

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES QUESTIONS

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE CHARGÉE DE LA CONSERVATION DE LA NATURE, DE LA POLITIQUE DE L'EAU ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE

COMMISSIE VOOR HET LEEFMILIEU EN DE ENERGIE BELAST MET HET NATUURBEHOUD, HET WATERBELEID EN DE OPENBARE NETHEID

RÉUNION DU MARDI 3 JUILLET 2018

VERGADERING VAN DINSDAG 3 JULI 2018

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

Présidence : Mme Viviane Teitelbaum, présidente.

[105]

QUESTIONS ORALES

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

[107]

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "le nouveau protocole de certification centralisé pour les certificateurs résidentiels de PEB".

[109]

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

M. Eric Bott (DéFI).- Le 15 mars 2017, un nouveau logiciel et un nouveau protocole de certification sont d'application. Selon le site de Bruxelles Environnement, l'intérêt est double : simplifier la certification PEB pour les certificateurs et renforcer la qualité des certificats.

Ainsi, pour renouveler leur agrément, les certificateurs PEB doivent désormais suivre une formation de recyclage non obligatoire de trois jours, dispensée par plusieurs opérateurs de formation, et réussir un examen centralisé. À partir du 15 juin 2018, Bruxelles Environnement mettra fin à l'agrément des certificateurs résidentiels PEB qui n'ont pas encore réussi cet examen. Je souhaite relayer les inquiétudes et le désarroi de plusieurs certificateurs PEB qui dénoncent une série de problèmes liés à ce nouveau protocole de certification.

Tout d'abord, ils indiquent que le protocole sur la base duquel les épreuves certificatives sont organisées comporterait de nombreuses erreurs techniques. Ensuite, ils jugent la procédure d'examen instaurée par Bruxelles Environnement discriminatoire, car de nombreux candidats certificateurs ayant échoué n'auraient pas accès à la correction de leur test. Enfin, les candidats certificateurs soulèvent une série d'éléments qui portent à croire que les épreuves ne se seraient pas déroulées de manière optimale : retard dans l'organisation, longueur des délais de communication des résultats, etc.

Selon mes informations, plus de 1.000 certificateurs PEB n'auraient pas encore passé ce processus éliminatoire et le taux de réussite à cet examen serait d'environ 25%.

Avez-vous eu écho de problèmes organisationnels relatifs à ce nouveau protocole de certification ?

Comment se déroule la sélection des opérateurs qui dispensent les formations de recyclage ?

Quel est le coût total de la formation ?

Comment se déroule la procédure d'examen centralisé et quel en est le coût ?

Bruxelles Environnement a-t-il procédé à une modification du protocole 2.2 comportant certaines erreurs, notamment par rapport à certaines méthodes de calcul ? Combien de certificateurs PEB ont-ils participé à cette formation ? Quel est le taux de réussite à l'examen ? Connaissez-vous le taux de réussite des formateurs agréés depuis 2011 ?

Bien que l'examen soit informatisé, le délai de communication des résultats serait de 30 jours. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Quelle est la procédure en cas d'échec à l'examen ? Les candidats recalés disposent-ils de voies de recours ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

[111]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Le secteur, la presse et les citoyens ont constaté la très faible qualité des certificats PEB émis en Région bruxelloise. Mais c'est surtout le processus de contrôle de Bruxelles Environnement qui a montré qu'à peine 20% des certificats étaient dépourvus d'erreurs ! Sur la base de ce constat, j'ai décidé de rehausser les exigences de diplôme et de qualification pour l'accès à l'agrément de certificateur, dès le 1er janvier 2015.

Ce changement a corrigé la situation pour les nouveaux certificateurs et il restait donc à s'occuper des certificateurs existants. C'est pourquoi, le 21 décembre 2016, j'ai organisé une formation de recyclage avec un examen centralisé pour relever le niveau. Je ne suis pas étonnée que cette décision suscite remous et inquiétudes, puisque le secteur voit le niveau d'exigence augmenter.

Les formations et les examens de recyclage ont démarré il y a peu. Il est vrai que Bruxelles Environnement a rencontré des difficultés organisationnelles dans ce processus. Vous l'avez certainement appris, un courriel anonyme communiquant le contenu des examens précédents, avec des suggestions de réponses en partie erronées, a été envoyé à Bruxelles Environnement et aux certificateurs, malgré les mesures de sécurité et de confidentialité mises en place dans l'organisation des examens.

