tunnel. Ils servaient à augmenter le confort visuel des usagers - rectification des alignements, motifs rompant la monotonie visuelle -, et à protéger thermiquement les parois moulées.

Depuis décembre 2002, deux postes de mesure permanents ont été installés dans le tunnel Léopold II et reliés au réseau télémétrique de Bruxelles

Benevens de metingen van Leefmilieu Brussel, is voor of na de PhotoPAQ campagne geen enkele meting in de buurt van de tunnel uitgevoerd.

Deze meetcampagne maakt deel uit van het Europese LIFE+ Environment Policy & Governance, PhotoPAQ (Demonstration of photocatalytic remediation processes on air quality) en staat volledig los van de renovatie van de Leopold II-tunnel. Het betreft een internationaal onderzoeksproject waaraan Leefmilieu Brussel en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw deelnemen.

Mobiel Brussel zorgt voor de fotokatalytische coating, verlichting en modelberekeningen van de luchtverontreiniging in de tunnel naargelang van het verkeer, de ventilatie en de overdekte zone.

Mobiel Brussel draagt in dit Europese project 30.000 euro bij, btw niet inbegrepen.

Tunnelgebruikers en buurtbewoners lopen geen risico. Het product is met cement stevig op de muren vastgehecht. Bovendien werd een fotometrische studie uitgevoerd om de hoogte van de verlichting reglementair aan te passen en de lichthinder te beperken.

Uit veiligheidsoverwegingen en om een teveel aan informatie aan de tunnel te vermijden, werd aan het technisch lokaal in het Elisabethpark een paneel bevestigd.

Afmetingen en type verlichting zijn uitgewerkt door een gespecialiseerd adviesbureau en houden rekening met de afmetingen van de tunnel, de verontreinigingsgraad, het elektriciteitsverbruik en de veiligheid. Hetzelfde procedé werd al toegepast voor de Umberto I-tunnel in Rome. De metingen voor en na de restauratie zullen in een artikel van Elsevier verschijnen. Tot nog toe zijn de resultaten bemoedigend.

Leefmilieu Brussel en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw hebben elkaar al gecontacteerd op initiatief van Mobiel Brussel. Op basis van de metingen van Leefmilieu Brussel werd voor de Leopold II-tunnel als proefproject gekozen. Leefmilieu Brussel zal de resultaten van de proefperiode mee analyseren.

We wachten de resultaten af van dit Europees

Environnement. Ces postes transmettent minute par minute des valeurs des concentrations présentes en oxyde d'azote (NO), dioxyde d'azote (NO2) et monoxyde de carbone (CO). Des contrôles de performances environnementales du tunnel sont effectués et les résultats sont rendus publics.

En dehors des analyseurs de pollution de Bruxelles Environnement dans le tunnel Léopold Il, aucune autre mesure n'a été effectuée aux alentours du tunnel avant ou après la campagne PhotoPAQ.

Cette campagne de mesure s'effectue dans le cadre du projet européen LIFE+ Environment Policy & Governance, PhotoPAQ (Demonstration of photocatalytic remediation processes on air quality) et est complètement indépendante de la rénovation du tunnel Léopold II. Il s'agit d'un projet de recherche international auquel participent Bruxelles Mobilité et le Centre de recherches routières (CRR).

Bruxelles Mobilité participe à ce programme de recherche, en apportant un appui logistique qui se traduit concrètement par :

- la mise en œuvre en tunnel du "coating" photocatalytique ;

- la mise en œuvre de l'éclairage dans le tunnel ;

- la prise en charge des calculs de modélisation de la pollution en tunnel : calcul des polluants en fonction du trafic, du régime de ventilation et de la zone couverte.

La contribution de Bruxelles Mobilité à ce projet européen est de 30.000 euros HTVA.

Il n'y a aucun risque pour les usagers du tunnel ou les personnes à proximité. Le produit est bien fixé sur les murs, avec du ciment. De plus, une étude photométrique a été réalisée pour obtenir les niveaux d'éclairage imposés par les normes et éviter la gêne des usagers par éblouissement ou papillotement.

Il existe un panneau à l'entrée du local technique, au parc Elisabeth, là où a eu lieu la conférence de presse, qui a d'ailleurs donné lieu à de nombreux articles et mentions dans les médias. Ce choix a été posé par mesure de sécurité, afin d'éviter la surinformation à l'entrée du tunnel.

proefproject in de hoop de verontreiniging in onze tunnels wat goedkoper te kunnen aanpakken dan nu het geval is.

Les dimensions et le choix de l'éclairage UV ont été faits par un bureau d'études spécialisé, en fonction de la géométrie du tunnel, du degré de dépollution, de la consommation électrique et de la sécurité des usagers. Ce procédé a déjà été appliqué dans le tunnel Umberto I à Rome. Les mesures obtenues avant et après rénovation de ce tunnel - en utilisant le matériau photocatalytique et le système d'éclairage UV - seront bientôt publiés dans la revue scientifique Elsevier, dans un article intitulé "Photocatalytic performances in city tunnel in Rome NOx monitoring results" ; cet article a été approuvé pour publication le 28 juillet 2011. Les résultats déjà connus sont en tout cas encourageants.

