



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—
Integraal verslag

—
Compte rendu intégral

—
**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 24 OKTOBER 2014**

—
**Séance plénière du
VENDREDI 24 OCTOBRE 2014**

(Ochtendvergadering)

(Séance du matin)

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
Directie 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
Direction 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

VERONTSCHULDIGD	6
MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	6
PARLEMENT FRANCOPHONE BRUXELLOIS	6
RAAD VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE	7
GRONDWETTELIJK HOF	7
INTERPELLATIES	7
- van de heer Serge de Patoul	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de werken aan het Reyersviaduct".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Ridouane Chahid,	7
betreffende "de werken aan het Reyersviaduct".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Marion Lemesre,	7
betreffende "de gevolgen van de afbraak van het Reyersviaduct voor de economie van het Brussels Gewest".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	8

SOMMAIRE

EXCUSÉS	6
COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	6
PARLEMENT FRANCOPHONE BRUXELLOIS	6
RAAD VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE	7
COUR CONSTITUTIONNELLE	7
INTERPELLATIONS	7
- de M. Serge de Patoul	7
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le chantier du viaduc Reyers".	
Interpellation jointe de M. Ridouane Chahid,	7
concernant "les travaux du viaduc Reyers".	
Interpellation jointe de Mme Marion Lemesre,	7
concernant "l'impact de la destruction du viaduc Reyers sur l'économie régionale bruxelloise".	
Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	8

betreffende "het slopen van het Reyersviaduct".		concernant "la démolition du viaduc Reyers".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Mahinur Ozdemir,	8	Interpellation jointe de Mme Mahinur Ozdemir,	8
betreffende "het slopen van het Reyersviaduct".		concernant "la démolition du viaduc Reyers".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	8	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	8
betreffende "het aangekondigde einde van het Reyersviaduct en de gevolgen ervan".		concernant "la fin annoncée du viaduc Reyers et ses conséquences".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	8	Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,	8
betreffende "het Reyersviaduct".		concernant "le viaduc Reyers".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Vincent De Wolf, mevrouw Cieltje Van Achter, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Paul Delva, de heer Michaël Verbauwhede, de heer Jef Van Damme, de heer Dominiek Lootens-Stael, de heer Pascal Smet, minister, de heer Serge de Patoul, de heer Ridouane Chahid, mevrouw Marion Lemesre, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Mahinur Ozdemir, mevrouw Céline Delforge, de heer Bruno De Lille.</i>	24	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Vincent De Wolf, Mme Cieltje Van Achter, Mme Carla Dejonghe, M. Paul Delva, M. Michaël Verbauwhede, M. Jef Van Damme, M. Dominiek Lootens-Stael, M. Pascal Smet, ministre, M. Serge de Patoul, M. Ridouane Chahid, Mme Marion Lemesre, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Mahinur Ozdemir, Mme Céline Delforge, M. Bruno De Lille.</i>	24
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	47	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	47
tot mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,		à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des Déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,	
betreffende "de ophaling van afval".		concernant "le système de collecte des déchets".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren,	47	Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren,	47
betreffende "de aangekondigde nieuwe herziening van de planning voor de vuilophalingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "l'annonce d'une nouvelle révision du rythme des collectes de déchets en Région de Bruxelles-Capitale".	

<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes, 47</p> <p>betreffende "het afvalophalingsstelsel".</p>	<p>Interpellation jointe de Mme Annemie Maes, 47</p> <p>concernant "le système de collecte des déchets".</p>
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Mahinur Ozdemir, 47</p> <p>betreffende "de wijziging van de frequentie van de afvalophalingen".</p>	<p>Interpellation jointe de Mme Mahinur Ozdemir, 47</p> <p>concernant "les modifications de fréquence des ramassages des déchets".</p>
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Fatoumata Sidibe, 47</p> <p>betreffende "het bundelen van de afvalophaling op één dag".</p>	<p>Interpellation jointe de Mme Fatoumata Sidibe, 47</p> <p>concernant "le regroupement des collectes des déchets en un seul jour".</p>
<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> 61</p> <p>de heer Julien Uyttendaele, de heer Fouad Ahidar, de heer Youssef Handichi, de heer Johan Van den Driessche, mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Mahinur Ozdemir, mevrouw Fatoumata Sidibe.</p>	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> 61</p> <p>M. Julien Uyttendaele, M. Fouad Ahidar, M. Youssef Handichi, M. Johan Van den Driessche, Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Arnaud Pinxteren, Mme Annemie Maes, Mme Mahinur Ozdemir, Mme Fatoumata Sidibe.</p>

**VOORZITTERSCHAP: DE HEER CHARLES PICQUÉ, VOORZITTER.
PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.**

- De vergadering wordt geopend om 9.38 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 24 oktober 2014 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Corinne de Permentier;
- de heer Bernard Clerfayt;
- mevrouw Els Ampe;
- de heer Sevket Temiz;
- mevrouw Isabelle Emmery, colloquium in het Parlement van de Federatie Wallonië-Brussel;
- de heer André du Bus de Warnaffe.

**MEDEDELINGEN AAN HET
PARLEMENT**

**PARLEMENT FRANCOPHONE
BRUXELLOIS**

De voorzitter.- Bij brief van 17 oktober 2014 brengt het Parlement francophone bruxellois ons ter kennis dat het zich ter vergadering van die dag voor wettig en voltallig heeft verklaard.

- La séance est ouverte à 9h38.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 24 octobre 2014.

EXCUSÉS

M. le président.- Ont prié d'excuser leur absence :

- Mme Corinne De Permentier ;
- M. Bernard Clerfayt ;
- Mme Els Ampe ;
- M. Sevket Temiz ;
- Mme Isabelle Emmery, colloque au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles ;
- M. André du Bus de Warnaffe.

**COMMUNICATIONS FAITES AU
PARLEMENT**

**PARLEMENT FRANCOPHONE
BRUXELLOIS**

M. le président.- Par lettre du 17 octobre 2014, le Parlement francophone bruxellois fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

**RAAD VAN DE VLAAMSE
GEMEENSCHAPSCOMMISSIE**

De voorzitter.- Bij brief van 17 oktober 2014 brengt de Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie ons ter kennis dat hij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

GRONDWETTELIJK HOF

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het parlement gedaan.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE
PATOUL**

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

**betreffende "de werken aan het
Reyersviaduct".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER RIDOUANE CHAHID,**

**betreffende "de werken aan het
Reyersviaduct".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW MARION LEMESRE,**

**betreffende "de gevolgen van de afbraak
van het Reyersviaduct voor de economie van
het Brussels Gewest".**

**RAAD VAN DE VLAAMSE
GEMEENSCHAPSCOMMISSIE**

M. le président.- Par lettre du 17 octobre 2014, le "Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie" fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

COUR CONSTITUTIONNELLE

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

INTERPELLATIONS

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

**INTERPELLATION DE M. SERGE DE
PATOUL**

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

concernant "le chantier du viaduc Reyers".

**INTERPELLATION JOINTE DE
M. RIDOUANE CHAHID,**

concernant "les travaux du viaduc Reyers".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
MARION LEMESRE,**

**concernant "l'impact de la destruction du
viaduc Reyers sur l'économie régionale
bruxelloise".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,**

betreffende "het slopen van het
Reyersviaduct".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW MAHINUR OZDEMIR,**

betreffende "het slopen van het
Reyersviaduct".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

betreffende "het aangekondigde einde van
het Reyersviaduct en de gevolgen ervan".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER BRUNO DE LILLE,**

betreffende "het Reyersviaduct".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *De nieuwe regering heeft al direct een aantal belangrijke beslissingen moeten nemen, zoals de stopzetting van de renovatie van het Reyersviaduct. Die bleek in slechtere staat te zijn dan gedacht, waardoor verdere renovatie niet zinvol meer was en bovendien buitensporig duur zou zijn. Al snel werd daarom beslist dat de brug zou worden afgebroken.*

Het debat over het viaduct is niet nieuw. In mei 2014 uitte de Schaarbeekse schepen van Stedenbouw, mevrouw Jodogne, reeds haar twijfels over de renovatie van het viaduct. Zij achtte een aantal ingrepen op korte termijn nodig om de veiligheid van weggebruikers te waarborgen, maar vroeg zich af of het wel nodig was om die brug, die dateert uit een tijdperk waarin wagens en snelheid symbool stonden voor moderniteit, nog veertig jaar langer te behouden. Zij wees er ook op dat de staat van de brug de overheid ertoe verplichtte om snel op te treden en na te denken over een globale oplossing die niet alleen een voldoende capaciteit biedt, maar ook een veilige doortocht voor fietsers en voetgangers.

De afbraak van de brug en de herinrichting van de zone zal 4 miljoen euro kosten, of 2 miljoen meer

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
VIVIANE TEITELBAUM,**

concernant "la démolition du viaduc
Reyers".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
MAHINUR OZDEMIR,**

concernant "la démolition du viaduc
Reyers".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
CÉLINE DELFORGE,**

concernant "la fin annoncée du viaduc
Reyers et ses conséquences".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO
DE LILLE,**

concernant "le viaduc Reyers".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Nous entamons cette nouvelle législature par un débat qui s'inscrit dans le prolongement de ce que l'on pourrait appeler le feuilleton de l'été.

À peine installé, le nouveau gouvernement, et en particulier vous, M. Smet, qui êtes chargé des Travaux publics, a été confronté à une situation particulière et acculé à arrêter l'important chantier du viaduc Reyers. La cause de cet arrêt réside dans le viaduc lui-même, dont l'état est tel que son maintien présente des risques substantiels. En outre, l'investissement envisagé paraît disproportionné par rapport au résultat escompté.

Étant donné que la décision de rénover le viaduc n'a été prise que récemment par l'ancien gouvernement, la mise en cause précoce de l'état de cette infrastructure, dès le début du chantier de rénovation, a suscité une grande surprise et a incité à prendre une décision radicale, en l'occurrence la démolition.

Le débat sur l'existence du viaduc n'est pourtant pas neuf. En témoignent quelques extraits de presse trouvés sur internet. Le site de la Dernière heure des 1er et 2 mai 2014, par exemple : "Alors que la rénovation du viaduc semble incontournable

euro dan de geplande renovatiewerken. Bovendien zullen de werkzaamheden hierdoor langer duren.

Hoe komt het dat de administratie niet vóór de start van de werkzaamheden de risico's heeft onderzocht en verschillende scenario's heeft voorgesteld, gaande van een beperkte renovatie tot een volledige afbraak?

Nu is de situatie beetje bij beetje aan het licht gekomen. Een dergelijk gebrekkig beheer baart ons zorgen en doet ons afvragen hoe het zit met de rest van de infrastructuur in Brussel. Beschikt de gewestelijke administratie wel over voldoende knowhow om de staat van onze infrastructuur te volgen?

aux yeux des autorités régionales, la députée bruxelloise Cécile Jodogne s'interroge." Je rappelle qu'à l'époque, Mme Jodogne était également échevine de l'Urbanisme à Schaerbeek, commune sur le territoire de laquelle se situe le viaduc.

Je cite à nouveau l'article de presse : "Il est certes indispensable d'intervenir à court terme sur le viaduc pour sécuriser les passagers, mais faut-il vraiment concevoir ces interventions dans l'optique de le faire revivre pour quarante nouvelles années ? N'est-il pas temps de remettre en cause l'existence d'un ouvrage symbolique d'une ère dépassée où voitures et vitesse rimaient avec modernité."

L'échevine de l'Urbanisme de l'époque soulignait encore : "L'état de dégradation du viaduc oblige les autorités à réagir très vite. Il est urgent de réfléchir à des solutions qui permettent de maintenir une capacité de trafic suffisante, tout en remettant en question les ouvrages autoroutiers qui impliquent des vitesses élevées et une très grande difficulté de franchissement du boulevard, tant pour les piétons que pour les cyclistes."

Dès le début du mois de septembre, il a clairement été annoncé que la facture d'une démolition et d'un réaménagement serait de quatre millions d'euros, augmentant ainsi le coût de deux millions avec, de surcroît, un allongement de la durée des travaux. La question de l'utilité d'investir une somme de deux millions d'euros pour la rénovation d'une infrastructure en piteux état et inscrite dans une conception fondamentalement différente de la ville était alors clairement posée.

À ce stade, j'ai déjà quelques questions à poser au ministre et au gouvernement.

Comment se fait-il que l'administration n'ait pas pu dresser un état des lieux avant le chantier, assez précis pour déterminer clairement les risques, d'une part, et pour proposer des scénarios comparatifs, d'autre part ? Le tout avec des estimations de coût des formules allant de la rénovation limitée à la démolition pure et simple.

Dans le feuillet du viaduc Reyers, nous avons progressivement découvert une situation catastrophique. Elle révèle une gestion défailante du patrimoine et un manque de préparation.

Cette première question me semble fondamentale,

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *De heer de Patoul denkt blijkbaar dat hij nog altijd in de oppositie zit.*

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Om welke redenen werden de werkzaamheden precies stilgelegd? Hoe komt het dat die niet eerder bekend waren? Welke problemen zijn er tijdens de werkzaamheden aan het licht gekomen?*

Volgens de pers gebruikten elke dag 15.000 voertuigen de brug richting Meiser en 18.000 richting Montgomery. De minister belooft na de herinrichting een vlotte doorstroming met een snelheid die redelijk is voor verplaatsingen in de stad. Welke oplossingen overweegt u precies? Zijn er studies uitgevoerd? Door wie? Wat zijn de resultaten?

Ik interpelleer de regering niet over haar beslissing om de brug af te breken. Het FDF is hier een absolute voorstander van. Die beslissing heeft evenwel een prijskaartje. Een extra kost van 2 miljoen euro is niet niks, zeker in de huidige begrotingscontext. Welke weerslag zal de beslissing op de gewestbegroting hebben? Moeten er andere projecten of werkzaamheden worden uitgesteld?

Waren er studies besteld bij externe bureaus? Hebben die goed werk geleverd? Zo niet, hoe zult u ervoor zorgen dat zij hun opdracht correct uitvoeren?

Welke vooruitgang wordt er in dit dossier geboekt?

Momenteel is er geen bouwvergunning. Houdt dat een juridisch of administratief risico in? Kan dat de aanvang van de werkzaamheden vertragen?

Is er een tijdschema voor de werken vastgesteld? Het is belangrijk dat de inwoners, handelszaken en bedrijven die hinder kunnen ondervinden tijdig worden geïnformeerd.

car si elle se pose pour le viaduc Reyers, nous sommes en droit de nous demander comment nos infrastructures régionales sont suivies et si d'autres cas similaires existent en Région bruxelloise. Notre impression est celle d'une mauvaise gestion par un mauvais père de famille. En d'autres termes, je demande clairement au gouvernement s'il estime que l'administration régionale possède la compétence ad hoc pour suivre l'état du patrimoine régional.

M. Vincent De Wolf.- M. de Patoul est-il toujours dans l'opposition ?

M. Serge de Patoul.- Dans la même perspective et pour clarifier le débat, je demande que le ministre donne les raisons exactes pour lesquelles le chantier a été arrêté. Comment peut-on expliquer que les éléments qui ont motivé cet arrêt n'aient pas été connus préalablement à l'exécution de celui-ci ? Quels sont les éléments découverts durant le chantier qui ont justifié cette décision ? Il est sain que le ministre nous informe sur ce point.

Le gouvernement a pris la décision de démolir le viaduc. D'après la presse, en moyenne 15.000 véhicules utilisaient chaque jour le viaduc en direction de Meiser et 18.000 en direction de Montgomery. Le ministre a fait des déclarations rassurantes concernant le réaménagement des lieux, garantissant une fluidité avec une vitesse raisonnable dans le cadre de déplacements au sein de la ville.

Le ministre peut-il nous faire part des solutions d'aménagement qu'il a envisagées ? Peut-il préciser si des études ont été effectuées, par qui et quels en sont les résultats ?

Dans mes questions, je n'interpelle pas le gouvernement sur son choix politique de démolir le viaduc. Je note en tout cas que la commune de Schaerbeek s'est exprimée très explicitement, parlant de grande victoire et de solutions réclamées depuis longtemps. Je note aussi que dans les différents groupes politiques, majorité et opposition, il y a approbation de ce choix. Les FDF sont clairement favorables à cette décision.

De plus, je sais que des concertations avec les riverains ont eu lieu. Il s'en est dégagé une approbation largement majoritaire à la suppression du viaduc. Un autre aspect lié à cette décision est

Welke maatregelen zullen er worden genomen om de overlast tot een minimum te beperken?

Als we een recent persbericht van Belga mogen geloven, zou de brug asbest bevatten en zou de verwijdering ervan 1 miljoen euro kosten. Klopt die informatie? Zal deze nieuwe ontwikkeling een impact hebben op de duur van de werkzaamheden? Hoe zal de veiligheid van de buurtbewoners worden gewaarborgd?

Ondanks een duidelijk tijdschema kunnen er bij de uitvoering van het project altijd nog problemen opduiken door de aanwezigheid van de tunnels, premetrolijnen en andere infrastructuur. Daarom lijkt het mij van cruciaal belang om ook tijdens de werkzaamheden goed te blijven communiceren.

(Applaus bij het FDF)

l'impact budgétaire. On connaît la situation plus que difficile du budget régional bruxellois. Une dépense d'infrastructure de deux millions supplémentaires, soit une augmentation du coût de 100%, n'est donc pas anodine.

Préalablement aux questions budgétaires, je souhaiterais savoir si, dans l'obligation d'arrêt du chantier, il n'y a pas des responsabilités engagées par des tiers qui ont comme effet d'imposer des coûts supplémentaires à la Région bruxelloise ? Je pense à d'éventuelles études imprécises ou de piètre qualité réalisées par des bureaux extérieurs.

J'avoue ignorer si telle est la situation. Si tel est le cas et que des responsabilités extérieures sont engagées, je demande que le gouvernement puisse expliquer les mesures prises pour que ces responsabilités soient effectivement assumées.

Je reviens sur l'aspect budgétaire régional, pour lequel plusieurs questions se posent en matière d'impact sur nos finances régionales. Quelle est l'incidence exacte sur les budgets régionaux de cette augmentation des dépenses ? Y a-t-il d'autres chantiers ou d'autres travaux à effectuer qui seront reportés et donc pénalisés en raison d'un manque de moyens financiers ?

Enfin, je voudrais que le gouvernement me donne des éclaircissements quant à l'avancement du dossier et ce, sur des paramètres spécifiques.

Tout d'abord, où en est-on par rapport à ce permis de bâtir jamais délivré ? Cela peut vous sembler anodin, mais nous sommes dans une situation invraisemblable, puisque ce permis de bâtir n'a pas été délivré. Y a-t-il un risque juridique ou administratif à ne pas avoir de permis ? Cela pourrait-il engendrer un besoin de délais supplémentaires pour le lancement du chantier ?

Y a-t-il, pour l'organisation du chantier, un calendrier déjà établi ? J'invite avec insistance le gouvernement à veiller à informer les différents acteurs susceptibles de subir des préjudices durant l'exécution de ce chantier. Je pense bien évidemment aux riverains, mais aussi à tous les acteurs de l'activité économique environnante qui ont probablement certaines adaptations à faire dans la manière dont ils organisent leurs activités durant cette période. Je tiens à relayer une grande crainte des riverains et des commerçants avoisinants en termes de mobilité et de

stationnement.

Quelles seront les mesures qui seront prises pour réduire au maximum ces difficultés ? Vous connaissez l'adage populaire "un homme averti en vaut deux". Veillez donc à diffuser une information correcte et claire afin d'assurer à toute personne concernée par le chantier d'en valoir deux, pour lui éviter tout préjudice.

Je termine mon intervention en me référant à un récent communiqué de l'agence Belga faisant état d'un désamiantage du viaduc qui entraînerait un coût supplémentaire d'un million d'euros. Le ministre peut-il clarifier cette situation ? Peut-il préciser les mesures de sécurité qui seront prises pour éviter tout danger pour les habitants du quartier, car cela reste une opération relativement délicate ?

Cette dernière information a-t-elle un impact sur la durée du chantier ? Le communiqué de Belga nous amène à envisager un chantier qui s'éternise. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet ?

En guise de conclusion, je dirai qu'il s'agit d'un dossier difficile portant sur un chantier important. Ce dernier peut très bien se passer si cette information est correctement transmise et si le planning est respecté. Cependant, cela reste complexe et la mise en œuvre du projet peut être confrontée à des difficultés liées entre autres à la coexistence de plusieurs infrastructures (tunnels, métro, etc.).

Il me paraît donc absolument indispensable que l'information préalablement donnée à l'ouverture du chantier soit suivie de communications régulières, pour que les personnes concernées puissent être mises au courant du suivi et agir en tenant compte de cette évolution.

(Applaudissements sur les bancs des FDF)

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Ridouane Chahid *(in het Frans)*.- *In augustus liet u de werkzaamheden aan het Reyersviaduct stilleggen, omdat de kosten hoger waren dan verwacht en de werkzaamheden langer zouden duren dan gepland.*

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

M. Ridouane Chahid.- Au mois d'août dernier, vous avez fait interrompre le chantier de rénovation du viaduc Reyers pour deux raisons. La première était l'augmentation du coût de rénovation, la seconde, la durée des travaux de

De regering besliste in september eindelijk om het viaduct af te breken. De kostprijs voor die afbraak en de aanleg van de Reyerslaan werd geraamd op meer dan 21 miljoen euro.

Een aantal weken later las ik in de krant dat er asbest was aangetroffen in de verf en goten van het viaduct.

De werkzaamheden zullen in vier fasen worden uitgevoerd. De eerste fase loopt tot eind 2015 en omvat de afbraak en voorlopige heraanleg. De tweede loopt van maart 2017 tot maart 2018 en omvat de definitieve aanleg van de Reyerslaan en het Meiserplein. Tijdens de derde fase zullen er graafwerkzaamheden onder het plein worden uitgevoerd. In de laatste fase wordt het Meiserplein volledig opnieuw aangelegd.

Werd er voor al die fasen een verkeersplan opgesteld voor de betrokken gemeenten? Werd er een projectcoördinator aangesteld voor de heraanleg van de Reyerslaan en het Meiserplein? Bent u van plan een begeleidings- en opvolgingscomité op te richten waarin de betrokken gemeenten, buurtbewoners, actoren maar ook de openbare vervoermaatschappijen zijn opgenomen?

Wat zijn de financiële gevolgen van de ontdekking van asbest voor de totaalprijs van de werkzaamheden? Kan de analyse door de administratie tot nog meer bijkomende kosten leiden, of is die nu definitief rond?

(Applaus bij de PS)

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

cette même rénovation.

Le gouvernement bruxellois a finalement pris la décision, en septembre, de détruire le viaduc Reyers plutôt que de le rénover. Le coût estimé à ce moment-là pour sa démolition ainsi que pour l'aménagement du boulevard était estimé à plus de 21 millions d'euros.

Par ailleurs, nous apprenions quelques semaines plus tard via la presse que l'administration des travaux publics a fait mention dans son rapport de la découverte d'amiante dans les peintures et dans les gouttières du viaduc Reyers.

Ces travaux sont prévus en quatre phases. La première, programmée jusqu'en fin 2015, impliquera la démolition et le réaménagement provisoire. La deuxième phase, prévue de mars 2017 à mars 2018, concernera le réaménagement définitif du boulevard Reyers ainsi que le réaménagement de la place Meiser. La troisième phase, attendue pour mars 2018, vise les travaux de percement de tunnels sous la place Meiser. Et, enfin, la dernière phase consistera à réaménager complètement la place Meiser.

Monsieur le ministre, lors de toutes ces phases, envisagez-vous la mise en place d'un plan de circulation qui tienne compte de l'ensemble des flux pour les communes concernées ? Avez-vous désigné un coordinateur de projet qui pourra suivre tant le réaménagement du boulevard Reyers que celui de la place Meiser ? Envisagez-vous de mettre sur pied un comité d'accompagnement et de suivi qui comprendrait les communes concernées, les riverains, les acteurs, mais aussi les entreprises publiques de transport en commun qui passent chaque jour à cet endroit ?

Quelle est la conséquence financière de la découverte de l'amiante sur le coût global des travaux ? D'autres coûts risquent-ils encore de surgir à la suite de l'analyse opérée par l'administration, ou cette analyse est-elle définitivement terminée ?

(Applaudissements sur les bancs du PS)

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

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Door de ontdekking van asbest op het viaduct werd de afbraak ervan reeds met drie tot vier maanden vertraagd. Daardoor krijgen de betrokkenen het gevoel dat het dossier vol verrassingen zit en eindeloos zal aanslepen.*

Volgens een recente mededeling van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) treft dit project naar schatting 8.500 ondernemingen, kmo's en vrije beroepen. Het gaat hierbij onder meer om de talloze winkels en restaurants op de Eugène Plasky laan en de Roodebeeklaan. Ook het verkeer van de E40 en het doorgaand verkeer naar Montgomery zullen de invloed van de werkzaamheden ondervinden.

Volgens BECI zouden mobiliteitsproblemen onze economie afgelopen jaar 511 miljoen euro hebben gekost. De negatieve gevolgen van de afbraak van het Reyersviaduct moeten dan ook in de mate van het mogelijke beperkt worden.

Het is jammer dat de regering zich daarover nog steeds niet heeft uitgesproken en ons nog niet heeft gerustgesteld.

Heeft de regering de impact gemeten van de afbraak van het viaduct op de bedrijven? Hebt u samen met uw collega voor Economie en Werk de negatieve gevolgen ervan geanalyseerd? Kunt u ons de grote lijnen ervan schetsen?

Nagenoeg 30% van de Brusselse bedrijven overweegt om zijn activiteiten te verplaatsen en we kunnen tevens prat gaan op een triest faillissementsrecord.

Heeft de regering een specifieke strategie uitgewerkt om steun te verlenen aan de bedrijven? Met welke middelen kunnen de overlast en winstderving voor de kleine handelaars eventueel gecompenseerd worden?

In 2011 mobiliseerde de heer Cerexhe Atrium Brussels en het Brussels Waarborgfonds om de ondernemers aan de Naamsepoort te steunen. Ligt er iets gelijkaardigs op tafel voor dit dossier?

Kunnen de versnelde procedures binnen het inmiddels geregionaliseerde Participatiefonds niet voor een snelle schadevergoeding zorgen? Wat hebt u daarover beslist?

Mme Marion Lemesre.- "La route de l'enfer est pavée de travaux en cours", disait le romancier américain Philip Roth. Cette citation aurait également pu être formulée par un entrepreneur inquiet. En effet, le problème des grands chantiers régionaux, c'est que l'on sait souvent quand ils débutent, mais jamais quand ils s'achèvent, avec toutes les conséquences imaginables pour le tissu économique.

Les pelleteuses et les bulldozers n'ont pas encore déboulé à Schaerbeek que la récente découverte de traces d'amiante sur le viaduc Reyers aurait déjà retardé le calendrier du chantier de l'ordre de trois à quatre mois. Cette poignée de semaines, en réalité, confirme les craintes sur les aléas du dossier et une impression d'éternité pour les acteurs économiques qui seront touchés par la suppression du viaduc Reyers.

Selon une récente communication de Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), on estime à 8.500 le nombre d'entreprises, de PME et de professions libérales concernées par ce projet du gouvernement.

Il est indéniable que le chantier aura un impact sur l'accès aux nombreux commerces et restaurants, situés notamment sur la chaussée de Louvain et les avenues Plasky et de Roodebeek. Il ne faut pas être grand clerc pour prédire que les flux routiers issus de l'E40 ou en transit vers Montgomery - près de 1.400 véhicules aux heures de pointe, dont une majorité conduite par des travailleurs - subiront aussi les effets des travaux.

Je ne vous rappellerai pas combien les problèmes de mobilité ont un coût exorbitant pour notre économie. BECI a cité l'année dernière le chiffre de 511 millions d'euros. L'évidence s'impose, le chantier du viaduc Reyers doit être encadré de manière à réduire au maximum ses conséquences négatives.

Je déplore que votre gouvernement ne se soit toujours pas exprimé à ce sujet. Vous n'avez pas même daigné nous apporter de nouvelles rassurantes.

La presse a évoqué des trafics routiers, des fontaines, des arbres, des transports publics et même des fêtes animées par des disc-jockeys pour célébrer la fin de cette voie routière. Le gouvernement n'a par contre pas prononcé le

De langdurige werkzaamheden aan het Reyersviaduct zijn niet alleen een bron van overlast, maar leveren ook heel wat banen op.

Er wordt uiteraard gewerkt met openbare aanbestedingen, maar op welke manier wil de regering onze eigen economische operatoren hierbij betrekken? Tevens dient de werkgelegenheid bij bedrijven en onderaannemers die op de bouwplaats actief zijn te worden gestimuleerd. Heeft Actiris hierbij geen rol te spelen, samen met Bruxelles Formation?

De MR-fractie is geenszins gekant tegen de afbraak van het Reyersviaduct. We scharen ons achter alle maatregelen die kunnen leiden tot een betere mobiliteit, een aangenaam levenskader en de beperking van milieuoverlast.

(Applaus bij de MR)

moins mot sur l'économie ou sur le travail réalisé. Nous n'avons pas entendu une phrase, ni de votre part, ni de celle de vos collègues du gouvernement ! Est-ce le signal d'une équipe qui dit vouloir travailler main dans la main avec les créateurs de richesse et d'emplois ?

Le pouvoir exécutif a-t-il mesuré l'impact de la suppression du viaduc sur le tissu de nos entreprises ? Avez-vous procédé à une analyse des incidences négatives, en synergie avec votre collègue en charge de l'Économie et de l'Emploi ? Si oui, pouvez-vous nous en communiquer les grandes lignes ?

On sait que 30% des entreprises envisagent la délocalisation de leurs activités, tant elles ont été découragées d'entreprendre durant ces dix dernières années. On se souvient également du fait que nous battons tous les records de faillites. Dès lors, nous mesurons l'exigence d'une bonne gouvernance et de l'expression de signaux positifs dans ce dossier.

Une stratégie spécifique a-t-elle été définie par le gouvernement afin de mobiliser les outils de soutien aux entreprises ? Quels dispositifs existent-ils pour compenser les nuisances directes et les éventuels manques à gagner, en particulier pour les petits commerçants ?

En 2011, le ministre M. Cerexhe avait notamment mobilisé Atrium Brussels et le Fonds bruxellois de garantie pour épauler les entrepreneurs touchés par les violentes émeutes de la Porte de Namur. Des pistes similaires sont-elles déjà retenues à la table du gouvernement pour le dossier qui nous occupe ? Certes, les sujets ne sont pas comparables, mais le danger économique l'est assurément.

En termes de soutien, des procédures accélérées au niveau du Fonds de participation, aujourd'hui régionalisé, ne permettraient-elles pas d'indemniser rapidement les porteurs de projets exposés aux nuisances des travaux ? Qu'avez-vous décidé à ce sujet ?

Si le chantier du viaduc Reyers doit être maîtrisé pour éviter le maximum d'incidences négatives, il ne faudrait pas oublier qu'il constitue aussi une source d'opportunités pour notre Région. Les travaux s'inscrivent dans la durée et ils solliciteront de la main-d'œuvre. Tous les efforts doivent être

accomplis pour soutenir les entreprises et, partant, l'emploi local.

Certes, je n'ignore pas que les activités seront organisées sur la base de marchés publics, mais j'aimerais savoir ce que le gouvernement a prévu pour faciliter l'accès de nos opérateurs économiques à ces opportunités d'affaires. Parallèlement, il conviendrait aussi de soutenir l'emploi bruxellois auprès des sociétés et sous-traitants qui opéreront sur le chantier. Actiris n'a-t-il pas un rôle à jouer avec les chômeurs qu'il encadre et soutient, en partenariat avec Bruxelles Formation ?

Le démarchage des lauréats des marchés publics doit être une priorité ! Pour le dire autrement, le patriotisme bruxellois mériterait un beau coup de pouce dans ce dossier. J'aimerais pouvoir entendre le gouvernement à ce sujet.