La fuite a compromis l'égalité de traitement des candidats et la sérénité des séances. Bruxelles Environnement a alors été obligée d'annuler les cinq examens restants. À la suite de cette annulation, plusieurs certificateurs mécontents de l'organisation, du niveau de difficulté et du contenu ont réagi.

À l'écoute du secteur, j'ai décidé, avec Bruxelles Environnement, de reporter la date butoir à laquelle les certificateurs ont l'obligation d'être titulaires d'une attestation, du 15 juin 2018 au 15 octobre 2019. Tous les certificateurs actuellement agréés peuvent continuer d'exercer leurs activités jusqu'à cette date. Le délai accordé permettra à l'administration d'entendre sereinement les plaintes émanant des certificateurs, d'apporter des améliorations au dispositif pour qu'il se poursuive dans les meilleures conditions et de leur donner la chance de se former. Des réunions avec les certificateurs ont eu lieu les 20 et 28 juin.

Les opérateurs qui dispensent les formations de recyclage doivent recevoir un agrément pour ce faire. Les formations ne génèrent pas de coût pour la Région. Le montant qu'un candidat débourse varie de 425 à 475 euros, selon l'organisme de formation.

[113]

L'examen est réalisé par un sous-traitant désigné sur la base d'un marché public passé par appel d'offres ouvert. Le marché comprend : l'organisation des séances, la rédaction des questions théoriques et pratiques, la mise en place d'un outil d'inscription, la conception d'une plate-forme d'examens, la correction des examens, la mise à disposition du matériel, le suivi quant au droit de regard et aux questions des participants. Il est attribué pour 118.096 euros avec un coût supplémentaire par séance d'examen.

Pour l'examen centralisé, le taux de réussite actuel est de 33%. Le règlement prévoit une durée maximale de 30 jours entre la séance d'examens et la communication des résultats ; dans ce délai, le sous-traitant effectue la correction automatique et en vérifie les résultats. Bruxelles Environnement analyse ensuite les résultats, traite les éventuelles plaintes, valide les résultats finaux et les communique aux candidats.

Vous m'interrogez sur la procédure pour un certificateur qui n'a pas réussi l'examen avant la date butoir. S'il se trouve dans les conditions d'une suspension de son agrément, il ne pourra plus exercer jusqu'à ce qu'il réussisse l'examen et pour maximum 120 jours. Pendant la période de suspension, une dernière chance lui est offerte de se former.

Celui qui n'aura pas réussi l'examen à l'expiration de la période de suspension peut se voir retirer son agrément. Ce retrait d'agrément ne signifie pas l'interdiction définitive d'exercer : pour redevenir certificateur, il devra suivre à nouveau une formation, réussir l'examen, redemander un agrément. Comme mentionné, la date butoir a été reportée au 15 octobre 2019, ce qui signifie que tous les certificateurs PEB actuellement agréés peuvent continuer d'exercer leur activité jusqu'à cette date, ce qui doit les rassurer.

Nous avons donc instauré une "période tampon", mais nous conservons un certain niveau d'exigence afin de ne pas nous trouver en difficulté s'agissant de personnes censées faire preuve de sérieux.

[115]

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

M. Eric Bott (DéFI).- Je remercie la ministre et son administration d'avoir reporté l'échéance de l'examen pour les certificateurs. Nous nous retrouverons en 2019, après les examens.

- *L'incident est clos.*

[117]

[119]

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "l'évaluation de la mise en œuvre du COBRACE en ce qui concerne la performance environnementale des flottes publiques et la promotion de carburants alternatifs pour les flottes captives".

[121]

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Comme vous le savez, je suis très attentif à la qualité de l'air dans notre Région. Or celle-ci connaît régulièrement des pics de pollution qui ont des répercussions directes et indirectes sur l'environnement et la santé des citoyens.

La vague de froid qui s'est installée ces dernières semaines dans notre pays - ce texte a été déposé le 18 avril - a favorisé la concentration de polluants sur le territoire bruxellois, et la qualité de l'air a été, par moments, plus que médiocre.