Des contacts ont eu lieu entre Bruxelles Environnement et le Centre de recherches routières, à l'initiative de Bruxelles Mobilité. Le choix du tunnel Léopold II comme site d'essais a été fait sur base des résultats de mesure fournis par Bruxelles Environnement. L'Institut ne pouvait participer aux tests par manque des moyens matériels et humains, mais il participera à l'analyse et à la discussion des mesures réalisées pendant la campagne d'essais dans le tunnel Léopold II.

Nous attendons les résultats de cette expérience européenne dans l'idée de diminuer la pollution dans nos tunnels par des moyens moins coûteux qu'actuellement.

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Het valt te betreuren dat geen enkele maatregel werd genomen om de luchtvervuiling te meten, voordat de panelen werden weggehaald. Ik vrees dat de situatie sindsdien alleen maar verslechterd is.*

Het betreft een Europees project voor internationaal onderzoek dat 30.000 euro kost. Het is betreurenswaardig dat Leefmilieu Brussel niet aan de metingen heeft deelgenomen en dat er zo weinig informatie werd gegeven aan gebruikers en bewoners.

Er moet worden overwogen of we in deze richting voortgaan. Wat de verlichting betreft, ben ik voorstander van UV en van wit licht. Ik ken daar evenwel de kostprijs niet van. Dit kan in geen geval worden beschouwd als een alternatief op het verminderen van het aantal auto's en het

Mme Olivia P'tito.- Il est regrettable qu'aucune mesure spécifique relative au contrôle de la pollution atmosphérique n'ait été prévue avant le retrait des panneaux. Même si ces panneaux n'étaient pas destinés initialement à absorber la pollution, je crains que la situation se soit détériorée depuis leur retrait.

Vous indiquez qu'il s'agit d'un projet européen de recherche internationale de 30.000 euros. Il est regrettable que Bruxelles Environnement n'ait pas participé également à la prise des mesures, et que davantage d'informations n'aient pas été diffusées aux usagers et aux riverains.

Le dossier n'est toutefois pas clos. Il s'agit néanmoins de déterminer s'il est pertinent de continuer sur cette voie. Pour ce qui est de choisir entre un nouveau système d'éclairage blanc et le

verbeteren van het MIVB-net. De tunnel maakt een lugubere indruk die het imago van Brussel schaadt. De veiligheid ervan is ook twijfelachtig.

Ik zal de zaak opvolgen en op het passende moment een nieuw interpellatieverzoek indienen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toekomst van de Mobibkaart in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Op 22 juni jongstleden vond er een hoorzitting plaats met de heer Flausch, ontslagnemend directeur van de MIVB, en met verschillende experts inzake gegevensbeveiliging. Zijn er sindsdien nieuwe maatregelen genomen om het beheer van de gegevens op de Mobibkaart te verbeteren? Er bestaan maar drie opties : niets doen, het Mobibsysteem afschaffen of een beroep doen op cryptografische technieken om de anonimiteit te garanderen.*

Twee academici hebben de zwakke punten van het systeem aangetoond en vooral de risico's die men loopt door op de kaart opgeslagen gegevens die tot het privéleven van de gebruiker behoren, te verspreiden. Het systeem afschaffen zou een groot financieel verlies met zich brengen en is dan ook niet aan de orde. We dringen wel aan op een beter beheer en een efficiëntere beveiliging van de gegevens.

De hoorzittingen hebben uitgewezen dat het

maintien de la situation actuelle, proche de la sinistrose, je crois qu'il est préférable d'avoir des UV et du blanc. J'ignore le coût que représenterait cette installation. En aucun cas il ne s'agirait d'alternatives à l'amélioration au niveau du réseau de la STIB et à la diminution du nombre de voitures. Le tunnel est toutefois sinistre et son état nuit à l'image de Bruxelles. Il n'est en outre pas sécurisant.

Affaire à suivre. Je ne manquerai pas de vous interpeller à nouveau sur ces questions.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'avenir de la carte Mobib en Région bruxelloise".

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

M. Didier Gosuin.- Je vous interpelle régulièrement, avec d'autres collègues, sur le développement de la carte Mobib en Région bruxelloise. Suite aux auditions du 22 juin dernier de M. Flausch, le directeur aujourd'hui démissionnaire de la STIB, et des différents experts en matière de sécurisation des données, je souhaite vous interroger concernant les dispositions prises pour, à l'avenir, améliorer la gestion des données contenues sur la carte Mobib. Il y a trois possibilités : soit on continue sans rien changer, soit on abandonne, soit on recourt à des techniques de cryptographie qui permettent de garantir l'anonymat.