Je voudrais terminer cette intervention en précisant que le groupe MR ne s'oppose nullement à la suppression du viaduc Reyers. Nous souscrivons aux objectifs visant à améliorer la mobilité des citoyens, à recréer un cadre de vie convivial pour les habitants et à limiter les nuisances environnementales. En revanche, nous n'achèterons pas un chat dans un sac et nous exigeons donc de ce gouvernement qu'il applique une méthodologie hors pair et qu'il mobilise tous les outils à disposition pour réussir le pari du changement.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *De reële kostprijs voor de renovatie van het Reyersviaduct, die van juli tot september 2014 moest plaatsvinden, werd blijkbaar niet correct becijferd. Hoe kan het dat routinecontroles de verregaande aftakeling van het viaduct niet eerder aan het licht brachten?*

Nadat de omvang van de werkzaamheden duidelijk werd, waren er twee mogelijkheden: de verhoging van het oorspronkelijke budget of de afbraak van het viaduct, wat meer kost dan de renovatie.

We moeten erkennen dat de regering de juiste keuze gemaakt heeft door een lelijk en omstreden viaduct

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le coût réel des travaux de rénovation du viaduc Reyers ne semble pas avoir été estimé à sa juste valeur alors qu'ils devaient se dérouler entre juillet et septembre 2014.

Ce coût insuffisamment estimé de la part de l'administration soulève une première question. Comment est-il possible que, sur un ouvrage comme le viaduc Reyers, des contrôles de routine n'aient pas permis de constater la dégradation avancée de l'infrastructure ?

Il existait deux possibilités après constat de l'ampleur des travaux à effectuer : soit revoir le

af te breken. De MR heeft op zich geen probleem met die beslissing, maar moest niet eerst bekeken worden welke impact de beslissing heeft op de duur van de werkzaamheden? De hele operatie zal jaren aanslepen.

Er gaan geruchten dat er nog een vergunning aangevraagd moet worden alvorens met de afbraak gestart wordt, wat nog meer vertraging zou opleveren. Bovendien is er onlangs asbest ontdekt in de verf en de leidingen van de afwatering, wat andermaal voor vertraging zou kunnen zorgen omdat ook daarvoor een milieuvergunning vereist is.

De regering lijkt een stadsboulevard aan te willen leggen in de plaats van het viaduct, maar het verwerkt dagelijks 15.500 auto's in de richting van Meiser en 18.000 in de richting van Montgomery die niet gehinderd worden door het verkeer op het onderliggende kruispunt. De afbraak van het viaduct zal uiteraard problemen opleveren omdat deze verkeersstromen, die elkaar voorheen niet kruisten, zullen samenkomen. Er dreigt een verkeersknoop te ontstaan.

Door het optrekken van nieuwe gebouwen voor de VRT en de RTBF en de realisatie van het toekomstige project Mediacity en nieuwe woningen zal de Reyerszone trouwens ingrijpend veranderen, waardoor nog meer verkeer zal worden aangetrokken. De afbraak van het Reyersviaduct zonder een behoorlijke organisatie van de diverse verkeersstromen, zou dus nog meer verkeersproblemen kunnen veroorzaken.

Zal de dagelijkse verkeersknoop ter hoogte van het Meiserplein niet nog strakker worden aangetrokken als voortaan nog twee verkeersstromen elkaar zullen moeten kruisen?

Brussel heeft de weinig benijdenswaardige reputatie van filehoofdstad van Europa. Zullen we niet van de regen in de drop komen? Wat zal er gebeuren tijdens Europese topontmoetingen, wanneer de Kortenbergtunnel voor het verkeer wordt afgesloten?

Hoe komt het dat de administratie de slechte staat van het viaduct niet eerder signaleerd heeft? Is de toestand van het viaduct behoorlijk onderzocht? Moet er een nieuwe stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd voor de afbraak?

budget initial, soit procéder à la démolition du viaduc, ce qui représente un certain coût dépassant le budget prévu de rénovation.

Il faut reconnaître que le choix du gouvernement s'inscrit dans un certain bon sens qui est celui de mettre fin à l'existence d'un ensemble dont l'esthétique est plus que contestable et qui crée une fracture entre les deux rives du boulevard Brand Whitlock.

Comme Mme Marion Lemesre vient de le dire, si le MR ne conteste pas du tout la décision, n'y aurait-il pas lieu de voir d'abord quelle solution sera adoptée et quelle sera la durée des différentes phases des travaux envisagés pour cette démolition ? On parle en effet de phases qui vont s'étaler sur plusieurs années.

Suivant certaines rumeurs, l'absence de permis d'urbanisme nécessite l'introduction d'une demande de permis pour pouvoir entamer les travaux de démolition, ce qui manifestement exige encore un certain délai supplémentaire.

De plus, de l'amiante a récemment été découvert dans les peintures et les descentes d'eau de pluie. Cette découverte pourrait à nouveau retarder les travaux, car ces derniers impliquent une demande de permis d'environnement pour le désamiantage.

À première vue, le gouvernement choisirait de remplacer ce viaduc par un boulevard urbain. Chaque jour, le viaduc est parcouru par 15.500 véhicules en direction de Meiser et 18.000 en direction de Montgomery.

Ce trafic n'est nullement entravé par celui qui existe au carrefour Diamant/Cerisiers. Le fait de supprimer le viaduc et de lui substituer un boulevard va évidemment créer des embarras de circulation vu que les deux courants de trafic qui étaient jusqu'ici indépendants l'un de l'autre vont se retrouver réunis sur la même surface, ce qui risque de créer un nouveau pôle d'encombrement.

Par ailleurs, la zone Reyers est appelée à connaître de son côté une mutation profonde avec la reconstruction des bâtiments destinés à la VRT et la RTBF ainsi que le projet d'y accueillir la future cité des médias. Cette zone, qui comptera aussi des logements et des activités commerciales, va attirer à l'avenir de nouveaux courants de circulation.

Belandt het idee om een autotunnel aan te leggen ter hoogte van het kruispunt onder het viaduct in de prullenmand? Welke gevolgen heeft de asbestverwijdering voor de begroting en de planning van de werkzaamheden?

(Applaus bij de MR)

Aujourd'hui, le fait de décider purement et simplement la destruction du viaduc Reyers sans envisager comment aménager de façon optimale les flux de déplacements que ce soient les transports publics, les piétons, les cyclistes ou les automobiles, n'est pas sans risque de voir se créer davantage de difficultés de déplacement.

Ne va-t-on pas tout droit vers un étalement de l'engorgement observé quotidiennement à hauteur de la place Meiser, si l'on s'oriente vers un mélange de deux courants de circulation auparavant distincts l'un de l'autre ?

La capitale a déjà la peu flatteuse réputation d'être la ville la plus engorgée d'Europe. Dans le cas présent, ne risque-t-on pas de multiplier les sources d'encombrement ? Que se passera-t-il les jours de sommet européen, lorsque le tunnel Cortenbergh sera fermé au trafic ?

Comment expliquer que l'administration de la mobilité n'ait pas évalué de façon plus précise l'état de délabrement du viaduc, grave au point de justifier sa destruction ? A-t-on procédé à des évaluations contradictoires confirmant l'état avancé de la dégradation du viaduc ? Est-il nécessaire d'obtenir un nouveau permis d'urbanisme pour effectuer les travaux de démolition du viaduc ?

Vu le développement projeté de la zone Reyers, l'idée d'envisager la mise en tunnel à hauteur du carrefour Diamant/Cerisiers du trafic automobile parcourant le boulevard Brand Whitlock, qui donnerait à cette zone une convivialité nettement accrue, est-elle à écarter ?

Quel est l'impact du désamiantage sur le budget et l'agenda des travaux ?

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

Mevrouw Mahinur Ozdemir *(in het Frans).*- *Mijn fractie hoopt dat er na de afbraak van dit viaduct nog een heleboel andere tegen de vlakte gaan. Viaducten dateren uit de jaren zestig en zeventig en zijn niet meer van deze tijd. Toch hebben we ook vragen bij de heraanleg. Sommigen geven de voorkeur aan een rotonde of kruispunt ter hoogte van de Diamantlaan. Anderen, waaronder de*

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

Mme Mahinur Ozdemir.- C'est avec un certain optimisme que mon groupe, et moi-même en particulier en tant que Schaerbeekoise, avons accueilli l'annonce de la démolition du viaduc Reyers. Celui-ci avait d'ailleurs été construit sans permis d'urbanisme, mais le passé appartient au passé.

regering, geven de voorkeur aan een tunnel voor trams en auto's onder het Meiserplein.

Sommigen willen de werkzaamheden aan de tunnel meteen na de afbraak van het viaduct van start laten gaan, anderen wensen dan weer meer bedenktijd over de aanleg van wat een van de grootste verkeersassen van de hoofdstad zal worden.

Mijn fractie vindt dat de afbraakwerkzaamheden en de aanleg van een dubbele tunnel gelijktijdig moeten plaatsvinden. Buurtbewoners maken zich terecht zorgen: ze zullen een hele tijd met overlast worden geconfronteerd.

Er bestaan echter oplossingen om de tijdsduur van de werkzaamheden in te korten. Zo zou in de openbare aanbesteding de vereiste kunnen worden opgenomen om dag en nacht door te werken met meerdere ploegen.

De afbraak van het viaduct heeft sowieso een impact op het verkeer, vooral in Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Evere. Werden er tijdens de vergadering met de schepenen van Mobiliteit van die gemeenten oplossingen voor het verkeer aangereikt? Hoe ziet de planning van de heraanleg eruit? In hoeveel fases wordt er gewerkt? Welke termijnen werden er ingepland?

Zal er alleen overdag gewerkt worden, of ook 's nachts? Behoort ploegenwerk tot de mogelijkheden? Wat is er naar voren gekomen uit de vergadering met de bewoners? Hoe zal er rekening worden gehouden met hun verwachtingen? Heeft de regering haar goedkeuring gegeven voor de aanleg van een tunnel? Werd er een alternatief voorgesteld? Wie zal de afbraak van het viaduct en de heraanleg van de omgeving financieren? Gaat men daarvoor aankloppen bij Beliris?

(Applaus bij het cdH)

Nous espérons qu'il n'est que le premier de la liste. Les viaducs, ces reliques des années soixante et septante, qui sont aujourd'hui considérés comme de véritables toboggans à voitures, ne cadrent plus avec la vision de la ville telle que nous la concevons.

Néanmoins, si la suppression du viaduc nous réjouit, des questions concernant le réaménagement émergent. Certains prônent la mise en place d'un carrefour ou d'un rond-point au niveau de l'avenue du Diamant, ce qui permettrait selon eux une meilleure régulation du trafic sur cette portion de la moyenne ceinture. D'autres, et il me semble que le gouvernement bruxellois en fait partie, préconisent l'aménagement d'un tunnel pour les trams et les voitures sous la place Meiser.

Là encore, les avis sont partagés : certains voudraient voir la mise en route du chantier du futur tunnel dès la démolition du viaduc, et d'autres préféreraient s'octroyer un temps de réflexion supplémentaire pour l'aménagement de ce qui sera l'un des plus grands axes de la capitale.

Nous estimons qu'il serait préférable que les travaux de déconstruction et d'aménagement du double tunnel puissent être effectués de manière concomitante. Les riverains, que vous avez rencontrés dernièrement, sont inquiets. Et on peut le comprendre. Ils devront subir les désagréments liés aux travaux durant une période non négligeable.

Pour rappel, le viaduc Léopold II a été démoli en juillet 1984 et il a fallu attendre près de deux ans pour que le tunnel appelé à le remplacer soit ouvert à la circulation. S'il y a eu des évolutions techniques et technologiques depuis lors, il n'est pas envisageable que les riverains subissent les nuisances liées au chantier durant le même laps de temps. Des solutions sont envisageables quant à la réduction des délais. L'appel d'offres pourrait ainsi contenir une exigence de travail en trois équipes, de jour et de nuit.

Quoiqu'il en soit, la destruction du viaduc aura un impact sur le trafic, notamment, dans les communes de Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert et Evere. J'ai cru comprendre qu'une réunion avait été organisée le 22 septembre sur le sujet avec les échevins de la Mobilité des communes concernées. Des pistes de solutions ont-elles été évoquées concernant le trafic ? Pouvez-vous nous

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *In dit dossier is alleen de toekomst van tel. We hebben het namelijk over een wijk waar men toevallig net van plan is om een panoramische route aan te leggen bij de uitrit van de E 40, aan de Mediacity op het Reyersterrein.*

Voor het Meiserplein zijn er twee opties: de wegcapaciteit al dan niet behouden. De eerste optie zou een vergissing zijn. Hopelijk blijft de regering achter het Iris 2-plan staan en blijft ze het autoverkeer terugdringen.

De wegcapaciteit kan alleen dezelfde blijven met een nieuwe tunnel. Het plan om eerst een viaduct af te breken en vervolgens een tunnel te graven, is geïnspireerd op de Leopold II-tunnel. Iedereen weet echter dat die oplossing het gewest handvol geld kost en dat het zelfs de renovatie van de tunnel niet zelf kan betalen. Daardoor zitten we nu voor dertig jaar opgescheept met een publiek-private samenwerking, die tientallen miljoenen euro per jaar kost.

We mogen die fout niet opnieuw maken. Laten we kiezen voor het terugdringen van het verkeer en het verbeteren van de levenskwaliteit. Een tunnel begraaft de problemen alleen maar en is ontzettend duur, ook omdat er te weinig rekening wordt gehouden met de onderhoudskosten.

Sommigen zouden misschien graag zien dat

communiquer le calendrier du réaménagement ? Se fera-t-il en un, deux ou trois temps ? Quels sont les délais prévus ?

Les travaux auront-ils lieu seulement de jour ou bien également de nuit ? Le travail en trois équipes est-il possible ? Qu'a-t-il émané des rencontres que vous avez organisées avec les riverains ? Comment leurs attentes vont-elles être prises en considération ? Confirmez-vous que la piste du tunnel trans-voitures a bien été avalisée en gouvernement ? Une autre piste a-t-elle été évoquée ? Si oui, laquelle ? Enfin, qui va prendre en charge le coût des travaux de démolition et de réaménagement ? Beliris va-t-il être sollicité ?

(Applaudissements sur les bancs du cdH)

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

Mme Céline Delforge.- Voilà que ce viaduc tombe en désuétude et en déliquescence au moment où tous les partis politiques sont prêts à entendre que ce type d'ouvrage n'est décidément plus adapté à un environnement urbain et fait donc bel et bien partie du passé. Je ne vais pas vous infliger la genèse du dossier. C'est l'avenir qui nous intéresse. Je ne vais pas non plus vous demander à combien s'élèveront les travaux liés à la présence d'amiante, car il faudra bien procéder au désamiantage.

C'est l'avenir qui est intéressant, car on se trouve dans un quartier où, ô miracle, il y a justement décision de créer une route panoramique (parkway) à la sortie de l'autoroute E40, cette cité des médias et toute cette zone Reyers qui est en cours de réflexion.

Nous avons deux options concernant la place Meiser : garder les capacités routières ou pas. La première serait dommageable, mais j'espère que votre retour ne rendra pas caduc le Plan Iris 2 et que nous maintiendrons notre volonté de réduire le trafic automobile. Vous connaissez les nuisances et les coûts qu'il génère, en particulier pour les habitants de notre Région.

La conservation de nos capacités routières ne pourra se traduire que par le creusement du tunnel. Mme Ozdemir vient d'évoquer un précédent, à savoir le viaduc Léopold II. Où avons-nous eu

pendelaars uit Luik en Leuven Brussel vlot binnen kunnen rijden, wij willen echter dat ze de voorkeur geven aan een ander vervoermiddel.

Afgaand op de vervoersplannen en nieuwe besparingen bij de NMBS lijkt het wel alsof de federale regering de verantwoordelijkheid voor mobiliteit volledig bij Brussel legt. Als ze er niet voor zorgt dat pendelaars van buiten het gewest met de trein naar Brussel kunnen komen, zal Brussel uiteindelijk decennialang de kostprijs van een dure tunnel moeten betalen.

We mogen bij dit alles geen overhaaste beslissingen nemen. Zou het niet goed zijn om het dossier open te trekken en de zone uit te breiden? We zouden bijvoorbeeld kunnen nadenken over de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan tot aan Meiser.

We moeten tevens stilstaan bij wie wie vervoert, wie wiens vervoer betaalt en wie voor de verborgen kosten opdraait. Een tunnel zou een bijzonder slecht idee zijn, gelet op de ermee gepaard gaande overlast voor de buurtbewoners. Een tunnel zou hen er immers toe kunnen aanzetten te verhuizen, waardoor het aantal pendelaars alleen maar toeneemt.

Hoe staat het met de kosten voor de verplaatsing van pendelaars die de federale regering niet meer betaalt?

De alternatieven voor de auto worden steeds sterker ingeperkt en daardoor komen er steeds meer pendelaars met de auto naar Brussel. Daar hangt voor Brussel en zijn inwoners een prijskaartje aan vast. Vaak ook reizen nieuwe pendelaars tot aan de Noord-Zuidverbinding, waar ze het oververzadigde MIVB-netwerk op moeten.

We moeten dus nog verder nadenken, maar met welke zone houden we hierbij rekening? Wordt er overleg gepleegd met de inwoners? Komt er een internationale wedstrijd? Bent u bereid om af te stappen van het dure tunnelproject?

(Applaus bij Ecolo)

l'excellente idée de démolir un viaduc et celle nettement moins lumineuse de creuser un tunnel pour enterrer les problèmes ? Précisément, sur le boulevard Léopold II. Et nous savons combien il coûte à la Région, au point qu'elle est dans l'incapacité de financer sa rénovation sur fonds propres. Nous voilà donc engagés pour 30 années dans un partenariat public-privé de plusieurs dizaines millions d'euros par an, simplement pour remettre aux normes un tunnel qui n'améliore guère la qualité de vie des citoyens !

Il serait dommage de commettre la même erreur aujourd'hui. Soyons modernes et joignons le geste à la parole portée par les divers plans régionaux, à savoir la diminution du trafic et l'amélioration de la qualité de vie. N'engouffrons pas nos maigres deniers dans un tunnel pour enterrer les voitures, les trams et les gens, car au final, cela coûte une fortune !

Tout le monde s'accorde à dire que les chantiers ne sont pas chose facile. Les frais ultérieurs, dont ceux de maintenance, ne sont jamais pris en compte. Enterrer, ce n'est jamais bon, on le paie toujours plus tard.

C'est sur cette base qu'il faudra réfléchir, et d'autant plus que la saturation routière ou les embouteillages inquiètent tout le monde. Certains préfèrent peut-être que les navetteurs liégeois et louvanistes n'aient pas de problèmes pour continuer à arriver en voiture à Bruxelles. Ce n'est pas notre projet : nous préférierions qu'ils aient recours à un autre moyen de transport. Il existe d'ailleurs une gare à Meiser.

Ceci nous amène à la question du transport public. Du côté du transport public intrabruellois, nous avons du pain sur la planche, mais aussi une certaine vision pour ce quartier. En revanche, quand on voit les plans de desserte et les nouvelles économies que compte réaliser la SNCB, il est raisonnable de penser qu'on risque un transfert de charges du niveau fédéral vers notre Région par le biais de la mobilité. Si l'autorité fédérale ne commence pas à prendre en charge sa part en assurant le transport par train des navetteurs extérieurs à la Région, c'est Bruxelles qui payera pour un tunnel jugé nécessaire pour accueillir toutes ces voitures. Et nous devons le payer pendant des décennies, même quand la voiture ne sera plus d'actualité.

Nous sommes face à un défi pour l'avenir et la précipitation serait évidemment mauvaise conseillère. Envisagez-vous de lancer une réflexion large sur cet événement qu'on pourrait, en un sens, qualifier de bienvenu : la déliquescence du viaduc ? Si oui, quelle sera la zone concernée ? Sous la précédente législature, un secrétaire d'État à l'Urbanisme déclarait qu'il fallait réfléchir les aménagements du boulevard Général Jacques jusque Meiser. Pourquoi pas ? Nous avons ici une opportunité inattendue à saisir.

Il faut aussi réfléchir à qui déplace qui, qui paye le déplacement de qui, et qui paye les coûts cachés des déplacements. Là encore, le tunnel serait une très mauvaise idée, d'autant que mes prédécesseurs à cette tribune se sont fortement inquiétés des nuisances pour les riverains. Ceux-ci se remettent actuellement difficilement du chantier du tunnel Schuman-Josaphat. Leur imposer dans un avenir proche le creusement d'un nouveau tunnel n'est pas la meilleure option pour les convaincre de ne pas déménager et rejoindre, eux aussi, le groupe des navetteurs.

L'autre question concernera la réflexion sur la mobilité. Votre tâche consistera à discuter autour des chiffres des transferts du niveau fédéral vers notre Région. Qu'en est-il du coût des déplacements de navetteurs que le gouvernement fédéral ne prend plus en charge ?

Il y a peu, des trains venant de Louvain ont été supprimés vers le quartier de l'OTAN. On réduit de plus en plus les alternatives à l'automobile et cela signifie que de nouveaux voyageurs se rendent à Bruxelles en voiture. Cela a donc un coût pour Bruxelles et ses habitants. Dans d'autres cas, de nouveaux voyageurs viennent jusqu'à la jonction Nord-Midi et doivent se rabattre sur le réseau de la STIB, déjà saturé aux heures de pointe.

Mes questions sont simples, mais larges. Si nous sommes d'accord sur le fait qu'une réflexion est nécessaire, quelle sera la zone prise en considération ? Cette réflexion se fera-t-elle en concertation avec les habitants ? Peut-on envisager un concours international ? Cela se pratique de plus en plus dans les dossiers d'aménagements publics de qualité et c'est toujours mieux que des aménagements d'ingénieurs. Enfin, êtes-vous prêt à ne pas vous engouffrer dans la voie de l'enterrement des voyageurs, et probablement de

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Bruno De Lille.- Afgelopen zomer hebt u, nadat gebleken was dat de herstellingswerken veel langer en veel duurder zouden uitvallen dan verwacht, beslist dat de Reyerstunnel zou worden gesloopt.

Voor de leefbaarheid van de wijk en de verkeersveiligheid is de afbraak een goede zaak. U volgt de logica van het Iris 2-plan: stadsautosnelwegen hebben geen toekomst meer, zeker gelet op de negatieve impact op het stadswaefsel.

Nu u door de situatie in Brussel tot duidelijke keuzes over het Reyersviaduct wordt gedwongen, is Groen zeer tevreden dat de regering de juiste beslissing neemt. Ik roep mijn collega's op om zich niet te verschuilen achter honderdeneen technische vragen waarmee ze eigenlijk te kennen geven dat ze alles liever bij het oude laten. Ze kunnen beter een positief standpunt innemen.

Het verhaal eindigt niet met een vlugge sloop. Wat komt er in de plaats van het viaduct? Hoeveel plaats wordt er gemaakt voor auto's, het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers? Hoeveel aandacht gaat er naar een aangename en veilige omgeving voor buurtbewoners? Het mag niet nog slechter worden dan het nu al is.

Ik heb niet van u gehoord wat ik verwachtte. U zegt dat de wijk op termijn een voorbeeld op het vlak van mobiliteit moet worden, maar dat er in afwachting wordt gekozen voor een snelle, tijdelijke heraanleg. Dat maakt mij ongerust. We weten hoe het afloopt met 'tijdelijke' Brusselse projecten. Bovendien krijg ik de indruk dat de regering inderhaast een oplossing wil vinden voor de doorstroming van het autoverkeer, maar dat de belofte om meer ruimte te geven aan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers op de lange baan wordt geschoven.

Ik wil graag weten wat we echt van u kunnen verwachten. Wat komt er in de plaats van het viaduct? Hoeveel ruimte wordt er gemaakt voor wagens, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers?

nos finances ?

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo)

M. le président.- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).*- *La décision de démolir le viaduc Reyers est une bonne chose pour la qualité de vie et la sécurité dans ce quartier. Elle s'inscrit dans la logique du Plan Iris 2, qui prévoit la suppression des autoroutes urbaines.*

Qu'est-ce qui remplacera le viaduc ? Quel sera l'espace réservé aux voitures, aux transports en commun, aux cyclistes et aux piétons ? L'aménagement d'un environnement agréable et sûr pour les riverains est-il suffisamment pris en compte ?

Vous envisagez un aménagement rapide et temporaire, en attendant l'aménagement définitif, qui doit faire de ce quartier un modèle en termes de mobilité. L'expression "temporaire" est toujours inquiétante dans le contexte bruxellois. De plus, le gouvernement donne l'impression de vouloir adopter une solution à la hâte, pour garantir la fluidité du trafic, en reportant sine die la promesse de favoriser la mobilité douce.

Qu'est-ce qui remplacera le viaduc ? Quel sera l'espace dévolu aux voitures, au transport public, aux cyclistes et aux piétons ? Dans quelle mesure l'aménagement d'un environnement sûr et agréable pour les riverains sera-t-il pris en compte ?

Comment ferez-vous en sorte de respecter les principes du Plan Iris 2, y compris lors du réaménagement provisoire ?

Pourquoi n'optez-vous pas pour une solution définitive afin de réduire les nuisances ?

Quel est l'impact de votre décision sur l'intention du précédent gouvernement de faire de la place Meiser un endroit agréable ?

(Applaudissements sur les bancs de Groen et d'Ecolo)

Hoeveel aandacht gaat er naar een aangename en veilige omgeving voor de buurtbewoners?

Welke maatregelen neemt u om de principes van het Iris 2-plan ook bij de tijdelijke heraanleg te respecteren?

Waarom kiest u niet voor een definitieve oplossing om op die manier de hinder te beperken?

Welke gevolgen heeft uw beslissing over het Reyersviaduct op het voornemen van de vorige regering om van het Meiserplein, dat tegenwoordig een autoriool is, een aangename, leefbare plek te maken?

(Applaus bij Groen en Ecolo)

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter.- De N-VA staat achter de beslissing om het Reyersviaduct af te breken, maar wij hebben dezelfde vragen als de vorige sprekers.

Bovendien vragen we ons af of er afspraken zijn gemaakt met de MIVB over de tramlijnen op het traject. De trams van lijn 7 en lijn 25 zitten nu al overvol, vooral tijdens de spits. Wordt er overwogen om meer trams in te zetten?

Welke gevolgen zullen de werken hebben op die lijnen, die een belangrijke verbinding tussen Meiser en Montgomery vormen?

(Applaus bij de N-VA)

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De afbraak van het Reyersviaduct blijkt complexer dan aanvankelijk gedacht. Onlangs konden we in de pers nog lezen dat er asbesthoudende verf gebruikt was bij de bouw van de brug, waardoor de afbraak vermoedelijk drie à vier maanden langer zal duren.

We vernamen ook dat er een probleem is met de

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter *(en néerlandais)*.- *La N-VA soutient la décision de démolir le viaduc Reyers, mais nous nous posons les mêmes questions que les orateurs précédents.*

Des accords ont-ils été conclus avec la STIB concernant les lignes 7 et 25, qui sont déjà saturées aux heures de pointe ?

Quel sera l'impact des travaux sur ces lignes, qui relient Meiser et Montgomery ?

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais)*.- *La démolition du viaduc s'avère plus complexe que prévue, notamment en raison de son désamiantage et de la fragilité de ses fondations, due à la présence des tunnels sous-jacents. Quel est l'impact de cette situation sur le délai et le coût du chantier ?*

funderingen van het viaduct. Naar verluidt zouden die verbonden zijn met de fundamente van de onderliggende tunnels. Een gewone bovengrondse afbraak zou daarom niet zo eenvoudig zijn: er moeten ook maatregelen worden genomen om de onderliggende tunnels te verstevigen. Wat de gevolgen zijn voor de duur en kostprijs van de werkzaamheden, is vooralsnog onduidelijk. Kunt u daarover wat meer toelichting geven?

Het is duidelijk dat de afbraak van het Reyersviaduct niet los kan worden gezien van de veranderingen in de ruimere omgeving. De plannen voor het Reyersterrein en de herinrichting van het Meiserplein zullen een grote impact hebben op het verkeer en het openbaar vervoer tussen Montgomery en Meiser. Dat is een drukke verkeersas. Mevrouw Teitelbaum heeft cijfers over het dagelijkse autoverkeer aangehaald en die zijn best wel hoog. We mogen ook niet vergeten dat de Brand Whitlocklaan en het Reyersviaduct een aantal wijken in tweeën snijden.

De afbraak van de brug heeft ook een enorme economische weerslag op de buurt. Bedrijven en handelaars maken immers ook deel uit van de buurt.

Als je alles bij elkaar optelt, blijkt het viaduct letterlijk en figuurlijk maar het topje van de ijsberg. Hoe past de afbraak van het viaduct precies in alles wat er in die zone te gebeuren staat?

Ongetwijfeld zal de wijk meer inwoners en bedrijven aantrekken, waardoor de mobiliteitsdruk zal toenemen, terwijl er op piekmomenten al te veel verkeer is.

Ten slotte peil ik naar de bedoelingen van de Demolition Party, die aangekondigd werd naar aanleiding van de afbraak. Ik geef toe dat het een heel originele manier is om de aandacht te vestigen op ruimtelijke ordening en mobiliteit. Het is ook een manier om bezoekers, pendelaars en buurtbewoners bij de toekomst van hun omgeving te betrekken, al zou daarvoor misschien beter iets anders kunnen worden georganiseerd dan een eenmalig evenement. Ik denk dat we in tijden van algemene besparingen voorzichtig moeten zijn met zulke initiatieven, vooral als we nog geen volledig zicht hebben op de totale kostprijs of de duur van de werken. Vermoedelijk willen buurtbewoners zo weinig mogelijk hinder ondervinden van de afbraak, die zo snel en vlot mogelijk moet verlopen.

Par ailleurs, les projets sur le site Reyers et le réaménagement de la place Meiser auront également un impact majeur sur le trafic déjà particulièrement dense entre Montgomery et Meiser. Les chiffres que nous a cités Mme Teitelbaum témoignent de l'importance du trafic sur cet axe.

La démolition du viaduc aura également un impact économique considérable sur les nombreux commerces et entreprises qui sont installés dans le quartier. Avez-vous prévu des mesures tenant compte de ces éléments ? Le quartier attirera certainement des habitants et des entreprises supplémentaires, ce qui augmentera encore le trafic, alors que le quartier est déjà saturé aux heures de pointes.

L'organisation d'une Demolition Party est une initiative originale pour promouvoir l'aménagement du territoire et la mobilité auprès des Bruxellois. Elle permet également d'impliquer les Bruxellois et les navetteurs dans l'évolution de leur environnement. Toutefois, il faut faire preuve de vigilance en période d'austérité lorsqu'on organise ce genre d'événement, d'autant plus quand on ne dispose pas de données précises quant au coût total et à la durée des travaux.

Qu'en est-il de l'agence de communication prévue pour accompagner les riverains dans le cadre de la démolition du viaduc ?

(Applaudissements sur les bancs de l'Open Vld)

Een communicatiebureau zou de participatie van de buurtbewoners bij de afbraak begeleiden. Misschien kunt u daar iets meer over kwijt.

(Applaus bij Open Vld)

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- De CD&V staat achter de afbraak van het Reyersviaduct. Het project is een uitdaging voor uw regeringsploeg en de buurtbewoners. Tegelijk vormt het een prachtige opportuniteit: de Brusselaars krijgen de kans om te tonen hoe we onze stad van morgen zien. Een viaduct hoort niet thuis in een stad. Het is een relict uit het verleden waarmee we dringend komaf moeten maken.

Dat zal niet gemakkelijk zijn, want in de toekomst zullen twee verkeersstromen, die tot nu toe gescheiden werden door het viaduct, samenkomen. Hopelijk houdt u rekening met de doorstroming van het verkeer.

Het is voor ons belangrijk dat er een algemeen mobiliteitsplan voor de hele buurt wordt opgesteld. Er is immers sprake van meerdere projecten die elkaar beïnvloeden: de aanleg van een stadsboulevard in de plaats van het viaduct, de herinrichting van het Meiserplein, de aanleg van een compleet nieuwe woonwijk bij Reyers met duizenden woningen, wat een van de belangrijkste bouwprojecten van deze nieuwe legislatuur is, en de werkzaamheden inzake de aanleg van een stadsboulevard ter hoogte van de plaats waar de E40 richting Leuven begint.

