



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**Commission de l'Environnement et de
l'Énergie,**

**Commissie voor het Leefmilieu en de
Energie,**

**chargée de la Conservation de la nature,
de la Politique de l'eau et
de la Propreté publique**

**belast met het Natuurbehoud,
het Waterbeleid en
de Openbare Netheid**

—————
**RÉUNION DU
MARDI 3 JUILLET 2018**

—————
**VERGADERING VAN
DINSDAG 3 JULI 2018**

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@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

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@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE**INHOUD**

QUESTIONS ORALES	5	MONDELINGE VRAGEN	5
Question orale de M. Eric Bott	5	Mondelinge vraag van de heer Eric Bott	5
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "le nouveau protocole de certification centralisé pour les certificateurs résidentiels de PEB".		betreffende "het nieuwe gecentraliseerde protocol voor de EPB-certificeerders van woningen".	
Question orale de M. Julien Uyttendaele	9	Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	9
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "l'évaluation de la mise en œuvre du Cobrace en ce qui concerne la performance environnementale des flottes publiques et la promotion de carburants alternatifs pour les flottes captives".		betreffende "de evaluatie van de uitvoering van het BWLKE wat betreft de milieuprestatie van de openbare vloten en de promotie van alternatieve brandstoffen voor de bedrijfswagenvloot".	
Question orale de M. Jef Van Damme	16	Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme	16
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
concernant "l'introduction d'une carte sur le potentiel d'énergie solaire".		betreffende "het introduceren van een zonnekaart".	
INTERPELLATION	19	INTERPELLATIE	19
Interpellation de Mme Caroline Persoons	19	Interpellatie van mevrouw Caroline Persoons	19
à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,		tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	

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

QUESTIONS ORALES

19

Question orale de Mme Brigitte Grouwels

19

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "l'impact des nouveaux avions plus silencieux".

Question orale de M. Benoît Cerexhe

22

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

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

Question orale de M. Arnaud Pinxteren

22

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "les effets du Cobrace sur le stationnement".

betreffende "het plan van de vliegroutes, de gevolgen van het vonnis van 20 juli 2017 en het resultaat van de nieuwe geluidsmeters in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alsook de klacht van 150 inwoners en de nieuwe beslissing van de rechter in kortgeding van 31 mei 2018".

MONDELINGE VRAGEN

19

Mondelinge vraag van mevrouw Brigitte Grouwels

19

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de impact van de nieuwe geluidsarme vliegtuigen".

Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe

22

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "het gevolg gegeven aan het arrest van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel van 19 juli 2017 betreffende de vluchten boven het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren

22

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de gevolgen van het BWLKE voor het parkeren".

*Présidence : Mme Viviane Teitelbaum, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Viviane Teitelbaum, voorzitter.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

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

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

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

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

Tout d'abord, ils indiquent que le protocole sur la base duquel les épreuves certificatives sont organisées comporterait de nombreuses erreurs

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

**betreffende "het nieuwe gecentraliseerde
protocol voor de EPB-certificeerders van
woningen".**

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

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans).*- *Sinds 15 maart 2017 is er nieuw EPC-protocol van kracht, dat de certificeringsprocedure moet vereenvoudigen en de kwaliteit van de certificaten moet verbeteren.*

Om hun erkenning te kunnen verlengen, moeten de EPB-certificateurs een bijscholing van drie dagen volgen en voor een gecentraliseerd examen slagen. Vanaf 15 juni 2018 zal Leefmilieu Brussel de erkenning intrekken van de EPB-certificateurs die niet voor dat examen geslaagd zijn.

Heel wat certificateurs zijn ongerust en wijzen op problemen met het nieuwe protocol. Zo zou volgens hen het protocol waarover ze examen moeten doen, heel wat technische fouten bevatten. Bovendien vinden zij de examenprocedure discriminerend. Heel wat kandidaten die niet geslaagd waren kregen bijvoorbeeld geen inzage in de verbetering van hun test. Bovendien zou ook de organisatie van de testen te wensen overlaten.

