



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

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

**Commission de l'Aménagement
du Territoire, de l'Urbanisme
et de la Politique foncière**

**RÉUNION DU
MERCREDI 14 MARS 2012**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

**Commissie voor de Ruimtelijke
Ordening, de Stedenbouw
en het Grondbeleid**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 14 MAART 2012**

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@parlbruirisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

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@bruparlirisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

SOMMAIRE**INHOUD****INTERPELLATIONS**

6

- de Mme Brigitte De Pauw

6

à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propriété publique et de la Coopération au Développement,

concernant "la coopération interrégionale".

Discussion – Orateurs : M. Charles Picqué, ministre-président, Mme Brigitte De Pauw.

9

- de Mme Béatrice Fraiteur

12

à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propriété publique et de la Coopération au Développement,

concernant "l'avenir de Mini-Europe et d'Océade".

Discussion – Orateurs : Mme Gisèle Mandaila, Mme Julie de Groote, Mme Brigitte De Pauw, M. Charles Picqué, ministre-président, Mme Béatrice Fraiteur.

16

INTERPELLATIES

6

- van mevrouw Brigitte De Pauw

6

tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de intergewestelijke samenwerking".

Besprekking – Sprekers: de heer Charles Picqué, minister-president, mevrouw Brigitte De Pauw.

12

- van mevrouw Béatrice Fraiteur

tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de toekomst van Mini-Europa en Océade".

Besprekking – Sprekers: mevrouw Gisèle Mandaila, mevrouw Julie de Groote, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Charles Picqué, minister-president, mevrouw Béatrice Fraiteur.

16

- de Mme Béatrice Fraiteur	24	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	24
à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propriété publique et de la Coopération au Développement,		tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "l'élargissement de la jonction Nord-Midi".		betreffende "de verbreding van de noord-zuid verbinding".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Alain Maron, Mme Viviane Teitlebaum, M. Charles Picqué, ministre-président, Mme Béatrice Fraiteur.</i>	27	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Alain Maron, mevrouw Viviane Teitlebaum, de heer Charles Picqué, minister-president, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i>	27
- de Mme Mahinur Ozdemir	37	- van mevrouw Mahinur Ozdemir	37
à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propriété publique et de la Coopération au Développement,		tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "l'adoption de l'avant-projet de PRAS démographique".		betreffende "de goedkeuring van het voorontwerp van het demografisch GBP".	
- de Mme Marie Nagy	38	- van mevrouw Marie Nagy	38
à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propriété publique et de la Coopération au Développement,		tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "le projet de prison à Haren".		betreffende "het plan inzake een gevangenis te Haren".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Mohamed Ouriaghli, Mme Mahinur Ozdemir, M. Charles Picqué, ministre-président, Mme Marie Nagy.</i>	41	<i>Besprekking – Sprekers: de heer Mohamed Ouriaghli, mevrouw Mahinur Ozdemir, de heer Charles Picqué, minister-president, mevrouw Marie Nagy.</i>	41

QUESTIONS ORALES	49	MONDELINGE VRAGEN	49
- de M. Paul De Ridder	49	- van de heer Paul De Ridder	49
à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement, concernant "un 'Belgian Beer Temple' dans le bâtiment de la Bourse de Bruxelles".		aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking, betreffende "een 'Belgian Beer Temple' in het Brussels Beursgebouw".	
- de M. Alain Maron	53	- van de heer Alain Maron	53
à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement, concernant "la concertation en vue de l'adoption d'un plan de gestion coordonnée de la cité-jardin de la Roue".		aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking, betreffende "het overleg met het oog op de goedkeuring van een gecoördineerd beheersplan voor de tuinwijk het Rad".	

*Présidence : Mme Marie Nagy, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Marie Nagy, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la coopération interrégionale".

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Le 24 juin 2011, la concertation ministérielle interrégionale de l'aménagement du territoire a réuni le ministre wallon Philippe Henry, le ministre flamand Philippe Muyters et vous-même. Vous y avez échangé des idées quant aux modalités d'une concertation interrégionale plus structurée en matière d'aménagement du territoire.

Un groupe de travail, composé d'un membre de l'administration et d'un membre du cabinet compétent de chaque Région, s'est réuni pour la première fois le 3 octobre 2011 en vue de discuter du projet de protocole préparé par la Région de Bruxelles-Capitale et des conditions préalables avancées par les ministres lors de leur concertation de juin 2011.

Le groupe de travail a convenu que l'administration flamande se chargerait d'élaborer

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "de intergewestelijke samenwerking".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Op 24 juni 2011 vond het intergewestelijk ministerieel overleg ruimtelijke ordening plaats, tussen minister Philippe Henry van het Waals Gewest, minister Philippe Muyters van het Vlaams Gewest en uzelf. Op de agenda stond de uitwisseling van ideeën over de modaliteiten van een meer gestructureerd intergewestelijk ruimtelijk ordeningsoverleg centraal. De verdienstelijke eerste aanzet voor een samenwerkingsprotocol kwam van uw regering.

Concreet werd een werkgroep samengesteld, bestaande uit een lid van de administratie en een lid van het bevoegde kabinet van elk van de drie gewesten, die de opdracht heeft een concrete vorm van samenwerking uit te werken.

De werkgroep kwam voor het eerst samen op 3 oktober 2011. De basis van de besprekking was het ontwerpprotocol dat het Brussels

un projet d'accord de coopération interrégionale. Le 16 décembre, le gouvernement flamand a été mandaté pour entamer les négociations avec les autres Régions sur la base du projet d'accord de coopération interrégionale modifié.

Selon ce projet, la concertation structurelle en matière d'aménagement du territoire, appelée "Forum d'information Aménagement du territoire", sera chargée :

- d'identifier les plans d'aménagement qui concernent au moins deux Régions, chaque Région veillant à communiquer les processus de planification des nouveaux plans d'aménagement au Forum d'information ;*
- d'organiser et de faciliter l'échange de données au profit des processus de planification ;*
- de mettre à disposition les résultats de la concertation entre les différentes Régions ;*
- de donner aux Régions la possibilité de financer ou de piloter conjointement des études.*

Concernant le fonctionnement du Forum d'information, le projet d'accord de coopération prévoit que les ministres se rencontrent au moins une fois par an afin d'évaluer les résultats de la concertation administrative et de définir des lignes de force générales pour l'année suivante.

Ce projet d'accord de coopération a été transmis aux Régions le 17 janvier 2012. Quelles sont vos conclusions au sujet de cet accord de coopération et des dispositions précitées ? Le ministre flamand souhaite une signature rapide. Qu'en pensez-vous ?

Étiez-vous présent à la conférence du 21 novembre sur la nouvelle vision de l'aménagement du territoire wallon ? Les ministres chargés de l'aménagement du territoire se sont-ils rencontrés ? Le Plan régional de développement durable (PRDD) a-t-il été abordé à cette concertation ?

Avez-vous l'intention d'évoquer, dans le cadre de cette concertation interrégionale, l'actuelle interdiction de construire en hauteur dans la périphérie flamande et d'étudier la possibilité

Hoofdstedelijk Gewest had voorbereid, en de randvoorwaarden die de ministers vooropgesteld hadden tijdens hun overleg van juni 2011.

De werkgroep kwam overeen dat de Vlaamse administratie, op basis van de besprekking van het Brusselse voorstel tot protocol, een ontwerp van intergewestelijk samenwerkingsakkoord zou uitwerken. Blijkbaar heeft al in november 2011 een interkabinettenwerkgroep hierover vergaderd. Op 16 december kreeg de Vlaamse regering een onderhandelingsmandaat om de onderhandelingen met de andere gewesten aan te vatten op basis van het aangepaste ontwerp van intergewestelijk samenwerkingsakkoord.

Volgens dit ontwerp zal het structurele ruimtelijke ordeningsoverleg, het zogenaamde Informatieforum Ruimtelijke Ordening, zich bezighouden met volgende elementen:

- de ruimtelijke plannen identificeren die minstens twee gewesten aanbelangen. In dat geval zal ieder gewest erop toezien dat planningsprocessen voor nieuwe ruimtelijke plannen met mogelijke aanzienlijke gewestgrensoverschrijdende effecten worden meegedeeld aan het Informatieforum. Ieder gewest kan ook verzoeken dat een ruimtelijk plan van een ander gewest, vanaf haar ontwerp fase, gemeld wordt aan het Informatieforum;
- instaan voor het organiseren en faciliteren van gegevensuitwisseling ten behoeve van planningsprocessen;
- de resultaten van het overleg ter beschikking stellen van de respectievelijke gewesten;
- de gewesten de mogelijkheid geven om studies gezamenlijk te financieren of te sturen, zodat ze kunnen beschikken over de gegevens die nodig zijn met het oog op gezamenlijke acties.

Wat de werking van het Informatieforum Ruimtelijke Ordening betreft, regelt het ontwerp van samenwerkingsakkoord dat de ministers minstens eenmaal per jaar bijeen komen om de resultaten van het administratieve overleg te evalueren en algemene krachtlijnen vast te leggen voor het volgende jaar.

d'adapter cette mesure à la croissance démographique à Bruxelles ?

Quand la prochaine réunion du groupe de travail est-elle prévue ? Quel est l'ordre du jour de la prochaine concertation ? Dans quelle mesure cette concertation aura-t-elle un caractère structurel ?

Le sujet sensible des centres commerciaux mérite aussi d'être abordé dans le cadre de la concertation interrégionale. Est-ce le cas ? Quels accords ou décisions ont-ils été pris à ce sujet ?

De administraties van de drie ministers plegen in principe eenmaal per kwartaal overleg.

Dit ontwerp van samenwerkingsakkoord is vertaald naar het Frans en op 17 januari 2012 verstuurd naar alle gewesten. Ik heb vernomen dat Vlaams minister Philippe Muyters nog wacht op een reactie van de andere gewesten.

Wat zijn uw bevindingen in verband met dit samenwerkingsakkoord en de bepalingen zoals eerder vermeld? Als het van de Vlaamse minister afhangt, wordt dit samenwerkingsakkoord zo snel mogelijk getekend. Hoe staat u daar tegenover? Is het uw bedoeling om daar zo snel mogelijk werk van te maken? Historisch is het een belangrijk akkoord, zeker voor dit gewest.

Was u aanwezig op de conferentie van 21 november over het Waals ruimtelijk beleidsplan? Zijn de collega-ministers van ruimtelijke ordening op dat moment bijeengekomen of op andere gelegenheden? Is op dat overleg ook het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) aan bod gekomen?

Bent u van plan om in het kader van dit intergewestelijk overleg het huidige hoogbouwverbod in de Vlaamse Rand ter sprake te brengen en te onderzoeken in hoeverre die maatregel eventueel aangepast kan worden, afhankelijk van de demografische groei in Brussel? Ons grondgebied is niet zo groot en de bevolking neemt alsmaar toe. De vraag is dan ook waar al die mensen op een comfortabele en kwalitatieve manier kunnen wonen.

Wanneer is de volgende vergadering van de werkgroep gepland? Wat is de agenda van het komende overleg? In hoeverre zal dat overleg een structureel karakter krijgen?