Onze fractie wil ook dat er wordt ingezet op de participatie van de buurtbewoners. Er zou een toegankelijk aanspreekpunt moeten komen.

U sprak over de Demolition Party. Dat lijkt ons een leuk initiatief, maar we zouden het betreuren dat het daarbij zou blijven. Het belangrijkste is dat de buurt duurzaam betrokken wordt bij het project en correct en tijdig geïnformeerd wordt over alle fasen van de werkzaamheden.

Bij zo'n groot project zijn heel wat spelers betrokken, onder andere Brussel Mobiliteit, het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO), de gemeenten en de MIVB. Het is nog niet duidelijk of Beliris ook een rol zal spelen. Hoe zult

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

M. Paul Delva *(en néerlandais).*- *Le CD&V est favorable à la démolition du viaduc Reyers. Ce projet est un défi pour votre équipe gouvernementale et pour les riverains, en même temps qu'une belle opportunité de montrer à quoi ressemblera la ville de demain. Ce viaduc est un vestige du passé dont nous devons nous débarrasser au plus vite.*

Ce ne sera pas chose facile, puisque deux flux de trafic convergeront, qui étaient jusqu'ici séparés par le viaduc.

Plusieurs projets sont envisagés sur le site de Reyers et la place Meiser, qui auront une incidence les uns sur les autres. C'est pourquoi il importe d'élaborer un plan de mobilité pour l'ensemble du quartier.

Notre groupe insiste tout particulièrement sur la participation des riverains. Celle-ci ne doit pas se limiter à une initiative sympathique comme la Demolition Party. Elle doit être une véritable implication à long terme dans le projet, ainsi qu'une information en temps utile sur toutes les phases des travaux.

Ce projet implique de nombreux intervenants, comme Bruxelles Mobilité, l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT), les communes et la STIB. Le rôle de Beliris est encore incertain. Comment allez-vous assurer une communication claire et sans ambiguïté avec tous ces intervenants ? À qui les riverains pourront-ils adresser leurs questions ?

(Applaudissements sur les bancs du CD&V et des FDF)

u zorgen voor eenduidige en transparante communicatie met alle betrokkenen? Waar zullen de buurtbewoners terecht kunnen met hun vragen?

(Applaus bij de CD&V en het FDF)

De voorzitter.- De heer Verbauwhede heeft het woord.

De heer Michaël Verbauwhede *(in het Frans).*- *Voor het milieu vindt de PTB het alleen maar positief dat het Reyersviaduct afgebroken wordt en de autodruk daalt. Die daalt echter niet alleen doordat het viaduct verdwijnt. Er moeten ook alternatieven voor de auto komen.*

(verder in het Nederlands)

De NMBS heeft beslist om de frequentie op lijn 26 te verlagen. Verschillende gemeenten, zoals Elsene, verzetten zich daartegen. Wat doet het gewest om de frequentie van lijn 26 op te drijven in plaats van af te bouwen?

De afbraak van het Reyersviaduct is ook een gelegenheid om de mogelijkheid van een tunnel onder het Meiserplein te bespreken.

(verder in het Frans)

De aanleg van de autotunnel is geraamd op 130 miljoen euro. Voor ons is dat geen oplossing. Wat is het standpunt van de regering?

De MIVB kan een alternatief bieden. Kan de frequentie op lijn 7 en lijn 25 verhoogd worden?

In 2008 kregen deze tramlijnen voorrangsverkeerslichten, maar ze werken nog steeds niet, omdat de gemeenten dwars zouden liggen. Door die verkeerslichten in werking te stellen, zou de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren, waardoor het ook aantrekkelijker wordt. Zo voorkomen we ook dat er opnieuw gekozen wordt voor infrastructuur voor de auto. Dat is immers een oplossing uit het verleden.

*(Applaus bij PTB*PVBA-GO!)*

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

M. Michaël Verbauwhede.- D'un point de vue environnemental, il est tout à fait positif pour le PTB que le viaduc Reyers soit détruit, dans la perspective, qui est la nôtre, de voir baisser la pression automobile.

Nos questions portent sur les alternatives. Il ne s'agit pas uniquement de détruire le viaduc pour baisser la pression automobile. Il faut aussi des alternatives à la voiture.

(poursuivant en néerlandais)

La SNCB a décidé de réduire la fréquence sur la ligne 26. Plusieurs communes s'y opposent, mais que fait la Région pour que la fréquence soit augmentée au lieu d'être réduite ?

La démolition du viaduc Reyers est une occasion de discuter de l'opportunité de creuser un tunnel sous la place Meiser.

(poursuivant en français)

On a parlé d'un coût estimé à 130 millions d'euros pour un tunnel de voitures sous la place Meiser. Ce n'est pas du tout la solution pour notre parti. Je voudrais avoir l'avis du gouvernement à ce sujet.

Concernant le trafic intérieur et les transports en commun à Bruxelles, la STIB constitue une alternative. Est-il envisageable d'augmenter les fréquences des lignes 7 et 25 qui empruntent le même trajet que le viaduc Reyers ?

Des feux prioritaires ont été installés sur les lignes de ces trams en 2008, mais ils ne sont toujours pas opérationnels. Apparemment, cela bloquerait au niveau des communes alors que techniquement, c'est faisable. Il suffit de décider de mettre en place les feux prioritaires sur ces deux lignes 7 et 25. Cela permettrait d'améliorer le transport en commun, son attrait et sa fréquence.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik denk dat deze regering over twintig jaar alvast voor een ding herinnerd zal worden en dat is de afbraak van het Reyersviaduct.

Ik hoop dat er nog veel andere stoutmoedige en noodzakelijke beslissingen volgen die ons weer naar het koppeloton van duurzame Europese steden brengen.

De Brusselse mobiliteit haalde de voorbije jaren geregeld de internationale pers, maar dan ging het altijd over het feit dat we een van de meest filegevoelige steden van Europa en zelfs van de wereld zijn.

Dit kan een eerste stap zijn om dat beeld te veranderen. Eind september las ik in The Guardian, toch een internationaal gerespecteerde krant, dat Brussel op gelijke hoogte stond als Madrid, waar men grootse plannen heeft voor een autovrije stad.

Ik hoop dan ook, mijnheer de minister, dat u deze ambitie de volgende vijf jaar ook aan de dag kunt leggen bij andere maatregelen om van Brussel een duurzame en minder autogevoelige stad te maken. Ik denk dat dit een eerste stap in de goede richting is.

(Applaus bij de sp.a en het FDF)

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Voor of tegen de afbraak van het Reyersviaduct, de beslissing is genomen. Persoonlijk vind ik, net als andere collega's, dat dergelijke infrastructuur niet thuis hoort in de stad.

C'est là une véritable alternative à la voiture pour éviter de devoir remettre en place des systèmes du "tout à la voiture", tel qu'on l'a connu avec le viaduc Reyers. Ce sont effectivement des infrastructures du passé.

*(Applaudissements sur les bancs du PTB*PVDA-GO !)*

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- Dans vingt ans, on continuera à associer ce gouvernement à la démolition du viaduc Reyers.

J'espère que de nombreuses autres décisions indispensables et audacieuses seront prises, qui nous replaceront dans le peloton de tête des villes européennes durables.

Ceci pourrait être un premier pas vers une autre image de Bruxelles, plus durable, moins centrée sur la voiture et moins embouteillée.

(Applaudissements sur les bancs du sp.a et du FDF)

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).*- *J'estime également qu'une infrastructure telle que le viaduc Reyers n'a pas sa place en ville. À présent que la décision est prise, il s'agit de savoir comment organiser au mieux les travaux, de trouver la meilleure solution à long terme pour*

We moeten er nu het beste van maken voor Brussel, voor de omwonenden, voor de handelaars in de buurt en ook voor de pendelaars die niet in Brussel wonen. Nu de beslissing genomen is, rijst de vraag hoe de werkzaamheden het best georganiseerd worden, welke oplossing op lange termijn voor alle betrokkenen de beste is en hoe de financiering onder controle gehouden kan worden.

Over de financiering en de verantwoordelijkheden voor het stopzetten van de werf hebben de collega's al een aantal pertinente vragen gesteld, waar ik niet op terugkom. Uw administratie heeft ongetwijfeld het kostenplaatje al berekend.

Wat mij en ongetwijfeld een heleboel Brusselaars en pendelaars wel interesseert, is hoe de werkzaamheden zullen verlopen. Hoe zullen ze worden afgestemd op de werkzaamheden die op en onder het Meiserplein moeten gebeuren? U weet dat de zogenaamde middenring, de R21, tussen de Van Praetlaan en Terkamerenbos, een zeer belangrijke verkeersader in de stad is. Vooral het Meiserplein is een belangrijk knooppunt, waar nu de verkeerschaos vaak al niet te overzien is. De Brusselaar of de pendelaar die daar dagelijks voorbij moet, spreekt dan ook terecht van de 'Place Misère'.

Hoe worden beide grote werven op elkaar afgestemd? Hoe verloopt dat praktisch? Er is immers niet alleen het dagelijkse doorgaande verkeer dat moeilijk even kan worden omgeleid tussen de Lambermontlaan en Montgomery, er zijn ook de talrijke handelaars en horecazaken op en rond het Meiserplein en het viaduct, die bij langere onbereikbaarheid zeer donkere tijden tegemoet gaan.

Hoe zult u tijdens de werkzaamheden, maar ook erna als de site is omgevormd tot wat u een stadsboulevard noemt, vermijden dat de omwonenden te kampen krijgen met een enorme toevloed van sluiptverkeer?

Wat deze regering, net zomin als de vorige, maar niet wilt begrijpen, is dat het doorknippen van verkeersaders geen oplossing biedt voor de mobiliteit in Brussel, zolang er geen degelijke en zinvolle alternatieven zijn. In dat kader verwijs ik naar de nogal naïeve uitspraken van een stedenbouwkundige die betrokken is bij de hertekening van de VRT-RTBF-site, waar 2.000 nieuwe woningen en nieuwe kantoren voor de

tous les intéressés et de maîtriser le financement.

Je ne reviendrai pas sur le financement et les responsabilités de l'arrêt du chantier. Je suppose que votre administration a procédé aux calculs nécessaires.

Ce qui m'intéresse, c'est de savoir comment ce chantier s'intégrera avec les travaux à réaliser sur et sous la place Meiser. Vous n'êtes pas sans savoir que la Moyenne ceinture - le R21 - entre l'avenue Van Praet et le Bois de la Cambre, est un axe très important de la ville.

Comment ces deux gros chantiers seront-ils menés de concert ? Il est difficilement envisageable de dévier le trafic quotidien entre le boulevard Lambermont et Montgomery. De plus, nous devons également penser aux nombreux commerçants et établissements horeca installés aux alentours de la place Meiser et du viaduc, qui souffriront de leur longue inaccessibilité.

Comment éviterez-vous, pendant les travaux, mais aussi après, si le site est transformé en boulevard urbain, que les riverains ne soient confrontés à un énorme afflux de circulation de transit ?

Ce que ce gouvernement, tout comme le précédent, refuse de comprendre, c'est que le tronçonnage des axes de circulation n'offrira pas de solution de mobilité tant que feront défaut des alternatives dignes de ce nom.

Si on se base sur un scénario réaliste, il est clair que le réaménagement du site Reyers, qui prévoit la construction de 2.000 logements et de bureaux pour la radiotélévision publique, va attirer davantage de trafic automobile.

Comment tous ces projets seront-ils imbriqués dans un grand plan directeur pour le site Reyers-Meiser ?

openbare omroep gepland worden. Hij gaat er gemakshalve van uit dat alle werknemers en alle bewoners voor andere vervoermiddelen dan de auto zullen kiezen.

Daarmee getuigt de brave man niet alleen van grote naïviteit, maar ook van gevaarlijk nattevingerwerk. Als je bij de planning van werkzaamheden al uitgaat van een bestcasescenario, kan het eigenlijk alleen maar mislopen. In een meer realistisch scenario weet je namelijk dat de woningen en de VRT-RTBF-site extra autoverkeer zullen aantrekken.

Hoe zullen al deze besognes verwerkt worden in een groot masterplan voor de Reyers-Meiser-site?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gebeurt niet vaak dat meerderheid en oppositie het over een belangrijk dossier met elkaar eens worden, maar in het geval van het Reyersviaduct is dat wel degelijk het geval. Ik verheug me over de overweldigende parlementaire steun.*

Vijftien jaar geleden zou de beslissing over de afbraak van het viaduct er niet zo gemakkelijk gekomen zijn. De geesten zijn duidelijk gerijpt.

In een artikel van The Guardian over de Europese tendens om het autoverkeer in historische stadscentra te beperken, wordt het Reyersviaduct als voorbeeld aangehaald. Ook op internationaal vlak krijgt onze beslissing dus bijval.

Graag helder ik een aantal zaken op. Waarom besliste de vorige regering niet om het viaduct af te breken? Het is zeker niet mijn bedoeling om de administratie met de vinger te wijzen. Viaducten zijn nu eenmaal zorgenkinderen. In het geval van het Reyersviaduct kwam de veiligheid van de weggebruiker in het gedrang.

Gedetailleerde studies ter voorbereiding op de renovatie van het viaduct deden ons inzien dat de problemen groter waren dan verwacht.

Onmiddellijk na mijn aanstelling als Brussels minister stelde de administratie me op de hoogte van het probleem. De oorspronkelijke renovatiewerkzaamheden waren geraamd op 2 miljoen euro, maar omdat de toestand ernstiger was dan

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il est rare que majorité et opposition trouvent un terrain d'entente en ce parlement au sujet de la décision qui est prise, à savoir la démolition du viaduc Reyers. J'en suis ravi.

Cela traduit également le fait que Bruxelles a changé. Il y a 15 ans, une telle décision ne serait pas passée si simplement en ces lieux. Courage et fermeté étaient nécessaires pour y parvenir. Depuis, l'évolution de la pensée, de nos mœurs ainsi que l'ouverture d'esprit ont fait bon chemin.

Je me référerai à juste titre à un article paru dans "The Guardian". Vous n'êtes pas sans savoir qu'un mouvement européen tend à réduire le nombre de voitures en général dans les villes, plus particulièrement dans les centres historiques.

Dans ce même article, Bruxelles est reprise en exemple au sujet du viaduc Reyers. Cette décision est donc saluée sur le plan international également. Je suis ravi du support massif rencontré au parlement, c'est la bonne décision.

Des questions se posent à juste titre. Pourquoi d'abord ce choix de démolir le viaduc ? Pourquoi le gouvernement précédent n'a-t-il pas pris cette décision ?

Accabler l'administration régionale en disant qu'ils ont mal fait leur travail, commis des erreurs... n'est pas une bonne idée. Il n'est pas rare de constater - pas seulement en Belgique, mais dans d'autres

verwacht, zouden ze tot 4 miljoen euro oplopen. Bovendien zouden ze niet tot september 2014 duren, maar tot december 2014 of januari 2015.

Inmiddels verzocht de gemeente Schaarbeek om het viaduct af te breken en kwam er ernstige kritiek van de gemeente Evere.

Een aantal sprekers zeiden al dat de context gewijzigd is, en ze hebben gelijk. De wijk zal de komende jaren grondige wijzigingen ondergaan. De E40 zal uitmonden in de zogenaamde 'parkway', een nieuwe stadsboulevard. Daarnaast zal het complex van de VRT en de RTBF worden ontwikkeld tot een competitieve mediacluster. In de Kolonel Bourgstraat zal kantoorruimte plaats maken voor nieuwe woningen. En na de heraanleg wordt het Meiserplein een waardige toegangspoort tot Brussel.

In haar beleidsverklaring stelt de regering dat ze rekening wil houden met die nieuwe context en doelstellingen als levenskwaliteit en algemeen belang voorop blijft stellen.

Al die elementen hebben me ertoe gebracht de regering voor te stellen om de werkzaamheden op te schorten en ernstig rekening te houden met de mogelijkheid om het viaduct af te breken. Het is zeker niet om een mooie entree te maken als minister dat ik die beslissing heb genomen, ik was echt met de zaak begaan.

Vervolgens hebben we de mobiliteitsproblematiek geanalyseerd. Velen wezen op de grote verkeersstromen.

Het Reyersviaduct heeft een capaciteit van 3.500 auto's per uur in elke rijrichting. Aangezien uit tellingen blijkt dat er elk uur 1.000 tot 1.400 auto's rijden op de middelste rijstroken en nog eens 500 op de andere rijstroken, wordt het viaduct in feite onderbenut.

Zonder viaduct bereikt men met twee rijvakken in elke rijrichting een capaciteit van 1.500 auto's per uur en per rijrichting. Een klassieke stadsboulevard volstaat dus wel degelijk om het autoverkeer op te vangen. Een viaduct is niet nodig.

In het licht van het Iris 2-plan en de doelstelling om de autodruk te doen afnemen, is de afbraak van het viaduct een strategische beslissing.

pays et régions - qu'un viaduc génère des situations problématiques. En l'occurrence, c'est un problème de sécurité qui est à l'origine de notre décision.

C'est en réalisant des études plus approfondies au sujet d'une situation, en préparant des rénovations, que l'on constate parfois que le problème est plus grave que l'on ne l'avait imaginé. C'est le cas dans l'affaire qui nous occupe.

Bien entendu, il nous faut éviter à tout prix de le constater au moment de la rénovation, mais il n'est pas rare que cela arrive. Pour l'heure, rien en particulier ne me laisse penser qu'ils ont mal fait leur travail, mais ce type de situation peut se présenter dans certains contextes.

Je pensais que ma nouvelle compétence dans le domaine de la mobilité et des travaux publics me laisserait davantage de répit à la fin des vacances que ce n'était le cas pour l'éducation. Or, j'ai été immédiatement confronté à ce dossier.

L'administration régionale m'a en effet immédiatement informé du fait qu'il y avait un problème potentiel. Ils avaient initialement pensé que la rénovation coûterait 2 millions d'euros. Après le constat d'une dégradation plus grave que prévu, le prix pour la rénovation n'a eu de cesse d'augmenter. Il atteint aujourd'hui 4 millions d'euros.

Ensuite, les travaux de rénovation devaient initialement durer jusqu'au mois de septembre 2014. En réalité, ils dureraient jusque décembre, voire janvier 2015.

Nous avons été confrontés à des perspectives d'augmentation du budget nécessaire et d'allongement de la durée des travaux. Nous avons par ailleurs tenu compte de la demande de démolition exprimée notamment par la commune de Schaerbeek et des interrogations de la commune d'Evere. Nous avons surtout pris en considération le contenu de l'accord gouvernemental, qui considère comme primordiale la qualité de vie et l'intérêt des Bruxellois, et qui place ces aspects au cœur de notre action.

Certains intervenants ont également souligné le fait que le contexte a changé. En effet, le viaduc Reyers se trouve dans un quartier qui, dans les années à venir, va connaître un profond

De twee vergaderingen die ik deze week organiseerde, kenden een groot succes. Veel buurtbewoners stelden vragen over het fileprobleem. In feite ligt de oorzaak van dat probleem niet bij het viaduct, maar elders.

In stedenbouwkundig opzicht is het viaduct een waar gedrocht. Het is een erfenis van beleidsvoerders die met de auto recht naar de Grote Markt wilden kunnen rijden. Gelukkig hebben ze hun plannen nooit zo ver kunnen drijven en is inmiddels de mentaliteit veranderd.

Het viaduct brengt een breuk teweeg in het stedelijk landschap. Vooral bejaarden zijn aan het viaduct gehecht. Hoewel ik hun mening respecteer, ga ik ervan uit dat ze niet de meerderheid vertegenwoordigen.

De meeste Brusselaars vinden het viaduct nefast voor de levenskwaliteit. Rekening houdend met criteria op het vlak van mobiliteit en stedenbouw kan het viaduct beter worden afgebroken. Ik stel vast dat 95% van de bevolking achter de beslissing staat, ook al zullen de werkzaamheden met overlast gepaard gaan.

(verder in het Nederlands)

De aanwezigheid van asbest is een bijkomende reden om het viaduct af te breken. Asbest komt in diverse vormen voor. Soms is het in vlokken verwerkt, maar dat is hier niet het geval. Asbest zit in de waterafvoerpijpen en in de beschermende verflaag van het viaduct. Dat is de minst erge vorm van asbestvervuiling.

Dat neemt niet weg dat er in het viaduct asbest aanwezig is en dat we een vergunning moeten aanvragen bij Leefmilieu Brussel om het te verwijderen. De strikte reglementering zal gerespecteerd worden. Dat betekent niet dat we het hele viaduct moeten inpakken en dat het verkeer niet meer onder het viaduct door kan. De doorgangen blijven open en het asbest zal per weggedeelte verwijderd worden door gespecialiseerde bedrijven.

Het probleem heeft uiteraard wel gevolgen voor de kostprijs en de duur van de werkzaamheden. Omdat het asbest moet worden verwijderd, zullen de werkzaamheden vermoedelijk drie maanden langer duren en 1 miljoen euro duurder worden. Het valt al bij al nog mee.

changement. Je ne parle pas seulement du projet du "parkway", c'est-à-dire de la transformation de l'entrée dans la ville via l'autoroute E40 en boulevard urbain. Je puis vous dire que certains, en Flandre, ne le voient pas d'un très bon œil. Je songe en particulier au bourgmestre de Louvain, qui ne manquera pas de fusiller le projet lorsqu'il réalisera que l'on va transformer l'autoroute E40 en boulevard urbain au milieu de la ville.

Il faut aussi prendre en compte la décision du gouvernement de transformer le quartier de la VRT et de la RTBF en une zone compétitive, un pôle multimédia. Tout le quartier de la rue colonel Bourg va également changer, avec un nombre nettement accru de logements, en lieu et place des bureaux présents aujourd'hui. La décision a aussi été prise de transformer la place Meiser, que l'on pourrait aujourd'hui qualifier de "place Misère", en une vraie porte d'entrée urbaine pour Bruxelles.

Le contexte général a donc évolué et le gouvernement, dans sa déclaration de politique générale, a clairement dit qu'il entendait agir dans ce nouveau contexte, tout en poursuivant l'objectif d'une augmentation de la qualité de vie.

L'ensemble de ces éléments m'a incité à proposer au gouvernement, qui m'a suivi, de suspendre les travaux pour étudier en profondeur la question de la démolition. Ministre frais émoulu, je ne me suis pas demandé comment j'allais marquer mon entrée en fonction. Pour être honnête avec vous, je me suis demandé quelle voie j'allais suivre.

Nous avons brassé ensuite un ensemble d'informations et avons examiné la question de la mobilité. Beaucoup d'intervenants ont souligné qu'il s'agissait d'un axe important par lequel transitent de nombreuses voitures.

Le viaduc Reyers a une capacité de 3.500 voitures par heure dans chaque direction. En réalité cependant, on constate que seules 1.000 à 1.400 voitures l'empruntent par heure et par direction. Il faut y ajouter les voies latérales, qui absorbent 500 voitures par heure. Cela signifie que la capacité maximale du viaduc telle que prévue initialement n'est pas utilisée aujourd'hui.

On sait en outre qu'une configuration de deux fois deux bandes au sol permet une capacité de 1.500 voitures par heure et par direction. Tout le monde connaît la pression automobile énorme qui pèse

Ik heb net uitgelegd waarom we het viaduct afbreken, maar dan rijst de vraag hoe we de afbraak aanpakken en hoe lang het zal duren. We gaan er alles aan doen om de werkzaamheden zo snel mogelijk uit te voeren. Er bestaat momenteel een permanente werkgroep waarin niet alleen het gewest, maar ook de drie betrokken gemeenten (Schaarbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe) zijn vertegenwoordigd.

(verder in het Frans)

Dat geldt ook voor Mobiel Brussel, Stedenbouw Brussel en Leefmilieu Brussel. Nooit eerder is het gebeurd dat alle betrokken partijen van bij het begin rond de tafel zitten. Ik heb gemerkt dat alle ambtenaren tot een productieve samenwerking willen komen.

Het klopt dat werven in het Brussels Gewest eindelijk aanslepen. Om dat te voorkomen, moeten ambtenaren, gemeenten en politie nauw samenwerken.

U vraagt waarom een viaduct dat zonder vergunning werd gebouwd, niet zonder vergunning kan worden afgebroken. Als jurist kan ik u verzekeren dat we ons met zo'n benadering op glad ijs zouden wagen. Er zijn immers ook mensen tegen de afbraak gekant. Als we geen vergunning aanvragen, kunnen die het project laten stilleggen door de Raad van State.

Ik had het Brussels Parlement ook kunnen vragen een ordonnantie goed te keuren die de regering zou machtigen het viaduct af te breken. Maar dat zou de zaak niet echt bespoedigen, aangezien de afbraakwerken sowieso erg complex zijn. We moeten nu eerst een aanbesteding uitschrijven en aannemers vinden. Dat vergt tijd, net zoals het verkrijgen van de vergunning. We kunnen het maar beter volgens de regels en met een vergunning doen. We houden een parlementaire ordonnantie achter de hand voor als het moeilijk zou blijken een vergunning te krijgen.

De aanbesteding is in voorbereiding. Wat de planning van de werken betreft, is er een verschil tussen enerzijds de afbraak en de tijdelijke heraanleg van het viaduct en anderzijds de definitieve heraanleg.

(verder in het Nederlands)

sur cette zone. Elle est de 1.500 à 2.000 véhicules par heure et par direction. On sait aussi que cette pression peut être absorbée via un boulevard urbain classique. En termes de mobilité, le viaduc n'est donc pas nécessaire.

Puisque le Plan Iris 2 dit explicitement qu'il ne faut pas augmenter la pression automobile dans la ville, mais plutôt la diminuer, nous pouvons stratégiquement prendre la décision de remplacer cet ouvrage par un boulevard urbain. En réalité, nous ajusterons ainsi la capacité sur la situation réelle.

Comme vous le savez, j'ai déjà organisé cette semaine deux grandes réunions, qui ont remporté un vif succès. L'une a été organisée en soirée et l'autre en journée. De nombreuses personnes y ont assisté. On m'a interrogé sur les embouteillages fréquents que l'on observe à cet endroit. En réalité, ces embouteillages n'ont rien à voir avec la capacité du viaduc. Leur source est ailleurs. En termes de mobilité, ce viaduc est donc inutile.

Chacun en conviendra : en termes d'aménagement du territoire et de qualité urbanistique, le viaduc est un monstre. Il est affreux et il s'agit d'une relique d'une époque où l'on pensait que les voitures devaient arriver jusque sur la Grand-Place. Heureusement que cette intention ne s'est jamais concrétisée ! Imaginez des voitures passant devant l'hôtel de ville ! Cela n'aurait pas été une bonne idée. Le viaduc est donc un reliquat de cette mentalité qui a, depuis lors, bien changé.

Sur le plan urbanistique, ce viaduc constitue une fracture dans la ville. Pourtant, certaines personnes, pour la plupart fort âgées, s'y étaient habituées. Cela ressemble un peu au syndrome de Stockholm. Ces personnes se sont habituées au viaduc parce qu'elles l'ont vu durant toute leur vie. Elles veulent le maintenir et leur réticence est logique. Il s'agit toutefois d'un phénomène isolé, qui concerne très peu de gens. Mais je respecte leur opinion, chacun ayant le droit à ses préférences.

La grande majorité des Bruxellois, habitant le quartier Reyers ou non, estime par contre que sur le plan urbanistique, le viaduc ne reflète plus la qualité de vie voulue dans une ville. En termes de qualité de vie, de mobilité, de contexte et de réaménagement du territoire, la démolition du viaduc est donc une bonne décision. Dans cette

De heer De Lille vroeg waarom het slechts gaat om een tijdelijke herinrichting. In Brussel wordt 'tijdelijk' immers al snel definitief - al zal dat deze keer niet het geval zijn.

We hebben echter tijd nodig om de perimeter af te bakenen en een globale stedenbouwkundige studie uit te voeren voor het hele stadsdeel. Minister-president Vervoort zal daartoe opdracht geven. De herinrichting van de Reyerslaan is maar een deel van dit grotere project.

De precieze perimeter moet overigens nog worden vastgelegd. Dat zal de volgende weken gebeuren, in overleg met de gemeenten en rekening houdend met de opmerkingen van de buurtbewoners.

De regering zal met behulp van de globale studie een totaalvisie uitwerken en op grond daarvan vergunningen aanvragen, in de eerste plaats die voor de definitieve herinrichting van de Reyerslaan. We hebben dus in ieder geval die studie nodig voor we aan de definitieve herinrichting kunnen beginnen.

(verder in het Frans)

Dat zal niet voor morgen zijn. Toch zijn de veiligheidsrisico's te groot om niets te doen of het viaduct te heropenen. Daarom is een tijdelijke heraanleg vereist.

In maart 2015 start in principe de asbestverwijdering. Die zal drie maanden in beslag nemen. De afbraak volgt in de zomer, maar kan niet met explosieven gebeuren omdat de hellingen dienst doen als dak van de ondergrondse metro. Dat maakt de werf complexer.

Eerst is het midden van het viaduct aan de beurt, waardoor het tijdelijk heringerichte Diamantkruispunt sneller in gebruik kan worden genomen. De hellingen worden als laatste afgebroken. Dat wordt een dure operatie omdat het dak van de metro na de afbraak opnieuw moet worden gebouwd. De deksteen alleen al kost 3 miljoen euro. Dat zijn geen nutteloze, maar vooruitgeschoven uitgaven. Als alles volgens planning verloopt, kan de werf in februari of maart 2016 worden afgerond.

Daarnaast komt er een globale studie en wordt de definitieve heraanleg van de Reyerslaan gepland van maart 2017 tot maart 2018. Daarna wordt de

assemblée et au sein de la population, j'ai pu constater que tout le monde, ou presque, partage cet avis. Près de 95% des gens approuvent cette décision.

Certes, elle va susciter des nuisances.

(poursuivant en néerlandais)

La présence d'amiante, même sous une forme peu polluante - puisqu'elle se trouve dans les gouttières et la peinture de protection du viaduc - est une raison supplémentaire de démolir le viaduc.

Les travaux de désamiantage nécessitent une autorisation de Bruxelles Environnement. Ils se dérouleront selon une stricte réglementation. Des entreprises spécialisées ôteront l'amiante tronçon après tronçon, en évitant d'interrompre la circulation sous le viaduc.

La présence d'amiante aura un impact en termes de coût - un million d'euros - et de durée des travaux - trois mois supplémentaires -, ce qui reste raisonnable.

Nous allons tout mettre en œuvre pour effectuer les travaux le plus rapidement possible. Nous avons mis en place un groupe de travail permanent, qui rassemble des représentants de la Région et des trois communes concernées (Schaerbeek, Evere et Woluwe-Saint-Lambert).

(poursuivant en français)

Bruxelles Mobilité, Bruxelles Urbanisme et Bruxelles Environnement en font partie. Nous avons mis en place un groupe de travail permanent où tous les fonctionnaires régionaux et les représentants des communes concernées préparent ensemble le chantier, les travaux, le tableau de bord, mais aussi le suivi. C'est unique dans notre Région de réunir dès le départ toutes les parties prenantes autour de la table. J'ai pu personnellement le constater, tous les fonctionnaires ont envie de montrer qu'il est possible et surtout productif de travailler en collaboration.

Je suis d'accord avec Mme Lemesre quand elle souligne que les chantiers à Bruxelles sont interminables. Il faut changer de méthode. Tous les fonctionnaires, les communes, la police sont

tunnel onder het Meiserplein aangelegd, die oorspronkelijk voor 2019-2020 gepland was, maar nu dus met twee jaar vervroegd wordt.

We moeten het onderscheid maken tussen de tijdelijke en de definitieve heraanleg, maar ook tussen de werkzaamheden ter hoogte van Meiser en de afbraak van het viaduct. De beslissing om een Meisertunnel aan te leggen, is er een van de vorige regering, waarin ook Ecolo en Groen zetelden.

Bij de vorming van de nieuwe regering hebben we die beleidskeuze bevestigd. Ik heb niet de ambitie om nog meer tunnels voor auto's en openbaar vervoer te graven in Brussel. Wat ik wil, zijn tunnels die de levenskwaliteit verbeteren en dat is het geval op het Meiserplein. Het openbaar vervoer en de autostromen anders organiseren, is immers de enige manier om van die plek een toegangspoort tot Brussel en een aangenaam plein te maken.