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

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

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

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

Quel est le coût total de la formation ?

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

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

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

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

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

Mme Céline Fremault, ministre.- Le secteur, la presse et les citoyens ont constaté la très faible qualité des certificats PEB émis en Région bruxelloise. Mais c'est surtout le processus de

Volgens mijn bronnen zouden meer dan 1.000 EPB-certificateurs het examen nog niet hebben afgelegd en zou het slaagpercentage ongeveer 25% bedragen.

Bent u op de hoogte van organisatorische problemen met betrekking tot het nieuwe certificeringsprotocol?

Hoe verloopt de selectie van de opleidingsoperatoren? Hoeveel kost de opleiding?

Hoe verloopt de examenprocedure en wat is de kostprijs ervan?

Heeft Leefmilieu Brussel een aantal fouten in het nieuwe protocol rechtgezet, onder meer met betrekking tot bepaalde berekeningsmethodes?

Hoeveel EPB-certificateurs hebben aan de opleiding deelgenomen? Wat is het slaagpercentage?

Hoewel het examen geïnfomatiseerd is, moeten de kandidaten dertig dagen op de resultaten wachten. Hoe komt dat?

Wat als iemand niet voor het examen slaagt? Kunnen de kandidaten beroep aantekenen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Nadat uit een controle van Leefmilieu Brussel gebleken was dat amper 20% van de EPB-certificaten correct was, heb ik op 1 januari 2015

contrôle de Bruxelles Environnement qui a montré qu'à peine 20% des certificats étaient dépourvus d'erreurs ! Sur la base de ce constat, j'ai décidé de rehausser les exigences de diplôme et de qualification pour l'accès à l'agrément de certificateur, dès le 1^{er} janvier 2015.

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

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

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

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

Les opérateurs qui dispensent les formations de

de diploma- en kwalificatievereisten voor de erkenning als EPB-certificateur verstrengd.

Daarnaast diende het niveau van de bestaande certificateurs te worden opgekrikt. Daarom besliste ik op 21 december 2016 om voor hen een bijscholingscursus met een gecentraliseerd examen te organiseren.

De opleidingen en bijscholingsexamens zijn onlangs van start gegaan. Het klopt dat de organisatie niet van een leien dakje is verlopen. Zo werd de inhoud van de vorige examens via een anonieme mail naar de certificateurs gelekt, ondanks de genomen veiligheidsmaatregelen. Om de gelijke behandeling van de kandidaten te waarborgen, zag Leefmilieu Brussel zich genoodzaakt om de vijf resterende examens te annuleren. Vandaar de boze reactie van sommige certificateurs.

Op verzoek van de sector heb ik samen met Leefmilieu Brussel beslist om de deadline voor het behalen van het attest te verschuiven van 15 juni 2018 naar 15 oktober 2019. Alle erkende certificateurs kunnen hun activiteiten tot die datum blijven uitoefenen. Die extra termijn geeft de administratie de tijd om op de klachten van de certificateurs te reageren en het systeem te verbeteren.

De operatoren die de bijscholingscursussen geven moeten daarvoor over een erkenning beschikken. De opleidingen kosten het gewest niets. De kandidaat betaalt 425 tot 475 euro, naargelang van de opleidingsinstelling.

Na een openbare aanbesteding werd een onderaannemer aangeduid die de examens organiseert, de theoretische en praktische vragen opstelt, een inschrijvingstool en een examenplatform uitwerkt, de examens verbetert, materieel ter beschikking stelt, over het inzagerecht waakt en de vragen van de deelnemers beantwoordt. Er werd 118.096 euro en extra geld per examensessie voor uitgetrokken.

Het slagingspercentage voor het examen bedraagt momenteel 33%. Het reglement bepaalt dat er maximaal 30 dagen mogen zitten tussen het examen en de bekendmaking van de uitslag.