En effet, tant Mme Rouvroy des Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix (FUNDP) que M. Standaert de l'Université catholique de Louvain (UCL) ont montré les faiblesses ou, du moins, les dangers potentiels concernant la diffusion des données à caractère privé contenues sur la carte. Je pense que personne, au vu des exposés, ne peut remettre en cause ce danger potentiel. Le tout est de

systeem verbeterd kan worden. Verschillende concrete voorstellen werden geformuleerd, waaronder het gebruik van dynamische pseudoniemen.

De cryptografie kan werken met een geheime sleutel, waarmee het systeem wordt gecodeerd en gedecodeerd. Het principe is eenvoudig, maar vereist een voorafgaande overdracht van de sleutel tussen de MIVB en de gebruiker. De sleutel kan ook openbaar zijn. Dan wordt er een tweede sleutel gebruikt voor het coderen.

Beide technieken worden al toegepast op bankkaarten.

Mobib gebruikt de Calypsostandaard, die werkt met een geheime sleutel. De cryptografie met een openbare sleutel zou een sterkere beveiliging kunnen garanderen.

De conclusie van de deskundige van de KUL is duidelijk: het gebruik van cryptografie met een geheime sleutel zou de gegevens van de gebruikers beveiligen en de MIVB nog steeds in staat stellen de afgelegde trajecten van haar klanten na te gaan. Er bestaan programma's waarbij de geldigheid van het ticket met zeroknowledgebewijs kan worden aangetoond.

Heeft de MIVB naar aanleiding van de conclusies van de hoorzittingen reeds maatregelen genomen of analyses uitgevoerd? Werd de financiële impact van het gebruik van cryptografie met een geheime sleutel berekend? Heeft de regering hierover beslissingen genomen?

Het verzamelen van persoonlijke gegevens is onnodig voor het gebruik van de Mobibkaart. Hoever staat het met de openbare aanbesteding "Consultancy gespecialiseerd in de bescherming van de persoonlijke levenssfeer", waarvoor de MIVB een beroep heeft gedaan op een lid van de privacycommissie? Welke opdrachten heeft Galaxia ISE al uitgevoerd?

We nemen er akte van dat de regering voor het Mobibsysteem heeft gekozen. We moeten er wel verbeteringen in aanbrengen om de beveiliging ervan te verbeteren.

l'évaluer dans une échelle de risque. Il ne s'agit pas pour nous de demander la suppression de la carte Mobib - cela coûterait bien trop cher -, mais bien d'améliorer la gestion et la sécurisation des données de façon à ce que ce système soit optimalisé du point de vue de la sécurité.

Les auditions des experts ont permis de valider l'existence d'un problème potentiel. Elles nous ont également appris qu'il était possible d'y remédier. En clair, d'améliorer le système. Plusieurs pistes concrètes ont été avancées, dont l'utilisation de pseudonymes dynamiques, puisqu'actuellement il n'existe aucune protection cryptographique de l'identité, du code postal et des trois derniers trajets du détenteur de la carte Mobib.

Cette cryptographie peut être à clé secrète. La même clé est alors utilisée pour crypter et décrypter. Ce système est simple et efficace, mais nécessite un échange de clé préalable entre la STIB et le détenteur d'une carte Mobib. La cryptographie peut aussi être à clé publique. La clé de chiffrement est alors différente de la clé de déchiffrement.

Ces deux techniques existent. Elles sont standardisées et d'application sur les cartes bancaires.

Mobib est basé sur le standard Calypso qui fonctionne selon le principe de la clé secrète et malheureusement pas sur la cryptographie à clé publique qui garantit la mise en œuvre de mécanismes beaucoup plus sécurisés.

Les conclusions de cet expert de l'UCL sont donc claires : "Protéger la lecture de la carte Mobib avec la cryptographie à clé secrète permettrait de protéger la vie privée des usagers contre les usages de tiers malveillants, même si cela n'empêcherait toutefois pas la capacité de la STIB à tracer les trajets de ses clients".

Pour aller plus loin dans la protection des données à caractère privé, il est donc tout à fait possible d'utiliser des logiciels et des techniques de preuves à divulgation nulle de connaissance. Cela permettrait, selon l'expert auditionné, de prouver que, je cite : "Un ticket est valable. Rien de plus, car l'intraçabilité par défaut des utilisateurs serait assurée. Cette technique nécessite bien entendu de disposer d'une carte à cryptographie à clé publique".

Bespreking

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Beschikt de MIVB over analyses waarin de aanbevelingen van de experts zijn opgenomen? Hoever staat het met de openbare aanbesteding inzake de gespecialiseerde advisering betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer?*

We vragen de minister ervoor te zorgen dat reizigers op termijn zonder extra kosten voor een anonieme kaart kunnen kiezen. Het gaat tenslotte om het respecteren van de privacy. Verricht de MIVB een studie over de anonieme kaart?