We beginnen met een eerste tunnel voor de tram onder het Meiserplein, die later voor de metro gebruikt zal worden. Die investering moet hoe dan ook gebeuren.

We moeten echter ook een autotunnel aanleggen, anders wordt het plein te klein en zal de levenskwaliteit van de omwonenden niet verbeteren. De Leuvensesteenweg blijft immers een belangrijke verkeersader die veel plaats inneemt

De omwonenden hebben het wel begrepen. In Madrid werd onlangs een tunnel aangelegd voor het koninklijk paleis. Daar ligt nu een groot plein dat voor levenskwaliteit zorgt. Zo'n tunnel is wat het Meiserplein ook nodig heeft.

Stelt u zich een groot tram- en bijna autoloos plein voor. Daarom willen we een tunnel. Niet om het de auto's gemakkelijker te maken, maar om de levenskwaliteit te verhogen. Daarom voert deze regering de beslissing van de vorige uit. Het enige wat verandert, is de lengte van de tunnel, meer bepaald zijn begin- en eindpunt.

Momenteel is er al een omleiding voor de werf. Tijdens twee vergaderingen met omwonenden kregen we soms tegenstrijdige suggesties. We moeten ook rekening houden met de veiligheid van de weggebruikers, de politie, Mobiel Brussel en de betrokken gemeenten.

Het verkeer verloopt niet altijd vlot op en rond de

engagés à travailler en collaboration étroite et permanente pour éviter ce problème.

J'ai entendu, dans vos interpellations : "Le viaduc a été construit sans permis, pourquoi faudrait-il le démolir avec un permis?". Étant moi-même juriste, je peux vous dire qu'il est dangereux de s'aventurer dans cette voie. Il y a des défenseurs de ce viaduc, des personnes qui sont contre sa démolition. Si nous ne demandons pas un permis, ils pourront conduire le dossier au Conseil d'État pour invalider le projet.

J'aurais pu aussi demander au parlement bruxellois de voter une ordonnance qui donnerait au gouvernement un mandat, une autorisation de démolir le viaduc pour éviter tout recours. Dans les faits cependant, cela ne change pas vraiment les choses puisque la démolition est un chantier complexe. Il est impératif d'établir un cahier des charges et de trouver des entrepreneurs. Comme pour un permis, cela demande du temps. De plus, les démarches sont similaires à celles à poser pour l'obtention d'un permis. Autant dès lors, faire cela dans les règles, avec un permis. Si nous devons rencontrer des difficultés dans l'obtention de ce permis, nous pourrions toujours envisager l'option de l'ordonnance parlementaire.

Nous préparons actuellement le cahier des charges, les dossiers pour trouver les entrepreneurs, etc.

Quand et comment allons-nous commencer ? Il faut bien distinguer d'une part, la démolition et le réaménagement temporaire du viaduc, et d'autre part, son réaménagement définitif.

(poursuivant en néerlandais)

M. De Lille demandait pourquoi il ne s'agit que d'un réaménagement provisoire. Nous avons besoin de temps pour délimiter le périmètre et réaliser une étude urbanistique globale pour l'ensemble du quartier.

Le périmètre précis sera délimité dans les prochaines semaines, en concertation avec les communes et en tenant compte des remarques des riverains.

Sur la base de cette étude, le gouvernement développera une vision globale et introduira des demandes de permis, en premier lieu celle pour le réaménagement définitif du boulevard Reyers.

Reyerslaan, maar ik ben blij met het geduld en het begrip van de omwonenden. Ze stellen de toestand niet op prijs, maar beseffen dat we geen andere keuze hadden. We zullen in de mate van het mogelijke aanpassingen doorvoeren en de signalisatie verbeteren.

Gedurende de werkzaamheden zal de huidige situatie nauwelijks veranderen. Het verkeer wordt niet volledig stilgelegd, behalve misschien uitzonderlijk tijdens het weekend of een nacht. Dat vergt natuurlijk wat organisatie, maar alles wordt in de permanente werkgroep besproken. Ik wil dat dit een voorbeeldwerf wordt op het vlak van participatie en informatie. Er zijn al twee druk bijgewoonde vergaderingen georganiseerd.

Met de gemeente Schaarbeek onderzoeken we of het aangewezen is ter plaatse een informatiepunt op te richten. Er komt ook een website met informatie en nieuws over de werkzaamheden. Wie dat wil, ontvangt nieuwsbrieven. Zodra het plan voor de tijdelijke heraanleg klaar is, mogen de omwonenden hun opmerkingen formuleren, die eventueel in het plan zullen worden geïntegreerd. Dezelfde participatieve procedure wordt gevolgd voor de definitieve aanleg van de Reyerslaan. Voor het Meiserplein vragen we om ideeën aan te brengen, zoals dat destijds ook voor het Flageyplein gebeurd is.

De prijs voor het geheel wordt op 27 miljoen euro (incl. btw) geschat. Tot nu toe werd er bij het meedelen van kostprijzen geen rekening gehouden met de btw, maar daar wil ik van afstappen omdat het misleidend is. Dat bedrag omvat de afbraak en de definitieve heraanleg.

Dat is veel geld, maar het wordt over vier jaar gespreid en de jaarbegroting van het gewest bedraagt ongeveer vier miljard euro. Met uw goedvinden zal ik dus 27 miljoen van die 16 miljard euro investeren om de levenskwaliteit in de wijk te verbeteren. Dat lijkt me niet overdreven in het licht van de ellende die de omwonenden de voorbije dertig of veertig jaar hebben doorstaan.

De kostprijs voor de heraanleg bedraagt ongeveer 13 miljoen euro. Dat is veel, maar het is een correcte prijs voor een werf van zo'n omvang.

Sommigen vragen me wat we niet zullen kunnen realiseren. Er worden voortdurend talloze openbare werken uitgevoerd, wat een goede zaak

Nous avons donc besoin de cette étude avant d'entamer le réaménagement définitif.

(poursuivant en français)

Mais ce ne sera pas pour demain. Pour autant, nous ne pouvons pas laisser la situation en l'état, ni rouvrir le viaduc, même avec une seule bande de circulation dans chaque sens. Les risques sont trop grands et personne ne voudrait prendre une telle responsabilité. Pour cette raison, un réaménagement temporaire est nécessaire.

J'en viens au calendrier. En mars 2015, normalement, débutera le désamiantage du viaduc. Cette opération prendra trois mois. En été commencera la démolition de l'ouvrage. En l'occurrence, il ne pourra s'agir d'une démolition radicale par explosif, car les rampes mêmes du viaduc servent de toit au métro souterrain. Bien entendu, cela compliquera le chantier.

Les travaux commenceront par le milieu du viaduc, ce qui nous permettra d'ouvrir plus rapidement le carrefour Diamant temporairement réaménagé. Les rampes seront détruites en fin de chantier.

Le coût de l'opération est élevé, car après la démolition, il faudra poser un nouveau toit pour le métro. La seule dalle de couverture coûtera 3 millions d'euros. Quoi qu'il en soit, nous aurions été contraints, à terme, de procéder à de tels travaux. Il ne s'agit pas de dépenses inutiles, mais de dépenses anticipées.

Sauf imprévu, l'ensemble du chantier sera terminé pour février ou mars 2016, ce qui reste un délai raisonnable.

Parallèlement, on procédera à une étude globale et on préparera le dossier pour le réaménagement définitif. Pour le boulevard Reyers, celui-ci est prévu maintenant, dans le plan pluriannuel des travaux publics, de mars 2017 à mars 2018. Suivra ensuite le chantier du tunnel sous la place Meiser, qui au moment de la formation du gouvernement était prévu en 2019-2020, mais sera donc avancé de deux ans.

Comme on doit distinguer le réaménagement temporaire et le réaménagement définitif, il est très important de faire aussi la distinction entre les travaux à Meiser et la démolition du viaduc. Il n'y

is, want daaruit blijkt dat we de stad willen verbeteren. Momenteel weet ik nog niet welke werven we in de tijd zullen moeten spreiden.

In het regeerakkoord staan vijf projecten die tot een verbetering van de openbare ruimte zullen leiden. Misschien wordt een daarvan uitgesteld of door een ander vervangen.

(verder in het Nederlands)

Ik veronderstel dat mevrouw Dejonghe ook aanwezig zal zijn op de Demolition Party. De heer De Wolf mag mij alvast suggesties geven over de dj.

Wij nemen dat initiatief in navolging van het buitenland om buurtbewoners afscheid te laten nemen van het viaduct en hun iets terug te geven. Buurtbewoners ondervinden nog heel veel hinder en dat zal het komende jaar zo blijven. Ik heb al contact gehad met RTBF en VRT en ze zijn bereid om het feest samen te organiseren.

Wij proberen de kosten te drukken, de veiligheid te vrijwaren en partners-sponsors te verzamelen. Ik heb eraan gedacht om de deelnemers een drillboor in handen te geven, zodat ze een klein stukje van het viaduct als souvenir kunnen meenemen. Eigenlijk is het viaduct een beetje de Berlijnse muur van de buurt.

(verder in het Frans)

We proberen de overlast tot een minimum te beperken.

(verder in het Nederlands)

De tram blijft rijden tijdens de werkzaamheden en wordt niet vervangen door een pendelbus, tenzij onverwachte gebeurtenissen ons daartoe dwingen.

(verder in het Frans)

Alles wat met de mobiliteit te maken heeft, houd ik liever voor een debat in de commissie voor Mobiliteit.

Wat de economische impact betreft, wil ik beklemtonen dat het hier niet om een handelswijk gaat. De herinrichting zal misschien net meer winkels aantrekken. We zullen de overlast voor de bestaande winkels zo beperkt mogelijk houden, in

a pas de lien entre les deux, même si cela pourrait sembler logique à première vue. La décision de creuser un tunnel à Meiser a été prise, après des études, par le précédent gouvernement, dont les partis Ecolo et Groen faisaient partie.

Au moment de former le nouveau gouvernement, nous avons confirmé ce choix. Je pourrais m'en tenir à la décision d'exécuter les mesures du gouvernement précédent, mais je veux aussi les défendre.

Je n'ambitionne pas de creuser d'autres tunnels pour les voitures et les transports en commun à Bruxelles. Ce sont des tunnels de qualité de vie, que je vais construire. Sur la place Général Meiser, c'est ce que nous allons faire. En effet, réorganiser le trafic des transports en commun, dans un premier temps, et celui des voitures, ensuite, demeure la seule solution pour que ce lieu devienne une porte d'entrée, une grande place, un square, pourvu d'arbres, de fontaines et de bancs où se rencontrer et flirter. N'est-ce pas une fonction essentielle, dans une ville ?

Nous avons examiné la question. Pour les transports en commun, nous allons creuser deux tunnels. En effet, chacun sait qu'il faut une visée à long terme. Or dans quinze ou vingt ans, la demande de transports en commun sera telle que nous allons faire passer un métro sous la grande ceinture, en remplacement du tram. Le métro étant souterrain, il faudra donc un tunnel.

D'ici là, c'est ce premier tunnel que nous allons construire. Il servira à faire passer le tram sous la place Général Meiser et sera transformé, plus tard, en tunnel de métro. Cette dépense, nous devons la faire de toute façon.

Cependant, nous devons également creuser pour les voitures. En effet, l'axe de la chaussée de Louvain reste important. Et si nous voulons réaliser une grande place et un rond-point à cet endroit, nous devons couper cet axe pour qu'il contourne la place avant de rejoindre le boulevard. Sans tunnel, la place sera trop petite.

Le tunnel que nous allons construire sous la place Meiser, une décision approuvée par le gouvernement sortant, y compris avec Ecolo et Groen, est donc un tunnel de qualité de vie. S'y opposer, c'est aller à l'encontre de la qualité de vie des riverains.

overleg met de gemeenten, die zelf ook werken plannen in de wijk.

Je moet altijd een evenwicht zoeken tussen de overlast tijdens de werken en de verbeterde situatie nadien. Ik heb vertegenwoordigers van BECI ontmoet en ook zij steunen de afbraak van het viaduct. Ik blijf echter openstaan voor een dialoog met de oppositie.

Het verheugt mij dat het parlement de afbraak steunt. Ik zal rekening houden met uw vele opmerkingen.

(Applaus bij de meerderheid)

Les habitants l'ont bien compris. À Madrid, un tunnel a récemment été construit devant le palais royal, pour pouvoir y faire une grande place, qui apporte une bonne qualité de vie. Les gens peuvent s'y rencontrer, et c'est là une fonction essentielle de la ville. Ce tunnel est nécessaire pour garantir la qualité de vie sur la place Meiser.

La prochaine fois que vous y passerez, imaginez une très grande place, sans trams et presque sans voitures : un énorme endroit de rencontres. C'est pour cette raison que nous voulons y bâtir un tunnel. Pas pour faciliter le passage des voitures, mais pour améliorer la qualité de vie. C'est pour cette raison que ce gouvernement va exécuter la décision qui avait été prise par le précédent gouvernement. La seule chose que nous devons changer, c'est le périmètre de ce tunnel : où va-t-il débiter et se terminer ?

Concernant le chantier, actuellement une déviation est déjà organisée. Lors des deux réunions qui ont eu lieu avec les riverains, nous avons récolté des suggestions et des demandes, qui sont parfois contradictoires. Nous devons aussi tenir compte de la sécurité des usagers, de l'avis de la police, de Bruxelles Mobilité et des communes concernées. Celles-ci bénéficient d'un suivi permanent pour régler le trafic.

Dans le quartier du boulevard Reyers, je sais qu'il n'est pas toujours facile de circuler. Mais je salue la patience et la compréhension des riverains. Ils sont nombreux à ne pas apprécier la situation, mais ils ont compris qu'il n'y avait pas d'alternative. Notre volonté est d'adapter la situation là où c'est possible. Nous allons améliorer la signalisation, car il arrive que l'on se retrouve au Cora de Woluwe-Saint-Lambert au lieu d'être à Schaerbeek ou à Evere.

Pendant le chantier, la situation telle que nous la connaissons aujourd'hui ne va pas beaucoup changer. L'ensemble du trafic ne sera pas coupé, sauf peut-être exceptionnellement pendant un week-end ou une nuit. Le reste du temps, contrairement à ce qui se passe aujourd'hui, le chantier sera organisé de manière à ce que la situation reste inchangée. Bien sûr, cela va exiger une organisation et un suivi particuliers, mais tout se fait au sein du groupe de travail permanent réunissant les communes, qui restent les mieux placées pour savoir ce qui se passe, la Région, les experts et la zone de police.

D'autres questions portaient sur la participation et l'information. Je veux que ce chantier soit exemplaire dans ces domaines. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, deux réunions ont déjà été organisées, à des moments différents, pour que tous les riverains puissent y assister. De très nombreuses personnes ont pu y participer et nous avons même dû changer de salle en raison de l'affluence.

Nous sommes en train d'étudier, avec la commune de Schaerbeek, l'opportunité d'ouvrir une salle sur place, où toute l'information serait rendue accessible. Un site web spécifique va également être créé et proposera toute l'information et les nouvelles concernant le chantier. Des lettres d'information seront en outre adressées à ceux qui le souhaitent. Enfin, dès que le plan de réaménagement temporaire sera prêt, il sera présenté à la population.

Cette dernière pourra émettre des remarques qui, le cas échéant, seront intégrées au projet. La même procédure participative sera observée pour le réaménagement définitif du boulevard. Pour ce qui a trait au réaménagement de la place Meiser, un appel aux idées est nécessaire. Mme Evelyne Huytebroeck se souviendra de ce que nous avons procédé de la même manière en 2006 pour le réaménagement de la place Flagey.

J'en viens à l'aspect - ô combien important - financier du projet. Si l'on prend tout en compte, le prix TVA comprise est estimé à 27 millions d'euros, soit 20 millions d'euros hors TVA. Jusqu'à présent, nous avons toujours annoncé le prix d'un chantier sans tenir compte de la TVA. Je souhaite changer cette pratique, que je trouve un peu trompeuse.

Ces 27 millions d'euros comprennent :

- les travaux de démolition (11,4 millions d'euros) ;

- le réaménagement définitif du site (12,8 millions d'euros).

Certains diront peut-être que c'est beaucoup d'argent. J'ai entendu cette remarque lors des réunions avec la population. Nous allons dépenser 27 millions d'euros, TVA incluse, répartis sur quatre ans. Le budget de la Région est annuellement d'environ quatre milliards d'euros.

Avec votre consentement, j'investirai donc 27 millions d'euros de ces 16 milliards d'euros dans ce quartier pour y améliorer la qualité de vie. Je crois que c'est une bonne chose : un quartier digne de ce nom avec un boulevard urbain, des arbres, des pistes cyclables séparées et sécurisées, des trottoirs plus larges et un square Vergote digne de ce nom. Ce budget n'est pas exagéré en regard des horreurs supportées par les habitants ces 30 ou 40 dernières années.

Le coût définitif du réaménagement avoisine les 13 millions d'euros. C'est beaucoup pour un réaménagement qui sera effectué façade après façade. Mais vous qui assumez des responsabilités communales ou régionales connaissez le prix de ce genre d'entreprise. C'est le juste prix.

Des questions m'ont également été posées à propos de ce que nous ne pourrions pas réaliser. En matière de travaux publics, les projets sont toujours nombreux et c'est heureux puisque cela prouve notre souhait d'améliorer la ville. À ce stade, nous ne savons pas encore quels projets devront être étalés dans le temps. Mais il en va toujours ainsi et les choix à opérer sont monnaie courante.

Notre accord gouvernemental attire l'attention sur la qualité de l'espace public et épingle cinq projets qui y contribuent. L'un de ces projets sera peut-être reporté ou remplacé par un autre.

(poursuivant en néerlandais)

L'initiative de la Demolition Party nous est inspirée de l'étranger. Elle doit permettre aux riverains de faire leurs adieux au viaduc et d'en conserver un souvenir. J'ai déjà pris contact avec la RTBF et la VRT, qui sont disposées à organiser la fête ensemble.

Nous essayons de comprimer les coûts, de garantir la sécurité et de rassembler des sponsors.

(poursuivant en français)

C'est en effet un dossier complexe. Nous organiserons le chantier de manière à réduire les nuisances, même s'il en subsistera tout de même. C'est impossible autrement.

(verder in het Nederlands)

Le tram sera en fonction durant les travaux et ne sera donc pas remplacé par un bus.

(poursuivant en français)

Vous m'avez posé des questions sur la politique de mobilité. Je propose que nous n'entamions pas ce débat aujourd'hui et que nous le réservions pour la commission ad hoc, notamment en ce qui concerne les alternatives en matière de mobilité.

Mme Lemesre a posé des questions sur l'impact économique. Le quartier concerné par le chantier n'est pas une artère commerciale, même si elle compte quelques commerces. Le réaménagement, surtout autour du carrefour Diamant et de la nouvelle place qui sera créée, incitera peut-être d'autres commerçants à venir s'y installer par la suite.

Nous allons organiser le chantier de manière à minimiser l'impact sur les commerces existants. L'instrument dont nous disposons actuellement ne pourra intervenir dans le quartier, mais l'impact sur les commerces mérite un débat avec moi-même, ainsi qu'avec mon collègue, M. Gosuin, compétent en matière d'Économie. Nous devons réfléchir à plus long terme sur la façon dont nous allons travailler sur ce point, en concertation avec les communes, puisqu'il ne s'agit pas uniquement de travaux régionaux.

Cette question n'est pas toujours évidente. Les travaux provoquent des nuisances, mais après ceux-ci, il arrive que les commerces multiplient leurs bénéfices. Il faudra donc trouver un équilibre.

Nous sommes ouverts au dialogue entre majorité et opposition. Je peux en tout cas vous assurer que nous allons limiter l'impact des travaux. J'ai rencontré les responsables de BECI il y a peu. Leur rôle est de défendre les intérêts des commerçants, mais ils se prononcent également pour la démolition du viaduc.

De manière plus générale, nous aurons encore à maintes reprises l'occasion de discuter de l'impact de la mobilité sur la qualité de vie de la Région. Je voudrais aujourd'hui limiter ma réponse au viaduc Reyers et au réaménagement de la place Meiser.

Je suis très content du soutien unanime de ce parlement. Vous avez posé des questions pertinentes que nous nous posons également. Nous en tiendrons compte pendant le chantier.

Avec cette décision, Bruxelles, et ce gouvernement dans son ensemble, soutenu par le parlement, montrent que la qualité de vie est dorénavant la ligne directrice de notre politique. Nous ne sommes pas contre la voiture, mais il faut rééquilibrer le trafic. Avec la démolition du viaduc, nous avons l'opportunité de le faire.

Faire de la politique, c'est aussi saisir des opportunités pour améliorer la qualité de vie des Bruxellois, car c'est pour cela que nous avons été élus.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).*- *U bevestigt uw vertrouwen in uw diensten. Ik wil u toch vragen om aandachtig te blijven.*

Ik verheug mij alvast over uw enthousiasme en over het feit dat u alle betrokkenen steeds van alles op de hoogte wilt houden. Daar zal het FDF op toezien.

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid *(in het Frans).*- *Mevrouw Delforge heeft gelijk, zouden we beter niet nadenken over de toekomst van het hele gebied van de Van Praetbrug tot de Generaal Jacqueslaan. Eén grote heraanleg zou misschien minder overlast creëren.*

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je remercie le ministre pour l'ampleur de sa réponse. Je pense que le sujet le nécessitait.

Concernant les questions liées à l'administration, vous nous rassurez en disant qu'il est possible que des problèmes de ce type surviennent, tout en marquant votre confiance vis-à-vis de vos services. Je vous demande de rester attentif sur ce point.

Je me réjouis de votre enthousiasme et de la perspective dans laquelle le quartier s'inscrit. C'est une démarche extrêmement positive.

J'ai pris bonne note de votre volonté de rassembler tout le monde autour de la table et d'assurer en permanence, durant tout le chantier, l'information qui est due aux Bruxellois, en particulier aux riverains. Nous serons attentifs à cet aspect.

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

M. Ridouane Chahid.- Comme Mme Delforge l'a évoqué, ne pourrait-on pas mener une réflexion plus globale, du pont Van Praet au boulevard Général Jacques ? Ce faisant, nous diminuerions le nombre de chantiers en Région bruxelloise, en procédant à un seul un grand réaménagement.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).*- *Mijnheer Smet, u hebt duidelijk de complexiteit van dit dossier goed begrepen.*

Het stoort mij wel dat de minister van Economie zich hier niet mee bezighoudt. Bij projecten als dit, is het erg belangrijk om ook rekening te houden met de impact op ondernemingen en handelszaken. Die moeten toegankelijk blijven. Het verheugt mij dat u van plan dit aspect in de regering aan te kaarten.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *U zegt dat het viaduct in te slechte staat is om zelfs tijdelijk open te stellen. De administratie heeft nochtans de taak om de infrastructuur in het gewest te onderhouden. We moeten nagaan of ze dat wel voldoende doet. Er is immers nog meer infrastructuur in Brussel dan het Reyersviaduct.*

Bovendien staan we nu voor verschillende aparte bouwplaatsen die van elkaar afhankelijk zijn. Daar moet de analyse rekening mee houden.

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

Mme Marion Lemesre.- La réponse du ministre de la Mobilité me satisfait pleinement. M. Smet, l'opposition vous a, semble-t-il, bonifié. Vous avez bien intégré l'ampleur et la complexité de cet important projet. Par contre, je suis déçue que votre collègue, le ministre de l'Économie, ne se soit pas préoccupé du sujet. Trop souvent, on initie de grands chantiers ou des réaménagements d'espace sans aucune préoccupation économique, sans se soucier de l'impact des chantiers sur le commerce et plus largement sur les entreprises. S'il n'y a pas de commerce bordant le viaduc, il y a de nombreuses entreprises. Il y a donc une nécessité d'accès pour tous les travailleurs et les fournisseurs de ces acteurs économiques régionaux.

Si j'ai inscrit cette interpellation à l'ordre du jour, c'est parce que j'ai remarqué que la presse n'abordait pas cet aspect de la question et que le ministre de l'Économie ne s'était pas exprimé, ni dans la presse, ni aujourd'hui. Je vous remercie dès lors de porter ce débat en commission et au gouvernement. Il me semble très important de réveiller le gouvernement à ce sujet.

Je désirais, par cette interpellation, vous sensibiliser à la question des retombées pour l'emploi et à la façon d'aborder ces chantiers afin qu'ils soient, à long terme, porteurs d'emploi pour les Bruxellois.

Je ne regrette donc pas mon intervention, car il me semble important de ne pas négliger cet aspect du dossier qui n'est, pour le moment, pas pris en considération.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Lorsque vous dites que vous ne voulez pas accabler l'administration, c'est tout à votre honneur. Je ne suis cependant pas d'accord lorsque vous dites que cela peut arriver. Non, cela ne peut pas arriver ! Vous dites vous-même que l'état du viaduc est tel que l'on ne peut pas le rouvrir de manière temporaire. Un examen s'impose donc, car il existe d'autres infrastructures dans la Région et c'est le rôle de l'administration de vérifier leur état et de les entretenir. Cela pose question !

U wilt van deze bouwplaats een voorbeeld maken op het vlak van termijnen, participatie en informatie. Hebt u daarmee rekening gehouden in het budget?

De voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir (in het Frans).- *Ik begrijp dat de afbraak en de aanleg van de dubbele tunnel niet gelijktijdig kunnen gebeuren, hoe jammer dat ook is.*

Het is goed dat de bevolking voortdurend op de hoogte zal worden gehouden.

Het bestek is wellicht nog niet opgesteld. Hoe staat het met de eis om de werken 's nachts te laten uitvoeren en met drie ploegen om sneller op te schieten?

Ik noteer dat het gewest alle kosten betaalt en dat Beliris niet bij de zaak betrokken is.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat het viaduct wordt afgebroken, maar een spijtige zaak dat opnieuw massaal in het autoverkeer wordt geïnvesteerd. Op die manier zullen we de verkeersknoop in Brussel niet oplossen.*

U wilt ons bovendien doen geloven dat een tunnel de levenskwaliteit zal verbeteren! Wat ons te wachten staat is overlast en vervuiling. Het beste

Ensuite, même si le viaduc ne fonctionne pas à plein régime - ce qui, selon vous, ferait que le boulevard pourrait suffire -, n'oublions pas que les choses n'étaient pas liées ! Nous allons maintenant nous retrouver avec plusieurs aménagements interdépendants. L'analyse devrait prendre en considération cet effet cumulatif.

Enfin, je comprends bien que vous voulez faire de ce chantier un chantier exemplaire en termes de délai, de participation et d'information. C'est aussi tout à votre honneur car, dans cette Région, il s'agissait d'un vrai problème ces dernières années. Rassurez-moi que le coût de l'information est bien inclus dans le budget ?

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

Mme Mahinur Ozdemir.- Votre enthousiasme nous a emballés. Je regrette que les travaux de déconstruction et d'aménagement du double tunnel ne puissent se faire simultanément, mais nous comprenons que ce ne soit pas possible.

Je me réjouis de l'accompagnement et de l'information des riverains, prévus durant toute la durée des travaux et avec les médias actuels.

Le cahier des charges n'est sans doute pas encore rédigé. Néanmoins, qu'en est-il de l'appel d'offres et de la demande de faire réaliser le travail pendant la nuit et par trois équipes, pour accélérer la procédure ?

Je note enfin que la Région prendra le coût des travaux à sa charge. Vous confirmez aussi que Beliris ne sera pas sollicité.

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

Mme Céline Delforge.- Cette situation était trop belle pour durer. Vous m'avez donné l'envie d'aller rechercher quelques chiffres dans mes archives de la législature précédente.

Quelque 200 millions d'euros auront été nécessaires pour les tunnels des trams et 92 millions, sans la TVA, pour ceux des voitures. Je vois que l'ARAU (Atelier de recherche et d'action urbaines) vient de diffuser un

voorbeeld is de Leopold II-tunnel, die ter vervanging van het viaduct in het centrum werd gebouwd. Ook in het buitenland heeft men tevergeefs getracht om bovengrondse problemen op te lossen met tunnels.

Er zal 3 miljoen euro nodig zijn om het dak van de premetro te herstellen. De ondergrondse infrastructuur heeft de voorbije decennia handenvol geld gekost. Als u het tunnelproject toch wilt doorzetten, kan ik u zonder problemen de plannen bezorgen. Die bestaan al sinds de jaren zestig. Dat bespaart u alvast een hoop geld.

Wat de informatie betreft, kunnen we lessen trekken uit het infopunt dat voor het Flageyplein werd opgericht. Ik hoop daarentegen dat het eindresultaat beter zal zijn.

De afbraak van het viaduct is positief, maar we mogen niet dezelfde fouten maken als bij de Leopold II-tunnel en honderden miljoenen uitgeven om de weggebruikers onder de grond te stoppen, omdat we niet in staat zijn om bovengronds de wegcapaciteit te verminderen en plaats te maken voor het openbaar vervoer.

Ik kan u verzekeren dat de inwoners en handelaars alvast niet blij zullen zijn met nog meer tunnelingangen voor hun deur.

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

communiqué de presse qui traduit ce que je pense : d'un côté, on détruit un viaduc, de l'autre on réinvestit massivement dans le domaine de l'automobile routier. C'est donc à nouveau un poids potentiel pour cette Région et une non-diminution des flux du trafic automobile qui se profilent.

Par ailleurs, vous vous moquez de nous en voulant faire rimer tunnel et qualité de vie ! Pollution, trémies, travaux,... nous attendent et ne seront pas une partie de plaisir ! Le cas s'est déjà présenté pour le tunnel Léopold II, qui a remplacé un viaduc. Il suffit de regarder comment les choses se passent dans les villes étrangères : lorsqu'on n'est pas capable d'aménager correctement en surface, on enterre les problèmes, qui referont surface à un moment ou un autre !

Vous parlez déjà vous-même des 3 millions d'euros qu'il faudra débloquer pour réparer le toit du préméto. Le travail de l'infrastructure souterraine coûte cher pendant plusieurs décennies ! Si néanmoins vous vous enfermez dans cette voie, je n'ai aucun problème à vous donner les plans des tunnels. Ils sont là depuis les années 60 et cela permettra déjà de faire des économies en termes de conception.

Enfin, concernant le chantier, retenons les bonnes leçons tirées du point d'info de Flagey. En revanche, si l'on aboutit à terme à la même qualité de réalisation, nous devons faire face à quelques soucis. Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler bientôt.

En définitive, détruire le viaduc est une bonne décision, mais ne commettons pas les mêmes erreurs que pour le tunnel Léopold II en dépensant des centaines de millions d'euros pour enterrer les usagers, tout cela parce que nous ne sommes pas capables de réduire réellement les capacités routières et d'aménager en souplesse, comme dans les autres villes, la surface avec des transports publics et un flux de voitures moins important.

En attendant, pour répondre aux inquiétudes de Mme Lemesre, je prédis que les habitants et les commerçants seront mécontents de voir se multiplier les trémies devant chez eux !

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

De heer Bruno De Lille.- Dat onze assemblee unaniem achter de beslissing staat om het Reyersviaduct af te breken, wijst op een verandering van mentaliteit. Veel partijen hebben daaraan meegewerkt. Mijn fractie is daar blij om.

Ik raad de heer Van Damme wel aan om ietwat voorzichtig te zijn wanneer hij verwachtingen schept. Hij gaat er prat op dat Brussel voortaan niet meer bekend zal staan als filehoofdstad, maar als de stad waar viaducten worden afgebroken. Ik vrees dat we dit jaar nog steeds de filehoofdstad zullen blijven. Wij zullen daar zeker nog aan moeten werken, ook al heeft de vorige regering het fileprobleem al danig ingeperkt. Ik wil gerust uitleggen waar we zouden staan zonder het beleid van de vorige regeerperiode.

Het Iris 2-plan moet volledig worden uitgevoerd. Volgens dat plan moeten we de autodruk tegen 2018 met maar liefst 20% doen afnemen. Het is een doelstelling waarmee in de algemene studie rekening moet worden gehouden. Volgens het Iris 2-plan moeten alle grote infrastructuurwerken bijdragen tot de afname van het autoverkeer.