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

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

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

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

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

Nous avons donc instauré une "période tampon", mais nous conservons un certain niveau d'exigence afin de ne pas nous trouver en

Als de erkenning van een certificateur opgeschort wordt, mag hij niet meer actief zijn, maar krijgt hij nog maximaal 120 dagen om voor een examen te slagen. Tijdens die periode krijgt hij een laatste kans om een opleiding te volgen.

Wie op het einde van de opschortingsperiode niet slaagt in het examen, kan zijn erkenning kwijtspelen. Dat betekent nog geen definitief verbod, want het blijft mogelijk om opnieuw een opleiding te volgen, een examen af te leggen en een erkenning aan te vragen. De einddatum is uitgesteld tot 15 oktober 2019, wat betekent dat alle erkende EPB-certificateurs tot dan actief kunnen blijven.

difficulté s'agissant de personnes censées faire preuve de sérieux.

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

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

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

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

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

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

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

Je vous ai interpellée à plusieurs reprises sur la qualité de l'air à Bruxelles. À la lumière de ce qui s'est passé, je souhaiterais vous parler des mesures

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

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans).*- *Het is goed nieuws dat de deadline voor het certificateursexamen is uitgesteld. We ondervragen u opnieuw in 2019, na de examens.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de evaluatie van de uitvoering van het BWLKE wat betreft de milieuprestatie van de openbare vloten en de promotie van alternatieve brandstoffen voor de bedrijfswagenvloot".

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest kent geregeld pieken van luchtvervuiling, die directe en indirecte gevolgen hebben voor het leefmilieu en de volksgezondheid.*

De koudegolf van de laatste weken - mijn tekst dateert van 18 april - zorgde in Brussel voor een hoge concentratie aan vervuilende stoffen. De luchtkwaliteit was bij momenten ondermaats.

Ik heb meermaals geïnterpelleerd over de luchtkwaliteit in Brussel, en wil het graag hebben over de beperkende maatregelen voor bedrijfsvoertuigen.

In het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en

de restriction prises pour les flottes publiques, afin de réduire les particules fines dans l'air.

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

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

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

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

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

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

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

energiebeheersing (BWLKE) zijn specifieke maatregelen opgenomen om een milieuvriendelijke mobiliteit aan te moedigen. Die "maatregelen betreffende de voorbeeldfunctie van de overheidsdiensten" voorzien sinds 1 januari 2015 in het verbod op de aankoop van dieselveertuigen.

Moeten de alternatieven voor diesel meer ondersteund worden?

Elektrische voertuigen hebben een beperkte autonomie en zijn duur. Daarom worden in het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan voertuigen op compressed natural gas (CNG) als alternatief aangeprezen.

Die wagens stoten per afgelegde kilometer en bij een gelijke CO2-uitstoot tot 80% minder stikstofoxiden (NOx) en 95% minder PM10 uit dan dieselmotoren. Bovendien maken CNG-wagens veel minder lawaai en kunnen ze ook op biogas rijden. Ze zijn niet duurder dan dieselmotoren en bij aankoop kan je een premie aanvragen bij Gas.be.

In het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan staat dat het gebruik van aardgas als brandstof moet worden gestimuleerd. Daarnaast moet er een studie komen naar het gebruik van CNG-voertuigen als aanvulling op elektrische voertuigen.

Het Brussels parlement keurde op 4 juli 2016 een resolutie goed die gericht is op een 'fuel shift' in het Brussels Gewest, om de milieu-impact van het verkeer te beperken.

Omdat niet alle dieselmotoren door een elektrische auto kunnen worden vervangen, is het economische potentieel van CNG-wagens aanzienlijk. De technologie bestaat en kan onmiddellijk worden ingezet. De diensten van het gewest en de gemeenten kunnen sinds 1 januari 2015 onder meer voor CNG kiezen.