Des dispositions ont-elles été prises suite à ces auditions ? Nous avons entendu les experts nous faire état du danger potentiel. Ils nous ont dit qu'il était possible d'améliorer la sécurisation des données. Nous comprenons que nous ne pouvons pas faire marche arrière. Les experts ont émis un certain nombre de recommandations. Celles-ci ont-elles fait l'objet d'une analyse par la STIB ? Les auditions datent déjà de plus de trois mois. A-t-on évalué l'impact financier du développement d'une carte utilisant la cryptographie à clé publique ? Des décisions ont-elles été prises par le gouvernement pour que ces recommandations soient suivies ?

Les auditions nous ont démontré que la collecte d'informations à caractère personnel n'est absolument pas nécessaire pour l'utilisation de la carte Mobib. Où en est-on dans la mise en œuvre du marché public intitulé "Consultance spécialisée dans la protection de la vie privée" par lequel la STIB s'est attaché les services d'un membre de la Commission de la protection de la vie privée en vue de répondre à des recommandations de cette même commission dans le cadre du projet Mobib ? Quelles missions ont déjà été remplies par la société Galaxia ISE ?

Aujourd'hui, nous sommes arrivés au terme d'un processus. À plusieurs reprises, la majorité a confirmé sa volonté de s'ancrer dans le système Mobib. Nous devons en prendre acte. Ce système est aussi développé en Wallonie. Il faut donc être cohérent. Par contre, les experts nous affirment que l'on peut améliorer la sécurisation. Avez-vous évalué ces informations ? Nous engageons-nous dans ce processus ou en resterons-nous là ?

Discussion

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

M. Emin Özkara.- Pour abonder dans le sens de mon collègue, j'aimerais savoir s'il y a des analyses au sein de la STIB pour intégrer les recommandations des experts et l'état d'avancement de la mise en œuvre du marché de la consultance spécialisée dans la protection de la vie privée.

Par ailleurs - et mon groupe politique l'a déjà fait à plusieurs reprises -, nous demandons à la ministre de tout mettre en œuvre pour que les usagers puissent, à terme, avoir le choix de demander une carte anonyme. Nous insistons pour que celle-ci

De vier openbarevervoersmaatschappijen werken samen aan een gemeenschappelijke kaart die gegevens van alle maatschappijen bevat. De kaart zou vanaf 2012 worden gebruikt. Zijn de persoonlijke gegevens van de reizigers voor alle maatschappijen toegankelijk? Welke maatregelen zijn er ter bescherming van de privacy genomen?

De voorzitter.- Tijdens de hoorzitting van 22 juni 2011 heb ik gezegd dat dit onderwerp opnieuw op de agenda kon worden gezet en dat er eventueel aanbevelingen konden worden geformuleerd.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Op de meeste van uw vragen heb ik reeds uitvoerig geantwoord naar aanleiding van uw schriftelijke vraag van enkele weken geleden, mijnheer Gosuin.*

De MIVB staat open voor de suggesties van de experts in de bijzondere commissievergadering over Mobib, voor zover dat mogelijk is. Op langere termijn kunnen de nieuwe technologieën inderdaad worden ingezet, maar nu spelen beperkingen zoals de hoge kostprijs mee. Bovendien moeten die technieken voldoen aan industriële productievoorwaarden.

Bovendien installeert de MIVB best niet de nieuwe technologieën. Die taak komt toe aan vzw Calypso Networks International, die de Calypsostandaard heeft ontwikkeld die Mobib gebruikt.

Er werd een werkgroep opgericht in de cel Veiligheid van de MIVB, die zich met Mobib bezighoudt. Hij zal alle ontwikkelingen op de voet volgen en daarover rapporteren.

De eerste en tweede fase van de openbare aanbesteding, die werd toegewezen aan Galaxia ISE, zijn conform het lastenboek afgerond. Een

n'entraîne pas de frais supplémentaires, dès lors qu'il ne s'agit pas d'un luxe, mais d'un droit élémentaire au respect de la vie privée. La STIB mène-t-elle une étude à propos de la carte anonyme ?

Les sociétés de transport public - la STIB, De Lijn et le groupe TEC -, conjointement avec la SNCB travaillent actuellement à une carte commune qui contiendraient les données de ces quatre compagnies. Cette carte serait mise en place à partir de 2012. Les données personnelles des utilisateurs seront-elles accessibles aux quatre opérateurs ? Quelles dispositions ont été prises en matière de respect de la vie privée ?

M. le président.- Lors de notre séance d'audition, le 22 juin 2011, j'avais dit que la discussion était en cours, que ce point pouvait être remis à l'ordre du jour et qu'on pouvait éventuellement émettre des recommandations.