Wij blijven dan ook pleiten voor een tunnel voor het openbaar vervoer, zeker omwille van de toekomstige metrolijn. Mijn fractie heeft echter kritiek op de bouw van een dure nieuwe autotunnel, want door de afbraak van het Reyersviaduct en de aansluiting van de E40 op de nieuwe stadsboulevard zal de autodruk misschien verminderen. U kunt het geld in dat geval beter anders besteden. Mijn fractie pleit ervoor om de kwestie te bestuderen in de algemene studie.

Het is een goede zaak dat u opnieuw met een vergunning zult werken, want fouten uit het verleden mag u uiteraard niet als precedenten beschouwen. U moet de omwonenden zo goed mogelijk bij het project betrekken.

De voorzitter.- Minister Smet is nog even levendig, maar is ook wijzer en diplomatischer geworden.

- *De incidenten zijn gesloten.*

M. Bruno De Lille (en néerlandais).- *Le soutien unanime de notre assemblée à la décision de démolir le viaduc Reyers témoigne d'un changement de mentalité dont mon groupe se réjouit.*

Je recommande plus de prudence à M. Van Damme lorsqu'il avance que Bruxelles ne sera désormais plus considérée comme la capitale des embouteillages, mais comme celle où l'on démolit des viaducs. Je crains que nous ne devions poursuivre nos efforts en ce sens, même si le gouvernement précédent a déjà fameusement réduit le problème des embouteillages.

L'étude générale doit tenir compte de l'objectif du Plan Iris 2 de réduction de 20% de la pression automobile d'ici 2018.

Nous continuons à défendre l'idée d'un tunnel réservé au transport public, dans l'optique de la future ligne de métro. Nous sommes par contre opposés à la construction d'un nouveau tunnel routier des plus onéreux.

Nous saluons le fait que vous travailliez à nouveau dans le cadre d'un permis. On ne peut effectivement considérer les erreurs du passé comme un précédent. Les riverains doivent être associés le mieux possible au projet.

M. le président.- Je constate que le ministre Smet a gagné en sagesse et diplomatie sans avoir perdu de sa vitalité.

Je remercie les interpellants d'avoir respecté le temps de parole.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

TOT MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN -VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORT-INFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "de ophaling van afval".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "de aangekondigde nieuwe herziening van de planning voor de vuilophalingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "het afvalophalingsstelsel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW MAHINUR OZDEMIR,

betreffende "de wijziging van de frequentie van de afvalophaalingen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FATOUMATA SIDIBE,

betreffende "het bundelen van de afvalophaaling op één dag".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Er verandert steeds weer iets aan de vuilnisophaaling, terwijl stabiliteit en regelmaat precies noodzakelijk zijn voor de efficiëntie ervan.*

Wij waren voorstander van de wekelijkse ophaaling met verplichte scheiding in gele en blauwe zakken. Daarop volgde echter de tweewekelijkse ophaaling volgens een uiterst ingewikkelde kalender, die

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "le système de collecte des déchets".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "l'annonce d'une nouvelle révision du rythme des collectes de déchets en Région de Bruxelles-Capitale".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "le système de collecte des déchets".

INTERPELLATION JOINTE DE MME MAHINUR OZDEMIR,

concernant "les modifications de fréquence des ramassages des déchets".

INTERPELLATION JOINTE DE MME FATOUMATA SIDIBE,

concernant "le regroupement des collectes des déchets en un seul jour".

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Que de revirements n'avons-nous pas connus ces dernières années avec les différents ministres socialistes en charge de la collecte des déchets, qui se sont succédé au gouvernement bruxellois ?

Pour paraphraser mon chef de groupe, M. Vincent De Wolf, je dirais que c'est pour vous une matière en révolution permanente, alors que la stabilité et

aanleiding gaf tot tal van fouten.

Tot slot vernamen we dat u alle zakken nog slechts één keer per week wil ophalen. Waar moeten de Brusselaars hun witte zak een week lang bewaren? Bovendien zorgen al die zakken op de stoep en de vuilniswagens tijdens de spits voor overlast.

Tegen 2016 moeten papier, karton, plastic flessen en flacons, metalen verpakkingen en drankkartons (PMD) weer wekelijks worden opgehaald, net als de witte zakken.

U beweert dat die wijzigingen het leven van de Brusselaar eenvoudiger moeten maken.

Nauwelijks 21 maanden na de invoering van de alternerende ophaling van blauwe en gele zakken wordt het systeem weer in twijfel getrokken.

Doordat er in het centrum van Vorst nieuwe sorteerlijnen werden geopend, kon er wegens economische redenen niet langer manueel worden voorgesorteerd. Dat moet dus meteen bij het ophalen gebeuren. Aangezien niet alle vuilniswagens zijn uitgerust met een intern systeem om de gele en blauwe zakken te scheiden, dienden ze afwisselend te worden opgehaald.

Die beslissing was tevens gebaseerd op een studie die aantoonde dat de Brusselaar zijn blauwe zak gemiddeld om de drie weken buitenzet, en zijn gele zak om de twee weken.

Een tweewekelijkse ophaling leidt tot tal van praktische problemen, vooral voor wie klein behuist is. Bovendien zet het de burger ertoe aan de witte zakken te gebruiken, waardoor efficiënt sorteren moeilijker wordt.

Ik kan me echter niet vinden in de wekelijkse ophaling van de witte zakken, omdat de kwaliteit van de dienstverlening daardoor afneemt. Bovendien zal men sneller geneigd zijn zich van de zakken te ontdoen voor de volgende ophaling.

Bij de aankondiging van deze maatregel bleef de negatieve reactie van de vakbonden van Agentschap Net Brussel (ANB) niet uit. Ze werden immers niet geraadpleegd over een maatregel die de werkorganisatie danig verstoort.

Er moet een innovatief en alternatief ophaalsysteem komen. We zijn dan ook verbaasd dat u de ophaling

la régularité sont nécessaires pour que les habitants s'habituent et que l'efficacité des collectes soit ainsi garantie.

À chaque ministre sa réforme et à chaque réforme sa campagne publicitaire à un million d'euros ! Nous adhérons pleinement au système hebdomadaire de tri obligatoire entre les sacs jaunes et bleus mis en place par M. Emir Kir. Nous avons connu ensuite, avec M. Rachid Madrane, le ramassage une semaine sur deux, selon un calendrier compliqué à souhait, à l'origine de nombreuses erreurs. Ce système impliquait aussi une modernisation du centre de tri pour des raisons économiques, nous a-t-il dit.

Enfin, nous avons appris votre idée de ne plus procéder qu'à une seule collecte par semaine pour tous les sacs. Je dois vous avouer être tombée de ma chaise en l'apprenant. Que vont faire les Bruxellois de leurs sacs blancs pendant une semaine entière ? C'est ingérable pour ceux qui habitent un appartement sans terrasse, ni balcon.

Seront-ils obligés de choisir stratégiquement ce qu'ils vont manger pour éviter les odeurs ? Que vont faire les familles concernées des langes de leurs très jeunes enfants ? Que faire de tous ces sacs accumulés le même jour, sur les trottoirs étroits de la capitale, au moment du départ à l'école ou au travail ? Comment réguler le trafic ralenti par le passage des camions dans les rues de Bruxelles aux heures de pointe ? Les questions sont multiples.

D'ici 2016, les collectes de papiers, cartons et déchets sous forme de bouteilles et flacons en plastique, emballages métalliques et cartons à boissons (PMC) redeviendront hebdomadaires, tandis que la collecte des sacs blancs, actuellement bihebdomadaire, deviendra, elle, hebdomadaire.

Pour justifier cette mesure, vous invoquez le besoin de simplifier la vie des Bruxellois qui, confrontés à un nombre trop important de jours de collecte, risquent de se tromper plus souvent et rencontrent des difficultés pour stocker leurs sacs jaunes ou bleus pendant deux semaines.

En somme, à peine 21 mois après l'introduction des tournées monoflux, le système de collecte alternée des sacs bleus et jaunes est remis en cause. Votre prédécesseur n'avait pourtant pas manqué de justifier la nécessité de mettre en place

in containers niet wilt voortzetten. We vinden het wel positief dat u de ophaling van groenafval vanaf 2016 wilt uitbreiden tot alle Brusselse gemeenten.

Beschikt u over objectieve gegevens inzake de behoeften van de Brusselaars voor de afval-ophaling in het algemeen, en de witte zakken in het bijzonder? Volstaat een wekelijkse ophaling?

Wat zijn de resultaten van de evaluatie van de efficiëntie van het altemerend ophalen van de blauwe en gele zakken? Worden de ophaal-momenten nageleefd?

Hoe wordt de gegroepeerde ophaling georganiseerd? Hoe wordt het evenwicht van de rondes verzekerd? Hoe moeten de rondes van de vrachtwagens worden georganiseerd? Worden de blauwe en gele zakken afzonderlijk of gemengd opgehaald? Wat zijn de gevolgen van dat ophaal-systeem voor het onlangs vernieuwde sorteer-centrum?

Hoeveel vrachtwagens zijn er nodig voor de eenmalige ophaalronde? Hoeveel vuilniswagens zijn uitgerust met een interne fysieke scheiding? Welk percentage van de totale vloot vertegenwoordigen ze? Wordt de vloot geleidelijk aangepast aan het sorteren van afval?

Worden de blauwe en gele zakken in de toekomst mogelijk opnieuw wekelijks opgehaald? Welke financiële gevolgen heeft het eenmalige ophaal-systeem? Werd er een kosten-batenanalyse gemaakt? Werd het ANB geraadpleegd en geïnformeerd voor u de pers op de hoogte bracht?

Wat zijn de gevolgen voor het personeel van ANB? Beschikt u reeds over gegevens inzake de reorganisatie van het personeel? Hoeveel ambtenaren moeten worden ingezet voor andere taken? Welke taken?

Hoe verantwoordt u uw beslissing om het initiatief van uw voorganger rond de ophaling in containers niet voort te zetten? Welk innoverend en alternatief systeem voor de vuilniszak overweegt u?

(Applaus)

un nouveau système de collecte trouvant son origine dans le réaménagement du centre de tri de Bruxelles-recyclage.

De nouvelles lignes de tri distinctes ayant été inaugurées au centre de Forest, il a dû être mis fin, pour des raisons économiques, au pré-tri manuel effectué jusqu'à présent au centre de tri. Le pré-tri doit donc s'effectuer directement lors du ramassage. Cependant, étant donné que tous les camions à benne ne disposent pas d'une séparation physique interne entre les sacs bleus et les sacs jaunes, et devant l'impossibilité financière de multiplier par deux les tournées des camions, la collecte alternée s'imposait.

Cette décision se fondait également sur une étude prouvant que, en moyenne, le Bruxellois sort son sac bleu toutes les trois semaines et son sac jaune toutes les deux semaines. Parfois aussi, il le sort à moitié plein parce que la benne passe et qu'il n'a pas la place pour le conserver dans sa cuisine.

De notre côté, nous n'avons pas manqué de souligner les potentielles conséquences dommageables de cette mesure. Selon nous, contraindre les Bruxellois à conserver leurs sacs-poubelles une semaine de plus ne manquerait pas de générer des inconvénients pratiques, en particulier pour les occupants de logements de taille modeste. En outre, cela inciterait le citoyen à utiliser les sacs blancs pour alléger les sacs bleus et jaunes, au détriment d'un tri efficace, et donc de l'environnement.

En définitive, si je ne peux que soutenir votre intention d'en revenir à une collecte hebdomadaire des sacs de couleur, je suis étonnée de ce revirement face à une mesure longuement justifiée par votre prédécesseur.

Par ailleurs, je ne peux que condamner la mise en place d'une collecte hebdomadaire des sacs blancs. En effet, contraindre les Bruxellois à stocker les sacs contenant les déchets les plus odorants pendant une semaine équivaut à une nette régression dans la qualité des services qui leur sont offerts. Certains auront la tentation de se séparer des sacs malodorants avant la collecte suivante.

À l'annonce de ce projet, les syndicats de l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP) n'ont pas manqué de réagir négativement. Ils dénoncent le fait qu'ils n'ont pas été consultés avant l'annonce d'une

mesure qui bouleverse profondément l'organisation du travail. Alors que Bruxelles-Propreté tente d'équilibrer les tournées depuis vingt ans, voilà que le gouvernement veut à nouveau modifier le régime des collectes.

Enfin, je ne peux m'empêcher de vous inviter à œuvrer à la mise en place d'un système innovant et alternatif des collectes. Mon groupe estime nécessaire de développer une vision alternative au dépôt systématique de sacs en rue. À ce titre, votre volonté de ne pas poursuivre le projet de collecte en conteneurs lancé par votre prédécesseur nous surprend. Par contre, je salue le fait que vous étendiez la collecte des déchets organiques à toutes les communes bruxelloises à partir de 2016.

Disposez-vous de données objectives sur les besoins des Bruxellois en matière de dépôt des sacs-poubelles en général, et des sacs blancs en particulier ? Quelles sont-elles ? Une collecte hebdomadaire de ces déchets ménagers est-elle suffisante pour répondre à la demande des Bruxellois ?

S'agissant de la collecte alternée des sacs bleus et jaunes, que ressort-il de l'évaluation de l'efficacité du système ? Les Bruxellois respectent-ils les horaires de collecte ? Quels problèmes a-t-on constaté ?

Quelles sont les modalités d'organisation des collectes regroupées ? Comment assurer l'équilibre des tournées ? Comment les tournées des camions doivent-elles être réorganisées ? Les sacs bleus et jaunes seront-ils collectés séparément ou mélangés pour être à nouveau triés au centre de tri ? Quelles sont les conséquences de ce système de collecte sur le centre de tri récemment réaménagé ?

Combien de camions sont-ils nécessaires pour effectuer la tournée de collecte unique ? Combien de camions à benne disposent-ils d'une séparation physique interne ? Quelle part de la flotte totale représentent-ils ? Un renouvellement progressif de la flotte de camions à benne adaptés au tri des déchets est-il à l'ordre du jour ?

Est-il envisageable d'en revenir à la collecte hebdomadaire des sacs bleus et jaunes ? Quelles sont les implications budgétaires du système de collecte unique ? Une analyse coût-bénéfice a-t-elle été réalisée ? L'Agence Bruxelles-Propreté a-t-elle été consultée et informée de cette décision,

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Binnenkort is het drie jaar geleden dat het Agentschap Net Brussel (ANB) zagezegd om financiële redenen afzag van de wekelijkse ophaling van blauwe en gele zakken. Die beslissing werd zonder enige voorbereiding genomen. Brusselaars moesten opeens ingewikkelde ophaalkalenders raadplegen en hun vuilnis thuis opslaan.*

Ecolo was sterk gekant tegen die aanpassing en eiste een grondige evaluatie van de invloed ervan op het sorteergedrag.

Onlangs kondigde u aan dat u de gekleurde zakken opnieuw wekelijks wilt laten ophalen. Voorts zal het huisvuil ook niet langer 's avonds worden opgehaald en wordt de ophaling van groenafval tegen 2016 uitgebreid tot het volledige grondgebied. Dat zijn stuk voor stuk positieve initiatieven.

Ik maak me echter zorgen over een andere hervorming: de witte zakken zullen niet langer twee keer per week worden opgehaald. In feite wordt de dienstverlening aan de Brusselse bevolking stelselmatig afgebouwd.

Ecolo vindt het belangrijk dat de openbare dienstverlening evolueert. We moeten tegen 2020 streven naar een recyclingpercentage van 50%.

Sommige van uw voorstellen gaan die richting uit. Wordt de wekelijkse ophaling van de gekleurde zakken ingegeven door slechtere sorteerprestaties?

préalablement à votre annonce dans la presse ?

Quelles en sont les conséquences sur le personnel de l'ABP ? Disposez-vous déjà de données relatives à la réorganisation du personnel ? Combien d'agents devront-ils être affectés à d'autres tâches ? De quelles tâches s'agirait-il ?

Que justifie votre décision de ne pas poursuivre le projet porté par votre prédécesseur d'étendre progressivement la collecte en conteneurs ? Quel système de collecte innovant et alternatif au dépôt systématique de sacs en rue envisagez-vous ?

(Applaudissements)

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

M. Arnaud Pinxteren.- Il y a bientôt trois ans, l'Agence Bruxelles-Propreté renonçait à la collecte hebdomadaire des sacs bleus et jaunes dans la capitale. Sous prétexte d'économies budgétaires, et dans l'improvisation la plus totale, les Bruxellois se voyaient brusquement confrontés au casse-tête des calendriers de collecte et à la difficulté de stockage de leurs déchets recyclés.

Les écologistes avaient alors vivement dénoncé cette diminution de service aux Bruxellois et demandé une évaluation sérieuse de cette modification, notamment sur les comportements de tri des déchets, essentiel pour limiter notre impact sur l'environnement et les coûts publics du traitement des immondices.

À l'occasion de votre interview de rentrée, vous avez annoncé le retour à une collecte hebdomadaire des sacs de couleur, ce dont les Bruxellois et les écologistes peuvent se réjouir. L'autre bonne nouvelle consistait en la fin des collectes en soirée, qui posent effectivement problème aux travailleurs, lesquels ont des difficultés à sortir leur poubelle entre 18 heures et 18h30. Enfin, vous avez annoncé l'extension de la collecte volontaire des déchets organiques à l'ensemble du territoire à l'horizon 2016, ce qui nous semble également très positif.

Néanmoins, ces annonces ne doivent pas occulter une nouvelle réforme plus inquiétante, qui vise dans le même temps l'abandon de la collecte bihebdomadaire des sacs blancs dans notre Région. Il s'agirait là d'un nouveau recul des

Hoe zijn die de afgelopen twee jaar geëvolueerd? Als het huishoudelijk afval slechter wordt gesorteerd, is een wekelijkse ophaling immers nodig.

Ook de evaluatie van de ophaling van groenafval is blijkbaar positief, want u wilt het systeem tegen 2016 uitbreiden tot het volledige Brusselse grondgebied. Dat afval kan worden verwerkt en nuttig worden gebruikt. Ik hoop dat u die mogelijkheid hebt laten bestuderen.

Hebt u de gevolgen van de hervorming geanalyseerd voor gezinnen die klein behuist zijn? Zij zullen hun witte zakken voortaan een week lang moeten bijhouden. Hebt u voor alle wijken laten onderzoeken tot welke problemen dat kan leiden?

Uit de reacties van de werknemers leidde ik tot mijn verbazing af dat de vakbonden van het ANB niet op de hoogte waren van de voorstellen en zich zorgen maakten. Op welke manier werd er overleg gepleegd met de werknemers en hun vertegenwoordigers?

Hoe bent u van plan de ophaling van vier tot vijf verschillende soorten zakken per dag met vier tot vijf verschillende vuilniswagens te organiseren? Beschikt u over voldoende wagens? Wat zijn de gevolgen voor de mobiliteit? Wat zijn de gevolgen voor de verwerkingscapaciteit in het sorteercentrum en de verbrandingsoven?

Het budget van het ANB is in de loop van de vijf afgelopen jaar gestaag gestegen, onder meer om de personeelskosten te betalen. Ik heb de afgelopen jaren vergeefs proberen te achterhalen waarvoor het verse geld precies moest dienen.

Wat is de impact van uw hervorming op het budget van Net Brussel? Ik neem aan dat uw plannen niet door financiële bekommernissen zijn ingegeven. Indien dat toch het geval is, welk bedrag hoopt u dan uit te sparen? Waarvoor zullen eventuele winsten worden gebruikt? Op welke manier kan die winst bijdragen tot een betere dienstverlening voor de Brusselaars? Ik denk bijvoorbeeld aan de stortplaatsen.

Misschien heeft de reorganisatie niets te maken met besparingen en is het veeleer uw bedoeling om een van de twee ophaalrondes van witte zakken te vervangen door de ophaling van organische bruine zakken. In dat geval moet u goed communiceren

services offerts par la Région, et singulièrement par l'Agence Bruxelles-Propreté, aux Bruxellois.

Pour Ecolo, il est important de pouvoir faire évoluer les services publics. Nous ne sommes pas pour un statu quo, ni pour l'immobilisme. En matière de déchets, l'évolution doit aller dans le sens de l'histoire, d'une part, et du cadre légal, d'autre part, c'est-à-dire dans le sens d'une réforme qui améliorerait les taux de recyclage et qui nous amènerait à un taux de recyclage de 50% à l'horizon 2020.

Dans ce que vous proposez, on retrouve des idées qui vont dans ce sens. Tout d'abord, au niveau de l'aspect environnemental, cela semble positif. En effet, vous réintroduisez une collecte hebdomadaire des sacs de couleur. Je voudrais vous demander à cet égard si cela se justifie par les contre-performances constatées en matière de tri, suite au changement du rythme de ramassage. Quelle analyse a-t-on pu faire depuis deux ans des performances de tri ? Si cette analyse avait conclu à une diminution de la performance, cela justifierait évidemment la réintroduction de la collecte hebdomadaire.

Par ailleurs, en matière environnementale, je déduis de vos propos que l'évaluation portant sur la collecte des déchets organiques est également positive, puisque vous envisagez, sur base volontaire, une extension de ce système aux dix-neuf communes à l'horizon 2016. Il y a donc là une possibilité de valoriser ces déchets organiques. En la matière également, j'imagine que vous avez fait procéder à une analyse fine de ces questions. Les aspects environnementaux de la décision nous semblent positifs, mais je voudrais en savoir davantage.

Concernant les aspects sociaux - autres éléments importants quand on envisage une telle réforme -, deux questions m'interpellent. D'une part, avez-vous analysé la conséquence de cette réforme sur les ménages habitant dans de petits logements ? Dorénavant, il leur faudra stocker leurs sacs blancs pendant une semaine. On sait que le bâti bruxellois n'est pas uniforme. A-t-on procédé à une analyse fine, quartier par quartier, des problèmes que ce stockage pourrait poser ?

D'autre part, je m'interroge à propos des réactions des travailleurs. À la suite de votre interview, j'ai été étonné de constater la réaction des syndicats de

over uw plannen en anticiperen op eventuele problemen.

Op welke grond baseerde u uw beslissing om alle zakken op dezelfde dag op te halen? Hebt u overleg gepleegd met het Agentschap Net Brussel? Wat is het standpunt van het ANB?

Werd de praktische organisatie van vijf ophaalrondes op één enkele dag bestudeerd?

Kunt u de toename van het budget van het ANB in de afgelopen vijf jaar toelichten? Hoe werden die bijkomende middelen aangewend? Leidde dit tot een betere dienstverlening?

Bruxelles-Propreté qui, manifestement, n'avaient pas été tenus au courant de ces propositions et qui s'inquiétaient. Là encore, quelles ont été l'analyse, la méthode et la concertation prévue avec les travailleurs et leurs représentants ?

J'en viens à l'aspect organisationnel de votre proposition. Concrètement, comment envisagez-vous la collecte de quatre, voire cinq sacs le même jour par quatre à cinq camions différents ? Disposez-vous du matériel et du charroi suffisants ? Quelles sont les conséquences pour la mobilité dans les quartiers concernés ? Potentiellement, quelles sont les conséquences opérationnelles sur la capacité d'absorption de ces quantités au niveau du centre de tri et de l'incinérateur ?

Le budget de Bruxelles-Propreté a augmenté régulièrement tout au long de ces cinq dernières années. Ces augmentations ont des raisons structurelles et sont également liées aux dépenses en personnel. À plusieurs reprises sous la législature précédente, j'ai essayé de savoir - mais sans succès - à quoi étaient affectées précisément ces augmentations.

Quel sera l'impact de votre projet de réforme sur les budgets de Bruxelles-Propreté ? J'imagine que si vous proposez une réforme, ce n'est pas pour plomber ces derniers. Si cette réforme est proposée pour les soulager, quelle est l'ampleur de ce soulagement ? Si soulagement et dégageant éventuel de bénéfices il y a, à quoi ceux-ci seraient-ils affectés ? En quoi l'affectation de ces bénéfices améliorerait-elle les services aux Bruxellois ? Je pense notamment aux déchetteries.

Peut-être la question n'est-elle pas budgétaire, mais consiste-t-elle plutôt à substituer l'une des deux collectes de sacs blancs par une collecte de sacs bruns organiques. Si c'est bien cela que l'on souhaite faire, il faut cependant l'annoncer et anticiper les problèmes que cela peut poser.

J'en viens, après les différents aspects environnementaux, sociaux, opérationnels et budgétaires évoqués, aux questions que je souhaitais vous poser. Sur la base de quelle analyse précise des différents aspects repose votre décision de réduire à un seul jour le nombre de collectes ? Quelle a été la concertation avec l'Agence Bruxelles-Propreté et quel est son avis concernant cette décision ?

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

Mevrouw Annemie Maes.- Via de media vernamen we dat u het ophaalsysteem helemaal anders wilt organiseren. De laatste wijziging dateert van januari 2013 en werd door uw voorganger, de heer Madrane, ingevoerd: restafval tweemaal per week, om de veertien dagen de gele en de blauwe zak en nog eens apart, op een ander ogenblik, de groene zak, met nog een andere regeling voor handelaars.

De heer Madrane baseerde zich destijds op een grondige analyse van het Agentschap Net Brussel, waaruit bleek dat dit het beste systeem was voor de Brusselaars en voor het net gereorganiseerde sorteercentrum en dat er ook inzake kosten en baten geen beter systeem denkbaar was.

U komt eraan en u zegt dat u het over een andere boeg wilt gooien, omdat de Brusselaars het alternerende systeem met de afvalkalender niet goed begrijpen. Uw woordvoerder verwijst naar de mobiliteitsproblemen die veroorzaakt worden door vrachtwagens. Tussen de lijnen heb ik kunnen lezen dat het systeem van uw voorganger ervoor gezorgd heeft dat er minder goed gesorteerd wordt.

Er worden dus minder blauwe zakken opgehaald. Het percentage zuiver PMD-afval verbeterde weliswaar, maar alles bij elkaar wordt er minder opgehaald. Dit zijn allemaal zaken die we vernemen uit de media.

Uw partij is sinds jaar en dag verantwoordelijk voor netheid en afval. Op drie jaar tijd hebben we drie verschillende staatssecretarissen gehad met allemaal een eigen afvalplan en er worden telkens

L'organisation pratique de la collecte en parallèle de pas moins de cinq sacs différents le même jour a-t-elle été étudiée ? Le scénario du remplacement d'une tournée de collecte de sacs blancs par une collecte hebdomadaire de déchets ménagers organiques a-t-il été étudié ? Est-ce l'objectif sous-jacent à votre réforme ?

Pouvez-vous rappeler les augmentations budgétaires dont a bénéficié l'ABP ces cinq dernières années, ainsi que l'affectation de ces moyens et leur impact sur l'amélioration des services à la population ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Nous avons appris via les médias que vous comptiez réorganiser le système de collecte des déchets. Celui-ci avait déjà été réorganisé par votre prédécesseur, M. Madrane, en janvier 2013, après une analyse approfondie du fonctionnement de l'ABP.*

Vous souhaitez à votre tour opérer une réforme radicale car, selon vous, le système de collectes alternées serait trop compliqué pour les Bruxellois. Votre cabinet pointe également les problèmes de mobilité liés au ramassage par les camions-poubelles. Il semblerait en outre que le tri sélectif aurait été moins performant sous votre prédécesseur.

Votre parti est en charge de la propreté et des déchets depuis des lustres. En trois ans, trois secrétaires d'État différents ont appliqué chacun leur propre plan de collecte des déchets, assorti systématiquement de réformes à brève échéance.

Je constate toutefois que Bruxelles est sale, particulièrement dans certains quartiers. Ce constat est corroboré par la presse et les touristes. Nous sommes par ailleurs loin des objectifs européens en termes de tri des déchets. Bruxelles parvient à trier 30% de ses déchets, alors que d'autres villes de même envergure en trient 50%.

D'après ce que me rapportent les Bruxellois, j'ai le sentiment que la qualité du service régresse.

Confirmez-vous ces informations concernant la réorganisation du système ? Le ministre-président

op korte termijn veranderingen doorgevoerd.

Voor mij telt alleen het resultaat en dat is het volgende:

1. Brussel is een vuile stad. Dat geldt zeker voor bepaalde buurten en ik ben niet de enige die dat zegt: journalisten en toeristen zijn dezelfde mening toegedaan. Ik nodig u uit om bepaalde wijken te bezoeken, zodat u het met eigen ogen kunt zien.

2. We behalen de Europese sorteerdoelstellingen niet. Dertig procent van ons afval wordt gesorteerd. In vergelijking met andere steden van gelijkaardige grootte - 1 tot 1,5 miljoen inwoners en een soortgelijke sociaal-economische achtergrond, dus ook nieuwkomers - halen we de doelstellingen niet en zijn we andermaal het kneusje van de klas. De doelstelling is 50%, terwijl wij maar 30% behalen.

Op basis van wat mensen mij vertellen, heb ik de indruk dat de dienstverlening erop achteruitgaat. Tot zover de analyse.

Klopt deze informatie over het nieuwe ophaalsysteem? Ik heb de minister-president immers andere dingen horen zeggen. Waar baseert u zich op om een nieuw ophaalsysteem in te voeren? Is er ook een becijferde analyse of is het louter buikgevoel? De heer Madrane verwees telkens naar studies of analyses. Voelt u profileringsdrang als nieuwe staatssecretaris? Eigenlijk zou ik gewoon willen weten vanwaar het komt. Het moet onze bedoeling zijn om betere resultaten neer te zetten.

Metten is weten en daarom zou het interessant zijn om de afvalstromen in kaart te brengen, zodat we erachter komen hoe het met de sorteerdoelstellingen zit. Is de daling van het PMD-afval te wijten aan het systeem van januari 2013? Over hoeveel ton gaat het dan?

Ik was verrast toen het aspect mobiliteit erbij werd gehaald. Uw woordvoerder zei dat er minder vuilniswagens zouden rijden door het nieuwe systeem. Als je echter weet dat vier of vijf verschillende vrachtwagens het afval zullen ophalen, betekent het dat er op hetzelfde moment meer mobiliteitsstromen ontstaan, tenzij ik het verkeerd begrijp.

Even ter illustratie: momenteel is er een vuilniswagen voor restafval, een uur later komt er een voor de gele zak, een uur later of op hetzelfde

laissait entendre d'autres informations. Procédez-vous à cette réforme sur la base d'une analyse détaillée, comme l'avait fait votre prédécesseur ? Qu'est-ce qui vous motive à réorganiser cette politique ?

Mesurer, c'est savoir. Il serait donc intéressant de cartographier les flux de déchets afin d'évaluer les objectifs de la politique du tri. La baisse du volume des PMC serait-elle liée à la réorganisation du système en 2013 ? Combien de tonnes sont-elles concernées ?

Vous dites que votre réforme réduira le trafic de camions-poubelles.

Actuellement, le ramassage par chaque catégorie de tri est assuré par cinq camions différents, voire un supplémentaire pour ce qui est de la collecte des déchets auprès des commerçants. S'y ajoute la collecte des déchets organiques, qui est étendue désormais à quatre communes, ce qui est une bonne chose. Celle-ci devrait d'ailleurs être généralisée sur tout le territoire bruxellois !

Il s'agit donc de cinq camions-poubelles différents qui circuleront quotidiennement, si je ne m'abuse.

Qu'en est-il des Bruxellois qui ne disposent pas d'un espace suffisant pour entreposer cinq sacs-poubelles différents ? Avez-vous prévu des mesures à leur égard ?

Afin d'éviter que la situation ne s'aggrave dans les quartiers où la propreté laisse déjà à désirer et d'éviter que les sacs-poubelles ne s'entassent à certains moments, il faut prévoir une communication claire, plus particulièrement dans certains quartiers et auprès des habitants des grands immeubles.

Vous devriez notamment prévoir des dépliants multilingues avec une information visuelle et graphique appropriée, comprise par le plus grand nombre.

Vous pourriez également prévoir des rues de tri, comme cela se fait déjà à Anvers et à Amsterdam.

Malgré les nombreux moyens dont a bénéficié l'ABP jusqu'à présent, ses résultats sont insuffisants. Ne serait-il pas pertinent d'envisager une réforme du service, comme le préconise M. Pinxteren ?

ogenblik komt er een voor de blauwe zak en dan komt er nog een voor de groene zak. In een winkelbuurt is er dan ook nog de vuilniswagen die het afval bij handelaars ophaalt. Bovendien wordt de ophaling van organisch afval uitgebreid van twee naar vier gemeenten, wat trouwens een goede zaak is. Voor mijn part mag dat onmiddellijk naar de negentien gemeenten worden uitgebreid.