Hoe is het wagenpark van de overheidsdiensten geëvolueerd sinds er geen dieselmotoren meer gekocht mogen worden? Hoeveel dieselmotoren werden door benzinevoertuigen vervangen? Hebt u de economische impact van de maatregel

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

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

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

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

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

Je souhaiterais dès lors vous poser les questions suivantes.

Depuis l'interdiction, au 1^{er} janvier 2015, de l'acquisition de véhicules diesels, quels sont les principaux constats que l'on peut dresser concernant l'évolution du parc de véhicules publics par catégorie de véhicules et/ou d'organismes ? Quelle évolution du parc motorisé observe-t-on ? Quel est le nombre de véhicules

geëvalueerd?

Hoeveel voertuigen rijden er vandaag op elektriciteit of CNG? Evalueerde u de behoeften van de overheidsdiensten, alsook mogelijke oplossingen? Hebt u Brulocalis daarbij betrokken? Overlegde u met Brulocalis en Sibelga over de bouw van CNG-tankpunten?

essence acquis en remplacement de véhicules diesel ? Une évaluation de l'impact économique de la mesure a-t-elle été réalisée, par exemple en termes d'augmentation des dépenses de carburant ?

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

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

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

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

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

Avec un peu moins de 4.000 véhicules, les

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Het besluit van de Brusselse regering betreffende het voorbeeldgedrag van overheden inzake vervoer werd op 15 mei 2014 goedgekeurd en heeft betrekking op 72 overheidsinstanties.*

In het besluit zijn vijf categorieën voertuigen opgenomen: vrachtwagens, bestelwagens, multi purpose vehicles (MPB's), personenwagens en specifieke voertuigen.

Met een vloot van net geen 4.000 voertuigen bedraagt het aandeel van de Brusselse overheden in het totale aantal voertuigen in Brussel minder dan 0,7%. De recentste gegevens van Leefmilieu Brussel dateren van 2016. Het agentschap zal nog deze zomer de cijfers voor 2017 bekendmaken.

De lichte voertuigen bestaan voor 40% uit dieselwagens, voor 51% uit benzinewagens en voor 9% uit elektrische wagens. De voertuigen in de andere categorieën reden in 2016 bij gebrek aan alternatieven nagenoeg allemaal op diesel.

De personenwagens behaalden in 2016 een ecoscore van 76. Dat is 10 punten meer dan in 2014.

Hetzelfde geldt voor het type brandstof: 14% van

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

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

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

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

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

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

Par ailleurs, Bruxelles Environnement a analysé l'impact économique de l'arrêté sur le coût de gestion de sa flotte de véhicules. Aucun impact

de personenwagens die de overheden gebruiken, rijden op elektriciteit, 55% op benzine en slechts 31% op diesel. In het Brussels Gewest maken elektrische auto's slechts 0,2% van het wagenpark uit, terwijl de dieselauto jammer genoeg nog altijd goed is voor 58%.

De overheidsdiensten gebruiken zeer weinig CNG-wagens.

Het besluit van de regering bevat geen economische analyse, maar bij het opstellen van een bedrijfsvervoerplan (BVP) moeten de overheden wel een plan voor het duurzame beheer van hun vloot opstellen, met maatregelen om voertuigen rationeler in te zetten (gemeenschappelijk gebruik, collectieve aankopen, uitwisseling van voertuigen enz.). Ik zou die maatregelen graag verplicht maken naar aanleiding van het nationaal energie- en klimaatplan (NEKP), dat ik tegen het einde van het jaar moet indienen.

Leefmilieu Brussel stelde overigens vast dat het besluit geen enkele invloed heeft gehad op de beheerskosten voor zijn wagenpark. De brandstof is duurder, maar de aankoop en het onderhoud van de voertuigen zijn goedkoper. Bovendien verbruiken elektrische wagens beduidend minder. Brulocalis en het Brussels parlement ontvangen jaarlijks het evaluatierapport, dat ook op de website van Leefmilieu Brussel te vinden is.

