

**Secrétaire d'État chargé de la Mobilité,  
de la Fonction publique,  
de l'Égalité des Chances et  
de la Simplification administrative**

Question n° 258 de M. Jef Van Damme du 20 décembre 2012 (N.) :

*Le raccordement électrique et la consommation d'électricité des stations Villo et des arrêts de bus et de tram.*

Au moment où on éteint l'éclairage public, l'illumination des panneaux publicitaires s'éteint également à certains arrêts de bus, comme par exemple l'arrêt Vander Elst, à Watermael-Boitsfort. Cela porte à croire que l'alimentation électrique des panneaux publicitaires est raccordée au réseau d'éclairage public.

Les stations Villo sont raccordées au réseau électrique. La consommation d'électricité résulte de l'utilisation du point central d'inscription et de connexion. À Anderlecht, la station Villo de Saint-Guidon a été mise hors service parce que l'alimentation n'était pas raccordée dans les règles.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

- À quel réseau électrique les stations Villo sont-elles raccordées ? Merci de fournir un relevé de toutes les stations Villo, ventilé par type de raccordement (par exemple, réseau électrique particuliers, STIB, éclairage public, ...). Quels contrats JC Decaux et les fournisseurs ont-ils signés ?
- Comment la station Villo de Saint-Guidon était-elle raccordée au réseau électrique ? Ce raccordement était-il réglementaire ? Pourquoi la station de Saint-Guidon a-t-elle été mise hors service ?
- Quelles mesures avez-vous prises afin de remettre la station Villo de Saint-Guidon en service ? Quelles mesures avez-vous prises afin de garantir le raccordement des stations au réseau ?
- À quel réseau électrique les arrêts de bus et de tram sont-ils raccordés ? Merci de fournir un relevé de tous les arrêts raccordés au réseau, ventilé par type de raccordement (par exemple, réseau électrique particuliers, STIB, éclairage public, ...). Quels contrats JC Decaux et les autres clients, d'une part, et, d'autre part, les fournisseurs ont-ils signés ?

**Réponse :** Les stations Villo sont connectées directement sur le réseau basse tension public de Sibelga.

Une station a été connectée exceptionnellement via un feu tricolore de la Région, il s'agit de la station Villo des Étangs Mellaerts.

La consommation d'électricité est facturée par Electrabel au forfait sur base d'un estimatif par type (avec ou sans panneau publicitaire) et taille (nombre de bornettes) de station.

Pour ce qui regarde la station Saint-Guidon, le raccordement électrique était prévu sur la boîte électrique située à côté de la

**Staatssecretaris belast met Mobiliteit,  
Openbaar Ambt,  
Gelijke Kansen en  
Administratieve Vereenvoudiging**

Vraag nr. 258 van de heer Jef Van Damme d.d. 20 december 2012 (N.) :

*De aansluiting en het verbruik van elektriciteit aan Villo-stations en bus- en tramhaltes.*

Op het moment dat de openbare verlichting wordt uitgeschakeld, dooft ook de verlichting van reclamepanelen aan sommige bushaltes. Dit is bijvoorbeeld het geval aan de bushalte Vander Elst in Watermaal-Bosvoorde. Dit doet vermoeden dat de voeding van de reclamepanelen aangesloten is op het elektriciteitsnet voor openbare verlichting.

De stations voor Villo zijn aangesloten op het elektriciteitsnet. Het verbruik van elektriciteit komt van de bediening van het centrale registratie- en inlooppunt. In Anderlecht is het Villo-station aan Sint-Guido buiten werking gesteld omdat de voeding niet reglementair was aangesloten.

Vandaar mijn vragen :

- Op welk elektriciteitsnet zijn de Villo-stations aangesloten ? Graag een overzicht van alle Villo-stations per type aansluiting (bijvoorbeeld elektriciteitsnet voor particulieren, voor MIVB, voor openbare verlichting, ...). Welke overeenkomsten werden gesloten tussen JC Decaux en de leveranciers ?
- Op welke manier was het Villo-station van Sint-Guido aangesloten op het elektriciteitsnet ? Was dit reglementair ? Waarom werd het Villo-station aan Sint-Guido buiten werking gesteld ?
- Welke maatregelen heeft u genomen om het Villo-station aan Sint-Guido opnieuw in werking te stellen ? Welke maatregelen heeft u genomen om de aansluiting van de stations op het net te garanderen ?
- Op welk elektriciteitsnet zijn de bus- en tramhaltes aangesloten ? Graag een overzicht van alle haltes die aangesloten zijn op het net per type aansluiting (bijvoorbeeld elektriciteitsnet voor particulieren, voor MIVB, voor openbare verlichting, ...). Welke overeenkomsten werden gesloten tussen JC Decaux en andere afnemers enerzijds en de leveranciers anderzijds ?

**Antwoord :** De Villo-stations zijn rechtstreeks aangesloten op het openbaar laagspanningsnet van Sibelga.

Er werd uitzonderlijk één station aangesloten via een verkeerslicht van het Gewest, in casu het Villo-station van de Mellaertsvijvers.