Alles samen gaat het om een totaal van vijf verschillende vuilniswagens die op dezelfde dag langskomen, tenzij ik me vergis, maar dan moet u daar dringend klaarheid in brengen.

Voor klein behuisde mensen is het niet vanzelfsprekend om vijf verschillende zakken op te slaan. Slechts een deel van de Brusselaars heeft een garage of een andere plaats om afval te sorteren. Hoe gaat u daarmee om?

We moeten vermijden dat bepaalde buurten die al vreselijk vuil zijn nog vuiler worden, omdat er op bepaalde momenten zeer veel afval wordt buitengezet en er één grote puinhoop ontstaat. Communicatie is dus heel belangrijk, vooral in bepaalde buurten en grote appartementsblokken die misschien een specifieke aanpak vereisen.

Ik zou ook suggereren dat u uw communicatie in duidelijke, meertalige folders verspreidt die op moderne leest geschoeid zijn, met iconen en een aangepaste grafische vormgeving, zodat ook mensen die minder goed kunnen lezen, de informatie begrijpen.

Misschien kunt u ook afvalstraten overwegen in bepaalde buurten, zodat mensen voortdurend ergens terechtkunnen met hun afval. Ik weet dat Antwerpen en Amsterdam daarmee gestart zijn.

Tot slot moet de dienstverlening verbeteren. Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Pinxteren. Er gaat ontzettend veel geld naar het Agentschap Net Brussel (ANB), maar als dat betekent dat de resultaten en de dienstverlening achteruitboeren, dan moeten we nagaan of we het ANB moeten hervormen.

U mag in de commissie op nog meer en nog specifiekere vragen rekenen. We zullen ook voorstellen doen ter verbetering van de netheid, want dat zijn we Brussel verschuldigd.

(Applaus)

Nous ne manquerons pas de revenir sur le sujet en commission. Nous ferons également des propositions en vue d'améliorer la propreté à Bruxelles.

(Applaudissements)

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

Mevrouw Mahinur Ozdemir (in het Frans).- *We vernemen in de pers dat u beslist hebt om de vuilnisophaling te wijzigen. Om een en ander te vereenvoudigen, worden alle vuilniszakken op dezelfde dag opgehaald en zal er nog slechts een ophaling per week plaatsvinden.*

Ik begrijp dat u het systeem wilt vereenvoudigen, maar ik heb vragen bij uw aanpak. In Brussel heeft immers niet iedereen het geluk te leven in een huis met tuin of een groot appartement met bergruimte. De witte zakken zullen de grootste overlast veroorzaken, omdat ze voedselafval en luiers bevatten. De vermindering van het aantal ophaalrondes dwingt mensen om hun stinkend afval misschien wel zeven in plaats van vier dagen te bewaren. Wat vindt u daarvan?

Bovendien zullen er de avond voor de ophaling dubbel zo veel zakken op de stoep staan. Hoe zit het met de parkeergelegenheid in drukke wijken en winkelstraten? Wat met smalle stoepen? Hoe rijmt u dat met de netheidsdoelstellingen voor de straten en hoe wilt u Brussel zo aantrekkelijker maken voor inwoners en bezoekers?

Waarom wilt u de ophaalkalender veranderen? Dit stond niet in het regeerakkoord. Toen minister Madrane het huidige systeem invoerde, verdedigde hij de alternerende ophaling als een manier om het sorteren te stimuleren. U doet nu het tegenovergestelde met de gele en blauwe zakken. Is het omdat het beleid van uw voorganger niet efficiënt bleek of uit gemakzucht?

U zegt dat u de ophaling wilt vereenvoudigen. Dat is heel goed, maar hoeveel boetes zijn er uitgedeeld aan mensen die zich vergist hebben tussen de blauwe en de gele zak? Meent u dat de informatiecampagnes over de alternerende ophaling niet efficiënt waren? Hoeveel bezoekers telt de website van Net Brussel?

Vergt het nieuwe systeem bijkomende investeringen van Net Brussel? Moeten er vuilniswagens aangeschaft worden of levert het systeem besparingen op? Wat betekent dat voor het personeel en hun werkuren? Worden de ophaalrondes langer?

Hoe zorgen we ervoor dat gesorteerd afval niet

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

Mme Mahinur Ozdemir.- Dans la presse, vous avez annoncé votre décision de modifier les horaires de passage des camions de Bruxelles-Propreté pour les collectes de déchets ménagers.

Dans un souci de simplification, vous avez annoncé qu'à l'avenir, tous les sacs-poubelles seront ramassés le même jour et qu'il n'y aura plus qu'une collecte des déchets par semaine, ce qui suscite un certain nombre de questions.

Je comprends votre volonté de simplifier le système pour les Bruxellois en éliminant la confusion possible dans les jours de ramassage des sacs jaunes et bleus. En revanche, je m'interroge sur les conséquences de la suppression d'une des deux collectes hebdomadaires des sacs blancs.

En effet, à Bruxelles, tout le monde n'a pas la chance de vivre dans des maisons avec jardin ou dans de grands appartements dotés d'espaces spécifiques où entreposer les sacs-poubelles. Les sacs blancs sont les plus susceptibles de provoquer des désagréments dans les logements puisqu'ils recueillent notamment les déchets alimentaires et les couches-culottes usagées. La réduction des collectes à une occurrence au lieu de deux par semaine forcera les ménages à conserver des déchets malodorants durant sept jours au lieu de quatre maximum. Que répondez-vous à ce constat ?

Par ailleurs, la veille de la collecte hebdomadaire, les trottoirs accueilleront le double de sacs qu'à l'heure actuelle. Ces jours-là, qu'advient-il de ces places de stationnement, surtout dans les quartiers densément peuplés ou dans les rues commerçantes et aux trottoirs étroits ?

Comment concilier ceci avec les objectifs de propreté dans nos rues et de renforcement de l'attractivité de Bruxelles, pour ses habitants et ses visiteurs ?

Quelles sont les raisons qui vous poussent à modifier le calendrier des collectes ? Il n'y est fait nulle mention dans l'accord de gouvernement. Tout au plus peut-on y lire que "dans un souci d'assurer la qualité de la collecte des déchets triés, le gouvernement en évaluera la fréquence". Le texte comporte la mention d'une évaluation, il ne

door elkaar raakt, iets wat uw voorganger met de alternerende ophaling wou bereiken?

Voormalig staatssecretaris Madrane had proefprojecten opgezet om afval in openbare containers te verzamelen. Waarom laat u dat idee varen? Het regeerakkoord bepaalt nochtans dat de afvalophaling in winkelstraten en dichtbevolkte buurten zal gebeuren door middel van containers. Hoe zit het nu eigenlijk? Wanneer komt er een luierophaling?

De cdH-fractie vindt dat iedereen recht heeft op een kwaliteitsvolle dienstverlening. Laten we ermee ophouden met het systeem om de twee jaar te veranderen!

(Applaus bij de meerderheid)

s'agit pas de modifier dans l'urgence.

Sur la base de quelle évaluation le gouvernement a-t-il décidé de supprimer les collectes alternées de déchets triés ? Lorsque le ministre Madrane a mis en place le système actuel, il justifiait la collecte alternée des sacs de tri par le souci d'améliorer ce dernier et de distinguer les flux. Si vous revenez en arrière dans la collecte des sacs jaunes et bleus, est-ce à cause d'un constat de l'inefficacité de l'action de votre prédécesseur ou par souci de facilité ?

Vous dites vouloir simplifier. Très bien, mais combien d'amendes ont-elles été adressées aux habitants qui se seraient trompés entre sacs bleus et sacs jaunes ? Estimez-vous que les campagnes de publicité pour informer les Bruxellois du caractère alterné des collectes de déchets triés n'ont pas été efficaces ? Combien de visites l'Agence Bruxelles-Propreté enregistre-t-elle sur son site ?

Le nouveau système de collecte nécessitera-t-il des investissements supplémentaires de la part de Bruxelles-Propreté ? Là où nous avons besoin de deux camions-bennes - un pour les déchets non triés et un autre pour les déchets triés, en alternance une semaine sur deux -, aurons-nous besoin de trois camions, un pour les déchets triés et deux autres pour les déchets non triés ?

Ou alors, au contraire, que va économiser votre système ? Que signifie-t-il en termes de réduction de personnel ? Quel serait l'impact sur les travailleurs de l'ABP en termes d'heures de travail ? Les tournées seront-elles plus longues ?

Comment s'assurer de l'absence de mélange des déchets triés, problème auquel votre prédécesseur a tenté de mettre fin en introduisant le système de collecte alternée ?

M. Madrane avait lancé des projets pilotes de collecte par conteneurs publics de quartier. Vous dites vouloir abandonner cette idée. Quelle évaluation vos services ont-ils donc faite pour rejeter un système qui peut apporter une vraie réponse à des difficultés rencontrées dans les quartiers commerçants et dans les quartiers les plus densément peuplés, ou générées par la présence de renards qui déchiquettent les sacs posés sur les trottoirs ?

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

Mevrouw Fatoumata Sidibe *(in het Frans).*- *Begin oktober kondigde u aan dat u alle vuilniszakken op dezelfde dag wilt laten ophalen om het gemakkelijker te maken voor de Brusselaars. Dat betekent dan ook dat de witte zakken maar een keer per week worden opgehaald.*

De vakbonden klaagden dat ze niet op de hoogte waren gesteld van deze wijziging en dat het effect ervan op de werklust van de werknemers niet onderzocht was. Ook de burgers toonden zich meteen ontevreden.

Klopt het dat u deze kwestie binnenkort met de vakbonden zult bespreken?

Enkele dagen na uw aankondiging stelde minister-president Vervoort dat de knoop nog niet was doorgemaakt en dat de regering samen met de gemeenten en de betrokken overheden wijk per wijk zou nagaan wat haalbaar is. Aangezien de situatie in de wijken sterk varieert, moet de afvalophaling niet overal op dezelfde manier georganiseerd worden. U hebt eigenlijk voor uw beurt gesproken.

Sinds 7 januari 2013 worden de blauwe en gele zakken om de twee weken afwisselend opgehaald.

L'accord de gouvernement stipule pourtant qu'"après évaluation des expériences pilotes en cours et en visant en priorité les quartiers commerçants ainsi que les quartiers les plus denses, le gouvernement proposera une multiplicité d'actions qui tiennent compte des spécificités locales pour la collecte des déchets, notamment en multipliant le dispositif des collectes en conteneurs, en surface et enterrés, quand cela s'avère possible". Qu'en est-il exactement ?

Pour le groupe cdH, il importe d'assurer un service de qualité pour tous. Arrêtons, de grâce, de changer de système tous les deux ans au détriment du citoyen ! Nous avons des objectifs en matière de tri, allons-y !

Enfin, à quand une collecte spécifique pour les couches-culottes ?

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

Mme Fatoumata Sidibe.- Souffrez, Mme la secrétaire d'État, que je rajoute une couche de propreté.

Début octobre, vous annonciez vouloir regrouper toutes les collectes de déchets en un seul jour afin de simplifier la vie des Bruxellois. Ceci signifie aussi, vous l'avez dit, la suppression du second jour de collecte hebdomadaire des sacs blancs.

Cette annonce a engendré bon nombre de réactions. Les syndicats se disent surpris par un tel projet puisqu'ils n'ont pas été informés. Projet sur lequel ils émettent réserves et critiques. Les conséquences du précédent plan n'ont pas encore été absorbées, et vous annoncez aux travailleurs une nouvelle réforme. Les effets de ce projet de réforme sur leur charge de travail et la durée des tournées n'auraient pas été examinés. Par ailleurs, les commentaires et interrogations de citoyens mécontents fusent de partout.

Il semblerait qu'une réunion ait été programmée, depuis l'annonce, entre les syndicats et vous pour discuter du nouveau programme de ramassage. Pourriez-vous le confirmer ?

Voor de burgers is het moeilijk om de planning van de ophaalrondes te onthouden, maar volgens Net Brussel was de aanpassing van het systeem nodig om technische redenen, namelijk door de modernisering van het sorteercentrum van Vorst. Daar werd het sorteren van het afval immers geautomatiseerd, en automatisch sorteren bleek niet haalbaar als er tegelijk gele en blauwe vuilniszakken op de transportbanden belanden. Ze moesten bijgevolg apart aangeboden worden.

Een jaar later kondigt u een nieuwe wijziging aan, waardoor de Brusselaars niet meer de afvalkalender moeten raadplegen en ze hun afval in één keer kwijt kunnen. Ze zullen het huishoudelijk afval echter wel langer moeten opslaan.

In een flatgebouw zal er bijvoorbeeld een bijkomende ruimte nodig zijn om het afval op te slaan. Grote gezinnen die niet over een tuin of een terras beschikken, zullen last hebben van stinkende vuilniszakken.

Waarom wordt het systeem al na een jaar veranderd? Heeft het opnieuw te maken met veranderingen aan de werking van het sorteercentrum?

Is uw plan gebaseerd op een evaluatie van het huidige systeem? Hebt u de kosten van het project geëvalueerd en een technische haalbaarheidsstudie uitgevoerd?

Zullen de verschillende vuilniszakken worden opgehaald door één enkele vuilniswagen of door meerdere? Welke gevolgen zal dat hebben voor de mobiliteit?

Is het mogelijk dat op de ene dag witte en blauwe zakken worden opgehaald en de andere dag witte en gele?

Zult u de openbare vuilnisbakken aanpassen aan het afvalsorteesysteem? Door deze hervorming zal daar immers meer afval in terechtkomen.

(Applaus bij het FDF)

Quelques jours plus tard, le ministre-président Rudi Vervoort, invité de Fabrice Grosfilley s'exprimait quant à votre projet de collecte hebdomadaire unique des déchets.

Alors que la presse annonce que vous confirmez ce projet, le ministre-président annonce que c'est juste une option. Il annonce qu'il y aura effectivement une série de réformes et qu'il va falloir, avec l'ensemble des partenaires des communes et les pouvoirs publics compétents, déterminer dans quelle mesure c'est réalisable en fonction des quartiers. Il annonce ne pas être sûr d'aller vers un ramassage unique homogène car les problèmes de nettoyage sont très différents d'un quartier de Bruxelles à l'autre. "Le serpent a beau courir, il ne va pas plus vite que sa tête" (proverbe africain).

Autrement dit, vous vous êtes sans doute avancée un peu vite alors qu'il n'y a pas d'accord au gouvernement sur le sujet.

Néanmoins, puisque ce ramassage hebdomadaire est une option et que le débat est lancé, j'aimerais vous faire part de quelques interrogations.

Depuis le 7 janvier 2013, les sacs bleus et les sacs jaunes sont collectés une semaine sur deux, en alternance. Un casse-tête pour les citoyens qui s'emmêlent les poubelles d'un jour à l'autre. Mais cette organisation répondait à des exigences techniques, selon l'Agence Bruxelles-Propreté.

À cette date, en effet, des travaux de modernisation avaient été effectués au centre de tri de Forest, à savoir l'automatisation des lignes de tri jaune et bleue. Cette automatisation exigeait alors que les sacs bleus et jaunes ne soient pas mélangés. Le fait que les sacs de collecte arrivaient séparément au centre de tri participait à la qualité et à la finesse du tri et donc du recyclage.

Un an après, vous annoncez un nouveau changement. Les ménages bruxellois rencontrent effectivement de grands problèmes de stockage pour les sacs de couleurs. Avec votre projet, ils pourront se délester de tous leurs déchets en une fois, et abandonner avec soulagement les calendriers. Mais leur soulagement sera de courte durée : ils seront désormais confrontés à une difficulté qui n'est pas des moindres. En effet, il leur faudra stocker leurs déchets ménagers plus

longtemps.

Concrètement, je prends l'exemple d'un immeuble de 23 ménages. Leur concierge ou le service nettoyage pourrait-il s'organiser avec une seule collecte par semaine en l'absence de local supplémentaire pour entreposer les déchets ?

Comment la cohabitation serrée au sein de foyers exigus, sans jardin ni terrasse, va-t-elle se dérouler avec des immondices, souvent odorantes, réparties en sacs différents à conserver pendant une semaine entière au sein des habitations ?

Puisque le débat est ouvert, je souhaiterais obtenir des réponses à quelques questions. On a mis de l'argent dans un système qu'on change un an après. Pourquoi ? Le centre de tri a-t-il fait l'objet de nouvelles modernisations modifiant les exigences techniques qui avaient contraint à la séparation des flux de collectes en janvier 2013 ?

Votre projet repose-t-il sur des données objectives, telles qu'une évaluation du système actuel ou des enquêtes concernant le ramassage des sacs blancs ? Une évaluation budgétaire de cette nouvelle mouture a-t-elle été faite ? Une étude de faisabilité technique a-t-elle été réalisée ?

Est-ce que les différents sacs seront collectés par un passage unique ou bien prévoyez-vous que plusieurs camions se succèdent dans les rues sur une même journée ? Avez-vous évalué l'impact sur la mobilité ?

Dans l'hypothèse où ce projet de collecte unique se mettrait en place, pourrait-on imaginer un ramassage en alternance, un jour les sacs blancs et bleus et un second jour les sacs blancs et jaunes ?

Enfin, allez-vous adapter les poubelles publiques au tri sélectif ? Celles-ci risquent de voir leur chargement accroître dès la mise en œuvre de votre réforme.

(Applaudissements sur les bancs des FDF)

Samengevoegde bespreking

Discussion conjointe

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

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

De heer Julien Uyttendaele (*in het Frans*):- *Openbare netheid is één van de grote uitdagingen van deze regeerperiode en belangt alle mensen aan, of ze nu arm, rijk, jong of oud zijn. Dit debat is dan ook heel belangrijk.*

Het huidige ophaalsysteem is bijzonder complex. Een hervorming is onvermijdelijk. Het systeem moet eenvoudiger en beter gecoördineerd worden.

De EU verplicht ons om afval te sorteren. Hebt u nagegaan hoe het sorteren van afval in andere grote steden wordt georganiseerd? Zal de hervorming een invloed hebben op de werkgelegenheid of de werkomstandigheden bij Net Brussel?

Wat zult u doen om te voorkomen dat mensen hun afval in openbare vuilnisbakken dumpen of sluikstorten? Wat zult u doen voor gezinnen die te klein behuisd zijn om hun afval lang op te slaan? Zult u mobiele containers laten plaatsen of extra ophaalrondes organiseren in bepaalde wijken?

(Applaus bij de PS)

De voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar.- Een nette stad is een stad waar kinderen plaats hebben om te spelen. Een verzorgde stad is een stad waar mensen graag wonen. Een propere stad is een stad waar de inwoners trots op kunnen zijn. Het debat over netheid is dus cruciaal voor een betere levenskwaliteit van de inwoners. Een vuile stad beïnvloedt trouwens ook de veiligheid. We kunnen die beide aspecten niet los van elkaar zien.

Dat betekent enerzijds dat we Brusselaars vragen

M. Julien Uyttendaele.- La propreté publique constitue l'un des grands défis de cette législature. Nous le savons tous, dans ce domaine, la réalité est complexe et parfois difficile à appréhender. La propreté publique, c'est l'affaire de tous. Des plus fragiles aux plus aisés, des plus jeunes aux plus âgés, cette question intéresse tous les Bruxellois. C'est pourquoi ce débat a beaucoup d'importance.

Concrètement, la multiplication des collectes selon les lieux, jours, heures et couleurs ne peut plus faire l'économie d'une réforme. Trouver le juste critère, dans une situation d'une telle diversité, est complexe, mais il est désormais évident qu'il faut mieux encadrer, mieux coordonner et surtout simplifier la procédure.

Or, changer une politique, surtout dans ce domaine, c'est bousculer les habitudes. C'est pourquoi je voudrais vous poser ces quelques questions. Le tri sélectif constituant une obligation européenne, avez-vous mené des études comparatives avec d'autres grandes villes similaires à notre Région ? Votre réforme aura-t-elle une incidence sur l'emploi au sein de Bruxelles-Propreté, ainsi que sur la pénibilité du travail ?

Avez-vous prévu, en raison du changement de périodicité, de prendre des mesures contre les dépôts clandestins et l'utilisation abusive des poubelles publiques ? Enfin, et c'est la question fondamentale, que prévoyez-vous pour les familles dont le logement n'est pas adapté au stockage des poubelles durant plusieurs jours ? Comptez-vous installer des conteneurs mobiles ou organiser des collectes complémentaires dans certains quartiers ?

(Applaudissements sur les bancs du PS)

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

M. Fouad Ahidar (*en néerlandais*):- *Le débat sur la propreté est crucial pour offrir une meilleure qualité de vie aux Bruxellois. De plus, la saleté influence la sécurité d'une ville.*

D'une part, nous demandons aux Bruxellois d'être propres et de respecter les règles et, d'autre part, nous contrôlons le respect de ces règles et sanctionnons fermement ceux qui ne les respectent pas. Prévention et répression vont de pair. Toutefois, nous devons permettre à nos habitants

om netjes te zijn en de regels te respecteren, en anderzijds dat we de naleving van de regels controleren en dat al wie geen respect voor onze stad wil opbrengen, kordaat wordt gestraft. Preventie en repressie gaan samen. Wij moeten onze inwoners dan wel voldoende mogelijkheden bieden om hun afval op een correcte manier weg te gooien.

De gescheiden afvalophaling is nog relatief nieuw in Brussel. Met vallen en opstaan boeken we nu vooruitgang. Hoewel het steeds beter lukt, blijft het moeilijk voor de Brusselaars om de regels te begrijpen. Wij zijn dan ook tevreden dat u werk zult maken van een welkomstpakket voor nieuwe inwoners.

Zou het geen goed idee zijn om de gele, blauwe en groene vuilniszakken op dezelfde dag op te halen? Niet alleen is dat een duidelijke regeling, u verhoogt zo ook de frequentie van de ophaling van gele en blauwe vuilniszakken, die nu slechts tweewekelijks worden ingezameld.

U bent echter van plan om de witte vuilniszakken niet tweemaal per week, maar slechts eenmaal per week op te laten halen. Volgens mij moet er een onderscheid worden gemaakt tussen woonwijken met alleenstaande bebouwing of rijwoningen met achteraan bergcapaciteit en wijken met hoofdzakelijk appartementsgebouwen, waar de bewoners de facto geen plaats hebben om afval op te slaan. Die laatste ondervinden daardoor vooral tijdens de zomermaanden geurhinder en hebben last van insecten. In die wijken moeten we dus voor alternatieven zorgen.

Europese steden, zoals Ljubljana, Nancy, Den Haag en Antwerpen hebben de voorbije jaren, al dan niet met Europese steun, geïnvesteerd in sorteerstraten. In Antwerpen zijn er her en der ondergrondse containers voor papier, biologisch afval, PMD, glas en restafval. Als dat kan in Ljubljana en Antwerpen, waarom kan dat dan niet in Brussel? Ik raad de voorzitter van de commissie voor het Leefmilieu aan een bezoek aan de prachtige stad Antwerpen te organiseren om kennis te maken met dat sorteersysteem.

Ik vind dat het hoog tijd is om het debat ook in Brussel te voeren. Eenzelfde systeem voor heel Brussel is niet efficiënt. De dichtstbevolkte wijken verdienen een aanpak op maat, een grootstad waardig. Wij moeten voor alle Brusselaars een

de jeter correctement leurs déchets.

La collecte sélective des déchets est un phénomène relativement neuf à Bruxelles. Malgré des progrès, les Bruxellois peinent toujours à en comprendre les règles. Nous nous réjouissons dès lors de votre intention d'offrir un colis de bienvenue aux nouveaux habitants.

Ne serait-ce pas une bonne idée de collecter les sacs jaunes, bleus et verts le même jour ? Outre l'avantage de la clarté, cela augmenterait la fréquence de la collecte des sacs jaunes et bleus.

Vous avez l'intention de ne plus collecter les sacs blancs qu'une fois par semaine. Selon moi, il convient d'établir une distinction entre les quartiers de maisons quatre façades ou en rangées, qui disposent d'une capacité de stockage à l'arrière, et les quartiers essentiellement constitués d'immeubles à appartements. Nous devons offrir aux habitants de ces derniers des solutions alternatives.

Certaines villes européennes ont investi dans des rues de tri. J'invite la présidente de la Commission de l'environnement à organiser une visite à Anvers pour y découvrir le système appliqué dans cette ville.

Un seul et unique système pour l'ensemble de Bruxelles s'avère inefficace. Les quartiers densément peuplés méritent une approche sur mesure. Êtes-vous disposée à adapter l'approche à la typologie du bâti ? Avez-vous déjà envisagé l'aménagement de rues de tri ?

(Applaudissements sur les bancs du sp.a)

oplossing zoeken. Bent u bereid om de aanpak aan te passen aan de typologie van de bewoning? Hebt u al de aanleg van sorteerstraten overwogen?

(Applaus bij de sp.a)

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi *(in het Frans).*- *U hebt beslist om een van de ophalingen van de witte zakken af te schaffen. Volgens u zou dat het leven van de Brusselaar vereenvoudigen. Drie jaar geleden werd wegens financiële redenen beslist om de gele en blauwe zakken afwisselend op te halen. De geschiedenis herhaalt zich.*

Geen enkele Brusselaar begrijpt uw vereenvoudiging, die er eigenlijk geen is. De alternerende ophaling van de gele en blauwe zakken was geen goed idee, maar dit idee is nog slechter. De Brusselaar heeft al niet voldoende ruimte voor de gele en blauwe zakken. Waar moet hij de witte zakken dan zetten?

Door uw maatregel zal de Brusselaar vaker gaan sluikstorten, en u zult hem van onverantwoordelijk gedrag beschuldigen. U legt de verantwoordelijkheid bij de Brusselaar, door controles en boetes op te voeren. Op die manier doet u de Brusselaar twee keer betalen: een eerste keer in de vorm van een slechtere dienstverlening, en een tweede keer door hem forfaitaire boetes op te leggen.

U moet echter het tegenovergestelde doen. Brussel wordt pas schoon als het kan beschikken over een sterke en efficiënte openbare afvalophalingsdienst. In bepaalde dichtbevolkte wijken dient zelfs een derde wekelijkse ronde te worden overwogen.

Volgens de minister-president zou één ophaling per week in bepaalde Brusselse wijken niet mogelijk zijn. U hebt dus wellicht voor uw beurt gesproken.

PTB deelt de bezorgdheid van de Brusselaar over de problemen die uw plan zal veroorzaken en is voorstander van het behoud van ten minste twee ophalingen per week in alle Brusselse wijken. Bent u van plan om uw plan in te trekken en zo een vuilnisoorlog te vermijden?

*(Applaus bij PTB*PVDA-GO!)*

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

M. Youssef Handichi.- L'austérité, c'est pour l'État fédéral. Ici, on parle de rigueur. Il faut bien aller chercher quelque part les 300 millions d'euros prévus que vous allez demander aux Bruxellois.

Sous prétexte de simplifier la vie des Bruxellois, vous prenez ainsi la décision de supprimer l'une des collectes des sacs-poubelles blancs. Le ramassage en alternance des sacs bleus et jaunes avait déjà été décidé il y a trois ans pour des raisons d'austérité ou plutôt de rigueur une fois encore. L'histoire se répète.

Aucun Bruxellois ne comprendra cette simplification qui n'en est pas une. C'est vrai que l'alternance des collectes des sacs bleus et jaunes était une mauvaise idée. Merci de le reconnaître. Mais de là à venir avec une idée encore plus mauvaise, ce n'est pas possible.

Vous l'avez dit vous-même, les Bruxellois n'ont déjà pas assez de place pour stocker les sacs bleus et jaunes. Pourriez-vous m'expliquer comment ils vont faire pour stocker les sacs blancs, une situation bien pire encore ?

Votre mesure va inciter les Bruxellois à commettre des incivilités et donc augmenter les dépôts clandestins. Vous les accuserez alors d'être irresponsables. M. Ahidar l'a dit il y a quelques minutes, il faut développer une politique de prévention et il faut sanctionner.

Être responsable pour un père ou une mère de famille, c'est d'évacuer sa poubelle malodorante. C'est une question d'hygiène. Vous voulez porter la responsabilité de non-propreté sur les Bruxellois en augmentant les contrôles et les amendes.

Je cite la déclaration de politique gouvernementale : "les efforts en matière de propreté ne se feront toutefois sans un travail de responsabilisation du citoyen [...] la répression des infractions est une priorité tant pratique que budgétaire."

Vous voulez les faire payer deux fois : une fois via l'austérité (la rigueur ici à Bruxelles) avec moins de services, moins de ramassages, et une deuxième fois en les taxant injustement via des amendes forfaitaires.

Mme la secrétaire d'État, c'est justement le contraire qu'il faut faire. C'est de la responsabilité des pouvoirs publics d'avoir des outils performants pour une Bruxelles propre.

Bruxelles deviendra propre avec une société publique de ramassage de déchets forte et efficace, avec des ramassages des encombrants réguliers et automatiques comme cela se faisait autrefois. Dans certains quartiers à haute densité de population, il faudrait aussi étudier la faisabilité d'une troisième tournée hebdomadaire.

Je voulais interpeller M. le ministre-président, mais il est absent. Comme il l'a annoncé sur Télé Bruxelles, un ramassage par semaine ne serait pas possible dans certains quartiers de Bruxelles. Vous êtes sans doute allé un peu vite et je vous renvoie ici au dicton africain déjà cité : "Le serpent a beau courir, il ne va pas plus vite que sa tête".

Le PTB partage les préoccupations des Bruxellois et leurs inquiétudes par rapport aux problèmes que votre plan va générer. Personne ne désire vivre parmi les mouchettes !

C'est pour cette raison que le PTB est en faveur du maintien d'au moins deux collectes par semaine dans tous les quartiers de Bruxelles. Dès lors, comptez-vous retirer votre plan pour éviter une guerre des poubelles à Bruxelles ?

*(Applaudissements sur les bancs du PTB*PVDA-GO !)*

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche.- Een goed afvalbeleid is essentieel voor de leefbaarheid van deze stad, maar ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat het afvalbeleid van de voorbije jaren niet minder dan een ramp is.

Ik zou de staatssecretaris willen suggereren een rode afvalzak in te voeren. Uw kabinet kan dan

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche *(en néerlandais).*- *La politique de gestion des déchets de ces dernières années a été désastreuse.*

Les changements envisagés dans votre plan se basent-ils sur une analyse et une évaluation de la situation actuelle ? Si oui, lesquelles ? Si non, pourquoi modifier les plans sans procéder à une

meteen een hele rol bestellen, want ze zijn bestemd voor alle afvalplannen van de voorbije jaren.

Steunen de wijzigingen in uw plan op een analyse en een evaluatie van de huidige toestand? Zo ja, kunnen we die dan krijgen? Zo neen, waarom past u de plannen dan aan zonder te analyseren en te evalueren? Waarom wordt organisch afval slechts in vier gemeenten opgehaald? Zijn daar technische redenen voor of willen de andere gemeenten niet meewerken?

(Applaus bij de N-VA)

De voorzitter.- Mevrouw Laanan heeft het woord.

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Het is normaal dat afvalophaling geregeld aan bod komt in het politieke debat. Afvalbeheer is immers een complexe materie.*

(verder in het Nederlands)

Ieder van ons heeft een eigen visie en zijn eigen manier om zijn afval te beheren, waardoor de emotionele dimensie systematisch terugkeert als de kwestie ter sprake komt. Mijn hervormings- en vereenvoudigingsproject vormt hier dan ook geen uitzondering op.

(verder in het Frans)

Bovendien draagt de wijziging van de regeling voor de afvalophaling daaraan bij. Dat wordt duidelijk als we terugdenken aan de ongerustheid die ontstond bij de invoering van de gescheiden afvalophaling in de jaren negentig.

Onlangs werd nog beweerd dat het verbod om glas in de blauwe zak te stoppen zou betekenen dat alles in de witte zak zou terechtkomen, maar uiteindelijk blijkt 95% van het glas in glascontainers te belanden. Nog recenter werd beweerd dat het afwisselend ophalen van blauwe en gele zakken ertoe zou leiden dat papier, karton en PMD in de witte zakken zou terechtkomen.