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En guise d'introduction, je vous rappelle, M. Gosuin, que vous avez déjà posé une question écrite il y a quelques semaines sur le même sujet. Ma réponse a déjà fourni des détails sur la plupart des éléments.

La STIB est ouverte aux suggestions évoquées par les experts lors de la commission spéciale concernant Mobib, dans la mesure du possible. Les experts ont discuté des principes théoriques et des nouveaux modèles et technologies qui pourront certainement être mis en place à long terme. Ils ne peuvent toutefois pas être adoptés à court terme : il faut en effet prendre en considération certaines limitations, notamment les coûts élevés engendrés et le ralentissement du déploiement de la carte Mobib en Belgique. Les technologies à utiliser doivent répondre à des contraintes industrielles qui ne sont pas celles de l'informatique domestique.

En outre, il serait inopportun que la STIB implémente seule de nouvelles technologies. Cette tâche incombe à l'asbl Calypso Networks International qui a développé le standard Calypso utilisé par Mobib, adapté et renouvelé par la suite.

La Belgique est partie prenante des groupes de travail techniques de cette association. Un groupe

gedetailleerde inventarislijst met een precisering, nuancering en aanvulling van de opmerkingen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (CBPL) werd aan het directiecomité voorgesteld.

Samen met de CBPL is een gedetailleerd driejarig actieplan opgesteld, dat zij te allen tijden kan raadplegen. De fasen 3, 4 en 5 werden gelijktijdig opgestart. Heel wat acties zijn in uitvoering of al voltooid. Ik denk aan de herziening van contracten met leveranciers, onderaannemers en partners, de aanpassing van de algemene voorwaarden en reizigersinformatie, de hervorming van de gegevensstructuren en de versleutelingstechnieken, de aanpassing van de bewaartijd van de gegevens en de vorming en interne sensibilisering in verband met de juridische aspecten van de informatici.

De MIVB is van oordeel dat de specialisten die door Galaxia ter beschikking zijn gesteld, meer dan voldoende aan de vereisten van het lastenboek beantwoorden.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- U sluit een aanpassing van de kaart blijkbaar niet helemaal uit.*

Verder is voorgesteld dat de commissie aanbevelingen zou formuleren. We kunnen de vraag dus later agenderen wat ons de mogelijkheid biedt de aanbevelingen te redigeren. Voorzichtigheid is wel geboden, want parlementsleden zijn geen technici. Zodra er sprake is van een bijkomende beveiliging van de gegevens,

de travail au sein de la cellule de sécurité de la STIB en charge de Mobib a été créé. Il suivra de près les évolutions en matière de technologie et de sécurité. Celles-ci seront ensuite rapportées.

En ce qui concerne le marché public attribué à la société Galaxia ISE, les phases 1 et 2 sont terminées, conformément au cahier des charges. L'état des lieux détaillé a été présenté au comité de direction. Il précise, nuance et complète les remarques de la Commission de la protection de la vie privée (CPVP).

Un plan d'action détaillé sur trois ans a été convenu avec cette même commission. Ce plan courant est maintenu à jour pour tenir compte des opportunités et difficultés toujours possibles. Il est en permanence à disposition de la CPVP. Les phases 3, 4 et 5 sont lancées en parallèle. De multiples actions sont clôturées ou avancées.

À titre d'exemple, je vous cite les actions suivantes : révision des contrats avec les fournisseurs, sous-traitants et partenaires ; adaptation des conditions générales et de l'information aux voyageurs ; politique de sécurité de l'information Mobib et clause de confidentialité ; adaptation de l'organisation et de certaines fonctions liées à la sécurité ; révision des structures de bases de données et des techniques de codage et d'anonymisation ; adaptation des durées de conservation des données et enfin, formation et sensibilisation interne, notamment aux aspects légaux pour les informaticiens.

En conclusion, la STIB estime que l'équipe de spécialistes mise à disposition par Galaxia répond très largement aux attentes du cahier des charges.

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

M. Didier Gosuin.- Je note que vous n'êtes pas complètement fermée à l'évolution de cette carte dans le sens avancé par les experts.

Je note également la proposition de la commission de faire des recommandations. Nous pourrons donc renvoyer cette question à plus tard afin de pouvoir les rédiger. Il s'agit d'être prudent, les parlementaires ne sont pas des techniciens. À partir du moment où il est question d'amener une sécurisation supplémentaire des données, avec les

kunnen we samen met de MIVB-verantwoordelijken een voorstel formuleren.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de samenwerking tussen de MIVB, De Lijn en de TEC in het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

betreffende "het overleg over het fileplan van De Lijn".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS,

betreffende "de tramlijnen die De Lijn wil tot stand brengen rond en naar Brussel".

De voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners, worden de interpellaties naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER WALTER VANDENBOSSCHE

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de verkeerssituatie aan het kruispunt tussen de Josse Leemanslaan, de Lenniksebaan en de Maurice Carèmelaan te Anderlecht".

responsables de la STIB, nous pourrons formuler une proposition pour arriver à une unanimité au sein du parlement.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la collaboration des sociétés de transport public STIB, De Lijn et TEC en Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "la concertation au sujet du 'plan embouteillages' de De Lijn".