Je vous ai interpellée à plusieurs reprises sur la qualité de l'air à Bruxelles. À la lumière de ce qui s'est passé, je souhaiterais vous parler des mesures de restriction prises pour les flottes publiques, afin de réduire les particules fines dans l'air.

En effet, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) prévoit des dispositions précises visant à encourager une mobilité moins agressive pour l'environnement. Ces "dispositions relatives à l'exemplarité des pouvoirs publics" prévoient notamment l'interdiction de l'acquisition de véhicules à motorisation diesel depuis le 1er janvier 2015.

Par ailleurs, les exigences à atteindre par les pouvoirs publics régionaux et locaux en matière de performance environnementale sont fixées par arrêté.

Eu égard à ces divers objectifs, il me semble important de dresser le bilan de la manière dont les administrations régionales, les pouvoirs locaux et autres organismes régionaux se sont adaptés aux nouvelles contraintes réglementaires et aux éventuels impacts en matière de coûts.

Il convient également de se demander si les solutions alternatives au diesel sont suffisantes ou si elles méritent d'être davantage soutenues.

L'électromobilité étant très contraignante à l'égard de l'autonomie et des coûts, le Plan air-climat-énergie (PACE) souligne que les véhicules au gaz naturel comprimé (CNG) offrent également une alternative avantageuse par rapport aux véhicules thermiques à moteur essence ou diesel.

[123]

D'un point de vue environnemental, ils permettent de réduire significativement les émissions de polluants atmosphériques. Par rapport aux véhicules diesels, ils émettent jusqu'à 80% de NOx en moins, 95% de PM10 en moins, pour des émissions de CO2 globalement similaires par kilomètre parcouru. Les véhicules au gaz naturel comprimé (CNG) sont par ailleurs nettement moins bruyants et permettent d'avoir recours au biogaz via une biométhanisation.

En termes de coût d'achat, ces véhicules sont comparables à un véhicule diesel conventionnel et peuvent en outre bénéficier de certaines primes accordées par l'Association royale des gaziers belges (ARGB).

Le Plan air-climat-énergie décline notamment des actions spécifiques relatives au déploiement du CNG comme carburant alternatif en Région bruxelloise :

- l'action 73 "Favoriser l'utilisation du gaz naturel comme carburant" précise ainsi qu'il convient de développer les infrastructures, de dépasser les freins d'ordre psychologique et de mettre en place des campagnes d'information et des incitants pour munir la Région de points de vente en nombre suffisant pour en faire un carburant crédible, comme il l'est dans de nombreux pays ;

- le Plan air-climat-énergie prévoit également une étude sur l'utilisation des véhicules au gaz naturel en complément des véhicules électriques, dans le cadre de l'article 3 de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs "Clean power for transport". La question des points de fourniture figure parmi les éléments qui devront être étudiés dans le cadre de cette étude.

D'autre part, le 4 juillet 2016, le Parlement bruxellois a adopté à une très large majorité une résolution appelant à un véritable "fuel shift" en Région bruxelloise, en vue de réduire l'impact environnemental des véhicules en circulation.

Partant du constat que tous les véhicules diesels ne pourront être remplacés par des véhicules électriques, cette initiative soulignait qu'au-delà des considérations environnementales, il y a également lieu de souligner le potentiel économique de certaines alternatives ainsi que leur accessibilité technologique immédiate. Il s'agit à proprement parler d'une solution parmi d'autres qui s'impose aux administrations régionales et pouvoirs locaux depuis le 1er janvier 2015.

Je souhaiterais dès lors vous poser les questions suivantes.

[125]

Depuis l'interdiction, au 1er janvier 2015, de l'acquisition de véhicules diesels, quels sont les principaux constats que l'on peut dresser concernant l'évolution du parc de véhicules publics par catégorie de véhicules et/ou d'organismes ? Quelle évolution du parc motorisé observe-t-on ? Quel est le nombre de véhicules essence acquis en remplacement de véhicules diesel ? Une évaluation de l'impact économique de la mesure a-t-elle été réalisée, par exemple en termes d'augmentation des dépenses de carburant ?