Ik haal deze voorbeelden aan om de angst voor verandering aan te tonen. Gelukkig loopt het in de praktijk niet zo'n vaart. De hoeveelheid restafval daalt en er wordt meer gesorteerd, ondanks de beslissing om gele en blauwe zakken afwisselend op

analyse et une évaluation ? Pourquoi la collecte des déchets organiques se limite-t-elle à quatre communes ? Est-ce pour des raisons techniques ou parce que les autres communes refusent de collaborer ?

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

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

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Régulièrement, et c'est bien normal, la question de la collecte des déchets revient à l'avant-plan des débats politiques. Je dis que c'est normal, parce que la question de la gestion des déchets comprend de multiples dimensions qui rendent l'enjeu très complexe.

(poursuivant en néerlandais)

Chacun d'entre nous a un point de vue sur la question et sa propre façon de gérer ses déchets. L'aspect émotionnel est donc inévitable. Mon projet de réforme et de simplification n'y fait pas exception.

(poursuivant en français)

Il faut ajouter à cela l'apport du changement qui, dans ce domaine plus que dans d'autres, est très présent. On s'en rend compte lorsqu'on relit les inquiétudes exprimées par certains citoyens à l'idée de devoir gérer plusieurs types de poubelles lors de l'introduction du tri sélectif en Région bruxelloise au début des années 90. Avec vingt ans de recul, cela peut faire sourire mais, à l'époque, le changement d'habitude était considérable.

Plus récemment, n'a-t-on pas entendu dire, lors de l'obligation d'utiliser les bulles à verre et la fin du verre dans les sacs bleus, que le verre se retrouverait systématiquement dans les sacs blancs car, décidément, imposer aux personnes de parcourir deux cents, trois cents ou quatre cents mètres pour évacuer leur verre, c'était de l'inconscience ! Résultat des courses : plus de 95%

te halen.

Als de gele en blauwe zakken wekelijks worden opgehaald, wordt het weer wat eenvoudiger voor de Brusselaars, want er worden nog te veel blauwe en gele zakken op de verkeerde dag buitengezet. Het probleem heeft dus niets te maken met het sorteren op zich, maar met de planning van de ophaalrondes. Hoe meer ophaalrondes, hoe vaker mensen zich vergissen.

Dat er permanent vuilniszakken op straat staan is niet het enige probleem. Tot groot ongenoegen van de gemeenten wordt een deel van het huishoudelijk afval 's avonds na 18.30 uur opgehaald. Brusselaars moeten hun vuilniszakken tussen 18.00 uur en 18.30 uur buitenzetten, wat vaak moeilijk is voor wie werkt.

Tegen 2020 moet de helft van het huishoudelijk afval gerecycleerd worden. Daar zitten we nog lang niet aan. Is zo'n ambitieus doel wel haalbaar is in ons dichtbevolkt gewest? Dat organisch afval niet opgehaald wordt, is een belangrijke tekortkoming van het huidige systeem.

Ik overloop de belangrijkste problemen met de afvalophaling:

- de onvrede over de alternerende ophaling van gele en blauwe zakken en de spreiding van de ophaling over twee, drie of vier dagen;

- de algemene ontevredenheid over het feit dat er meerdere dagen per week vuilniszakken op straat staan;

- de onvrede over de avondlijke ophaling;

- het feit dat organisch afval niet wordt opgehaald.

Op 1 januari 2015 wordt de ophaling van organisch afval uitgebreid van twee naar vier gemeenten en op 1 januari 2016 naar het hele gewest. daarmee bedoel ik de huis-aan-huisophaling van zakken met organisch afval. Dit geldt niet voor appartementsgebouwen met een apart afvalophalingsstelsel.

De tekortkomingen hebben niet alleen met de ophaling te maken. Er zijn talloze klachten van gemeenten en inwoners over sluikestorten, het feit dat grofvuil niet wordt opgehaald en zelfs over het tekort aan overlastambtenaren. En dan heb ik het

du verre se retrouve aujourd'hui dans les bulles à verre.

Récemment encore, l'alternance des collectes des sacs jaunes et bleus allait sonner la fin du tri et le transfert des papiers, cartons et PMC dans les sacs blancs. C'était la thèse défendue par votre groupe, Mme d'Ursel, ainsi que par celui de M. Pinxteren.

Je rappelle ces différents exemples pour illustrer cette peur du changement. La réalité sur cette dernière question est heureusement différente. La tendance à la baisse du tonnage des déchets résiduels traités par l'incinérateur se confirme et la part relative des déchets triés dans l'ensemble des déchets produits se confirme à la hausse. Le tri n'a donc pas été affecté négativement par l'alternance des collectes des sacs jaunes et bleus.

Cela étant dit, l'offre hebdomadaire d'une collecte jaune et bleue facilitera la vie des Bruxellois, tout en favorisant le tri. En revanche, la quantité de sacs jaunes et bleus sortis les mauvaises semaines reste encore trop élevée. À titre indicatif, Bruxelles-Propreté a encore apposé plus de 150.000 autocollants pour cause de mauvaise sortie de sac depuis début 2014, et l'année n'est pas encore terminée !

Le problème ne relève donc pas du tri. Il s'agit d'un problème de propreté publique lié à l'alternance des collectes. Ce dernier problème est renforcé par le nombre de jours de collectes différentes, qui va de deux à quatre dans certains quartiers (sacs bleus, jaunes, blancs et verts). Dans certains quartiers pilotes, une collecte supplémentaire est même organisée pour les déchets organiques.

Si on y ajoute la difficulté de l'alternance dénoncée aujourd'hui encore par beaucoup de communes, la complexité des collectes dans notre Région est bien réelle et engendre des problèmes de propreté publique, ainsi qu'un sentiment de malpropreté. Il est difficile, pour les ménages, de gérer jusqu'à quatre jours de collecte, avec une alternance.

La présence permanente de sacs dans les rues de notre Région n'est pas le seul souci. En effet, une partie encore importante des collectes ménagères est réalisée le soir à partir de 18h30. Il n'y a pas une commune qui ne se plaigne de cette collecte nocturne, qui impose aux Bruxellois concernés de sortir leur poubelle entre 18 heures et 18h30, ce

nog niet over de schoonmaak van de straten. Dat komt later aan bod. Momenteel probeer ik de samenwerking met de gemeenten te verbeteren.

De middelen zijn niet onuitputtelijk. Er bestaat een verband tussen afvalbeheer en openbare netheid. Wie belast is met deze materies, moet voortdurend schipperen. Het huidige systeem heeft nog andere tekortkomingen. Zo zijn de zakken niet stevig genoeg.

Sommigen hebben het alleen over het feit dat de witte vuilniszakken minder vaak zullen worden opgehaald, zonder oog te hebben voor het systeem in zijn geheel. Een vereenvoudigde voorstelling van mijn plannen is natuurlijk gefundenes Fressen in een wereld waar complexe politieke beslissingen automatisch verdacht worden gemaakt.

Toch ben ik ervan overtuigd dat er een echte hervorming moet komen om de problemen op te lossen. Wie dat opvat als kritiek op mijn voorgangers, vergist zich danig. De voorbije jaren is er grote vooruitgang geboekt inzake openbare netheid.

Ik geef u enkele cijfers vooraleer mijn project uit de doeken te doen.

De kosten voor de uitbreiding van de afvalophaling in het volledige gewest schommelen tussen de 12 en 20 miljoen euro, afhankelijk van de hoeveelheid afval per kilometer, per persoon en per ronde, en van het gewicht van de vuilniszakken. Het gemiddelde gewicht van de blauwe zakken is bijvoorbeeld lager dan dat van de witte zakken.

Op dit moment worden er ongeveer 140 vuilniswagens per dag ingezet. Dat blijft zo, de ophaalrondes worden gewoon anders georganiseerd. De vuilniswagens met compartimenten zijn verdwenen sinds de invoering van de gescheiden ophalingsrondes.

Ongeveer 20% van het Brusselse huishoudelijk afval wordt in containers verzameld. Daarop heeft de hervorming geen invloed. Voor handelszaken die een contract hebben gesloten met het ANB blijft de ophaling verlopen volgens de contracten en behoeften. De hervorming heeft alleen betrekking op de huis-aan-huisophaling van vuilniszakken.

Als al het afval op één dag wordt opgehaald, wordt alles veel eenvoudiger. Op verzoek kan een extra

qui est assez incompatible avec les activités professionnelles d'un grand nombre de Bruxellois.

Nous devons également tenir compte de l'obligation reprise dans l'ordonnance déchets d'atteindre d'ici 2020 le recyclage de 50% des déchets ménagers. Nous en sommes très loin. Nous pourrions nous interroger sur l'opportunité de se fixer un objectif similaire aux deux autres Régions du pays, vu la densité de population de la Région bruxelloise. Cette obligation est cependant bien réelle et l'absence de tri des déchets organiques est un manque important du système actuel de collecte.

Si l'on fait le compte des difficultés actuelles, nous avons :

- premièrement, le mécontentement de beaucoup de Bruxellois quant à l'alternance des collectes des sacs jaunes et bleus et la répartition des collectes sur deux, trois ou quatre jours ;

- deuxièmement, le mécontentement général dû à la présence de sacs-poubelles en voirie, plusieurs jours de la semaine ;

- troisièmement, le mécontentement quant aux collectes en soirée ;

- et enfin, l'absence de collectes de déchets organiques, demandées par de nombreux Bruxellois, qui sont nécessaires pour faire avancer notre Région au niveau de ses obligations européennes en matière de tri.

Ces collectes de déchets organiques sont réalisées sur une base volontaire. Au 1er janvier 2015, le projet sera élargi à deux communes supplémentaires et au 1er janvier 2016, à l'ensemble de la Région, toujours sur une base volontaire. Je précise que ceci concerne les collectes de déchets en sac, en porte-à-porte, hors habitat vertical. Ces derniers disposent en effet de systèmes particuliers pour les déchets et les collectes spécifiques.

Il serait peut-être trop simple de ne pas ajouter que les manques en matière de collecte ne concernent pas que les collectes en sacs. Combien de communes, combien d'habitants ne se plaignent-ils pas du manque de collecte d'encombrants à domicile, des dépôts clandestins, voire du manque d'agents de la répression pour lutter contre les incivilités ? Il est prévu de sanctionner les

ophaling worden georganiseerd voor organisch afval, zodat er beter kan worden gesorteerd en het gewicht en volume van de witte zakken afneemt.

Gelet op de kostprijs is het echter niet mogelijk om wekelijkse ophaalrondes te organiseren voor organisch afval en gele en blauwe zakken zonder ook de ophaling van de witte zakken aan te passen.

Twee derde van het restafval, goed voor ongeveer 160.000 ton, wordt op de eerste ophaaldag op straat gezet, tegenover slechts één derde op de tweede ophaaldag. Drie zakken per week betekent dus gemiddeld twee zakken op de eerste dag en één zak op de tweede dag.

Het is ook de bedoeling dat de vuilniszakken steviger worden en door een aankoopcentrale worden gecontroleerd.

Het proefproject met containers in de Matongewijk levert goede resultaten op inzake openbare netheid en de ophaling van het afval, maar het sorteren laat nog heel wat te wensen over. De containers worden driemaal per dag geleegd. Het is niet haalbaar om dat in het hele gewest te doen. Containers zouden misschien wel kunnen worden gebruikt voor bijkomende ophaalrondes in bepaalde dichtbevolkte wijken. Dat alles zal aan bod komen tijdens de discussie over de conclusies en aanbevelingen van Net Brussel.

Het is inderdaad zeer moeilijk om vergelijkingen te maken, want elke stad is anders. We kunnen bijvoorbeeld enkel vergelijken met steden waar het afval in zakken wordt opgehaald, maar geen enkele andere Europese stad organiseert zo veel wekelijkse huis-aan-huisophalingen als Brussel. In Luik en Namen wordt het restafval eenmaal per week opgehaald en wordt de ophaling van papier en PMD afgewisseld. In Gent wordt het restafval eenmaal per week opgehaald, papier en PMD eenmaal per maand en organisch afval om de twee weken.

In Antwerpen wordt al het afval op een dag opgehaald, ook het huishoudelijk afval. Het verschil met Brussel is dat de zakken voor restafval er opvallend duur zijn.

Deze steden zijn niet helemaal vergelijkbaar met Brussel, maar er wonen toch ook veel gezinnen in appartementen zonder tuin of balkon.

incivilités, car elles sont nocives à la cohésion et à la vie en société.

J'ai évoqué quelques réalités en matière de collecte des déchets, mais je n'ai pas abordé le nettoyage des voiries. Ce sera pour une autre fois. Pour le moment, je fais le tour des communes pour essayer d'améliorer notre collaboration.

Les moyens budgétaires ne sont pas infinis. Les gestions des déchets et de la propreté publique sont liées et nécessitent des arbitrages en permanence lorsqu'on est en charge de la matière. D'autres difficultés du système actuel doivent également trouver des solutions, comme la solidité des sacs, qui ne facilite ni le stockage ni la présentation des déchets à la collecte. C'est cette réalité complexe dont je dois tenir compte pour avancer une politique cohérente en matière de gestion des déchets et de la propreté publique.

Certains sont tentés de se focaliser sur le passage de deux collectes de déchets résiduels à une collecte par semaine sans vouloir voir l'ensemble du projet. C'est à la fois plus simple et évidemment plus polémique, une aubaine dans un monde où les décisions politiques complexes sont toutes suspectes avant même d'avoir été pensées.

Cela n'entrave pas ma conviction qu'une vraie réforme doit aujourd'hui voir le jour pour répondre aux difficultés que je viens d'évoquer. Si certains voient dans ce constat une critique de mes prédécesseurs, ils se trompent lourdement. Des avancées importantes ont été réalisées en matière de propreté publique ces dernières années.

Je vais vous donner quelques éléments chiffrés avant de développer les lignes de mon projet.

Le coût du développement d'une collecte de déchets sur l'ensemble du territoire bruxellois oscille entre douze et vingt millions d'euros. Ces montants dépendent du tonnage par kilomètre parcouru, du tonnage par homme et par tournée, pour des questions de médecine du travail, et du poids relatif des tournées. Ainsi, le poids des PMC est bien moindre que celui des déchets résiduels.

La question du charroi - le nombre de camions - est liée à une réflexion sur la pollution et la mobilité. Le système actuel utilise environ 140 camions par jour. Demain, avec la réforme, ce sera pareil. En effet, il s'agit d'une refonte des

We maken ook middelen vrij voor andere ophaalrondes, zoals voor grofvuil, en voor de strijd tegen sluikstorten. Dat moet de stad netter maken.

De ophaling van al het afval op een enkele dag is slechts een klein deel van een grote hervorming van de openbare netheid, waaraan we de komende vijftien maanden zullen werken.

(verder in het Nederlands)

Op basis van de krijtlijnen die ik heb getrokken, moet het ANB scenario's opstellen om de hervorming van de afvalophaling uit te voeren. Overigens heb ik overleg gepleegd met het ANB en precieze vragen gesteld over de haalbaarheid van de vereenvoudiging, vooraleer ik mijn voorstel tot hervorming heb geformuleerd.

(verder in het Frans)

De hervorming zal niet leiden tot banenverlies, een vermindering van het aantal banen of een verslechtering van het statuut van de werknemers van het ANB.

We hebben uiteraard de mogelijkheid overwogen om één ophaalronde voor restafval te schrappen en te vervangen door een ophaalronde voor organisch afval. Uit ons onderzoek kwamen echter drie grote nadelen naar voren.

Ten eerste wordt het daardoor niet mogelijk om de gele en blauwe zakken wekelijks op te halen, zonder dat de kosten aanzienlijk toenemen. Of een extra ophaalronde voor organisch afval haalbaar is, heeft te maken met de organisatie van de rondes en met parameters als gewicht, volume en de afstand die per ronde wordt afgelegd, alsook met het opnieuw invoeren van een wekelijkse ophaling van gele en blauwe zakken en het beperken van de ophaling van restafval tot één keer per week.

Ten tweede zouden gezinnen door een ophaling van witte zakken en organisch afval op verschillende weekdays geneigd zijn om gedurende de helft van de week hun organisch afval in witte zakken te stoppen. Dat is niet bevorderlijk voor het sorteren van afval. Bovendien zou het afval dan nog steeds op verschillende dagen en uren worden opgehaald, terwijl ik net naar vereenvoudiging streef.

Het afvalbeheer evolueert en de Europese sorteerverplichtingen worden steeds strenger. Ook

tournées et d'un rééquilibrage de celles-ci sans incidence sensible sur le nombre de camions en charge.

Le nombre de camions à benne compartimentée sera nul, puisque ceux-ci ont disparu depuis les collectes dites en monoflux, c'est-à-dire d'une couleur homogène par camion. Cela ne préjuge en rien de la fréquence des collectes, qui peuvent être bimensuelles, hebdomadaires ou quotidiennes. Le projet de réforme ne modifie donc en rien le fonctionnement du centre de tri.

Quelque 20% des déchets des ménages bruxellois sont collectés en conteneurs. La réforme n'aura pas d'impact sur ce type de collecte. Pour les commerces et les professionnels liés par contrat à l'ABP, les collectes resteront organisées en fonction des contrats et selon les besoins. La réforme s'en tient aux collectes de sacs en porte-à-porte.

Un jour de collecte unique au lieu de deux, trois ou quatre facilitera la vie des Bruxellois, qui pourront évacuer 100% de leurs déchets en une seule fois. C'est aussi la fin des collectes alternées et le retour à une collecte de sacs jaunes et bleus chaque semaine.

Une collecte supplémentaire sera organisée sur une base volontaire pour les déchets organiques, de façon à favoriser le tri et à réduire le poids et le volume des sacs blancs. En effet, les déchets alimentaires vont basculer dans le sac des déchets organiques. Aujourd'hui, le contenu des sacs blancs collectés est constitué pour moitié de déchets organiques. Ce tri recèle un vrai potentiel pour notre Région. Nous le commençons sur une base volontaire.

Pour toutes ces raisons et au vu des coûts, il n'est pas possible d'ajouter des collectes hebdomadaires pour les sacs organiques, jaunes et bleus, sans revoir la collecte des déchets résiduels en sacs blancs.

Deux tiers des déchets résiduels, ce qui représente environ 160.000 tonnes, sont présentés à la collecte du lundi au mercredi, soit le premier jour de collecte hebdomadaire. Un tiers seulement est collecté du jeudi au samedi, soit le deuxième jour de collecte. Trois sacs par semaine, cela signifie en moyenne deux sacs le premier jour et un sac, le second jour.

de afvalverwerkingsmethodes worden steeds beter. De hervorming die ik voorstel moet leiden tot een eenvoudiger ophaalsysteem dat de openbare netheid ten goede komt en ertoe moet leiden dat het afval beter wordt gesorteerd.

We hebben vijftien maanden de tijd om de hervorming te concretiseren, te voorzien in begeleidende maatregelen en lessen te trekken uit de voorbeelden van andere steden. Toch wijs ik erop dat het afval in Brussel in vergelijking met andere steden zeer vaak wordt opgehaald.

(verder in het Nederlands)

In deze periode van vijftien maanden kunnen we de diensten versterken en het werk reorganiseren. Dat zal de kwaliteit van het werk dat Agentschap Net Brussel (ANB) levert en de diensten die de Brusselaars aangeboden worden ten goede komen.

(verder in het Frans)

Vanaf vandaag moet er ook overleg worden gepleegd met de directie van Net Brussel en de werknemersorganisaties.

Mevrouw Ozdemir, voor luiers bestaan er tegenwoordig extra stevige zakken, zodat de stank draaglijk blijft tot de volgende ophaling. Ik denk niet dat de beperking van de ophaling van witte vuilniszakken om die reden een probleem kan zijn voor gezinnen met kleine kinderen.

Tot slot wil ik benadrukken dat het mijn bedoeling is het gewest proper te maken en het leven van de Brusselaars te vereenvoudigen.

(Applaus bij de meerderheid)

La réforme que je propose sera accompagnée par une offre de sacs plus solides, contrôlés par une centrale d'achats. Le manque de solidité des sacs est l'un des premiers problèmes rencontrés dans la gestion des déchets, que ce soit à la maison ou au niveau du respect de la propreté des rues.

Par ailleurs, le projet pilote de collecte en conteneurs de Matonge continue de rencontrer la satisfaction de la commune, des habitants et des visiteurs du quartier, sur le plan de la propreté publique et de l'évacuation des déchets. En revanche, le tri n'y est pas très optimal, c'est un euphémisme. C'est un constat fréquemment rencontré dans ce type de dispositif. Il faut pouvoir en accepter les avantages, mais aussi les inconvénients. Pour votre information, nous organisons trois passages par jour pour vider les conteneurs. C'est inimaginable à l'échelle de la Région bruxelloise. J'en reviens à cette question d'arbitrage et de responsabilité que j'évoquais il y a un instant.

La collecte en conteneurs pourrait constituer un appoint pour une collecte supplémentaire dans les quartiers où cela s'avère utile pour simplifier la vie des habitants. Je pense par exemple à certains quartiers densément peuplés, mais cela devra bien entendu faire partie de la réflexion autour des propositions de mises en œuvre que Bruxelles-Propreté devra me soumettre.

Je suis la première consciente du fait que les comparaisons sont complexes, car aucune ville ne ressemble à une autre. La comparaison ne peut être opérée qu'avec des villes où les déchets sont collectés en sacs. Toutefois, à titre de référence, il faut savoir qu'aucune ville européenne n'offrira autant de collectes hebdomadaires en porte-à-porte que Bruxelles, que ce soit pour les papiers, les PMC, les déchets résiduels, les déchets de jardin ou les déchets organiques sur base volontaire dès 2016.

Il faut également savoir qu'une collecte de déchets résiduels par semaine, correspond à l'offre existante au centre de Liège et de Namur. Dans ces deux villes, il n'est pas organisé de collecte hebdomadaire de papiers ou de PMC, car ces deux collectes sont alternés.

Prenons l'exemple du centre de la ville de Gand à présent. Les collectes de déchets résiduels s'y organisent une fois par semaine, celles de papiers

et de PMC une fois par mois et celles de déchets organiques en porte-à-porte toutes les deux semaines.

Je citerai un dernier exemple, qui est celui d'Anvers. Depuis longtemps, et bien avant la nouvelle majorité, une collecte y a été mise en place pour tous les déchets triés le même jour, une fois par semaine, ordures ménagères comprises. La différence, c'est qu'à Anvers, un rouleau de dix sacs-poubelles est surtaxé, alors qu'il est vendu au prix coûtant chez nous.

Ces villes ne peuvent entièrement être comparées à Bruxelles, mais il s'agit de villes dont les centres urbains sont également habités par des milliers de familles vivant dans des appartements sans jardin et sans balcon. L'offre bruxelloise sera sans égale en matière de collectes.

Enfin, des moyens seront dégagés pour améliorer d'autres types de collectes, comme celles des encombrants à domicile, ou pour combattre les dépôts clandestins. Ces services seront utiles pour faciliter le déstockage des déchets encombrants des ménages et pour assurer une plus grande propreté de la ville.

La réforme de la collecte en un seul jour de tous les déchets est donc un élément presque accessoire de toute la réforme qui devrait être réalisée en matière de propreté publique. Nous disposons de quinze mois pour en définir les modalités et les mesures d'accompagnement. Il n'y a donc pas urgence.

(poursuivant en néerlandais)

Sur la base de l'orientation que j'ai définie, l'ABP doit élaborer des scénarios pour la mise en œuvre de la réforme des collectes. J'ai, du reste, consulté et posé des questions précises à l'ABP sur la faisabilité de cette simplification avant de formuler mon projet de réforme.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne le personnel de l'agence, qui est d'une importance cruciale à mes yeux, cette réforme n'entraînera aucune perte d'emploi, aucune diminution du volume d'emplois et aucune régression du statut des agents de Bruxelles-Propreté.

En ce qui concerne le remplacement d'une collecte d'ordures ménagères par une collecte organique comme s'en interroge M. Pinxteren, le scénario a naturellement été étudié. Il recèle néanmoins trois inconvénients majeurs par rapport à la situation actuelle.

Premièrement, il ne permet pas de revenir, sans augmentation significative du coût, à une collecte hebdomadaire de sacs jaunes et bleus. Je rappelle que l'organisation des tournées et des paramètres comme le poids, le volume ou le nombre de kilomètres parcourus par tournée, permet d'offrir une tournée supplémentaire d'organique et le retour hebdomadaire des sacs jaunes et bleus en ramenant les collectes de déchets résiduels à une fois par semaine.

Ensuite, ce système encouragerait les ménages à évacuer leurs déchets organiques dans les sacs blancs la moitié de la semaine puisqu'il y aurait une collecte de sacs blancs et une collecte de déchets organiques sur deux jours différents. Voilà qui n'encouragerait plus au tri des déchets !

Enfin, cela maintiendrait des jours et des horaires de collecte différents sur la semaine alors que l'un des principes de base est la simplification portée le plus loin possible !

La gestion des déchets évolue et les contraintes européennes en matière de tri se renforcent. Les modes de traitement des déchets se perfectionnent aussi et la réforme que je propose permettra de faire évoluer un mode de collecte devenu trop complexe pour les Bruxellois, trop pénalisant pour la propreté publique et pas assez ambitieux pour le tri.

Nous disposons maintenant de quinze mois pour définir les modalités de cette réforme, pour prévoir certaines mesures d'accompagnement, pour prendre les enseignements et les bonnes pratiques d'autres villes comme celles que j'ai pu citer dans ma réponse, et ce, même si l'offre de collecte à Bruxelles restera sans égale en Belgique et au-delà, en Europe, pour les villes pratiquant la collecte en sacs.

(poursuivant en néerlandais)

Durant cette période de quinze mois, nous renforcerons les services et réorganiserons le travail. Ce sera tout bénéfice pour la qualité du

travail de l'ABP et des services aux Bruxellois.

(poursuivant en français)

Tout cela doit également faire l'objet, à partir de maintenant, d'une concertation entre la direction de Bruxelles-Propreté et les organisations représentatives des travailleurs. J'y attache bien sûr une grande importance.

Je souhaite terminer mon intervention en adressant un petit clin d'œil à Mme Mahinur Ozdemir quant aux langes. Elle est maman, je le suis également même si je ne suis plus dans les langes depuis très longtemps. Un lange, même une heure dans une poubelle, cela pue ! Aujourd'hui, heureusement, il existe des systèmes particuliers avec des sacs beaucoup plus solides qui aident les familles à tenir le coup jusqu'aux collectes des sacs. Je ne pense donc pas que le nouveau système aggravera encore le problème olfactif des langes souillés.

Je comprends que ce dossier cristallise de nombreuses questions, mais l'objectif est bien de simplifier la vie des Bruxellois et de rendre notre Région plus propre.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *Uw antwoord ontgoochelt mij. Ik had gehoopt dat u uw standpunt zou herzien. U erkent nochtans dat de hervorming van de heer Madrane niet de verhoopte resultaten heeft opgeleverd.*

Als wij de resultaten willen bereiken die Europa van ons vraagt, lijkt het ons noodzakelijk om zo veel mogelijk afvalcontainers te plaatsen. Dat systeem werkt perfect in andere Europese landen. Waarom zou dat hier niet het geval zijn?

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Très honnêtement, je suis déçue par votre réponse. En effet, j'ai cru que vous alliez nous dire que, depuis le 2 octobre dernier, vous aviez réfléchi et que vous alliez revenir en arrière pour ne pas détériorer les conditions de vie des Bruxellois.

D'après ce que j'ai compris, même si vous vous en défendez, vous reconnaissez que la réforme de M. Rachid Madrane n'a pas porté ses fruits et que les Bruxellois ne s'en sont visiblement pas sortis.

L'Europe nous demande de faire mieux que ce que vos collègues avaient mis en place et notre groupe insiste sur la nécessité de poursuivre cette politique de développement des conteneurs de la façon la plus élargie que possible. Une députée me montrait l'autre jour des photos de conteneurs placés dans le centre-ville de Ljubljana. Manifestement, il a suffi de deux ans pour que l'entièreté du territoire de la ville soit couverte. Pourquoi ce système, qui fonctionne dans d'autres

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Het is onbegrijpelijk dat u de haalbaarheid van uw beslissing pas achteraf zult onderzoeken. Ik hoop dat een dergelijke improvisatie de Brusselaars, de milieuprestaties en de sorteerkwaliteit niet zal schaden. Het is belangrijk dat Brussel de Europese verplichtingen naleeft, zowel vanuit ecologisch, sociaal als economisch oogpunt.*

We moeten bovendien voorzichtig zijn met vergelijkingen. U vergelijkt Luik en Brussel, maar enkel op het vlak van de inzamelingen. U houdt geen rekening met het aantal containerparken, de prijs van de vuilniszakken, de middelen die de reinigingsdiensten ontvangen, enzovoort. Als we een vergelijking willen maken, moeten we rekening houden met alle aspecten van het afvalbeleid.

U zegt dat u er geen voorstander van bent om een ophaalronde van de witte zakken te vervangen door een ophaalronde van de bruine zakken. Ik begrijp uw argumenten evenwel niet, te meer daar er momenteel een proefproject loopt.

Wij zullen hierop terugkomen in commissie.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- U hebt geen precieze cijfers verstrekt of de genomen maatregelen verantwoord. Dat wordt voer voor een volgende interpellatie.

Met en is weten. Vooralsnog blijft het bij beweringen. Zo stelt u ons gerust dat er geen

pays européens, ne fonctionnerait-il pas chez nous ?

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

M. Arnaud Pinxteren.- À entendre la secrétaire d'État, on mesure l'ampleur des analyses nécessaires, mais je m'étonne de la méthode utilisée : vous avez déjà pris une décision et vous en analyserez la faisabilité par la suite... J'y vois une forme d'improvisation qui, je l'espère, ne nuira ni aux Bruxellois, ni aux performances environnementales, ni à la qualité du tri.

Les obligations européennes auxquelles a souscrit la Région bruxelloise doivent être respectées, car elles ont toute leur raison d'être sur les plans environnemental, social et économique.

Comparaison n'est pas raison. Vous comparez la collecte unique à Liège avec nos deux collectes hebdomadaires. Or, les Bruxellois paient pour ce service. Faisons d'abord toute la clarté sur l'ABP, l'affectation de ses moyens et les services qui en bénéficient. Alors seulement, vous pourrez expliquer aux Bruxellois qu'un réajustement s'impose. L'on ne peut comparer des villes qui diffèrent par le nombre de leurs déchetteries ou par le prix de leurs sacs payants. Je suis prêt à un tel exercice de comparaison, mais alors sur tous les aspects de la politique des déchets.

J'entends que vous n'êtes pas favorable à la substitution d'une collecte de sacs blancs par une collecte de sacs bruns. Cependant, les arguments que vous avancez m'échappent, d'autant plus qu'un test est en cours.

Nous reviendrons sur ce sujet en commission avec des questions plus précises. Votre projet de réforme m'a ouvert l'appétit et je ne doute pas que nous aurons des débats fructueux sur le sujet.

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Je vous interpellerais prochainement pour obtenir des chiffres précis et une justification des mesures prises.*

En trois ans, trois secrétaires d'État chargés de la politique de gestion des déchets ont proposé

verschuiving was voor PMD en papier. Kunt u dat aantonen met cijfers?

Het is juist dat er verschillende visies zijn op het afvalbeleid. Dat kan ook niet anders met drie opeenvolgende staatssecretarissen op drie jaar tijd, die elk een ander plan hadden. Dat moet uiteindelijk wel eens resulteren in een visie op langere termijn. We moeten absoluut de Europese doelstellingen halen. Daartoe moet er wel een duidelijk antwoord komen op de vraag waar we naartoe moeten met ons afval.

Als u vergelijkingen maakt, mag u geen appels met peren vergelijken. Gent, bijvoorbeeld, telt 1.607 inwoners per vierkante kilometer. Brussel telt er gemiddeld 7.209 per vierkante kilometer, met als uitschieter Sint-Joost-ten-Node met 24.000 inwoners per vierkante kilometer. Het totaalplaatje moet kloppen en niet alleen wanneer het u uitkomt.