Een ander heikel punt in dit gewest zijn de shoppingcentra. Het is dan ook belangrijk dat dit aangekaart wordt in het intergewestelijke overleg. Is dat gebeurd? Welke afspraken of besluiten werden daarover gemaakt? De bouw van shoppingcentra heeft al een hele concurrentiestrijd tussen Vlaanderen en Brussel op gang gebracht. Niemand, zeker Brussel niet, is vragende partij voor een communautaire veldslag. We hopen in

Discussion

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

M. Charles Picqué, ministre-président (en néerlandais).- Nous devons créer une structure d'échange d'informations pour tout projet ou plan qui pourrait avoir des incidences sur la politique des Régions voisines. Ce projet a été retravaillé par le ministre Muyters, comme convenu. Je soumettrai ce projet que je soutiens au conseil des ministres.

D'après mes informations, la Région wallonne est aussi favorable au projet, mais ne l'a pas encore adopté.

L'intérêt d'un tel accord de coopération ne remet pas en cause le principe de communauté métropolitaine. Les deux approches peuvent être harmonisées.

Je n'ai pas pu être présent à la conférence du 21 novembre à Liège sur la présentation des premiers diagnostics et scénarios élaborés dans le cadre du nouveau Schéma de développement de l'espace régional wallon (SDER). J'étais représenté par le conseiller de mon cabinet en charge du plan de développement.

De nombreuses lignes directrices convergent dans les documents des trois Régions. Celles-ci s'inscrivent d'ailleurs dans le cadre des objectifs européens de 2020.

Je souhaite également mener une concertation sur les projets de plans régionaux.

J'ai commandé une étude auprès de trois équipes multidisciplinaires internationales, chargées de réfléchir au développement de l'espace métropolitain. Ces équipes ont démontré, sur la base d'études de cas, qu'il est possible de concevoir une urbanité forte, avec une grande densité de logements et d'emploi, tout en conservant une bonne qualité de vie et

elk geval dat dit alles geen hypothek zal leggen op de intensievere intergewestelijke samenwerking in het kader van de ruimtelijke ordening, die mijn fractie meer dan ooit belangrijk vindt.

Bespreking

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

De heer Charles Picqué, minister-president.- We moeten een structuur oprichten waarin informatie kan worden uitgewisseld over ieder project of plan dat een weerslag kan hebben op het beleid van de omliggende gewesten. Het ontwerp werd herwerkt door minister Philippe Muyters overeenkomstig wat we zijn overeengekomen. Het is duidelijk dat ik achter dit ontwerp sta en ik zal het ook binnenkort aan de ministerraad voorleggen.

Volgens de laatste gegevens waarover ik beschik, staat ook het Waals Gewest positief tegenover het ontwerp. Het heeft het echter nog niet goedgekeurd. Er is ook nog geen ondertekeningsdatum voorzien, maar er komt schot in de zaak. Ik onderschat de obstakels echter niet.

Ik benadruk dat een dergelijk samenwerkingsakkoord het principe niet in de weg staat van de zogenaamde metropolyne gemeenschap. De twee benaderingen kunnen op elkaar afgestemd worden. Het is misschien wat vroeg om te zeggen wat de inhoud van de metropolyne gemeenschap zal zijn, maar de zaken evolueren in de goede richting.

Ik kon niet aanwezig zijn op de conferentie van 21 november in Luik voor de voorstelling van de eerste diagnoses en scenarii die zijn uitgewerkt in het kader van het nieuwe Schéma de développement de l'espace régional wallon (SDER). Ik werd er vertegenwoordigd door de adviseur van mijn kabinet die belast is met het ontwikkelingsplan.

Heel wat hoofdlijnen in de documenten van de drie gewesten lopen samen. De drie gewesten sluiten zich trouwens aan bij de Europese doelstellingen van 2020, onder meer voor wat betreft de verminderde productie van broeikasgassen. Dat is

d'environnement. Les trois équipes proposent une autre vision de la périphérie et des liens avec le centre-ville. De telles conclusions peuvent susciter des frictions, et nous engagerons une concertation sur une formule de collaboration.

Le protocole de coopération prévoit le caractère structurel de la concertation, avec des réunions des administrations au moins une fois par trimestre et des réunions des ministres au moins une fois par an.

Les dossiers relatifs à la construction de nouveaux centres commerciaux ont été engagés avant la décision de mettre en place une structure d'échange d'informations. Bien sûr, ce dossier pèse sur les perspectives de collaboration future. Soyons现实ists : la mise en place d'une structure d'échange d'informations et de coordination ne va pas supprimer les aspects concurrentiels par miracle.

Nous devrons chercher des formes de coopération dont chacun sorte gagnant, en visant un équilibre entre les intérêts. Il nous faut mener une concertation permanente pour éviter les stratégies divergentes.

J'avoue mon inquiétude quant à l'indifférence du gouvernement flamand vis-à-vis des critiques et objections du gouvernement bruxellois sur la zone flamande stratégique autour de Bruxelles. Il reste beaucoup à faire pour instaurer un climat de confiance réciproque.

Nous soutenons le principe de coopération et l'expérimenterons à travers des projets concrets.

de eerste conclusie die we kunnen trekken uit het onderzoek van de verschillende plannen.

Het is evident dat ik eveneens overleg wil over de gewestelijke ontwerplannen, namelijk het beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het SDER en het GPDO. Ik heb mijn collega's als spreker uitgenodigd ter afsluiting van het colloquium van 19 maart over de territoriale visie van de Brusselse metropool tegen 2040.

Ik heb aan drie multidisciplinaire internationale teams een studie gevraagd over de ontwikkeling van de grootstedelijke ruimte. Die teams hebben aan de hand van gevalstudies aangetoond dat het mogelijk is in een sterke stedelijkheid te voorzien met een bepaalde woon- en werkdichtheid, maar daarbij toch een zeer grote levens- en omgevingskwaliteit in stand te houden. De drie teams stellen effectief een andere visie voor op de Rand en de banden met het stadscentrum. Ik sluit niet uit dat dergelijke conclusies tot wrijvingen kunnen leiden, maar we zullen overleggen over de manier waarop we moeten samenwerken. Het is onontbeerlijk dat we ons daarover eerst bezinnen vooraleer we verdergaan in het overleg met de andere gewesten.

Het samenwerkingsprotocol voorziet in een structureel overlegkarakter. De administraties vergaderen minstens een keer per trimester en de ministers minstens een keer per jaar. Het spreekt voor zich dat we vergaderen zodra er een probleem opduikt.

De dossiers over de bouw van nieuwe shoppingcentra zijn al gestart voor de beslissing om een structuur voor de informatie-uitwisseling op te zetten. Die dossiers wegen uiteraard op het perspectief van een toekomstige samenwerking. We moeten realistisch blijven. De invoering van een structuur voor de informatie-uitwisseling en coördinatie biedt geen mirakeloplossing om reële concurrentie weg te werken. We moeten niet dromen. We leven in een federalisme dat berust op coördinatie, uitwisseling van informatie en samenwerking, maar ook op autonomie.

Ik zal daarop nog terugkomen.

We moeten in de toekomst zoeken naar win-winsamenwerkingsvormen. We hebben geen

andere keuze. Iedereen moet voordeel halen uit de coördinatie en samenwerking. Dat veronderstelt dat we een evenwicht nastreven tussen elkaars belangen. We moeten permanent overleggen om uiteenlopende strategieën te vermijden want die kunnen tot echte belangengescrechten leiden.

Ik ben eerlijk gezegd wat ongerust over het feit dat de Vlaamse regering niet echt gevoelig was voor de bezwaren en de kritiek van de Brusselse regering over het Vlaams strategisch gebied rond Brussel. De toestand is niet hopeloos, maar er is nog veel werk aan de winkel om tot een klimaat van wederzijds vertrouwen te komen.

We ondersteunen het principe van samenwerking en zullen daarvoor ervaring opdoen met concrete projecten. Het volstaat niet om te zeggen dat we gaan samenwerken. We moeten een reeks problemen oplossen rekening houdend met het feit dat onderhandelingen in veel gevallen onontbeerlijk zijn om tot een win-winsituatie te komen. Het probleem is niet van technische, maar van politieke aard.

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Une structure de concertation ne résoudra en effet pas tous les problèmes, mais permettra notamment d'éviter la méconnaissance du point de vue et des projets des autres.*

Attendez-vous l'installation de la communauté métropolitaine ou souhaitez-vous avancer dans l'accord de coopération et y associer la communauté métropolitaine par la suite ?

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

M. Charles Picqué, ministre-président (en néerlandais).- *Nous devons d'abord étudier les possibilités de collaboration sur la base d'une*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Het klopt dat de overlegstructuur niet alle problemen zal oplossen, maar het belangrijkste is dat er een aanzet gegeven wordt om te luisteren naar elkaars inzichten, voorstellen en eventuele bezwaren. Ik ben blij dat u dat ook ondersteunt. U hebt overschat van gelijk dat dit geen miraceloplossing is, maar het is belangrijk dat men rond de tafel gaat zitten. De meeste problemen ontstaan omdat men elkaar plannen onvoldoende kent.

Is het de bedoeling dat u wacht op de installatie van de metropolyne gemeenschap om die in het samenwerkingsakkoord op te nemen? Of wilt u al voortgaan met dat akkoord en eventueel de metropolyne gemeenschap eraan toevoegen als die meer vorm krijgt?

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

De heer Charles Picqué, minister-president.- We moeten vooreerst de samenwerkingsmogelijkheden verkennen op basis

réflexion globale sur Bruxelles et ses environs. Il faudra du temps pour éliminer la méfiance entre partis et Régions, ainsi que de la volonté politique pour soutenir le rapprochement entre les points de vues.

J'espère que le gouvernement flamand est intéressé par notre perception de la périphérie et de ses relations avec Bruxelles, et qu'il ne nous soupçonne pas de rêver à un élargissement de la Région bruxelloise. C'est une question de confiance mutuelle. Ce ne sera pas facile. Le climat pâtirait assurément d'un éventuel recours du gouvernement flamand contre le projet d'infrastructures scolaires auprès de la Cour constitutionnelle.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'avenir de Mini-Europe et d'Océade".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Le 10 février dernier, à l'occasion d'une question d'actualité, je vous interrogeais avec d'autres collègues sur l'avenir de Mini-Europe et d'Océade sur le site du Heysel. Ces deux parcs d'attractions représentent les deux attractions phares du plateau du Heysel et risquent

van een globale bezinning over Brussel en het hinterland. Het zal tijd vergen om het wantrouwen weg te werken en om te vermijden dat een partij of een gewest verdacht wordt van bijbedoelingen. Dat hangt af van de politieke wil om de toenadering tussen de verschillende standpunten te ondersteunen.

Als onze toekomstvisie over Brussel als een vorm van imperialisme wordt beschouwd en als we klagen over een of ander standpunt van de Vlaamse regering, is het evident dat we gedoemd zijn tot een dovenmansgesprek. Ik hoop dat de Vlaamse regering geïnteresseerd is in de manier waarop we de Rand en de band tussen de Rand en Brussel zien, zonder dat we ervan verdenkt worden te dromen van een uitbreiding van het Brussels Gewest. Het is dus een kwestie van wederzijds vertrouwen. Dat zal niet zo gemakkelijk zijn. Als de Vlaamse regering in beroep gaat bij het Grondwettelijk Hof tegen het project over de schoolinfrastructuur, zal dat het klimaat uiteraard niet ten goede komen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELijke ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "de toekomst van Mini-Europa en Océade".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Op 10 februari jongstleden stelde ik u in plenaire vergadering een dringende vraag over Mini-Europa en Océade, waarvan de toekomst bedreigd wordt door het Neoproject.*

de disparaître avec l'arrivée du projet Neo.