Leefmilieu Brussel organiseert elk jaar een opleiding voor de Brusselse overheden over het duurzame beheer van hun wagenpark.

Leefmilieu Brussel zal dit jaar nog een aanbesteding uitschrijven voor een "groepsaankoop voor operationele leasing van voertuigen", voor hybride voertuigen of volledig elektrische voertuigen. De Brusselse overheden kunnen zich bij die groepsaankoop aansluiten.

Ik heb geen contact opgenomen met Brulocalis of Sibelga in verband met CNG-tankpunten. De Brusselse overheden zetten immers nauwelijks CNG-voertuigen in. Er is slechts één CNG-station te vinden op Brussels grondgebied. Ik blijf echter werken aan een uitbreiding van het aantal stations, zodat meer Brusselaars, bezoekers van het gewest en overheidsinstanties die wagens

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

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

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

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

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

kunnen gebruiken. Het Europese Benefic-project cofinanciert de bouw van twee nieuwe CNG-stations, die tegen 2020 klaar moeten zijn.

Er moet worden onderzocht of de Brusselse overheden behoefte hebben aan meer CNG-infrastructuur. Ik ben daar alleszins van overtuigd. Er loopt in het kader van de dieselban overleg met Fluxys, dat zegt twaalf jaar nodig te hebben om in Brussel een CNG-netwerk uit te rollen.

prévisibilité et à un rythme optimal. C'est une question qui s'imposera naturellement à Bruxelles de par l'interdiction du diesel décidée par le gouvernement.

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

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

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

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

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

- *L'incident est clos.*

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat het aantal dieselwagens in het gewest afneemt. De wagens van de Brusselse overheden moeten qua brandstoftype veel gemengder worden. Het verheugt me dan ook dat er meer elektrische en hybride voertuigen worden aangekocht.*

Ik denk echter dat de verschillende overheidsinstanties proactiever te werk moeten gaan, want CNG blijft ondervertegenwoordigd, terwijl het om een technologie met een lage uitstoot aan fijnstof gaat.

U moet wat meer ambitie aan de dag leggen en ervoor zorgen dat er elektrische laadpalen en CNG-tankpunten komen op de parkings van de overheidsinstellingen.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

**concernant "l'introduction d'une carte sur
le potentiel d'énergie solaire".**

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais)*.- *Il y a un an, je vous avais demandé s'il était possible d'introduire la carte sur le potentiel d'énergie solaire. Cette application ou carte en ligne permet aux citoyens de vérifier si leur toiture se prête à l'installation de panneaux solaires et combien il leur en coûterait. En Flandre, cet instrument connaît un franc succès et semble grandement inciter les propriétaires à installer des panneaux.*

À Bruxelles, la Région et les communes installent des panneaux sur le toit de leurs bâtiments, notamment des écoles et des habitations sociales. Cependant, pour atteindre les objectifs de l'accord sur le climat, les particuliers et le secteur privé devront également fournir des efforts. L'avantage de la carte est que, pour un coût modéré, elle stimule fortement la demande.

Vous avez dit souhaiter mettre cette carte en œuvre le plus vite possible et aviez chargé Bruxelles Environnement de concevoir un outil de simulation similaire. Vous aviez pris contact avec la Vlaams Energieagentschap (VEA) et les entreprises partenaires. Vous allez également contacter le ministre flamand Tommelein.

Où en est l'élaboration de la carte bruxelloise sur le potentiel d'énergie solaire ? À quelle échéance sera-t-elle livrée ?