U hebt niet geantwoord op de vraag hoeveel vrachtwagens een buurt op dezelfde dag aandoen. Ik hoop dat u dat alsnog doet.

Positief is wel dat vanaf 1 januari 2016 in alle negentien gemeenten het organische afval gescheiden wordt opgehaald van het restafval, waar wij al jaren voor pleiten.

Elke verandering roept weerstand op, ook bij de Brusselaars. U zegt dat wij daar niet aan mogen toegeven. Ik ben het daar volkomen mee eens, maar dat geldt evenzeer voor de personeelsleden van het Agentschap Net Brussel. Als u veranderingen invoert, dan is dat niet om hun werk te bemoeilijken, maar om een propere stad te krijgen.

De voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir (in het Frans).- *Het cdH is tevreden dat de gele en blauwe zakken weer wekelijks zullen worden opgehaald. Dat neemt niet weg dat uw beslissing erg radicaal is. De wekelijkse ophaling van de witte zaken zal voor veel burgers lastig zijn.*

Zeker in de zomer zal er veel gesluikstort worden. Stevigere vuilniszakken zijn een goed idee en ik hoop dat er goed gecontroleerd zal worden. De stank zal echter niet te harden zijn, zeker 's zomers in de appartementen.

chacun leur propre plan, mais nous avons besoin d'une vision à long terme pour atteindre les objectifs européens.

Il ne faut par ailleurs pas comparer des pommes et des poires. La densité de la population bruxelloise est beaucoup plus élevée que celle d'autres villes, comme Gand.

Vous n'avez pas répondu à la question de savoir combien de camions pouvaient effectuer le ramassage des poubelles dans un quartier en une journée.

Il est positif qu'une collecte distincte des déchets soit organisée dans les dix-neuf communes à partir du 1er janvier 2016.

Tout changement apporte son lot d'oppositions. Comme vous, je pense qu'il ne faut pas faire de concessions face à celles-ci. Cela vaut aussi pour le personnel de l'ABP. Si vous introduisez des changements, ce n'est pas pour lui compliquer la tâche, mais pour que la ville soit plus propre.

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

Mme Mahinur Ozdemir.- Par rapport au ramassage hebdomadaire des sacs jaunes et bleus, mon groupe est satisfait de cette décision. En effet, elle répond à l'attente des Bruxellois qui ne s'en sortaient vraiment plus avec le système précédent.

Vos objectifs sont louables, mais votre décision est radicale, reconnaissons-le. Je regrette que tout le monde se soit focalisé sur le caractère hebdomadaire du ramassage. Ceci dit, c'est cela qui nous marque le plus et qui va perturber la majorité des citoyens.

Zodra de praktische gevolgen van de hervorming duidelijk zijn, zullen we hierover opnieuw debatteren in de commissie.

De voorzitter.- Mevrouw Sidibe heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibe (in het Frans).- *Sluikstorten is geen probleem voor Net Brussel, maar wel voor de gemeenten. U moet dus zeker met hen overleggen.*

Het is goed dat er vanaf 2016 organisch afval wordt opgehaald.

Naast repressie, is bewustmaking belangrijk. Veel burgers kennen de regels niet. Een duidelijke en voortdurende communicatie is van groot belang.

- De incidenten zijn gesloten.

- De vergadering wordt gesloten om 13.05 uur.

On ne pourra pas éviter les dépôts clandestins avec ce système, surtout en été. Prévoir des sacs-poubelles plus solides constitue une bonne idée et je vous en félicite. J'espère que ce sera bien contrôlé, au risque de laisser beaucoup de déchets dans nos quartiers. Toutefois, cela n'empêchera pas les odeurs, surtout dans des appartements en été, quand vous avez des mouchettes. Je ne peux pas imaginer ce que cela représente.

J'attends de voir les conséquences pratiques de cette réforme. Nous aurons l'occasion d'en discuter de nouveau en commission.

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

Mme Fatoumata Sidibe.- Ne perdons pas de vue que, s'il y a des dépôts clandestins, la charge en reviendra non à l'ABP, mais aux communes. Il importe donc de travailler en concertation avec celles-ci. On se réjouit qu'il y ait, dès janvier 2016, sur une base volontaire, une collecte des déchets organiques.

Par ailleurs, à côté de la répression dont vous avez parlé, il y a encore à faire en matière de sensibilisation. Beaucoup de citoyens ne connaissent pas les règles ou les oublient. D'où l'importance de communiquer de manière claire et constante pour les informer. Il convient, par rapport à ce projet de réforme, d'être transparent et d'avoir un seul discours.

- Les incidents sont clos.

- La séance est levée à 13h05.

BIJLAGEN

GRONDWETTELIJK HOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- het beroep tot vernietiging van de wet van 18 maart 2014 betreffende het politiebeleefde en tot wijziging van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levens[s]feer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en het Wetboek van strafvordering, ingesteld door vzw « Liga voor Mensenrechten » en de vzw « Ligue des Droits de l'Homme » (nr. van de rol 6045).
- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 13 maart 2014 tot wijziging van het Wetboek van de plaatselijke democratie en de decentralisatie en van diverse bepalingen betreffende het toezicht over de instellingen belast met het beheer van de temporalien van de erkende erediensten, ingesteld door de Kerkfabriek van de Collegiale kerk Sainte-Gertrude te Nijvel en anderen (nr. van de rol 6051).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 2, 1° en 3°, 6, 11 en 13 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 28 februari 2014 tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, ingesteld door de nv « Rütgers Belgium » (nr. van de rol 6052).
- het beroep tot vernietiging van de wet van 8 mei 2014 tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek met het oog op de invoering van de gelijkheid tussen mannen en vrouwen bij de wijze van naamsoverdracht aan het kind en aan de geadopteerde, ingesteld door V.V. (nr. van de rol 6053).

ANNEXES

COUR CONSTITUTIONNELLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- le recours en annulation de la loi du 18 mars 2014 relative à la gestion de l'information policière et modifiant la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel et le Code d'instruction criminelle, introduit par l'ASBL « Liga voor Mensenrechten » et l'ASBL « Ligue des Droits de l'Homme » (n° du rôle 6045).
- le recours en annulation partielle du décret de la Région wallonne du 13 mars 2014 modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et diverses dispositions relatives à la tutelle sur les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus, introduit par la Fabrique d'église de la Collégiale Sainte-Gertrude de Nivelles et autres (n° du rôle 6051).
- le recours en annulation des articles 2, 1° et 3°, 6, 11 et 13 du décret de la Région flamande du 28 février 2014 modifiant le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes, introduit par la SA « Rütgers Belgium » (n° du rôle 6052).
- le recours en annulation de la loi du 8 mai 2014 modifiant le Code civil en vue d'instaurer l'égalité de l'homme et de la femme dans le mode de transmission du nom à l'enfant et à l'adopté, introduit par V.V. (n° du rôle 6053).

- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van de wet van 11 februari 2014 houdende diverse maatregelen ter verbetering van de invordering van de vermogensstraffen en de gerechtskosten in strafzaken (I) en van de wet van 11 februari 2014 houdende diverse maatregelen ter verbetering van de invordering van de vermogensstraffen en de gerechtskosten in strafzaken (II), ingesteld door de Orde van Vlaamse balies en Dominique Matthys (nr. van de rol 6056).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- de prejudiciële vragen over de artikelen 58, § 1, 1°, en 60 van de wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Henegouwen, afdeling Bergen (nr. van de rol 6039).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 330 van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Namen, afdeling Namen (nr. van de rol 6041).
- de prejudiciële vragen over de wet van 30 juli 1938 betreffende het gebruik der talen bij het leger en artikel 41 van de wet van 1 maart 1958 betreffende het statuut van de beroepsofficieren van de krijgsmacht, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 6042).
- de prejudiciële vragen over artikel 8 van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie en artikel 59quater van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971, gesteld door het Arbeidshof te Luik, afdeling Luik (nr. van de rol 6043).
- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 33 en 171 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals van toepassing op het aanslagjaar 1994, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Namen, afdeling Namen (nr. van de rol 6044).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 488*bis*, i), tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek, voor

- le recours en annulation partielle de la loi du 11 février 2014 portant des mesures diverses visant à améliorer le recouvrement des peines patrimoniales et des frais de justice en matière pénale (I) et de la loi du 11 février 2014 portant des mesures diverses visant à améliorer le recouvrement des peines patrimoniales et des frais de justice en matière pénale (II), introduit par l' « Orde van Vlaamse balies » et Dominique Matthys (n° du rôle 6056).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- les questions préjudicielles concernant les articles 58, § 1er, 1°, et 60 de la loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur, posées par le Tribunal de première instance de Hainaut, division Mons (n° du rôle 6039).
- la question préjudicielle relative à l'article 330 du Code civil, posée par le Tribunal de première instance de Namur, division Namur (n° du rôle 6041).
- les questions préjudicielles concernant la loi du 30 juillet 1938 sur l'usage des langues à l'armée et l'article 41 de la loi du 1er mars 1958 relative au statut des officiers de carrière des forces armées, posées par le Conseil d'Etat (n° du rôle 6042).
- les questions préjudicielles relatives à l'article 8 de la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation et à l'article 59quater de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, posées par la Cour du travail de Liège, division Liège (n° du rôle 6043).
- la question préjudicielle relative aux articles 33 et 171 du Code des impôts sur les revenus 1992, tels qu'ils étaient applicables à l'exercice d'imposition 1994, posée par le Tribunal de première instance de Namur, division Namur (n° du rôle 6044).
- la question préjudicielle relative à l'article 488*bis*, i), alinéa 2, du Code civil, avant son

de opheffing ervan bij artikel 27 van de wet van 17 maart 2013, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Antwerpen, afdeling Mechelen (nr. van de rol 6046).

- de prejudiciële vragen over het decreet van het Waalse Gewest van 27 oktober 2011 betreffende steunverlening voor banencreatie via de bevordering van beroepsovergang naar het statuut van zelfstandige als hoofdactiviteit, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 6048).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :

- arrest nr. 142/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake :
 - de prejudiciële vraag over de artikelen 8, 9, 16 en 17 van de wet van 10 november 2006 betreffende de openingsuren in handel, ambacht en dienstverlening, gesteld door de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen (nr. van de rol 5232).
- arrest nr. 143/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van de wet van 11 april 2012 tot wijziging van de wet van 10 november 2006 betreffende de openingsuren in handel, ambacht en dienstverlening wat de toegelaten afwijkingen betreft, ingesteld door de bvba « Arpit » en anderen (nr. van de rol 5481).
- arrest nr. 144/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van de artikelen 106 tot 110 van de programmawet van 27 december 2012 (wijzigingen van de wet van 7 januari 1998 betreffende de structuur en de accijnstarieven op alcohol en alcoholhoudende dranken), ingesteld door de vzw « Belgische Federatie van Wijn en Gedistilleerd » (nr. van de rol 5616).

abrogation par l'article 27 de la loi du 17 mars 2013, posée par le Tribunal de première instance d'Anvers, division Malines (n° du rôle 6046).

- les questions préjudicielles concernant le décret de la Région wallonne du 27 octobre 2011 relatif au soutien à la création d'emploi en favorisant les transitions professionnelles vers le statut d'indépendant à titre principal, posées par le Conseil d'Etat (n° du rôle 6048).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 142/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause :
 - la question préjudicielle concernant les articles 8, 9, 16 et 17 de la loi du 10 novembre 2006 relative aux heures d'ouverture dans le commerce, l'artisanat et les services, posée par le Tribunal de commerce d'Anvers (n° 5232 du rôle).
- arrêt n° 143/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause :
 - le recours en annulation de la loi du 11 avril 2012 modifiant la loi du 10 novembre 2006 relative aux heures d'ouverture dans le commerce, l'artisanat et les services en ce qui concerne les dérogations autorisées, introduit par la SPRL « Arpit » et autres (n° 5481 du rôle).
- arrêt n° 144/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause :
 - le recours en annulation des articles 106 à 110 de la loi-programme du 27 décembre 2012 (modifications de la loi du 7 janvier 1998 concernant la structure et les taux des droits d'accise sur l'alcool et les boissons alcoolisées), introduit par l'ASBL « Fédération belge des Vins et Spiritueux » (n° 5616 du rôle).

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - arrest nr. 145/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vragen betreffende artikel 318 van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Namen (nrs van de rol 5727 en 5805). - arrest nr. 146/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 42 tot 46 van het Vlaamse decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999 (wijziging van de artikelen 35 en 36 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996), gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. van de rol 5731). - arrest nr. 147/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vragen over de artikelen 3bis van de wet van 3 juli 1967 betreffende de preventie van of de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, voor ongevallen op de weg naar en van het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector en 23 van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Brussel (nr. van de rol 5734). - arrest nr. 148/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - het beroep tot vernietiging van artikel 14, § 1, van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ingesteld door Martine Dufond (nr. van de rol 5764). - arrest nr. 149/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake : <ul style="list-style-type: none"> - de prejudiciële vraag over artikel 23, § 3, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 5769). | <ul style="list-style-type: none"> - arrêt n° 145/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - les questions préjudicielles relatives à l'article 318 du Code civil, posées par le Tribunal de première instance de Namur (nos 5727 et 5805 du rôle). - arrêt n° 146/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - la question préjudicielle relative aux articles 42 à 46 du décret flamand du 19 décembre 1998 contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 1999 (modification des articles 35 et 36 du décret relatif à l'aménagement du territoire, coordonné le 22 octobre 1996), posée par la Cour d'appel de Bruxelles (n° 5731 du rôle). - arrêt n° 147/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - les questions préjudicielles relatives aux articles 3bis de la loi du 3 juillet 1967 sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public et 23 de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, posées par le Tribunal du travail de Bruxelles (n° 5734 du rôle). - arrêt n° 148/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - le recours en annulation de l'article 14, § 1er, de la loi du 1er juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, introduit par Martine Dufond (n° 5764 du rôle). - arrêt n° 149/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause : <ul style="list-style-type: none"> - la question préjudicielle concernant l'article 23, § 3, du décret de la Région flamande du 28 juin 1985 « relatif à l'autorisation anti-pollution », posée par le Conseil d'Etat (n° 5769 du rôle). |
|--|---|

- arrest nr. 150/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake :

- de prejudiciële vraag over de artikelen 17, eerste lid, en 28, § 1, eerste lid, van het decreet van de Franse Gemeenschap van 4 januari 1999 betreffende de bevorderingsambten en de selectieambten, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 5771).

- arrest nr. 151/2014 uitgesproken op 9 oktober 2014, in zake :

- het beroep tot vernietiging van de artikelen 3, 5 en 6 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 28 juni 2013 houdende diverse bepalingen inzake energie, ingesteld door de vzw « Federatie Belgische Biogasinstallaties » (nr. van de rol 5789).

- arrêt n° 150/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause :

- la question préjudicielle concernant les articles 17, alinéa 1er, et 28, § 1er, alinéa 1er, du décret de la Communauté française du 4 janvier 1999 relatif aux fonctions de promotion et de sélection, posée par le Conseil d'Etat (n° 5771 du rôle).

- arrêt n° 151/2014 rendu le 9 octobre 2014, en cause :

- le recours en annulation des articles 3, 5 et 6 du décret de la Région flamande du 28 juin 2013 contenant diverses dispositions en matière d'énergie, introduit par l'ASBL « Federatie Belgische Biogasinstallaties » (n° 5789 du rôle).

AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES

Commissie voor de financiën en de algemene zaken, belast met de begroting, de externe betrekkingen, de ontwikkelingssamenwerking, het openbaar ambt en het wetenschappelijk onderzoek

15 oktober 2014

Aanwezig

Vaste leden

De heer Philippe Close, mevr. Véronique Jamouille, de heer Charles Picqué.

De heer Armand De Decker.

De heren Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.

De heren Benoît Cerexhe, Hamza Fassi-Fihri.

De heer Stefan Cornelis.

De heer Jef Van Damme.

De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers

De heren Marc-Jean Ghysseles, Julien Uyttendaele.

Mevr. Marion Lemesre.

De heer Marc Loewenstein.

Mevr. Mahinur Ozdemir.

Mevr. Elke Roex.

De heer Arnaud Verstraete.

Andere leden

Mevr. Els Ampe, de heren Eric Bott, Bea Diallo, mevr. Isabelle Durant, mevr. Brigitte Grouwels, de heren Arnaud Pinxteren, Willem Draps, mevr. Catherine Moureaux, de heer Zahoor Ellahi Manzoor, mevr. Caroline Persoons, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

Verontschuldigd

De heer Mohamed Ouriaghli.

Afwezig

De heren Olivier de Clippele, Abdallah Kanfaoui, mevr. Zoé Genot.

PRÉSENCES EN COMMISSION

Commission des finances et des affaires générales, chargée du budget, des relations extérieures, de la coopération au développement, de la fonction publique et de la recherche scientifique

15 octobre 2014

Présents

Membres effectifs

M. Philippe Close, Mme Véronique Jamouille, M. Charles Picqué.

M. Armand De Decker.

MM. Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.

MM. Benoît Cerexhe, Hamza Fassi-Fihri.

M. Stefan Cornelis.

M. Jef Van Damme.

M. Bruno De Lille.

Membres suppléants

MM. Marc-Jean Ghysseles, Julien Uyttendaele.

Mme Marion Lemesre.

M. Marc Loewenstein.

Mme Mahinur Ozdemir.

Mme Elke Roex.

M. Arnaud Verstraete.

Autres membres

Mme Els Ampe, MM. Eric Bott, Bea Diallo, Mmes Isabelle Durant, Brigitte Grouwels, MM. Arnaud Pinxteren, Willem Draps, Mme Catherine Moureaux, M. Zahoor Ellahi Manzoor, Mme Caroline Persoons, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

Excusé

M. Mohamed Ouriaghli.

Absents

MM. Olivier de Clippele, Abdallah Kanfaoui, Mme Zoé Genot.

**Commissie voor de economische zaken en de
tewerkstelling, belast met het economisch beleid,
het werkgelegenheidsbeleid en de
beroepsopleiding**

15 oktober 2014

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Isabelle Emmery, de heren Emin Özkara,
Julien Uyttendaele.

Mevr. Marion Lemesre, mevr. Jacqueline
Rousseaux.

De heren Eric Bott, Bernard Clerfayt.

Mevr. Isabelle Durant.

De heer Stefan Cornelis.

Mevr. Elke Roex.

De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers

Mevr. Véronique Jamoulle.

De heer Emmanuel De Bock.

De heer Arnaud Pinxteren.

De heer Arnaud Verstraete.

Afwezig

De heer Amet Gjanaj, mevr. Françoise Bertieaux,
de heer Hamza Fassi-Fihri, mevr. Mahinur Ozdemir

**Commission des affaires économiques et de
l'emploi, chargée de la politique économique,
de la politique de l'emploi et de la formation
professionnelle**

15 octobre 2014

Présents

Membres effectifs

Mme Isabelle Emmery, MM. Emin Özkara, Julien
Uyttendaele.

Mmes Marion Lemesre, Jacqueline Rousseaux.

MM. Eric Bott, Bernard Clerfayt.

Mme Isabelle Durant.

M. Stefan Cornelis.

Mme Elke Roex.

M. Bruno De Lille.

Membres suppléants

Mme Véronique Jamoulle.

M. Emmanuel De Bock.

M. Arnaud Pinxteren.

M. Arnaud Verstraete.

Absents

M. Amet Gjanaj, Mme Françoise Bertieaux,
M. Hamza Fassi-Fihri, Mme Mahinur Ozdemir.

Commissie voor de territoriale ontwikkeling, belast met de ruimtelijke ordening, de stedenbouw, het stedelijk beleid, het grondbeleid, de haven van Brussel, de monumenten en landschappen, de studentenaangelegenheden, de biculturele aangelegenheden van gewestelijk belang, het toerisme en de bevordering van het imago van Brussel

15 oktober 2014

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Bea Diallo, mevr. Catherine Moureaux.

De heren Willem Draps, Zahoor Ellahi Manzoor, Gaëtan Van Goidsenhoven.

De heer Fabian Maingain, mevr. Caroline Persoons.
Mevr. Evelyne Huytebroeck.

Mevr. Els Ampe.

Mevr. Brigitte Grouwels.

De heer Arnaud Verstraete.

Plaatsvervanger

De heer Bernard Clerfayt.

Ander lid

Mevr. Jacqueline Rousseaux.

Verontschuldigd

De heer André du Bus de Warnaffe.

Afwezig

Mevr. Julie de Grootte.

Commission du développement territorial, chargée de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de la politique de la ville, de la politique foncière, du port de Bruxelles, des monuments et sites, des affaires étudiantes, des matières biculturelles d'intérêt régional, du tourisme et de la promotion de l'image de Bruxelles

15 octobre 2014

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Bea Diallo, Mme Catherine Moureaux.

MM. Willem Draps, Zahoor Ellahi Manzoor, Gaëtan Van Goidsenhoven.

M. Fabian Maingain, Mme Caroline Persoons.
Mme Evelyne Huytebroeck.

Mme Els Ampe.

Mme Brigitte Grouwels.

M. Arnaud Verstraete.

Membre suppléant

M. Bernard Clerfayt.

Autre membre

Mme Jacqueline Rousseaux.

Excusé

M. André du Bus de Warnaffe.

Absente

Mme Julie de Grootte.

Commissie voor de huisvesting

15 oktober 2014

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Michèle Carthé, mevr. Caroline Désir, de heer Hasan Koyuncu.

De heren Vincent De Wolf, Abdallah Kanfaoui.

De heer Michel Colson, mevr. Fatoumata Sidibe.

De heer Hervé Doyen.

De heer Alain Maron.

Mevr. Khadija Zamouri.

De heer Fouad Ahidar.

Plaatsvervanger

Mevr. Annemie Maes.

Andere leden

Mevr. Mathilde El Bakri, mevr. Claire Geraets.

Verontschuldigd

De heren Olivier de Clippele, Bertin Mampaka Mankamba, Mohamed Ouriaghli.

Afwezig

De heer Arnaud Verstraete.

Commission du logement

15 octobre 2014

Présents

Membres effectifs

Mmes Michèle Carthé, Caroline Désir, M. Hasan Koyuncu.

MM. Vincent De Wolf, Abdallah Kanfaoui.

M. Michel Colson, Mme Fatoumata Sidibe.

M. Hervé Doyen.

M. Alain Maron.

Mme Khadija Zamouri.

M. Fouad Ahidar.

Membre suppléant

Mme Annemie Maes.

Autres membres

Mmes Mathilde El Bakri, Claire Geraets.

Excusés

MM. Olivier de Clippele, Bertin Mampaka Mankamba, Mohamed Ouriaghli.

Absent

M. Arnaud Verstraete.

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

15 oktober 2014

Aanwezig

Vaste leden

De heer Ridouane Chahid, mevr. Nadia El Yousfi,
mevr. Simone Susskind, de heer Sevket Temiz.De heren Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-
Charlotte d'Ursel.

De heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison.

De heren Hervé Doyen, Pierre Kompany.

Mevr. Céline Delforge.

De heer Paul Delva.

De heer Bruno De Lille.

Plaatsvervangers

De heer Jamal Ikazban.

Mevr. Annemie Maes.

Verontschuldigd

Mevr. Carla Dejonghe.

**Commission de l'infrastructure, chargée des
travaux publics et de la mobilité**

15 octobre 2014

Présents

Membres effectifs

M. Ridouane Chahid, Mmes Nadia El Yousfi,
Simone Susskind, M. Sevket Temiz.MM. Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-
Charlotte d'Ursel.

M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison.

MM. Hervé Doyen, Pierre Kompany.

Mme Céline Delforge.

M. Paul Delva.

M. Bruno De Lille.

Membres suppléants

M. Jamal Ikazban.

Mme Annemie Maes.

Excusée

Mme Carla Dejonghe.

Commissie voor de binnenlandse zaken, belast met de plaatselijke besturen, het gewestelijk veiligheids- en preventiebeleid en de brandbestrijding en dringende medische hulp

Commission des affaires intérieures, chargée des pouvoirs locaux, de la politique régionale de sécurité et de prévention et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente

15 oktober 2014

15 octobre 2014

Aanwezig

Présents

Vaste leden

De heren Philippe Close, Marc-Jean Ghysseles, Amet Gjanaj, Jamal Ikazban.

De heer Alain Courtois, mevr. Dominique Dufourny.

De heer Serge de Patoul, mevr. Martine Payfa.

Mevr. Julie de Groote, de heer Ahmed El Khannouss.

Mevr. Barbara Trachte.

De heer René Coppens.

Mevr. Annemie Maes.

Membres effectifs

MM. Philippe Close, Marc-Jean Ghysseles, Amet Gjanaj, Jamal Ikazban.

M. Alain Courtois, Mme Dominique Dufourny.

M. Serge de Patoul, Mme Martine Payfa.

Mme Julie de Groote, M. Ahmed El Khannouss.

Mme Barbara Trachte.

M. René Coppens.

Mme Annemie Maes.

Plaatsvervanger

Mevr. Mahinur Ozdemir.

Membre suppléant

Mme Mahinur Ozdemir.

Andere leden

De heren Pierre Kompany, Arnaud Pinxteren, Julien Uyttendaele.

Autres membres

MM. Pierre Kompany, Arnaud Pinxteren, Julien Uyttendaele.

Verontschuldigd

Excusé

De heer Fouad Ahidar.

M. Fouad Ahidar.

Afwezig

Absent

De heer Alain Destexhe.

M. Alain Destexhe.

**Commissie voor het leefmilieu en de energie,
belast met het natuurbehoud, het waterbeleid en
de openbare netheid**

15 oktober 2014

Aanwezig

Vaste leden

De heren Ahmed El Ktibi, Emin Özkara, mevr.
Simone Susskind, de heer Julien Uyttendaele.De heer Jacques Brotchi, mevr. Viviane
Teitelbaum.De heer Eric Bott, mevr. Barbara d'Ursel-de
Lobkowicz.

De heer Pierre Kompany, mevr. Mahinur Ozdemir.

De heer Arnaud Pinxteren.

De heer Jef Van Damme.

Mevr. Annemie Maes.

Ander lid

Mevr. Barbara Trachte.

Verontschuldigd

Mevr. Corinne De Permentier.

Afwezig

Mevr. Els Ampe.

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

15 octobre 2014

Présents

Membres effectifs

MM. Ahmed El Ktibi, Emin Özkara, Mme Simone
Susskind, M. Julien Uyttendaele.

M. Jacques Brotchi, Mme Viviane Teitelbaum.

M. Eric Bott, Mme Barbara d'Ursel-de
Lobkowicz.

M. Pierre Kompany, Mme Mahinur Ozdemir.

M. Arnaud Pinxteren.

M. Jef Van Damme.

Mme Annemie Maes.

Autre membre

Mme Barbara Trachte.

Excusée

Mme Corinne De Permentier.

Absente

Mme Els Ampe.

Commissie voor de financiën en de algemene zaken, belast met de begroting, de externe betrekkingen, de ontwikkelingssamenwerking, het openbaar ambt en het wetenschappelijk onderzoek

Commission des finances et des affaires générales, chargée du budget, des relations extérieures, de la coopération au développement, de la fonction publique et de la recherche scientifique

20 oktober 2014

20 octobre 2014

Aanwezig

Présents

Vaste leden

Mevr. Véronique Jamouille, de heren Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué.
De heren Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui.
De heren Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.
De heren Benoît Cerexhe, Hamza Fassi-Fihri.
Mevr. Zoé Genot.
De heer Stefan Cornelis.
De heer Jef Van Damme.
De heer Bruno De Lille.

Membres effectifs

Mme Véronique Jamouille, MM. Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué.
MM. Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui.
MM. Emmanuel De Bock, Fabian Maingain.
MM. Benoît Cerexhe, Hamza Fassi-Fihri.
Mme Zoé Genot.
M. Stefan Cornelis.
M. Jef Van Damme.
M. Bruno De Lille.

Plaatsvervangers

De heren Ridouane Chahid (ter vervanging van de heer Philippe Close), Julien Uyttendaele.
De heer Alain Maron.
De heer Paul Delva.

Membres suppléants

MM. Ridouane Chahid (en remplacement de M. Philippe Close), Julien Uyttendaele.
M. Alain Maron.
M. Paul Delva.

Andere leden

De heren Gaëtan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Autres membres

MM. Gaëtan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Verontschuldigd

Excusé

De heer Philippe Close.

M. Philippe Close.

Afwezig

Absent

De heer Olivier de Clippele.

M. Olivier de Clippele.

**Commissie voor het leefmilieu en de energie,
belast met het natuurbehoud, het waterbeleid en
de openbare netheid**

21 oktober 2014

Aanwezig

Vaste leden

De heren Ahmed El Ktibi, Emin Özkara, mevr.
Simone Susskind, de heer Julien Uyttendaele.

De heer Jacques Brotchi.

De heer Eric Bott, mevr. Barbara d'Ursel-de
Lobkowicz.

De heer Pierre Kompany, mevr. Mahinur Ozdemir.

De heer Arnaud Pinxteren.

Mevr. Els Ampe.

De heer Jef Van Damme.

Mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervangers

Mevr. Caroline Persoons.

Mevr. Evelyne Huytebroeck.

Andere leden

De heren Paul Delva, Vincent De Wolf.

*Verontschuldigd*Mevr. Corinne De Permentier, mevr. Viviane
Teitelbaum.**Commission de l'environnement et de l'énergie,
chargée de la conservation de la nature, de la
politique de l'eau et de la propreté publique**

21 octobre 2014

Présents

Membres effectifs

MM. Ahmed El Ktibi, Emin Özkara, Mme Simone
Susskind, M. Julien Uyttendaele.

M. Jacques Brotchi.

M. Eric Bott, Mme Barbara d'Ursel-de
Lobkowicz.

M. Pierre Kompany, Mme Mahinur Ozdemir.

M. Arnaud Pinxteren.

Mme Els Ampe.

M. Jef Van Damme.

Mme Annemie Maes.

Membres suppléants

Mme Caroline Persoons.

Mme Evelyne Huytebroeck.

Autres membres

MM. Paul Delva, Vincent De Wolf.

*Excusées*Mmes Corinne De Permentier, Viviane
Teitelbaum.

Commissie voor de economische zaken en de tewerkstelling, belast met het economisch beleid, het werkgelegenheidsbeleid en de beroepsopleiding

Commission des affaires économiques et de l'emploi, chargée de la politique économique, de la politique de l'emploi et de la formation professionnelle

23 oktober 2014

23 octobre 2014

Aanwezig

Présents

Vaste leden

Mevr. Isabelle Emmery, de heren Amet Gjanaj, Emin Özkara, Julien Uyttendaele.

Mevr. Marion Lemesre, mevr. Jacqueline Rousseaux.

De heer Hamza Fassi-Fihri, mevr. Mahinur Ozdemir.

Mevr. Elke Roex.

De heer Bruno De Lille.

Membres effectifs

Mme Isabelle Emmery, MM. Amet Gjanaj, Emin Özkara, Julien Uyttendaele.

Mmes Marion Lemesre, Jacqueline Rousseaux.

M. Hamza Fassi-Fihri, Mme Mahinur Ozdemir.

Mme Elke Roex.

M. Bruno De Lille.

Plaatsvervangers

Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Dominique Dufourny.

De heren Michel Colson, Emmanuel De Bock.

Mevr. Zoé Genot.

De heer Paul Delva.

Membres suppléants

Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Dominique Dufourny.

MM. Michel Colson, Emmanuel De Bock.

Mme Zoé Genot.

M. Paul Delva.

Andere leden

De heren Serge de Patoul, Vincent De Wolf, Alain Maron, mevr. Cieltje Van Achter, de heren Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwhede.

Autres membres

MM. Serge de Patoul, Vincent De Wolf, Alain Maron, Mme Cieltje Van Achter, MM. Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwhede.

Verontschuldigd

Excusés

De heren Eric Bott, Bernard Clerfayt.

MM. Eric Bott, Bernard Clerfayt.

Afwezig

Absents

Mevr. Françoise Bertieaux, mevr. Isabelle Durant, de heer Stefan Cornelis.

Mmes Françoise Bertieaux, Isabelle Durant, M. Stefan Cornelis.