Quel est le nombre de véhicules recourant à un carburant alternatif, en particulier l'électricité ou le gaz naturel comprimé (CNG) ? Une évaluation des besoins et des solutions requises par les administrations publiques a-t-elle été réalisée ? Brulocalis y a-t-elle été impliquée ? Les flottes captives étant particulièrement adaptées à l'usage du CNG par l'installation de stations dédiées, des contacts ont-ils été pris avec l'AVCB et Sibelga en vue de promouvoir des stations pour les flottes d'organismes régionaux ou communaux au sein des administrations ?

[127]

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

Mme Céline Fremault, ministre.- L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises a été adopté le 15 mai 2014. Il porte sur 72 pouvoirs publics :

- 19 communes ;

- 19 CPAS ;
- 3 intercommunales ;
- 18 institutions régionales ;
- 8 cabinets ;
- le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Selon l'arrêté, il existe cinq catégories de véhicules : les camions, les camionnettes, les Multi Purpose Vehicles (MPV, véhicule multi-usage), les voitures particulières et les véhicules spécifiques (ambulances, balayeuses, camions de pompiers et grues).

Avec un peu moins de 4.000 véhicules, les pouvoirs publics bruxellois comptent moins de 0,7% du nombre total de véhicules à Bruxelles. La dernière évaluation faite par Bruxelles Environnement porte sur la flotte des véhicules de 2016. L'agence étudie les données concernant la flotte de 2017. Elle fournira son nouveau rapport cet été.

Les véhicules légers sont pour 40% des véhicules au diesel, pour 51%, des véhicules à essence et pour 9%, des véhicules électriques. Les autres catégories sont presque exclusivement constituées de véhicules au diesel par manque de mode alternatif en 2016.

Pour la catégorie des voitures particulières, l'écoscore moyen des voitures immatriculées en 2016 était de 76, soit 10 points de plus qu'en 2014.

Il en va de même pour le type de carburant : 14% des voitures particulières utilisées par les pouvoirs publics sont électriques, 55% à essence et le diesel ne représente que 31% du parc. Je vous rappelle que, dans notre Région, les véhicules électriques ne représentent que 0,2% du parc automobile et que, malheureusement, les voitures au diesel en représentent encore 58%.

[129]

Les voitures au gaz naturel comprimé (CNG, pour "compressed natural gas") ne sont présentes qu'en très petit nombre dans la flotte des pouvoirs publics.

L'arrêté relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport ne prévoit pas d'analyse économique, mais lors de l'élaboration des plans de déplacements des entreprises (PDE), les autorités doivent élaborer un plan de gestion durable de leur flotte. Ce plan doit encourager une approche plus rationnelle de la flotte en prévoyant des mises en commun, des centrales d'achat et des mutualisations entre les autorités utilisant des véhicules très spécifiques. Je proposerai de reprendre ce type de mesures afin de les rendre obligatoires dans le futur Plan national énergie et climat (PNEC 2030) que je dois rendre en fin d'année et qui sera examiné par la commission.

Par ailleurs, Bruxelles Environnement a analysé l'impact économique de l'arrêté sur le coût de gestion de sa flotte de véhicules. Aucun impact n'a été remarqué. En effet, les coûts plus élevés liés à la consommation d'essence sont largement compensés par des coûts d'achat et d'entretien moindres, et une consommation nettement plus basse pour le carburant électrique. Le rapport d'évaluation est transmis chaque année tant à Brulocalis qu'à ce parlement. De plus, il est accessible sur le site de Bruxelles Environnement.

Chaque année, Bruxelles Environnement organise un cours de formation pour les autorités bruxelloises sur la gestion durable de la flotte, au cours duquel une évaluation des parcs de véhicules des autorités et les obligations imposées par l'arrêté exemplarité sont expliquées. À chaque fois, les participants discutent des améliorations possibles.

Bruxelles Environnement lancera cette année encore un marché "centrale d'achat pour du leasing opérationnel de véhicules" portant sur des véhicules hybrides ou 100% électriques. Les administrations bruxelloises pourront ainsi adhérer à la centrale d'achat en tant que pouvoir bénéficiaire.