Qui collabore à sa conception ? Combien le projet coûte-t-il ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

**betreffende "het introduceren van een
zonnekaart".**

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

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

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

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

In uw antwoord reageerde u heel enthousiast. U stelde dat de Zonnekaart er zo snel mogelijk moest komen en u had Leefmilieu Brussel al de opdracht gegeven om een vergelijkbare simulatiehulp te ontwikkelen. Er waren ook al contacten met het

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

Mme Céline Fremault, ministre (*en néerlandais*).- *La carte bruxelloise sur le potentiel d'énergie solaire constitue un outil très efficace de promotion des énergies renouvelables. Sa mise en œuvre a débuté en 2016 par une consultation et une comparaison avec des projets similaires. En 2017, Bruxelles Environnement a lancé un appel d'offres pour son élaboration complète.*

(poursuivant en français)

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

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

(poursuivant en néerlandais)

Vlaams Energieagentschap (VEA) en de bedrijven die hadden meegewerkt aan de Zonnekaart. U zou ook contact opnemen met Vlaams minister Tommelein.

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

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

Hoeveel kost het project?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- De Zonnekaart is een krachtig instrument om de hernieuwbare energie in Brussel te stimuleren. De voorbereiding van de Zonnekaart begon eind 2016 met een consultatieronde en een benchmarking van vergelijkbare projecten. In 2017 vroeg Leefmilieu Brussel een offerte voor de volledige uitwerking ervan.

(verder in het Frans)

Eind 2017 werd de opdracht toegekend aan een consortium onder leiding van de Vereniging voor de Promotie van Hernieuwbare Energie (APERe). Atelier Cartographique, Champs-Libres en Meteotest maken ook deel uit van het consortium.

Die drie verenigingen beschikken over de nodige expertise op het vlak van respectievelijk cartografie, open source-technologie en de productie van klimatologische gegevens.

(verder in het Nederlands)

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

La phase de développement informatique est achevée, l'architecture technique a été validée. Pour l'instant, le consortium élabore le module de calcul. Restera ensuite à concevoir l'application en ligne, à l'intégrer dans l'infrastructure informatique de Bruxelles Environnement et à tester le module. La carte devrait être accessible au grand public d'ici à la fin d'octobre. J'ai fait de ce projet une priorité.

Le coût s'élève à 189.486 euros, TVA comprise.

(poursuivant en français)

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

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

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *Je me réjouis que vous preniez ce projet à cœur et que la livraison soit en vue.*

- L'incident est clos.

in oktober opgeleverd worden. Eind oktober zal de Zonnekaart beschikbaar zijn voor het grote publiek.

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

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

(verder in het Frans)

Het Vlaams Energieagentschap (VEA) werd bij het begin van het ontwikkelingsproces geraadpleegd. Mijn administratie onderzocht de aanbestedingsvoorwaarden, het partnerschap van het VEA met het Agentschap Informatie Vlaanderen (AIV) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Daardoor konden we gebruik maken van de expertise die in Vlaanderen beschikbaar is, net zoals van die van het Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) in Frankrijk, dat het zonnepotentieel van Parijs berekende en de duurzaamheidskaart van Antwerpen en de zonneatlas van Nederland samenstelde.

Ook Vlaanderen had wat aan de gedachteswisseling, want het heeft nu de beschikking over Brusselse contracttypes voor de installatie van hernieuwbare-energiesystemen in appartementsgebouwen. Uiteindelijk hebben we niet voor het Vlaamse model gekozen, omdat dat niet met opensourcetechnologie is ontwikkeld en omdat het sluiten van samenwerkingsakkoorden met de partners te veel tijd in beslag zou nemen.

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

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

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS

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

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

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE GROUWELS

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

concernant "l'impact des nouveaux avions plus silencieux".

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Persoons.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "het plan van de vliegroutes, de gevolgen van het vonnis van 20 juli 2017 en het resultaat van de nieuwe geluidsmeters in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alsook de klacht van 150 inwoners en de nieuwe beslissing van de rechter in kortgeding van 31 mei 2018".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS

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

betreffende "de impact van de nieuwe geluidsarme vliegtuigen".