À l'époque, je ne vous ai pas caché - et je ne vous cache toujours pas - que votre réponse m'a laissée quelque peu perplexe. En effet, vous déclariez, il y quatre semaines, que vous attendiez de plus amples informations sur les relations contractuelles qui lient ces deux entreprises et Bruxelles-Ville avant de rendre un avis. Malgré votre manque d'informations, vous aviez tout de même conseillé à ces sociétés de ne pas se délocaliser trop rapidement et vous les aviez invitées à répondre à l'appel à projets.

Pour mon groupe, cette réponse avait été assez surprenante : en effet, cet appel à projets n'a toujours pas été finalisé. Il est de notoriété publique - puisque l'information a paru dans la presse - que Mini-Europe et Océade bénéficient d'un bail qui prend fin le 31 août 2013. Kinepolis, quant à lui, a un bail jusqu'en 2025.

Pour nous, il est clair que ne pas prendre attitude et ne pas décider est une manière de forcer la délocalisation, probablement hors de la Région bruxelloise vu le peu d'endroits pouvant accueillir ce genre d'infrastructures sur son territoire.

Lors de votre réponse, vous avez également encouragé les autorités de la commune de Bruxelles-Ville à trouver un accord avec Mini-Europe et Océade. D'après mes informations, mais peut-être allez-vous les démentir, rien n'indique qu'une solution a été prise dans ce sens pour l'instant.

Il me semble clair que si Bruxelles-Ville n'est pas en mesure de développer le tourisme de loisir sur son territoire, votre rôle, en tant que ministre-président, est d'empêcher qu'une telle erreur se produise. En effet, les conséquences économiques risquent d'être importantes pour notre Région, ce dossier dépassant largement les frontières d'une seule commune bruxelloise. Il n'est pas superflu de rappeler que ces deux attractions représentent une vitrine pour Bruxelles et qu'elles constituent un moteur pour l'emploi local, particulièrement pour les jeunes. Aujourd'hui, une moyenne de 140 personnes y travaillent depuis 15 ans.

Par ailleurs, ces deux parcs, pouvant être considérés comme des attractions phares du

Uw antwoord deed mij versteld staan. U wilde geen standpunt innemen voordat u meer informatie had over de contractuele relaties tussen die twee attractieparken en Brussel-Stad. Dit gebrek aan informatie verhinderde u evenwel niet om die bedrijven aan te raden om niet te snel een nieuwe locatie te zoeken en deel te nemen aan de projectoproep, terwijl die nog niet eens uitgeschreven is!

De huurovereenkomst van Mini-Europa en Océade loopt ten einde op 31 augustus 2013. Kinepolis heeft daarentegen een huurovereenkomst tot 2025. Door geen standpunt in te nemen, verplicht u die attractieparken bijna om te verhuizen. De kans dat zij het gewest verlaten is daarbij zeer groot, aangezien Brussel maar weinig terreinen heeft waar attractieparken van die omvang mogelijk zijn.

U hebt voorts Brussel-Stad aangemoedigd om een akkoord met Mini-Europa en Océade te sluiten. Voor zover ik weet is er evenwel nog altijd geen oplossing uit de bus gekomen.

De stad Brussel is misschien niet in staat om vrijetijdstoerisme op haar grondgebied te organiseren, maar als minister-president is het uw taak om een dergelijke vergissing te voorkomen. De sluiting van die twee attractieparken zal grote economische gevolgen hebben. Zij leveren heel wat lokale jobs, vooral voor jongeren. Meerdere personeelsleden werken er al vijftien jaar.

Mini-Europa en Océade trekken elk jaar zo'n 600.000 bezoekers aan. Dat is een vierde van het aantal bezoekers van alle Brusselse musea en attracties samen. In 2011 bedroeg hun omzet respectievelijk 3,8 en 2,5 miljoen euro.

Ondertussen lijkt de eigenaar van de twee parken de handdoek in de ring te willen werpen. Hij is moe getergd door het gebrek aan waardering van de Brusselse overheden en de coördinatoren van het Neoproject. In een brief van februari jongstleden roept hij zijn klanten op om nog een laatste maal Mini-Europa te bezoeken voor de definitieve sluiting op 31 augustus 2013. Hij hekelt het feit dat Brussel-Stad geen vrijetijdstoerisme wil ontwikkelen en dat de burgemeester de mening van de Brusselse ministers naast zich neerlegt. Hij beschuldigt de burgemeester van Brussel-Stad van

plateau du Heysel, attirent des centaines de milliers de visiteurs chaque année. Mini-Europe et Océade accueillent ensemble près de 600.000 visiteurs, soit 25% de ce que représente l'ensemble de visites dans tous les musées et attractions de Bruxelles. Leurs chiffres d'affaires pour 2011 étaient respectivement 3.800.000 euros et plus de 2.500.000 euros.

Aujourd'hui, nous apprenons que le propriétaire des deux parcs veut jeter l'éponge, excédé par le manque de considération des autorités bruxelloises et des coordinateurs du projet Neo. Un courrier daté de février 2012 vient d'ailleurs d'être envoyé à ses clients dans lequel il les invite à visiter Mini-Europe une dernière fois avant sa fermeture définitive le 31 août 2013. Ses clients n'ont donc plus que 20 mois pour ce faire, et ce, suite au choix de Bruxelles-Ville de "ne pas développer le tourisme de loisir à Bruxelles et encore moins, par le biais d'activités privées. La Ville ne renouvellera pas notre bail afin d'implanter un nouveau projet appelé Neo. (...) Les interventions des ministres de la Région de Bruxelles-Capitale ont laissé le bourgmestre de la Ville totalement indifférent. Dans la conjoncture de la crise actuelle, beaucoup ne comprennent pas cette mégalomanie et comment on peut fermer des attractions qui fonctionnent bien. Les Bruxellois soutiennent à 77% Mini-Europe et Océade contre le projet Neo. (...) En 2013, nous inaugurerons un monument croate pour fêter l'entrée de la Croatie dans l'Union européenne, même si cela ne sera que pour deux mois".

J'ai reçu ce courrier, car je suis déjà allée à Mini-Europe, mais j'ignore si tous les parlementaires en ont obtenu une copie.

Pour moi, ce courrier est symptomatique du malaise profond que peut éprouver un chef d'entreprise qui a été balancé de gauche à droite par les autorités de la commune de Bruxelles-Ville, qui, lors d'un premier contact, lui auraient exprimé clairement que Mini-Europe et Océade n'avaient pas leur place au sein du projet Neo. Aujourd'hui, ils lui disent de répondre à un appel à projets qui est toujours en cours de rédaction. Il ne sait plus à quoi s'en tenir.

On lui explique la procédure, on lui dit de répondre à cet appel à projets, qui n'est pas encore

megalomanie en begrijpt niet hoe men in een crisisperiode attractieparken die goed draaien, kan sluiten.

Deze brief bewijst dat de bedrijfsleider ten einde raad is. Brussel-Stad heeft hem in een eerste contact duidelijk te kennen gegeven dat Mini-Europa en Océade geen plaats hebben binnen het Neoproject, maar nu krijgt hij te horen dat hij aan een projectoproep moet deelnemen die nog niet is opgesteld en die zal worden gevuld door een gesprek met de potentiële investeerders.

De boodschap is dus niet erg duidelijk. Wat wel zeker is, is dat de procedure nog heel wat tijd in beslag zal nemen. Tegen dat de bouwvergunningen zijn verkregen, zitten we al snel in 2018, terwijl de huurovereenkomst van Mini-Europa en Océade in 2013 ten einde loopt.

Het Brussels Gewest zou zijn verantwoordelijkheid moeten nemen en een dergelijk omvangrijk project samen met Brussel-Stad moeten beheren. Gezien de termijnen voor de projectoproep, de indiening van de projecten, de vergunningsaanvragen en de beroeps mogelijkheden zou de huurovereenkomst van Mini-Europa en Océade moeten worden verlengd tot het ogenblik waarop ook de huurovereenkomst van Kinepolis en Brupark ten einde lopen, namelijk tot 2025. Op die manier wordt iedereen gelijk behandeld.

U hebt eerder laten weten dat u er voorstander van bent om die twee attractieparken op de Heizel te behouden. Die activiteiten komen zowel het toerisme, het imago van Brussel als de plaatselijke economie ten goede. Bent u bereid om de huurovereenkomst van Mini-Europa en Océade te verlengen tot 2025? Bent u bereid om dit project samen met Brussel-Stad te beheren?

Bent u er overigens zeker van dat het Neoproject er zal komen? Het Vlaams Gewest heeft pas een stedenbouwkundige vergunning afgegeven voor het torenproject in Machelen. Zet dat het Neoproject niet op de helling?

rédigé et qui sera suivi par ce qu'ils appellent "un dialogue compétitif" entre les différents investisseurs potentiels concernant les parties qu'ils souhaiteraient réservé au tourisme et aux loisirs.

Vous conviendrez, M. le ministre-président, que le message est un peu flou. On peut en tout cas s'accorder sur les délais de la procédure. Quels sont les délais ? On parle, pour l'appel à projets, sa rédaction et sa finalisation, d'une année ou une année et demie. Ensuite, les investisseurs vont présenter leur projet. Il faudra encore compter une année ou une année et demie. Enfin, il faudra parler de l'octroi du permis de bâtir et éventuellement des recours introduits par des comités de quartier, par l'ARAU (Atelier de recherche et d'actions urbaines). Cela va prendre du temps. On va arriver en 2018. Or le contrat de bail de Mini-Europe et Océade se termine en 2013.

La Région bruxelloise devrait prendre ses responsabilités et cogérer un projet aussi important avec la commune de Bruxelles-Ville. Le 31 août 2013, c'est demain, en tout cas pour un chef d'entreprise. Après les délais d'appel à projets, d'appel à investisseurs, de permis d'urbanisme, si on ne veut pas voir partir Mini-Europe et Océade, il faut prolonger le contrat de bail jusqu'à la fin de celui de Kinepolis et Bruparck, à savoir 2025. Comme cela tout le monde sera sur un pied d'égalité.

Puisque vous aviez déclaré lors d'une interpellation et d'une question d'actualité portant sur l'avenir du plateau du Heysel que vous étiez favorable à leur maintien, je voudrais savoir quelles sont les démarches qu'a faites le gouvernement bruxellois pour maintenir ces deux parcs d'attractions sur le site du Heysel.

Quelles sont les solutions à apporter pour ne pas perdre tout le bénéfice de ces activités pour le tourisme à Bruxelles, pour l'image de Bruxelles au niveau international, pour le dynamisme économique local, particulièrement au niveau de l'emploi ? Seriez-vous disposé à ce que le contrat de bail d'Océade et Mini-Europe puisse être prolongé jusqu'en 2025 ? Seriez-vous prêt à ce que la Région bruxelloise s'implique dans un projet d'une telle envergure et cogère ce projet avec la commune de Bruxelles-Ville ?

Avant de provoquer de tels bouleversements, êtes-vous certain que le projet Neo se réalisera ? La Région flamande vient d'octroyer un permis d'urbanisme pour la fameuse tour du projet de Machelen. S'ils mènent celui-ci à terme, est-ce que nous continuerons avec notre projet ?

Discussion

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

Mme Gisèle Mandaila.- En complément à l'interpellation de Mme Fraiteur, je voudrais ajouter quelques éléments concernant le projet Neo.