Aucun contact spécifique n'a été pris avec Brulocalis ou Sibelga au sujet du CNG pour les autorités bruxelloises. Le CNG est à peine présent dans les flottes publiques bruxelloises et il n'existe qu'une seule station de ce type sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Nous nous engageons néanmoins à poursuivre le déploiement de l'infrastructure publique pour ces véhicules, qui pourraient ensuite être utilisés par les Bruxellois, les visiteurs et les flottes gouvernementales. Le projet européen BENEFIC, pour Brussels Netherlands Flanders Implementation of Clean power for transport, prévoit le cofinancement de deux stations CNG supplémentaires, qui doivent être réalisées d'ici à la mi-2020.

Une évaluation sera alors nécessaire pour déterminer si les autorités bruxelloises ont besoin d'autres initiatives d'infrastructures CNG. À titre personnel, j'en suis persuadée. Dans le cadre de l'interdiction du diesel, des contacts sont en cours avec Fluxys. Ses représentants ont eu l'occasion de s'exprimer récemment dans la presse. Ils ont indiqué qu'ils étaient prêts à se déployer et qu'une période de douze années leur donnerait l'occasion de se déployer dans Bruxelles avec une certaine prévisibilité et à un rythme optimal. C'est une question qui s'imposera naturellement à Bruxelles de par l'interdiction du diesel décidée par le gouvernement.

[131]

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je suis heureux de l'entendre de votre bouche. La bonne nouvelle est que la part du diesel diminue et que nous sommes sur la bonne voie. Nous devons d'une manière ou l'autre développer un mix énergétique. Parmi les solutions alternatives aux véhicules à moteur thermique, je me réjouis donc de voir la progression des véhicules électriques et hybrides.

En revanche, je crois que les autorités publiques devraient se montrer plus proactives : une nouvelle fois, nous constatons que le CNG est encore peu représenté. Cette technologie se révèle pourtant très efficace actuellement, en termes d'émission d'une série de polluants, notamment les particules fines.

Je vous invite à faire preuve de plus d'ambition. Je sais que vous avez pris conscience de la pertinence de cette technologie. Concernant les stations, c'est l'éternelle question de l'œuf et de la poule : les automobilistes n'achèteront pas de véhicules CNG s'il n'y a pas de stations à Bruxelles, mais cette question vaut également pour les autorités publiques. Nous pourrions installer des stations traditionnelles, comme il en existe pour l'essence ou le diesel, mais nous pourrions assez facilement aussi installer des bornes de recharge électrique et au CNG dans les parkings des institutions publiques.

Je crois qu'il y a une réflexion à mener, parce que l'installation de ce type de bornes coûtera très peu d'argent - le coût est comparable, je pense, à celui d'une borne de recharge électrique - et cela permettrait de recharger les flottes publiques au sein même des administrations.

- *L'incident est clos.*

[137]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

**AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT,
LEEFMILIEU EN ENERGIE,**

betreffende "het introduceren van een zonnekaart".

[139]

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Een jaar geleden vroeg ik u of het mogelijk was om de Zonnekaart in te voeren. Dat is een online applicatie of kaart waarop mensen kunnen nagaan of het dak van hun woning geschikt is voor zonnepanelen en hoeveel die installatie ongeveer zal kosten. In Vlaanderen is het instrument zeer populair. Dat is te merken aan het aantal bezoekers van de website. Het blijkt een krachtige stimulans om particulieren aan te moedigen zonnepanelen te installeren.

In Brussel is de regering ondertussen een versnelling hoger geschakeld om de capaciteit aan hernieuwbare energie te vergroten. Zo komen er zonnepanelen op de daken van de gebouwen van het gewest en de gemeenten, zoals scholen en sociale woningen.

Overheidsinitiatieven alleen volstaan niet. Om de doelstellingen van het klimaatakkoord te halen, moeten ook particulieren en de privésector inspanningen leveren. Gelukkig worden zonnepanelen almaar rendabeler en hoeft het installeren ervan nauwelijks meer aangemoedigd te worden. Daarin ligt precies de meerwaarde van de Zonnekaart. Met weinig middelen geeft ze aan de vraag een stevige impuls.

In uw antwoord reageerde u heel enthousiast. U stelde dat de Zonnekaart er zo snel mogelijk moest komen en u had Leefmilieu Brussel al de opdracht gegeven om een vergelijkbare simulatiehulp te ontwikkelen. Er waren ook al contacten met het Vlaams Energieagentschap (VEA) en de bedrijven die hadden meegewerkt aan de Zonnekaart. U zou ook contact opnemen met Vlaams minister Tommelein.