INTERPELLATION JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS,

concernant "le projet de lignes de trams De Lijn autour et vers Bruxelles".

M. le président.- À la demande conjointe des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la situation en matière de circulation au carrefour entre l'avenue Josse Leemans, la route de Lennik et le boulevard Maurice Carème".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, wordt de interpellatie ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

M. le président.- À la demande de l'auteur, l'interpellation est retirée et transformée en question écrite.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract van de MIVB".

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les travaux préparatoires au nouveau contrat de gestion de la STIB".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

M. le président.- À la demande de l'auteur, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de evaluatie van de private bewakingsdiensten bij de MIVB en de door de regering geplande versterking van de interventie- en veiligheidsdienst van de MIVB".

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'évaluation des services privés de gardiennage dans le réseau STIB et le renforcement prévu par le Gouvernement du service d'intervention et de sécurité de la STIB".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

M. le président.- À la demande de l'auteur, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

betreffende "de toegankelijkheid van de waterweg ten zuiden van Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De stop van Ternaaien zal worden opgeheven, waardoor mogelijkheden worden gecreëerd voor vrachtvervoer in de richting van Rotterdam en de Donau. Het zou interessant zijn te weten welke plannen het Waals Gewest heeft voor de as Brussel-Charleroi. Er zou een budget van 100 miljoen euro uitgetrokken zijn voor baggerwerken in Henegouwen.*

De waterwegen bieden goede mogelijkheden voor containervervoer, op voorwaarde dat de doorgang mogelijk is. Hoe staat het met de doorgang naar Brussel via het Albertkanaal?

Is de diepte voldoende voor vrachtvervoer op de as Brussel-Charleroi voor het gedeelte tussen Halle en Charleroi en verderop? Zijn er op deze as beperkingen voor vrachtvervoer?

Hoe ver staan de besprekingen tussen de gewesten over het toegankelijk houden van de waterwegen voor vrachtvervoer? Wat is de houding van het Waals Gewest en welk budget zal het investeren in het Waalse gedeelte van de as Brussel-Charleroi? Vandaag blijkt dat het Brusselse verkeer vermindert ten opzichte van het verkeer op de Schelde en de as Antwerpen-Gent-Doornik. Het verkeer op de Brusselse waterwegen moet worden aangemoedigd.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het kanaal Brussel-Charleroi wordt regelmatig gebaggerd. In het Brussels Gewest*

concernant "l'accessibilité de la voie d'eau au sud de Bruxelles".

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

Mme Françoise Schepmans.- Selon une information parue récemment, le bouchon de Lanaye va sauter, ce qui ouvrira davantage la voie aux bateaux vers Rotterdam et le Danube. Vous me direz que cela concerne la Région wallonne et qu'on peut saluer cette amélioration des conditions de déplacement sur la voie d'eau, mais il serait également intéressant de savoir ce que la Région wallonne envisage pour l'axe Bruxelles-Charleroi. En effet, selon la même information, un budget de 100 millions d'euros serait réservé au dragage des canaux et des darses dans le Hainaut.
Chacun s'accorde à reconnaître l'importance que revêt le trafic par conteneurs, mais encore faut-il que les voies navigables permettent le passage des barges qui les transportent. Qu'en est-il de l'accès à Bruxelles via le canal Albert ?

Sur cet axe Bruxelles-Charleroi, les dragages ont-ils été régulièrement effectués ? La profondeur est-elle suffisante, sur le tronçon Hal-Charleroi et au-delà, pour permettre la navigabilité ? Le trafic des conteneurs sur cet axe peut-il se faire sans restrictions ?

Qu'en est-il des concertations entre les Régions pour maintenir la navigabilité des voies ? Quelle est l'attitude la Région wallonne quant aux travaux qu'elle veut effectuer, et quel est le montant qui serait affecté au dragage du canal Bruxelles-Charleroi sur son territoire ? Cet aspect est fondamental car il semble qu'aujourd'hui, le trafic vers Bruxelles soit ralenti, au profit de l'Escaut et de l'axe Anvers-Gand-Tournai et au désavantage de Bruxelles et de son port. Où en sont les discussions avec la Région wallonne ? Il faut défendre Bruxelles et son trafic fluvial.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Des travaux de dragage ont en effet lieu sur l'axe Bruxelles-Charleroi du canal. La Région de Bruxelles-

wordt er elk jaar 40.000 m³ gebaggerd. Op het gedeelte van het Vlaams Gewest ten zuiden van Brussel zijn ter hoogte van Halle en Lot werken bezig of gepland en voor het Waals gedeelte zijn er over een periode van vier jaar en voor een totaal van 250.000 m³ werken gepland tussen Ronquières en Lembeek. Het Waals Gewest heeft hierover geen kostprijs meegedeeld.