Nous savons que ces projets sont un puissant levier et une opportunité de revitaliser cette partie de la ville, mais malheureusement nous ne savons pas encore exactement ce qu'il adviendra du plateau du Heysel et des infrastructures qui s'y trouvent.

Les différents acteurs présents sur ce site se trouvent dans l'incertitude. Le risque n'est pas seulement de voir Mini-Europe et Océade disparaître. L'avenir des infrastructures sportives présentes est aussi remis en cause. Tout comme les propriétaires des deux parcs, les responsables des clubs sportifs se plaignent du manque de considération de la part des autorités bruxelloises et des coordinateurs du projet Neo.

Il me semble important que ceux et celles qui vivent et font vivre le site soient intégrés à la conception du projet et soient au moins mis au courant de l'évolution de ce dossier.

Que deviendront ces clubs sportifs (le club d'athlétisme et le club sportif pour personnes handicapées entre autres) ? Que vont devenir les centaines de jeunes qui en dépendent ? Une concertation est-elle mise en place avec les responsables de ces clubs ? Si oui, quelles sont les pistes de solution qui ont été envisagées ? Nous ne pouvons pas éloigner de ce processus et de ce projet les acteurs de terrain de ce site : ce serait une grave erreur.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).- *Het Neoproject vormt een belangrijke hefboom om dit stadsdeel nieuw leven in te blazen. Jammer genoeg weten we nog niet wat er met de infrastructuur op de Heizel zal gebeuren.*

Iedereen op het terrein leeft in onzekerheid. We lopen niet alleen het risico dat Mini-Europa en Océade er wegtrekken, ook de toekomst van de sportinfrastructuur is onzeker. De verantwoordelijken van de sportclubs vinden ook dat de Brusselse overheid en de coördinatoren van het Neoproject te weinig rekening met hen houden.

Het lijkt me toch wel belangrijk dat wie al op het terrein gevestigd is, betrokken wordt in het dossier.

Wat zal er gebeuren met de sportclubs en de honderden jongeren die er komen sporten? Wordt er overlegd met de verantwoordelijken van de sportclubs? Welke oplossingen worden overwogen?

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote.- Nous devons, bien entendu, suivre de près le projet Neo. Nous avons déjà posé nombre de questions sur le maintien des fonctions déjà existantes, mais aussi sur celles qui seront créées. Nous ne devons pas défendre les intérêts de l'un ou l'autre lobby, mais un projet d'envergure et complet pour cette partie de la Région.

Nous devons également tenir compte du projet U-Place tout proche. Ne nous trompons pas de discours et soutenons fortement notre projet bruxellois, sans nous disperser, faute de quoi nous perdrions la possibilité de développer cette zone.

Certes, cela ne doit pas être fait à n'importe quel prix. Selon le dossier de presse du 23 juin 2011 publié lors de la présentation du projet Neo, l'objectif est "de bâtir un nouveau quartier harmonieux, y compris avec son environnement immédiat. (...) Dans cette optique, la programmation prévue à l'heure actuelle peut assurer l'organisation et la synergie mutuelles entre les fonctions nouvelles et les fonctions existantes comme Mini-Europe et les cinémas, Océade, le Planétarium, l'Atomium et les autres attractions".

Aucune porte ne semble fermée, puisqu'une possibilité est offerte de maintenir les attractions existantes sur le site. D'ailleurs, le bureau d'études KCAP prévoit, sur le site Neo, une zone affectée à Mini-Europe, dont l'implantation devra, peut-être, être légèrement déplacée.

Le 10 février dernier, le ministre-président, interrogé par des parlementaires, avait lui-même rappelé qu'il était possible de maintenir Mini-Europe sur le site du Heysel. L'échevin de l'urbanisme de la ville de Bruxelles l'a également annoncé lors d'un débat télévisé, le 14 février.

En ce qui concerne la Ville de Bruxelles, il convient de rappeler que le bail évoqué par Mme Fraiteur arrivait initialement à échéance en 2010. C'est précisément la Ville qui a prolongé ce bail, dans des conditions identiques, jusqu'à la fin août 2013. Par conséquent, lorsque l'on présente la situation, il convient de ne pas donner l'impression que c'est la Ville qui a, pour une raison obscure,

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- We moeten het Neoproject nauwgezet opvolgen. Er zijn heel wat vragen, zowel over de toekomstige als over de al aanwezige functies. We moeten een goed project verdedigen en niet de belangen van de een of andere lobby.

We mogen ook Uplace niet uit het oog verliezen, dat vlakbij zal komen. Wij moeten ons Brussels project verdedigen, anders laten we de kans om die zone te ontwikkelen, misschien voorbijgaan.

Dat mag zeker niet tegen eender welke prijs gebeuren. Volgens het persdossier van 23 juni 2011 naar aanleiding van de voorstelling van het Neoproject, zal er een harmonieuze wijk komen. Synergie tussen de huidige en de nieuwe functies zou dus mogelijk zijn.

Er is nog niets uitgesloten. Bovendien voorziet adviesbureau KCAP op het terrein een zone voor Mini-Europa, dat misschien wel een beetje zal moeten opschuiven.

In februari stelden de minister-president en de schepen van stedenbouw nog dat het mogelijk is om Mini-Europa op de Heizel te houden.

Het huurcontract zou oorspronkelijk in 2010 aflopen, maar Brussel-Stad heeft het onder identieke voorwaarden tot eind augustus 2013 verlengd. De stad wil dus niet om een of andere duistere reden de toekomst van Mini-Europa in gevaar brengen, integendeel.

Bovendien is er binnen het Neoproject 16.000 m² voorzien voor vrijetidsactiviteiten. Er ligt dus nog niets vast. Zo is er bijvoorbeeld sprake van een museum voor hedendaagse kunst.

(Samenspraak)

Ik ben het ermee eens dat we Mini-Europa en Océade moeten steunen, maar er is ook een wetgeving voor openbare aanbestedingen en die moet gerespecteerd worden.

De procedure wordt binnenkort opgestart. We roepen dan ook iedereen op om een goed

cherché à nuire à l'avenir de Mini-Europe. C'est tout le contraire.

Par ailleurs, les activités de loisir ont bien évidemment leur place dans le projet Neo. On parle ainsi de 16.000 m² d'espace consacrés aux loisirs. En outre, la situation n'est pas encore figée. On parle par exemple du musée d'Art moderne, pour évoquer quelque chose de neuf.

(Colloques)

Toutefois, j'en viens au dernier point, nous allons quelque peu tenir un discours sur le respect des marchés publics. Je veux bien que nous soutenions tous Mini-Europe et l'Océade, que nous soyons tous derrière un projet équilibré, mais il existe une réglementation sur les marchés publics qui vaut pour tout le monde.

Une procédure sera maintenant lancée et nous incitons fortement Mini-Europe, l'Océade ainsi que tous ceux qui voudraient s'insérer dans cette procédure de marché public d'y prendre part et d'y travailler sérieusement.

Au risque de me répéter, il convient aujourd'hui de préparer un bon dossier afin de concourir à ce marché public. Les acteurs déjà sur le terrain sont bien placés pour faire valoir leur attractivité actuelle et y participer également. Il s'agit d'une démarche plus intéressante que d'offrir des places gratuites aux parlementaires.

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Lors d'une précédente interpellation, vous aviez dit que vous estimiez important qu'Océade et Mini-Europe continuent leurs activités, sur le site du Heysel ou ailleurs.*

Mini-Europe est un pôle d'attraction touristique et il faut examiner s'il peut rester sur ce site ou ailleurs en Région bruxelloise.

Océade est un projet commercial, mais nous devons l'examiner dans l'optique de la mise à disposition de piscines à Bruxelles. De nombreuses piscines ferment parce qu'elles ne

voorbereid dossier in te dienen. De attractieparken kunnen daarbij hun aantrekkingskracht uitspelen. Deelnemen aan de openbare aanbesteding is in elk geval een beter idee dan gratis toegangskaartjes uitdelen aan parlementsleden.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Tijdens een vorige interpellatie hebt u gezegd dat u het belangrijk vond dat de twee initiatieven Océade en Mini-Europe blijven voortbestaan op de Heizelsite of elders.

Mini-Europa is een toeristische trekpleister geworden en het gewest kan dat niet zomaar naast zich neerleggen. Het dient dan ook na te gaan of Mini-Europa niet op de Heizelsite kan blijven of een andere plaats ter beschikking te stellen om dit unieke aanbod in het gewest te houden.

Ik weet dat Océade een commercieel project is,

satisfont plus aux normes.

Quels sont les projets du gouvernement concernant Océade et Mini-Europe ? Les deux parcs récréatifs restent-ils sur le site du Heysel ?

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Vu qu'un débat analogue a eu lieu en plénière le 10 février dernier, au sein duquel Mmes Fraiteur, Nagy et Ampe étaient intervenues, je me permettrai d'être concis et de vous renvoyer à ma précédente réponse. Notons au passage que je suis plus souvent interrogé concernant Mini-Europe que sur le quartier européen et l'avenir de la Foire internationale de Bruxelles présente sur le site.

Je pense, de manière générale, qu'il faut cesser de rêver dans cette Région. Notre développement entraîne de facto des contraintes. Effectivement, nous avons, sur le territoire de cette Région, quelques communes qui sont de grands propriétaires fonciers ainsi que d'importants opérateurs du développement et qui invoquent une autonomie communale. Elles sont en droit de le faire.

Des conventions entre la Ville de Bruxelles et une série d'entreprises ont été conclues. Je veux bien que l'on discute d'une potentielle fusion des communes ou de l'expropriation de la Ville de Bruxelles, mais où allez-vous trouver les moyens pour cela ? Il faudrait par ailleurs ensuite également le faire pour Uccle et pour toutes les communes.

Vous devez vivre dans l'idée qu'il y a des communes qui ont leurs propres stratégies de développement et nous devons veiller - et c'est pour cette raison que votre question est légitime - à

maar we moeten dat bekijken in het debat over het terbeschikkingstellen van zwembaden aan de bevolking. In heel wat gemeenten worden de zwembaden gesloten omdat ze niet meer aan de normen voldoen. Recent werd het zwembad in Laken gesloten. Brussel kent een heel kwetsbaar publiek. Heel wat mensen hebben de mogelijkheid niet om op vakantie te gaan. Ze wonen vaak in heel kleine woningen met hun kinderen en hebben er ook behoefte aan om zich te ontspannen.

Wat is de regering van plan met Océade en Mini-Europa? Blijven die op de Heizelsite of komen ze op een andere site?

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

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- We moeten eens stoppen met dromen. Onze ontwikkeling gaat de facto met druk gepaard. Er zijn in het gewest een aantal gemeenten die veel grond bezitten en belangrijke spelers zijn op het gebied van ontwikkeling. Zij doen daarbij een beroep op hun gemeentelijke autonomie en dat is hun recht.

Brussel-Stad heeft met een reeks ondernemingen overeenkomsten afgesloten. Ik wil best een fusie bespreken van gemeenten of de onteigening van Brussel-Stad, maar waar vinden we de middelen daarvoor?

We moeten beseffen dat bepaalde gemeenten een eigen ontwikkelingsstrategie hanteren. We moeten er wel over waken dat de ontwikkelingsdoelstellingen van Brussel-Stad verenigbaar zijn met de doelstellingen van het gewest.

Brussel-Stad is pas een herinrichting van de Heizel beginnen te overwegen sinds we het terrein als hefboomzone onderbrachten in het Plan voor de internationale ontwikkeling van Brussel (PIO). De Heizel werd in het PIO opgenomen vanwege zijn uitstraling als essentiële business- en congreszone.