Hoe ver staat het met de ontwikkeling van een Zonnekaart voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? In welke fase zit het project? Wanneer wordt het ten laatste opgeleverd?

Wie werkt er uiteindelijk mee aan de ontwikkeling van de kaart? Werkt u samen met het VEA?

Hoeveel kost het project?

[141]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- De Zonnekaart is een krachtig instrument om de hernieuwbare energie in Brussel te stimuleren. De voorbereiding van de Zonnekaart begon eind 2016 met een

consultatieronde en een benchmarking van vergelijkbare projecten. In 2017 vroeg Leefmilieu Brussel een offerte voor de volledige uitwerking ervan.

(poursuivant en français)

Fin 2017, la mission était attribuée à un consortium mené par l'Association pour la promotion des énergies renouvelables (APERe). APERe dispose d'une expertise reconnue en ce qui concerne l'énergie renouvelable dans les simulations solaires. Atelier Cartographique, Champs-Libres et Meteotest font aussi partie du consortium.

Atelier Cartographique dispose d'une expertise dans les références cartographiques, et sa présence garantit une intégration des outils et des calculs à développer compatibles avec les bases de données et les serveurs de Bruxelles Environnement, et ce tant au niveau technique, visuel, ergonomique, qu'au niveau esthétique. Champs-Libres est à la pointe de la technologie open source et Meteotest est une référence européenne en ce qui concerne la production de données climatologiques.

[143]

(verder in het Nederlands)

Vanaf begin 2018 werd de IT ontwikkeld, die nu volop wordt uitgewerkt. De technische architectuur is al goedgekeurd. Op dit moment werkt het consortium aan de rekenmodule. De volgende stappen bestaan uit de ontwikkeling van de webapplicatie, de integratie ervan in de informatica-infrastructuur van Leefmilieu Brussel en het testen van de module in een proeffase. Volgens de voorlopige planning zal de Zonnekaart in oktober opgeleverd worden. Eind oktober zal de Zonnekaart beschikbaar zijn voor het grote publiek.

Dit project is voor mij een prioriteit. Daarom doen we al het nodige om de kaart zo snel mogelijk ter beschikking te stellen van de bevolking.

De kostprijs van de Brusselse Zonnekaart bedraagt 189.486 euro inclusief btw.

[145]

(poursuivant en français)

La Vlaams Energieagentschap (VEA) a été consultée au début du processus de développement. Mon administration a étudié les cahiers des charges, le partenariat que la Vlaams Energieagentschap a conclu avec l'Agentschap Informatie Vlaanderen (AIV) et la Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Ainsi, mon administration a pu bénéficier de l'expertise disponible en Flandre, comme de celle du Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) en France, qui a calculé le potentiel solaire de Paris sur un modèle 3D, la carte de durabilité d'Anvers et l'atlas solaire des Pays-Bas.

Pour la Flandre aussi, l'échange était utile, car ces contacts ont permis la mise à disposition des contrats-types bruxellois pour l'installation de systèmes d'énergie renouvelable dans les immeubles à appartements. Finalement, le modèle de la carte solaire flamande n'a pas été retenu pour la Région bruxelloise parce que la carte solaire flamande n'a pas été développée en utilisant de la technologie open source, et aussi parce que l'élaboration d'un accord de coopération et des contrats avec les partenaires auraient pris un temps très important.

[147]

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik ben heel blij dat u dit project ter harte neemt en dat de oplevering in zicht is.

- *Het incident is gesloten.*

[151]

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Persoons.

[153]

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "le plan des routes de survol, les suites du jugement du 20 juillet 2017 et le résultat des nouveaux sonomètres installés en Région bruxelloise ainsi que la plainte de 150 habitants et la nouvelle décision de justice en référé du 31 mai 2018".

[155]

Mme la présidente.- L'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

[159]

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS

AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de impact van de nieuwe geluidsarme vliegtuigen".

[161]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Begin maart stelde ik u vragen over de geluidsarme 737 MAX-vliegtuigen die luchtvaartmaatschappij TUI sinds begin 2018 inzet. De grote troef van deze nieuwe generatie

vliegtuigen is, althans volgens TUI, dat ze 40% stiller zijn dan de vorige generatie vliegtuigen. Daardoor zouden ze, nog volgens TUI, de strenge Brusselse geluidsnormen niet langer overschrijden.