Het elektriciteitsverbruik wordt gefactureerd door Electrabel, dit gebeurt forfaitair en op basis van een schatting per type (met of zonder reclamebord) en per grootte (aantal fietspalen) van het station.

Voor het Villo!-station « Sint-Guido » was er voorzien dat het aangesloten zou worden op de elektriciteitskast die zich naast het

station; or il s'est avéré que cette boîte relevait du réseau interne de la STIB.

La connexion au réseau public de Sibelga est impossible car elle implique de traverser la toiture de la station de métro.

Des pourparlers sont en cours entre la STIB et JCDecaux pour autoriser exceptionnellement une connexion sur son réseau interne. Si cette solution n'est pas finalisée, la station devra être déplacée.

Les arrêts de bus et de tram sont connectés directement sur le réseau basse tension public de Sibelga. Ils ont été à une certaine époque connectés au réseau d'éclairage public, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui.

La consommation d'électricité est facturée par Electrabel au forfait sur base d'un estimatif par type d'arrêt.

**Question n° 259 de M. Vincent De Wolf du 9 janvier 2013 (Fr.) :**

***Stratégie globale pour le transport de marchandises.***

Afin de mener une politique plus ambitieuse en matière de logistique et de distribution urbaines le gouvernement a élaboré un plan directeur pour le transport de marchandises. Ce plan, qui prévoit cinq axes stratégiques, doit se traduire en mesures concrètes.

J'aimerais, par conséquent, être informé de l'état d'avancement de la réalisation de ce plan et des différentes actions entreprises ou en cours de l'être :

- Comment le plan marchandises se traduit-il concrètement ?
- Quel est le calendrier de mise en œuvre du plan marchandises ?
- Quel est le budget y affecté ?
- Quelles mesures concrètes sont-elles mise en œuvre ? Quels projets pilotes sont-ils lancés ? Quels en sont les coûts ? Quelles en sont les sources de financements ?

**Réponse :** J'ai l'honneur de fournir à l'honorable membre la réponse suivante :

Je vous remercie pour l'intérêt que vous portez à cette problématique.

Avant d'entrer dans les réponses précises à vos questions, permettez-moi de rappeler que le transport de marchandises est vital pour le bon fonctionnement de la ville mais qu'il constitue aussi un nouvel enjeu en termes de mobilité urbaine.

En effet, l'analyse d'autres villes européennes comparables montre que si le trafic stagne globalement, la croissance du trafic – et des émissions polluantes qui y sont liées – est portée par le transport de marchandises. Cela s'explique notamment par les évolutions commerciales comme l'e-commerce et par la crois-

station bevindt. Deze bleek bij nader inzien te behoren tot het interne MIVB-net.

Het station kan onmogelijk op het openbaar net van Sibelga aangesloten worden omdat dit doorheen de dakbedekking van het metrostation zou moeten gebeuren.

De MIVB onderhandelt met JCDecaux om uitzonderlijk een aansluiting op het interne net van laatstgenoemde toe te staan. Ingeval dit geen resultaat oplevert, moet het station verplaatst worden.

De bus- en tramhaltes zijn rechtstreeks aangesloten op het openbaar laagspanningsnet van Sibelga. Hoewel ze in een bepaalde periode aangesloten waren op het openbaarverlichtingsnet, is dit thans niet meer het geval.

Het elektriciteitsverbruik wordt gefactureerd door Electrabel, dit gebeurt forfaitair en op basis van een schatting per soort halte.

**Vraag nr. 259 van de heer Vincent De Wolf d.d. 9 januari 2013 (Fr.) :**

***Strategie voor het goederenvervoer.***

Om een ambitieuzer beleid voor stedelijke logistiek en distributie op te zetten, heeft de regering een richtplan opgesteld voor het goederenvervoer. Dat plan dat vijf strategische assen omvat, moet omgezet worden in concrete maatregelen.

Wat is de staat van vooruitgang van dit plan en welke acties worden ondernomen ?

- Hoe wordt het goederenplan concreet uitgevoerd ?
- Wat zijn de termijnen voor de uitvoering van het goederenplan ?
- Welke middelen zijn er vrijgemaakt ?
- Welke concrete maatregelen zijn er ? Welke proefprojecten worden gestart ? Wat zijn de kosten ? Wat zijn de financieringsbronnen ?

**Antwoord :** Ik heb de eer het geachte lid het volgende antwoord mee te delen :

Ik dank u voor uw belangstelling voor deze problematiek.

Sta mij toe dat ik u er vooreerst aan herinner dat het goederenvervoer primordiaal is voor het goed functioneren van een stad, het vormt echter ook een nieuwe uitdaging in termen van stedelijke mobiliteit.

In andere, vergelijkbare Europese steden stelt men immers vast dat het verkeer globaal onveranderd blijft, doch dat er meer goederenvervoer is en dat de ermee verbonden luchtvervuiling ook toeneemt. Dit kan worden verklaard door de evolutie van de handelsverrichtingen zoals de opkomst van de « e-commerce »