Er is veel gezegd over Mini-Europa en Océade. Ik begrijp de eigenaars, die naar de toekomst kijken, maar ik mag niet onderhandelen in de plaats van

ce que les objectifs de développement de la Ville de Bruxelles soient compatibles avec les objectifs définis et poursuivis par la Région. Je me suis entretenu avec M. Meeus qui a fait un bon travail, j'ai consulté les conventions, dont je ne parlerai pas ici, entre la Ville et la société. Je ne m'exprimerai pas sur l'équilibre ou de déséquilibre de ces conventions, car je me dois de rester objectif dans ce dossier.

N'oublions pas que la Ville a commencé, je l'ai déjà dit, à repenser le site du Heysel à partir du moment où nous l'avons intégré au Plan de développement international (PDI) comme grande zone levier, et ce, dans l'optique d'augmenter notre capacité de congrès. Le Heysel a été inclus dans le PDI parce qu'il représente l'écrin d'un rayonnement, en termes de business-congrès, essentiel pour la Région.

On a beaucoup parlé de Mini-Europe et Océade. Je peux comprendre les propriétaires de ces sociétés qui veulent être fixés sur leur avenir, mais je ne peux me substituer à la Ville de Bruxelles pour la négociation. Il y a des aspects de ce dossier sur lesquels nous n'avons pas prise. Notre rôle est d'intervenir dans le maintien du respect et de la cohérence du projet par rapport au PDI.

Précisons que, hormis pour Kinépolis, dont la convention vient à échéance en 2025, les conventions pour le site de Bruparck, soit Océade et Mini-Europe arrivaient à échéance en 2010. La commune de Bruxelles-Ville les a prolongées jusqu'en 2013. Ce propriétaire a passé des conventions avec des sociétés à des conditions que je connais, mais sur lesquelles je ne m'exprimerai pas. C'est une transaction à laquelle nous n'avons pas été mêlés. Maintenant, il faut voir ce que nous voulons pour le plateau du Heysel. Il est évident que nous serons aussi à la manœuvre.

Au fur et à mesure que j'avance dans ce dossier, je me rends compte qu'il faut distinguer Océade et Mini-Europe, pour des raisons fonctionnelles, pour des raisons techniques, etc. Les réponses qu'on peut donner pour l'un ne sont pas nécessairement valables pour l'autre. Cette prolongation jusqu'en 2013 vise à permettre aux occupants du site de participer à l'appel à projets pour le pôle de loisirs. Elle leur offre une possibilité de rester implantés sur le plateau du Heysel. J'ai bien regardé les plans

de stad. Op sommige aspecten van dit dossier hebben wij geen vat. Wij moeten ervoor zorgen dat het project het PIO respecteert.

Behalve voor Kinépolis, dat een overeenkomst heeft tot 2025, liepen de overeenkomsten voor Bruparck in 2010 af, maar Brussel-Stad heeft ze verlengd tot 2013. Nu moeten we bekijken waar we met de Heizel naartoe willen.

Ik realiseer mij meer en meer dat we Océade en Mini-Europe apart moeten behandelen. Daar zijn meerdere redenen voor. Wat voor het ene attractiepark een oplossing kan zijn, is dat niet noodzakelijk voor het andere. Met de verlenging tot 2013 wordt de gebruikers van het terrein de mogelijkheid geboden om een dossier in te dienen voor de openbare aanbesteding voor de ontspanningszone. Ze krijgen de mogelijkheid om op de Heizel te blijven. Ik heb de plannen bekeken en het lijkt mij dat Mini-Europe zonder problemen kan worden behouden. Over Océade heb ik zo mijn twijfels. Misschien beschouwen de eigenaars de twee als onafscheidelijk, maar dat zijn ze zeker niet voor iedereen.

Er werd mij mondeling bevestigd dat Mini-Europe technisch gezien kan blijven. Voor Océade werd de oefening nog niet gemaakt.

De wet op de openbare aanbestedingen moet inderdaad worden nageleefd. Er moet een oproep voor projecten komen en vaak wordt de aanbesteding toegewezen aan de meest biedende en onder bepaalde voorwaarden. Er is dus nog niets zeker. Het is niet omdat een onderneming er al gevestigd is, dat ze ook kan blijven.

De oproep wordt in de loop van de komende maanden bekendgemaakt en de beslissing zal uiteraard vallen voor de huurovereenkomst van Mini-Europe en Océade afloopt.

Het enige minpunt is dat een ondernemer een planning nodig heeft. Misschien moet hij mensen ontslaan, moet hij investeren of een overbruggingskrediet aanvragen. Ik kan enkel aan Brussel-Stad vragen om daarmee rekening te houden. De oproep mag ook niet zo worden opgesteld dat Mini-Europe de facto uitgesloten wordt.

et il m'est apparu qu'il est possible de maintenir Mini-Europe sans difficulté. J'ai plus de doutes quant à Océade. Les propriétaires veulent-ils associer les deux et considèrent-ils qu'ils sont indissociables ? Je n'en sais rien. Mais je pense que le débat est là. Dans l'esprit de certaines personnes, Océade et Mini-Europe ne sont pas liés. Je ne peux pas vous parler des deux ensemble.

Je ne peux vous dire aujourd'hui que les sorts des deux sont liés. En revanche, on m'a dit oralement que Mini-Europe pourrait rester techniquement à cet endroit. Concernant Océade, on n'a pas encore réalisé l'exercice.

Cependant, ainsi que Mme Julie de Groote a eu raison de le souligner, si Bruxelles-Ville ne lance pas un appel à projets, si cette affaire est portée devant la tutelle et si je dois me prononcer sur ce dossier, la loi sur les marchés publics devra inévitablement être appliquée. L'appel à projets est donc obligatoire et c'est souvent au plus offrant et à certaines conditions que le marché est adjugé. Faites preuve de prudence et ne considérez donc pas que tout est figé. Ce n'est pas parce que des entreprises sont déjà sur place qu'elles vont bénéficier du droit d'y rester.

Cet appel à projets doit être lancé dans les prochains mois et une décision sera évidemment prise avant la fin des baux de Mini-Europe et d'Océade.

Petite faiblesse dans cette présentation : je puis comprendre par contre qu'un entrepreneur doit avoir un échéancier. Il a éventuellement des préavis à donner, des investissements à consentir et des crédits-ponts à obtenir. Je ne peux donc que demander à Bruxelles-Ville d'en tenir compte. Bien évidemment, l'appel d'offres ne doit pas non plus être fait de telle manière qu'il élimine de facto Mini-Europe.

Reste alors le problème de la concurrence. Si un tel cas de figure devait se présenter, nous envisagerions évidemment quel parti est le plus concurrentiel.

L'entrepreneur, pour sa part, ne doit évidemment pas se retrouver au mois de juillet par exemple, avec l'obligation de devoir partir au mois d'août. Cette situation est bien entendu hypothétique et je

Als we moeten kiezen, zal onze keuze vallen op de meest concurrentiële partij.

We moeten er wel over waken dat de verantwoordelijken van Mini-Europa en Océade niet opeens op korte termijn moeten vertrekken.

Brussel-Stad heeft de directie van beide parken gevraagd om een offerte in te dienen, zodra er een oproep gepubliceerd wordt. Ik zou Brussel-Stad willen vragen loyaal te zijn en geen activiteiten te voorzien die helemaal onverenigbaar zijn met een project als Mini-Europa.

In het richtplan wordt het gemengde karakter van het terrein als een belangrijk punt voor de toekomstige wijk naar voren geschoven. De ontspanningsmogelijkheden moeten dan ook in het stadsweefsel passen en verenigbaar zijn met andere functies.

Het gewest zal worden gevraagd om deel te nemen aan de uitwerking van het project en zal mee beslissen over de grote lijnen voor het beheer van de Heizel.

Terwijl Brussel-Stad onderhandelt met Mini-Europa en Océade, kunnen wij de voorwaarden voor de oproep voor projecten bestuderen en erover waken dat niemand wordt bevoordeeld.

Tegelijkertijd is het niet de bedoeling dat de sportactiviteiten van het terrein verdwijnen. Ze moeten echter wel passen in een zone met internationale uitstraling. Dat betekent dat niet noodzakelijk de activiteiten moeten worden aangepast, we kunnen ook de infrastructuur aanpassen. In elk geval moeten we bij de ontwikkeling van de zone op de Heizel tot een van de grootste congresruimtes van België voor voldoende samenhang zorgen. In dat kader moeten in de gesprekken met Mini-Europa en Océade modernisering en aanpassing zeker aan bod komen.

We moeten dit dossier op de voet volgen en naar beide partijen luisteren. Daarna kunnen we beslissen wat er moet gebeuren. Zodra de projectoproep bekendgemaakt is, komen we samen om ons over een gedetailleerde plan te buigen.

suppose que ce n'est pas de cette manière que cela se déroulera. Toutefois, je conçois qu'il faille intégrer cette préoccupation chez les responsables de Mini-Europe et d'Océade.

La Ville a invité les dirigeants de ces deux parcs à remettre offre dès que l'appel d'offres sera publié. Je ne peux qu'en faire autant. Je m'adresse ici à la Ville de Bruxelles en disant qu'il conviendra de se montrer loyal et de ne pas imaginer une activité totalement incompatible avec un projet tel que celui de Mini-Europe.

Le plan directeur met en avant, comme un des gages de durabilité du futur quartier, la notion de mixité à l'échelle des îlots. Les équipements de loisirs devront donc s'insérer dans la trame urbaine et cohabiter avec d'autres fonctions. Il s'agit donc d'un travail d'assembler.

Je répète - et c'est par là que je conclurai - que nous, Région, allons être sollicitée pour une association à la conception du projet et que nous prendrons part aux décisions liées aux grandes orientations de la gestion du site du Heysel. C'est à ce moment que nous pourrons faire valoir notre avis, indépendamment de l'examen de la conformité des actes qui seront posés.

Laissons donc la Ville négocier avec Mini-Europe et Océade, penchons-nous sur la cohérence du projet urbanistique, étudions les conditions de l'appel à projets, veillons à ce que l'on ne privilégie personne et que le projet reste ouvert à tout un chacun.

D'autre part, il n'est pas prévu de mettre fin aux équipements sportifs présents sur le site. Cependant, il est évident que l'ensemble des fonctions présentes sur les sites doivent faire l'objet d'un projet s'intégrant dans ce qui se révèle être une zone à vocation internationale.

Plutôt que de passer par une modification des activités, cela pourrait ainsi passer par une modification des infrastructures existantes. En effet, mettre en place l'un des plus grands espaces de congrès d'Europe - ou du moins de Belgique - sur le site du Heysel, nécessite une cohérence dans le projet de développement de la zone. De même, lors de la discussion avec Mini-Europe et Océade, le souci de modernisation ou d'adaptation pourrait

être au cœur du projet.

Restons donc attentifs à l'évolution de ce dossier ainsi qu'aux deux sons de cloche différents et voyons ce qu'il convient de faire. Une fois l'appel à projets lancé, nous prendrons rendez-vous dans le cadre d'un plan qui sera un peu plus détaillé.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Si je me suis permis de vous interroger à nouveau sur ce dossier, c'est parce que vos réponses à ma question d'actualité étaient très vagues. J'entends avec plaisir que vous souhaitez être associé au projet. Je défends l'autonomie communale, mais il serait aberrant que la Région bruxelloise ne fût pas associée à un projet d'une telle envergure qui influera sur l'ensemble de son économie.