Ik vroeg u in maart al of de nieuwe vliegtuigen van TUI de strenge gewestelijke geluidsnormen daadwerkelijk respecteren. U liet me toen weten dat het te vroeg was voor een evaluatie, omdat Leefmilieu Brussel de zaken eerst enkele maanden moet observeren.

Intussen staan we enkele maanden verder en zijn de resultaten normaal gezien beschikbaar. Ik ben heel benieuwd. Dergelijke geluidsarme toestellen kunnen immers de terechte bekommernissen over economie en ecologie met elkaar verzoenen.

[163]

Ik heb begrip voor de Brusselaars die klagen over vliegtuiglawaai. Toch wil ik herhalen dat we niet blind mogen zijn voor de economische realiteit. De luchthaven van Zaventem biedt werk aan veel mensen, onder wie ook liefst drieduizend Brusselaars. Ik laat de indirecte economische impact dan zelfs nog buiten beschouwing.

Ik vind het een goede zaak dat de luchtvaartsector zelf initiatieven neemt om de geluidsoverlast van de vliegtuigen te beperken.

Heeft Leefmilieu Brussel ondertussen al geluidsmetingen uitgevoerd? Bevestigen die metingen de stelling van TUI dat hun 737 MAX-vliegtuigen voldoen aan de strenge gewestelijke geluidsnormen?

[165]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Zoals u weet, beschikt Leefmilieu Brussel over een meetnetwerk om de geluidsniveaus waaraan de Brusselse bevolking blootgesteld wordt, te bewaken en in kaart te brengen. Het netwerk telt zeventien permanente meetstations, verspreid over het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarvan zijn er negen bestemd voor de bewaking van de geluidsniveaus die door het luchtverkeer boven het gewest geproduceerd worden. Ter aanvulling heb ik, in samenwerking met bepaalde gemeenten, acht tijdelijke meetstations laten installeren in wijken die gevolgen ondervinden van het lawaai van het luchtverkeer.

Het nieuwe vliegtuig van TUI is te herkennen aan het kenteken OOMAX.

[167]

(poursuivant en français)

Entre le 30 janvier 2018 et le 30 avril 2018, Bruxelles Environnement a recensé 205 mouvements de cet avion. Pour cette même période, douze infractions ont été constatées, soit un peu moins de 6%.

Tous les départs en infraction ont emprunté la route du ring au petit matin et l'infraction est constatée en zone 1, à la station de Neder-Over-Heembeek.

Les deux arrivées de nuit concernent des atterrissages sur la piste 01 et sont constatées en zone 1, à la station Woluwe-Saint-Pierre Bali.

L'arrivée de jour est un atterrissage sur la piste 07R et est constaté en zone 0, à Molenbeek-Saint-Jean.

Sur la base de ces informations et de leur caractère limité - seulement trois mois de mise en service de l'appareil -, il est encore trop tôt pour conclure que ce type d'avion respecte mieux les normes de bruit régionales.

Toutefois, d'après un premier coup de sonde, il semble néanmoins que le nombre de dépassements soit moins élevé que pour des appareils 737 classiques. Mais cette affirmation reste hasardeuse - il faut donc prendre les choses avec du recul - car elle compare des vols effectués avec des appareils différents, chargés de manière différente et opérant dans des conditions météo différentes.

Une analyse des fiches techniques des appareils est toutefois susceptible de montrer que les avions les plus récents présentent la plupart du temps des performances acoustiques supérieures à celles des anciens appareils, ce qui me semble évident.

Voilà ce que je pouvais vous répondre concernant les nouveaux appareils de TUI. Il serait néanmoins intéressant de voir sur la durée si le nombre d'infractions est inférieur. C'est à ce moment-là qu'on pourra tirer des conclusions.

[169]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- We blijven dit dossier volgen. Ik heb op dit ogenblik geen bijkomende vragen.

- *Het incident is gesloten.*

[173]

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "le suivi donné à l'arrêt du tribunal de première instance de Bruxelles du 19 juillet 2017 relatif au survol de la Région bruxelloise".

[175]

Mme la présidente.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

[177]

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les effets du COBRACE sur le stationnement".

[179]

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.