De maximale diepgang op de ABC-as (Antwerpen-Brusssel-Charleroi) bedraagt 5,8 m aan de noordelijke grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en tot de Van Praetbrug. De diepgang vermindert vanaf de Van Praetbrug naar 4,5 m tot de Redersbrug en vanaf de Redersbrug tot Charleroi is de maximale diepgang beperkt tot 2,5 m.

De containertrafiek op de as Brussel-Charleroi is beperkt tot twee lagen containers. Tot nu toe is een dergelijke trafiek over deze as schaars gebleven. Deze vindt tweemaal per maand plaats tussen Willebroek in de provincie Antwerpen en Ghlin in het Waals Gewest. Het betreft een zestigtal containers per maand (tweemaal 30 containers). Deze trafiek is weinig rendabel, omdat er concurrentie is met het vervoer per trein, dat eveneens gesubsidieerd wordt.

De containertrafiek met drie lagen containers zou rendabel kunnen zijn, maar is voorlopig niet mogelijk in zuidelijke richting omdat de hoogte van de bruggen in het Brussels Gewest dit niet toelaat. Zelfs voor een trafiek met twee lagen containers, waarvoor Europa een vrije doorvaarhoogte oplegt van minimaal 5,25 m, halen op dit moment op de Brussel-Charleroi-as elf bruggen deze hoogte niet.

Het Waals Gewest heeft een plan opgesteld voor haar rivieren en kanalen. Een nauwere samenwerking is vereist voor wat betreft de ontwikkeling van de as Antwerpen-Brussel-Charleroi (ABC).

We zijn uitgenodigd voor de officiële ingebruikname van de trimodale terminal van de haven van La Louvière. We zullen bij die gelegenheid de doelstellingen van het Waals Gewest beter leren kennen.

Capitale procède à un dragage de 40.000 m^3 chaque année. Ces travaux sont en cours ou sont programmés sur le tronçon flamand au sud de Bruxelles à hauteur de Hal et Lot. Ils sont également prévus sur le tronçon wallon, sur une période de quatre ans entre Ronquières et Lembeek pour un total de 250.000 m^3. La Région wallonne n'a communiqué aucun prix à ce sujet à la Région de Bruxelles-Capitale.

Le tirant d'eau maximal sur l'axe ABC (Anvers-Bruxelles-Charleroi) atteint 5,8 m à la frontière nord de la Région de Bruxelles-Capitale et ce jusqu'au pont Van Praet. Le tirant d'eau diminue pour atteindre 4,5 m à partir du pont Van Praet jusqu'au pont des Armateurs. Entre ce dernier et Charleroi, le tirant d'eau maximal est limité à 2,5 m.

La liaison de conteneurs sur l'axe Bruxelles-Charleroi est limitée à deux hauteurs de conteneurs. Jusqu'à présent, un tel trafic est resté limité sur cet axe. Il a lieu deux fois par mois entre Willebroek (en province d'Anvers) et Ghlin en Région wallonne. Il concerne une soixantaine de conteneurs par mois (2 fois 30 conteneurs à fond de cale du bateau). Pour le moment, ce trafic par voie fluviale est difficilement rentable, et ce pour deux raisons ;

- la concurrence avec le trafic ferroviaire qui est également subsidié ;

- une liaison à trois hauteurs de conteneurs serait rentable mais n'est pour le moment pas réalisable en direction du sud parce que la hauteur des ponts en Région de Bruxelles-Capitale ne le permet pas. Ceux-ci devraient tous être rehaussés à sept mètres. Même pour un trafic à deux hauteurs de conteneurs, pour lequel l'Europe impose une hauteur libre minimale sous les ponts de 5,25 m. Actuellement, sur l'axe Bruxelles-Charleroi, 11 ponts n'ont pas cette hauteur libre minimale.

Comme la Région wallonne a élaboré, elle aussi, un plan pour ses rivières et ses canaux, il est important pour nous de travailler plus directement et plus fréquemment avec la Région wallonne pour développer l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi (ABC).

Nous sommes d'ailleurs invités très prochainement à l'inauguration de la trimodalité du Port de La

- Het incident is gesloten.

Louvière. Ce sera une belle occasion de voir quelles sont les intentions et les motivations de la Région wallonne.

- L'incident est clos.