Je vous confirme que ma question vise également Océade. Selon moi, en effet, les décisions qui seront prises viseront inévitablement les deux projets : Mini-Europe et Océade.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Selon vos informations, l'entrepreneur souhaite lier l'avenir de ses deux attractions ?

Mme Béatrice Fraiteur.- Mini-Europe seule n'est pas rentable ; c'est l'association des deux attractions qui rendabilise cette activité économique. Pour l'entrepreneur, elles sont indissociables. L'une offre une activité de loisir culturel et l'autre, une activité de type sportif. Les deux sont interdépendantes.

Votre réponse sur les délais me semble positive. L'échéance a été fixée au 31 août 2013. Pour l'entrepreneur, c'est donc maintenant que doivent être signifiés les préavis et que les sites doivent être définis. Faute de cela, l'exploitant pourrait être qualifié d'irresponsable.

Avec la commune de Bruxelles-Ville et les membres cdH de cette commission, j'ai parfois l'impression d'assister à un dialogue de sourds : on nous dit qu'il suffit de répondre à l'appel à projets, mais il n'est pas encore rédigé. Un entrepreneur ne peut accepter pareille situation. Il nous faut un discours clair ! En outre, un "léger" déplacement

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Ik kaart deze kwestie nogmaals aan, omdat uw antwoord op mijn dringende vraag erg vaag was.*

Het doet me plezier dat u bij dit project betrokken wil worden. Ik ben een voorstander van gemeentelijke autonomie, maar het Brussels Gewest mag een project van dergelijk economisch belang niet aan zich voorbij laten gaan.

De projecten Mini-Europa en Océade zijn naar mijn mening met elkaar verbonden en beslissingen hebben onvermijdelijk invloed op beide attractieparken.

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *Wil de ondernemer de toekomst van beide attractieparken aan elkaar koppelen?*

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Mini-Europa op zich is niet rendabel. De attractieparken samen hebben een toekomst en voor de ondernemer vormen ze dan ook één geheel. Het ene park biedt cultuur, het andere sportactiviteiten.*

De termijn loopt af op 31 augustus 2013. Voor de ondernemer is het belangrijk dat de opzegging nu gebeurt en dat er wordt vastgelegd wat er met de terreinen zal gebeuren.

Brussel-Stad en de leden van de cdH in deze commissie geven me soms het gevoel dat we tegen een muur praten. Er wordt gezegd dat de ondernemer de projectoproep moet beantwoorden, maar die is nog niet opgesteld. Dit is onaanvaardbaar. Er is duidelijkheid nodig. Een kleine verplaatsing van het park zou bovendien 15 à 20 miljoen euro kosten. De ondernemer moet de nodige regelingen kunnen treffen voor zijn personeel en investeringen.

de l'attraction coûterait entre 15 et 20 millions d'euros. Une réponse doit être donnée à l'entrepreneur pour qu'il puisse s'organiser en termes de personnel et d'investissements.

Je me réjouis donc de ce que la Région bruxelloise sera associée au projet, mais je regrette qu'avec la commune de Bruxelles-Ville, nous tenions un dialogue de sourds. La situation stagne depuis des mois et cela ne pourra qu'aboutir au départ de l'entrepreneur. J'espère donc que ce dossier évoluera et que nous sortirons de cette impasse.

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Ma réponse n'est pas du tout conflictuelle. Vous est-il revenu que l'entreprise, propriétaire des deux attractions, souhaite lier les deux en ce qui concerne la localisation sur le site ? Souhaite-t-elle également demeurer sur les sites actuellement occupés ?

Ces questions seront certainement très vite posées. Qu'elle lie le sort des deux attractions vu leurs stratégies commerciales complémentaires, je peux le comprendre. En revanche, lie-t-elle les deux attractions en termes de proximité géographique ? Je l'ignore pour l'instant.

Mme Béatrice Fraiteur.- La seule information que je puis vous communiquer à ce sujet est qu'il m'a été confirmé que le déménagement de pareilles infrastructures, là ou ailleurs, coûte au moins 20 millions d'euros. Cela vaut donc vraiment la peine d'en discuter, car il s'agit d'un budget non négligeable pour un entrepreneur.

Je vous encourage cependant à les interroger à cet égard afin d'affiner votre connaissance du dossier.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS

Ik ben blij met de betrokkenheid van het Brussels Gewest, maar betreur de houding van Brussel-Stad. Het dossier maakt al maanden geen vooruitgang. Ik hoop dan ook dat er maatregelen genomen zullen worden.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Picqué avertit le mot.

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *Ik zoek helemaal geen conflict. Er blijven nog heel wat vragen. Ik kan begrijpen dat de onderneming die eigenaar is van beide attracties, ze commercieel met elkaar wil verbinden, maar zullen ze ook ruimtelijk verbonden worden? Wil de onderneming dat ze blijven waar ze zijn? Ik weet het niet.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Ik kan alleen zeggen dat het minstens 20 miljoen euro kost om een dergelijke infrastructuur te verhuizen. Het loont de moeite om daarover te spreken met de uitbaters, zodat u de details van dit dossier beter kent.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSE-

LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'élargissement de la jonction Nord-Midi".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- La presse révèle une divergence de vues très importante entre la SNCB et le gouvernement bruxellois sur l'élargissement de la jonction Nord-Midi.

Selon la SNCB, un tel élargissement est essentiel dans la mesure où, en Belgique, un train sur trois emprunte ce passage et qu'actuellement le réseau est saturé aux heures de pointe. Les études préalables entamées en 2008 sont terminées, différentes propositions techniques sont avancées et budgétisées et le projet est inscrit dans le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB déposé sur le bureau du ministre en charge des entreprises publiques, M. Magnette.

L'autre point de vue est le vôtre, Monsieur le ministre-président. Vous releviez d'une part qu'un tel élargissement entraînerait un chantier qui nécessitera des années de travaux et de nuisances pour les Bruxellois, d'autre part, qu'il n'y a pas de financement. Selon les informations diffusées dans la presse, ce projet d'élargissement serait évalué à près d'un milliard d'euros. Dans Le Soir du jeudi 2 février 2012, vous déclariez que ce projet ne se ferait pas.

Dans le cadre de précédents débats sur le sujet au parlement bruxellois, vous restiez prudent sur cette question. Vous déclariez notamment ne pas avoir eu connaissance d'une démonstration concluant que la seule solution permettant de régler les problèmes de saturation et de désengorger la jonction serait d'augmenter la capacité de l'axe Nord-Sud. Vous précisiez en outre que l'importance du dossier justifie que celui-ci soit intégré dans un accord global sur Bruxelles, qui permettrait d'y voir plus clair dans les intentions précises de la SNCB sur une série de dossiers : la jonction Nord-Midi, le RER intramuros, la mise à

LIJKE BESTUREN, RUIMTELijke ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "de verbreding van de noord-zuid verbinding".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Uit persberichten blijkt dat de standpunten van de NMBS en de Brusselse regering over de verbreding van de noord-zuidverbinding erg uiteenlopen.*

Volgens de NMBS is de verbreding noodzakelijk, omdat momenteel één trein op drie die verbinding gebruikt en het netwerk volledig ver zadigd is tijdens de piekuren. De studies die in 2008 van start gingen, zijn klaar. Er werden verschillende technische voorstellen naar voren gebracht en gebudgetteerd en het project is ingeschreven in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS, dat ingediend werd bij de bevoegde minister.

U stelt daarentegen dat een verbreding langdurige werkzaamheden vereist die veel hinder zullen veroorzaken. Bovendien kan ze niet gefinancierd worden. Volgens de pers zou dit project bijna 1 miljard euro kosten. Op 2 februari 2012 deelde u mee dat het project niet zou doorgaan.

In de vorige debatten was u voorzichtiger. U meende toen geen bewijs te hebben dat een verbreding de enige oplossing zou zijn voor de problemen. U zei ook dat het dossier voldoende belangrijk was om opgenomen te worden in een algemeen akkoord. Dat zou de bedoelingen van de NMBS kunnen verduidelijken in een hele reeks dossiers, zoals de noord-zuidverbinding, de commerciële ontwikkeling van de stations, enzovoort.

U kondigde toen ook aan dat er een rondetafelgesprek zou georganiseerd worden tussen de NMBS en het Brussels Gewest, zodra de federale regering gevormd was. Op de agenda zouden niet enkel de aanleg van de Zuidwijk, de noord-zuidverbinding of Schaarbeek-Vorming

disposition des sites désaffectés, le développement commercial des gares, etc.

Vous déclariez également que cette solution correspondait à une vision très utilitariste du territoire de Bruxelles. Vous concluez à l'époque en disant qu'une table ronde SNCB-Région bruxelloise serait organisée dès que le gouvernement fédéral serait formé et qu'un ministre prendrait ses responsabilités. L'agenda de cette table ronde devrait porter non seulement sur un sujet ponctuel comme l'aménagement du quartier du Midi, la jonction Nord-Midi ou Schaerbeek-Formation, mais aussi sur un accord de coopération avec l'État fédéral, garantissant les engagements de chacun.

Aujourd'hui, le gouvernement fédéral est formé et le ministre Magnette est en charge de ce dossier. Quant à la connaissance du projet en tant que tel, l'information devrait exister dans la mesure où l'étude sur le projet est terminée.

Quelle est la position officielle du gouvernement bruxellois sur l'élargissement de la jonction Nord-Midi ? Est-ce celle que vous avez vous-même exprimée dans la presse ? Dans l'hypothèse où le projet vient à se réaliser, quelle serait la participation financière directe ou indirecte de la Région bruxelloise ?

Vous souhaitiez, il y a six mois, intégrer ce projet dans un accord global sur Bruxelles, accord qui permettrait d'y voir plus clair dans les intentions précises de la SNCB sur une série de dossiers que j'ai précédemment cités. Qu'en est-il aujourd'hui ? Des discussions globales se tiennent-elles pour traiter de ces différents dossiers ?

Concernant le projet d'élargissement lui-même, le gouvernement pourrait-il l'exposer et communiquer l'étude au parlement ? Sur la base de l'étude à sa disposition, le gouvernement a-t-il été convaincu du fait que l'élargissement de la jonction Nord-Midi était la seule solution pour régler les problèmes de saturation et la désengorger ?

Vous regrettiez que, dans le cadre de ce dossier d'élargissement de la jonction Nord-Midi, la filiale immobilière de la SNCB Holding était venue également avec le projet de Jean Nouvel visant à

staan, maar ook een samenwerkingsakkoord met de federale overheid.

Vandaag hebben we een nieuwe federale regering en is minister Magnette verantwoordelijk voor het dossier.

Hoe luidt het officiële standpunt van de Brusselse regering? Als het project wordt gerealiseerd, zal het dan kunnen rekenen op rechtstreekse of onrechtstreekse financiële steun van het Brussels Gewest?

Hoe ver staat het algemeen akkoord met de NMBS waarover u zes maanden geleden sprak? Worden er momenteel algemene besprekingen gehouden over die verschillende dossiers?

Kan de regering de studie over de verbreding van de noord-zuidverbinding voorstellen aan het parlement? Heeft die studie de regering ervan overtuigd dat de verbreding de enige oplossing is?

U betreerde dat de NMBS naar aanleiding van het dossier over de verbreding van de noord-zuidverbinding ook het project om de Zuidwijk te herinrichten aanhaalde. Hoe ver staat dat project?