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Les nouveaux avions 737 MAX que la compagnie aérienne TUI utilise depuis le début de l'année seraient, selon TUI, 40% plus silencieux que les anciens et ne dépasseraient plus les normes de bruit bruxelloises.*

En mars dernier, vous aviez dit que Bruxelles Environnement devait procéder à des relevés durant plusieurs mois pour vérifier si ces nouveaux avions respectaient effectivement les normes strictes imposées par la Région. Les données devraient être à présent disponibles.

Ces avions plus silencieux permettent de réduire les nuisances sonores pour les riverains, tout en préservant l'emploi lié à l'aéroport, où pas moins de 3.000 Bruxellois travaillent.

Les mesures effectuées par Bruxelles Environnement confirment-elles que les 737 MAX de TUI respectent les normes de bruit bruxelloises ?

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

Mme Céline Fremault, ministre (*en néerlandais*).- *Bruxelles Environnement dispose, comme vous le savez, d'un réseau de mesure des niveaux sonores auxquels les Bruxellois sont*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Begin maart stelde ik u vragen over de geluidsarme 737 MAX-vliegtuigen die luchtvaartmaatschappij TUI sinds begin 2018 inzet. De grote troef van deze nieuwe generatie vliegtuigen is, althans volgens TUI, dat ze 40% stiller zijn dan de vorige generatie vliegtuigen. Daardoor zouden ze, nog volgens TUI, de strenge Brusselse geluidsnormen niet langer overschrijden.

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

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

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

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

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Zoals u weet, beschikt Leefmilieu Brussel over een meetnetwerk om de geluidsniveaus waaraan de Brusselse bevolking blootgesteld wordt, te

exposés. Dix-sept stations permanentes sont réparties sur toute la Région de Bruxelles-Capitale. Neuf d'entre elles sont destinées à surveiller les nuisances sonores aériennes. En collaboration avec certaines communes, j'y ai ajouté huit stations temporaires dans des quartiers particulièrement touchés par le trafic aérien.

Le nouvel avion de TUI se reconnaît au logo OOMAX.

(poursuivant en français)

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

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

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

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

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

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

Une analyse des fiches techniques des appareils est toutefois susceptible de montrer que les avions les plus récents présentent la plupart du temps des performances acoustiques supérieures à celles des

bewaken en in kaart te brengen. Het netwerk telt zeventien permanente meetstations, verspreid over het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarvan zijn er negen bestemd voor de bewaking van de geluidsniveaus die door het luchtverkeer boven het gewest geproduceerd worden. Ter aanvulling heb ik, in samenwerking met bepaalde gemeenten, acht tijdelijke meetstations laten installeren in wijken die gevolgen ondervinden van het lawaai van het luchtverkeer.

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

(verder in het Frans)

Tussen 30 januari en 30 april 2018 tekende Leefmilieu Brussel 205 vliegbewegingen van het toestel op en werden er 12 inbreuken vastgesteld in zone 1 aan het meetstation van Neder-Over-Heembeek.

Het is nog te vroeg om conclusies te trekken, maar het lijkt dat er minder geluidsovertredingen zijn toe te schrijven aan de 737 MAX-vliegtuigen dan aan zijn voorganger. Uit de technische fiches blijkt dat de nieuwe toestellen minder geluid produceren dan de oudere exemplaren, wat maar logisch is.

anciens appareils, ce qui me semble évident.

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

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Nous continuerons de suivre ce dossier.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

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

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

**À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DU
LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE,**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het gevolg gegeven aan het arrest van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel van 19 juli 2017 betreffende de vluchten boven het Brussels Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'ÉNERGIE,****concernant "les effets du Cobrace sur le
stationnement".**

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

ENERGIE,**betreffende "de gevolgen van het BWLKE
voor het parkeren".**

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de
indiener, die verontschuldigd is, wordt de
mondelijke vraag ingetrokken en in een
schriftelijke vraag omgezet.