BIJLAGEN

ANNEXES

Moties – Indiening

Ordres du jour - Dépôt

Gemotiveerde motie

Ordre du jour motivé

Gemotiveerde motie ingediend naar aanleiding van :

- **de interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum tot mevrouw Brigitte Grouwels, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, en de heer Emir Kir, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid, betreffende «het project voor de heraanleg van de Havenlaan»;**

- **de toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes betreffende «de heraanleg van de Havenlaan»;**

- **en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Marie Nagy betreffende «de problemen rond de aanleg van de Havenlaan»;**

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum betreffende «het project voor de heraanleg van de Havenlaan», de toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes betreffende «de heraanleg van de Havenlaan», de toegevoegde interpellatie van mevrouw Marie Nagy betreffende «de problemen rond de aanleg van de Havenlaan» en de antwoorden van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer en van de Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid;

Ordre du jour motivé déposé en conclusion de :

- **l'interpellation de Mme Viviane Teitelbaum à Mme Brigitte Grouwels, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, et à M. Emir Kir, Secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique, concernant «le projet de réaménagement de l'avenue du Port»;**

- **l'interpellation jointe de Mme Annemie Maes concernant «le réaménagement de l'avenue du Port»;**

- **et de l'interpellation jointe de Mme Marie Nagy concernant «les problèmes posés par l'aménagement de l'avenue du Port»;**

«Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de Mme Viviane Teitelbaum concernant «le projet de réaménagement de l'avenue du Port», l'interpellation jointe de Mme Annemie Maes concernant «le réaménagement de l'avenue du Port», l'interpellation jointe de Mme Marie Nagy concernant «les problèmes posés par l'aménagement de l'avenue du Port» et les réponses de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique;

Overwegende dat

- de aard van de geplande werken niet meer strookt met de overwegingen die tot het initiële project hebben geleid;
- het project voor de heraanleg inhoudt dat meer dan 300 honderdjarige bomen worden geveld en de opmerkelijke bomenlijn wordt geschonden, hoewel de bomen niet ziek zijn;
- de huidige kasseien na de werken zullen worden vervangen door een betonnen wegdek;
- het project het industriële erfgoed van het Brussels Gewest aantast;
- de werken meer dan 12 miljoen euro kosten, terwijl de financiën van het Gewest uiterst benard zijn;
- talrijke Brusselaars, gebruikers, omwonenden, landschapsarchitecten zoals Michel Desvigne, en milieu- en erfgoedverenigingen zich tegen het project verzetten en er ernstig voorbehoud tegen maken;
- al meer dan 8.500 burgers een petitie tegen het project ondertekend hebben;
- er een klacht is ingediend tegen de afgegeven vergunning;
- de Procureur des Konings de site heeft laten verzegelen en de werken bijgevolg nog niet aangevat werden, hoewel de vergunning op 8 oktober e.k. verstrijkt;
- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de autonomie van de gemachtigde ambtenaar en de regels van het overleg niet gerespecteerd heeft;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- het project sereen en zonder taboe opnieuw te onderzoeken en daar alle betrokken actoren en

Considérant

- que la nature des travaux envisagés n'est plus en phase avec l'ensemble des considérations qui ont motivé le projet initial;
- que le projet de réaménagement implique l'abattage de plus de 300 arbres centenaires, et porte atteinte à un alignement remarquable alors que ces arbres ne sont pas malades;
- que les travaux entraîneront le remplacement des pavés actuels par un revêtement en béton;
- que le projet porte atteinte au patrimoine industriel de la Région bruxelloise;
- que le coût des travaux est supérieur à 12 millions d'euros à l'heure où les finances régionales sont au plus mal;
- que de nombreuses voix bruxelloises, usagers, riverains, paysagistes tels Michel Desvigne, associations environnementales et de défense du patrimoine, s'opposent au projet et émettent de vives réticences à son encontre;
- qu'une pétition de citoyens a déjà recueilli plus de 8.500 signatures contre le projet;
- qu'une plainte a été déposée à ce jour contre le permis qui a été délivré;
- que des scellés ont été apposés par le Procureur du Roi et qu'en conséquence les travaux n'ont pas encore débuté alors que le permis expire le 8 octobre prochain;
- que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas respecté l'autonomie du fonctionnaire délégué et les règles de concertation;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'engager une véritable réflexion et un réexamen serein et sans tabou de ce dossier

stakeholders in ruime mate bij te betrekken, gelet op de financiële middelen die op het spel staan en op het grote aantal negatieve gevolgen die het project zal teweegbrengen.».

Brussel, 21 september 2011

(Get.) Viviane TEITELBAUM (F)
Didier GOSUIN (F)
Jacqueline ROUSSEAUX (F)

Eenvoudige motie

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Bianca Debaets, mevrouw Céline Fremault en mevrouw Anne Dirix.

associant largement tous les acteurs et parties concernées eu égard aux moyens financiers en jeu et aux multiples conséquences négatives que ce projet engendrera.».

Bruxelles, le 21 septembre 2011

(S.) Viviane TEITELBAUM (F)
Didier GOSUIN (F)
Jacqueline ROUSSEAUX (F)

Ordre du jour pur et simple

Un ordre du jour pur et simple a été déposé par Mmes Olivia P'tito, Bianca Debaets, Céline Fremault et Anne Dirix.