Uw algemene beleidsverklaring stelt dat een nieuw contactorgaan bestaande uit vertegenwoordigers van de MIVB, Mobiel Brussel, het BROH en Leefmilieu Brussel zou worden opgericht, dat de Brusselse eisen ten aanzien van de NMBS moet coördineren en organiseren. Is dat al gebeurd?

Werd er al een rondetafelgesprek georganiseerd? Indien de Brusselse regering de verbreding weigert, welke alternatieve voorstellen zijn er dan?

repenser le quartier de la gare du Midi. Qu'en est-il plus particulièrement de ce dossier ? Quelles en sont les dernières avancées ?

Dans votre déclaration de politique générale, était prévue la mise en place d'une interface régionale ferroviaire regroupant des représentants de la STIB, de Bruxelles Mobilité, de l'AATL et de Bruxelles Environnement, pour organiser et coordonner les revendications bruxelloises auprès de la SNCB. Cette interface a-t-elle été mise en place ?

Quid de la table ronde qui devait être organisée lorsque le gouvernement fédéral serait formé ? Une réunion a-t-elle été programmée ? Quel est l'agenda du gouvernement bruxellois ? Dans l'hypothèse où ce projet d'élargissement de la jonction Nord-Midi est refusé par le gouvernement bruxellois, quelles sont les alternatives pour résoudre le problème de la saturation de cette jonction ? Ces questions ont pour objectif de faire le point sur ce dossier au sein duquel, manifestement, les divergences entre la SNCB et la Région sont importantes.

Discussion

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *La semaine dernière, l'association TreinTramBus a organisé une très intéressante journée d'étude où étaient présents plusieurs experts, ainsi que M. S'heeren, directeur général de SNCB Mobility, et un membre du cabinet de M. Magnette. Il y a notamment été question de la jonction Nord-Midi. J'ai ici une copie pour vous du compte rendu de cette journée.*

La jonction Nord-Midi est saturée. Elle devrait l'être plus encore avec la croissance de 3,9% prévue par la SNCB à long terme (2020-2025), ce qui me semble irréalisable. Selon M. S'heeren, il n'y a pas de solution toute faite.

L'association d'usagers TreinTramBus, qui considère le train en combinaison avec les autres moyens de transport et avec les autres sociétés de transports publics, a développé plusieurs propositions de solutions.

Besprekking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Vorige week was er een studiedag georganiseerd door de organisatie TreinTramBus. Een van de sprekers was Sabin S'heeren, directeur-generaal van de NMBS Mobility. Er was ook iemand van het kabinet van federaal minister Paul Magnette. Er waren ook een aantal andere experts, onder andere van de Zwitserse spoorwegmaatschappij. De noord-zuidverbinding is even ter sprake gekomen. Het was een heel interessant debat. Ik heb een kopie van het verslag voor u mee.

Iedereen is het erover eens dat de noord-zuidas door Brussel verzwakt is. De NMBS heeft een strategie uitgewerkt op de langere termijn (2020-2025) voor een groei van 3,9%. Dat betekent onder meer dat de noord-zuidas nog meer zou belast worden, wat mij ondoenbaar lijkt.

De heer S'heeren heeft op de studiedag duidelijk gezegd dat er geen pasklare oplossingen zijn. De

Il est notamment possible d'alléger le trafic sur l'axe Nord-Midi en faisant suivre d'autres trajets aux trains parcourant de plus longues distances et qui transitent inutilement par cet axe. Il serait aussi possible de dévier une partie du trafic périurbain vers la gare de Bruxelles-Ouest et le quartier européen.

En outre, du matériel plus homogène, avec suffisamment de portes larges permettant d'entrer et de sortir plus rapidement du train, permettrait par exemple de gagner près d'une minute à la gare de Bruxelles-Central par rapport aux modèles plus anciens.

Il serait également possible de rationaliser la répartition des voies dans le tunnel de la jonction Nord-Midi, certaines ne servant qu'aux trains de passage et les autres aux trains qui s'arrêtent.

Il serait aussi envisageable de faire circuler des trains dans le tunnel Josaphat et d'établir une liaison entre la gare de Bruxelles-Midi et le quartier européen. Enfin, la combinaison train-tram et train-bus existe également.

Toutes ces suggestions permettent d'éviter des travaux d'infrastructure d'envergure, coûteux et préjudiciables à la mobilité. On ne peut pas répéter l'erreur commise lors de la création de la jonction. Il convient d'être plus rationnel. Si vous organisez une table ronde, il faudra prendre sérieusement ces alternatives en considération.

Avez-vous connaissance de ces propositions ? Avez-vous déjà pris contact avec ce type d'associations ou avec le directeur général de SNCB Mobility à propos des alternatives ?

treinen bijvoorbeeld laten stoppen in Schaarbeek en de pendelaars met een metro richting zuidstation laten reizen, zoals men bijvoorbeeld in Parijs doet, ziet hij alvast niet zitten. De vraag is natuurlijk welke oplossingen dan wel mogelijk zijn.

De TreinTramBusgebruikers hebben een aantal voorstellen met een globale visie. Daarbij bekijkt men de trein in combinatie met de andere vervoersmodi en de andere openbaarvervoersmaatschappijen, zoals de MIVB, De Lijn, de ontwikkeling van het Gewestelijk Expresnet en de TEC. Er zijn een aantal mogelijkheden om de noord-zuidas te verlichten door bepaalde treinen die nu nodeeloos door die as transiteren, andere trajecten te laten volgen. Het gaat er dan om verbindingen over langere afstand via andere routes te leiden.

Ook kan men homogener materieel inzetten met voldoende brede deuren zodat het in- en uitstappen vlotter verloopt. Een van de problemen is bijvoorbeeld dat men in het Centraal Station telkens een minuut verliest bij een bepaald type voertuig met ouderwetse deuren. Dergelijke ingrepen kunnen gemakkelijk uitgevoerd worden.

Daarnaast kan men meer treinreeksen doorkoppelen ten noorden en zuiden van Brussel, bijvoorbeeld de IC-trein uit Moeskroen enzovoort. Verder is het mogelijk om een deel van het voorstadsverkeer naar Brussel-West en de Europese Wijk af te leiden.

Een andere verdeling over de tunnelkokers in de noord-zuidverbinding kan ook een rationalisering zijn. Een van de kokers wordt dan alleen gebruikt voor doorgaande treinen en de andere kokers voor stoptreinen.

Het potentieel van de Josaphattunnel is een extra mogelijkheid. Treinen kunnen eventueel daar rijden. Er kan ook een verbinding komen tussen Brussel-Zuid en de Europese Wijk. Verder is er nog de combinatie trein-tram en trein-bus.

Al die suggesties laten toe enorme infrastructuurwerken te vermijden; werken die niet alleen veel geld kosten, maar Brussel ook in een mobiliteitchaos zullen storten. Een werf heeft een weerslag op alle mobiliteitstromen, op de

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

M. Alain Maron.- Nous avons évidemment tout intérêt à ce que Bruxelles demeure le noeud ferroviaire belge. On n'a nul intérêt à ce que l'on scinde progressivement les lignes (les lignes venant du sud du pays s'arrêteraient au sud de la ville et les lignes venant du Nord du pays s'arrêteraient au nord de la ville) et que de plus en plus de lignes contournent la capitale. Certes, cela peut se justifier dans certains cas, mais cela deviendrait problématique pour nous si cette pratique venait à se généraliser.

Comment faire en sorte que Bruxelles reste un noeud que l'on souhaite le plus efficace et le moins problématique possible ?

La question portant sur la capacité de la jonction Nord-Midi et l'extension de cette capacité doit être évidemment objectivée. Un certain nombre de solutions existent : celle, partielle, du tunnel Schuman-Josaphat, l'optimisation et la sécurisation de la circulation des trains via leurs électrification et informatisation progressives, le passage par la gare de l'Ouest... Cela suffira-t-il pour supporter l'augmentation progressive de la capacité et pour faire en sorte que Bruxelles demeure au centre du noeud ferroviaire ? Je n'ai pas la réponse à cette question, mais il serait intéressant d'obtenir des données en la matière afin que la Région et nous puissions nous positionner.

La Région devra de toute façon prendre position dans certains aspects du dossier. Si une extension

bewoners enz. Men mag de fout van de kaalslagen die Brussel heeft gekend, niet herhalen en men moet rationeler te werk gaan.

Bent u op de hoogte van die voorstellen? Hebt u al contact opgenomen met dergelijke organisaties of met Sabin S'heeren over de alternatieven?

Als u een rondetafel organiseert, is het goed om die alternatieven ernstig te overwegen en alle kennis maximaal te benutten. Op die manier kan men dergelijke grote werken vermijden en zodoende zorgen voor extra mobiliteitsstromen, waardoor men de doelstellingen toch kan bereiken.

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

De heer Alain Maron (*in het Frans*).- *Het is uiteraard belangrijk dat Brussel het zenuwcentrum van de Belgische spoorwegen blijft. We hebben er geen belang bij dat treinen uit het noorden van het land enkel tot het noorden van Brussel zouden rijden, en treinen uit het zuiden van België tot het zuiden van onze stad. In sommige gevallen is het nuttig dat een trein om Brussel heen rijdt, maar dat mag niet systematisch gebeuren.*

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat Brussel een knooppunt van de spoorwegen blijft en tegelijkertijd de problemen aanpakken?

Het probleem met de verzadiging van de noord-zuidverbinding moet objectief worden bestudeerd. Het kan worden opgelost door de bouw van een tunnel van Schuman naar Josaphat, treinen efficiënter en veiliger te laten rijden met behulp van elektronica of treinen te laten omrijden via het Weststation. Ik weet niet of dat zal volstaan. We moeten ons alleszins goed informeren.

Het Brussels Gewest zal in elk geval een standpunt moeten innemen over de verschillende aspecten van dit dossier. Als de verbinding wordt uitgebred, moeten er ofwel tunnels worden gegraven, ofwel bovengrondse werken worden uitgevoerd.

Is het de bedoeling om het Noordstation, het Centraal Station en het Zuidstation volledig of deels met elkaar te blijven verbinden? Wat denkt

de l'assise ferroviaire s'avérait nécessaire, il faudrait alors soit creuser de nouveaux tunnels, soit réaliser des aménagements en surface.

Parmi les différentes hypothèses envisageables, deux questions se posent :

- est-ce que l'objectif est de relier les trois gares (Nord, centrale, Midi) ou une partie d'entre elles ? Quelle est la position de la Région en la matière, car pareil projet génère des coûts et des changements de tracés ?

- quid de la question de la surface ? Jusqu'à présent, l'on a toujours entendu dire que tout se ferait en sous-sol mais, notamment entre Chapelle et Midi, on évoque des travaux en surface qui relieraient le tunnel de la gare Centrale et la gare du Midi.

Avez-vous des avis sur les hypothèses de travail actuellement envisagées par la SNCB ?

Une concertation existe-t-elle à cet égard vu l'importance de l'impact de pareils chantiers au niveau urbanistique régional ?

Alors que dans l'interpellation de Mme Béatrice Fraiteur, il est fait référence aux impacts du projet concernant la gare du Midi, je vous rappelle que vous avez promis que l'ADT (Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale) finaliserait un schéma de réaménagement de la gare et de son quartier début 2012. Où en est cette étude ? Sa présentation pourra-t-elle être prochainement faite par l'ADT, notamment au sein de cette commission ?

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

Mme Viviane Teitlebaum.- Le débat de la jonction Nord-Midi est depuis longtemps sur la table : mon groupe y est particulièrement attentif. Les enjeux de cette jonction sont très importants en termes de mobilité, d'urbanisme, mais aussi au niveau socio-économique ou politique. Quoiqu'on en pense et quoiqu'on ait pu en penser, ce dossier contient des potentialités à exploiter pour valoriser Bruxelles.

Pour progresser et finalement répondre positivement ou non à l'élargissement, vous aviez indiqué qu'une table ronde regroupant la SNCB et

het Brussels Gewest hiervan, aangezien hiervoor tracés verlegd moeten worden en dit kosten zal teweegbrengen?

Hoe zit het met eventuele bovengrondse werken? Tot dusver werd altijd gezegd dat er enkel ondergronds zal worden gewerkt, maar tussen Kapellekerk en het Zuidstation zouden eventueel bovengronds werkzaamheden worden uitgevoerd om de spoorwegtunnel volledig door te trekken van het Centraal Station tot het Zuidstation.

Wat is uw standpunt over de mogelijkheden die de NMBS overweegt?

Wordt er overleg gepleegd om de gevolgen van de werkzaamheden op stedenbouwkundig gebied te bestuderen?

U beloofde dat het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) tegen begin 2012 een plan voor de heraanleg van het Zuidstation en de Zuidwijk zou voltooien. Zal deze studie binnenkort in deze commissie worden voorgesteld?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De noord-zuidverbinding is erg belangrijk voor de mobiliteit en de stedenbouw, maar ook op sociaal-economisch en politiek vlak. Ze biedt mogelijkheden om Brussel op te waarderen.*

De nieuwe federale regering zou zo spoedig mogelijk de NMBS en het gewest bijeenbrengen voor een rondetafelgesprek over de eventuele uitbreiding. Ondertussen bestaat de federale regering al drie maanden.

Heeft ze al een rondetafelgesprek georganiseerd?

la Région allait être organisée dès la formation du nouveau gouvernement fédéral. Aujourd'hui, cela fait plus de trois mois qu'il est en place, je souhaite donc me joindre aux questions posées concernant cette initiative.

La table ronde a-t-elle déjà été organisée ? Si non, le sera-t-elle prochainement et suivant quel échéancier ? Au niveau de la Région, avez-vous prévu des initiatives en vue de cette concertation ? Si oui, sous quelles formes ? Quels sont les contacts que vous entretenez avec les responsables du niveau fédéral en charge de ce dossier ? Quid de l'interface régionale qui devrait ensuite coordonner ces revendications ? Il est plus que temps de préciser les pistes à creuser dans ce dossier. Quand et comment comptez-vous associer le parlement aux orientations que vous allez prendre ?

Les raisons pour lesquelles on pourrait refuser ce dossier sont légion, mais le fait qu'il n'y ait pas de financement balaie toutes les autres. Si nous n'avons pas l'argent pour le faire, à quoi bon se poser d'autres questions et poursuivre le débat ? Une autre raison évoquée, celle des travaux et des nuisances, ne peut pas, pour des hommes et des femmes politiques, être un argument. Nous ne sommes pas là pour nous soucier de ce que les gens vont penser, de ce qui est ennuyeux en bas de leur rue aujourd'hui, mais pour proposer un projet d'avenir à Bruxelles qui améliorerait à moyen et long terme la vie de notre Région. Quoi que l'on fasse ou construise, cela entraînera toujours des nuisances. Je voudrais ne pas entrer dans cette logique, car d'autres questions me semblent primordiales.

Qu'en est-il aujourd'hui de cette table ronde qui paraissait être à l'ordre du jour et de votre volonté d'y inscrire des questions ponctuelles - tel que l'aménagement du quartier du Midi ou de la jonction Nord-Midi - mais aussi, plus largement, d'y aborder l'accord de coopération avec l'Etat fédéral ? Quelles sont les lignes fortes et prioritaires que vous désirez défendre pour la Région ? Par ailleurs, où en est-on dans le projet du réaménagement du quartier Midi ? Quelles sont les prochaines échéances dans ce dossier ?

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

Zo niet, wanneer komt die er dan? Plant het gewest initiatieven? Welke contacten onderhoudt u met de federale overheid? Hoe staat het met het orgaan dat de gewestelijke eisen moet coördineren? Wanneer wordt het parlement bij het debat betrokken?

Er zijn veel redenen om de uitbreiding te weigeren, waarvan het gebrek aan financiering wel de belangrijkste is. Heeft het dan nog zin om het debat te voeren? De eventuele overlast die veroorzaakt wordt door de werkzaamheden mag voor politici geen argument zijn. Zij moeten immers werken aan de toekomst van het gewest op middellange en lange termijn. Alle werken brengen nu eenmaal overlast met zich mee.

U zou tijdens het overleg ook andere dossiers aankaarten, zoals de herinrichting van de Zuidwijk en, meer in het algemeen, het samenwerkingsakkoord met de federale overheid. Welke gewestelijke prioriteiten zult u verdedigen? Hoe staat het overigens met de herinrichting van de Zuidwijk?

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Vous m'interrogez sur des sujets dont j'ignore pratiquement tout, malgré mes tentatives d'en savoir davantage, notamment grâce au contact que j'ai eu avec M. Magnette, il y a une semaine.

Nous n'avons été saisis formellement d'aucun dossier. Il apparaît bien que le projet, s'il n'est pas abandonné - ce que je ne peux pas confirmer -, n'est pas vraiment à l'ordre du jour pour des raisons qui sont essentiellement budgétaires.

Les positions que j'ai exprimées dans ce dossier résultait de ma crainte - et je peux vous dire que mes craintes étaient fondées - de voir au nom d'une réduction des coûts, le creusement de la jonction Nord-Midi constituer un nouveau traumatisme pour Bruxelles. Des alternatives ont été évoquées, comme d'aller jusqu'aux Briggittines avec un nouveau quartier, etc. J'ai entendu un peu de tout.

Je défendrai en tout cas toujours deux principes, concernant l'élargissement de cette jonction.

(poursuivant en néerlandais)

J'ai défendu deux principes : d'abord, le tissu urbain ne peut être une nouvelle fois défiguré ; ensuite, il faut une réelle stratégie ferroviaire globale pour les Bruxellois et le rôle international de Bruxelles.

En l'absence de projet officiel, le gouvernement n'a pas encore pu déterminer sa position.

(poursuivant en français)

Il s'agit de contacts informels, des documents semblent circuler entre les ingénieurs de la SNCB, mais nous n'y avons pas accès.

Comme d'autres l'on certainement fait, je me suis donc exprimé préventivement et nous avons bien fait. Dans le cas contraire, le dossier aurait avancé et nous nous serions fait reprocher de ne pas avoir envoyé un signal expliquant, par exemple, qu'il ne servait à rien de travailler sur une hypothèse plutôt qu'une autre.

Pour l'anecdote, je me rappelle ainsi qu'en 2010 ou 2011, on était venu me trouver afin que je donne mon avis sur deux hypothèses de travail. Si l'une

De heer Charles Picqué, minister-president (*in het Frans*).- *U stelt me vragen waar ik amper iets op kan antwoorden, ook al heb ik mijn best gedaan om meer te weten te komen. Vorige week had ik nog contact met federaal minister Paul Magnette.*

Het Brussels Gewest werd niet officieel ingelicht. De uitbreiding van de noord-zuidverbinding wordt niet opgegeven, maar staat voorlopig niet meer op de agenda. Dat heeft voornamelijk te maken met financiële overwegingen.

Mijn verklaringen waren ingegeven door de terechte vrees dat onze stad opnieuw zou worden vermindert, omdat de kosten voor de uitbreiding van de noord-zuidverbinding moeten worden beperkt. Ik heb allerlei scenario's gehoord.

(verder in het Nederlands)

Ik heb twee principes verdedigd. Ten eerste mag het stadsweefsel niet opnieuw worden vermindert.

Ten tweede eisen we een reële spoorwegstrategie voor de Brusselaars en de internationale rol van Brussel. Ik wil aandringen op een reële, globale spoorwegstrategie om te zien bij welk kader de uitbreiding zou aansluiten.

Bij gebrek aan een officieel project heeft de regering nog geen standpunt kunnen bepalen. Op welke basis had ze dat kunnen doen?

(verder in het Frans)

Uit informele contacten zou blijken dat ingenieurs van de NMBS documenten over het onderwerp uitwisselen, maar wij krijgen daarin geen inzage.

Ik heb me dus preventief uitgesproken over het onderwerp. Dat was een goede zaak, anders zouden de zaken verder zijn gevorderd en zouden we het verwijt krijgen dat we geen duidelijk signaal hadden gegeven.

Enkele jaren geleden heeft men mij twee hypotheses over de uitbreiding van de noord-zuidverbinding voorgelegd. De ene was bespreekbaar, maar de andere was werkelijk onaanvaardbaar: de hele stad zou weer worden opengegooid om kosten te vermijden.

offrait matière à discuter, l'autre était inenvisageable, car elle prévoyait de creuser une véritable tranchée dans Bruxelles moyennant des réductions de coût.

Je me demande comment l'on ose encore formuler de telles propositions à l'heure actuelle. Il convient donc de demeurer vigilant compte tenu des problèmes financiers de l'État fédéral. La question du financement varie en fonction des techniques que l'on a choisies. La Région n'interviendra pas financièrement dans ce projet, mais je vous ferai malgré tout part d'une petite nuance.

Une augmentation de la capacité ferroviaire à Bruxelles aura inévitablement un impact sur les capacités d'absorption du réseau de la STIB par exemple. Par conséquent, il ne suffit pas de dire que nous ne voulons pas agir dans le secteur du chemin de fer, il convient de voir les conséquences qu'entraînerait le choix de telle ou telle option sur l'organisation de nos travaux de surface.

À moins d'avoir un accord avec le niveau fédéral - ce dont je doute -, stipulant que ce dernier couvre financièrement les impacts de toutes les hypothèses possibles en termes de transport en commun, il convient de se montrer prudent. Le but n'est pas de se montrer réfractaire à toute proposition, de refuser de payer le train... Mais il faut malgré tout rester attentif aux coûts...

(poursuivant en néerlandais)

Nous devons également tenir compte des coûts d'une stratégie et de ses retombées sur le budget de la Région bruxelloise. Si une stratégie ferroviaire a des conséquences pour les usagers des transports publics, la Région bruxelloise devra éventuellement faire face à des coûts d'infrastructure supplémentaires.

(poursuivant en français)

Je maintiens l'idée de la nécessité d'une concertation globale et d'un accord entre la l'État fédéral, la Région et la SNCB. Pour éviter le morcellement des stratégies, cette concertation devra non seulement aborder le problème de la jonction Nord-Midi, mais aussi la question du RER ou celle de la mise à disposition des terrains désaffectés de la SNCB. La question de

Ik vraag me af hoe ze zulke voorstellen durven te doen. We moeten waakzaam blijven, want de federale overheid zit in geldnood. De kosten voor de uitbreiding van de noord-zuidverbinding zijn sterk afhankelijk van de techniek die wordt gebruikt. Het Brussels Gewest zal geen rechtstreekse financiële bijdrage leveren. Maar als de capaciteit van het Brusselse spoorwegennet toeneemt, zal dat gevolgen hebben voor het netwerk van de MIVB.

Tenzij de federale overheid bereid is om alle kosten voor de gevolgen van de uitbreiding van de noord-zuidverbinding op zich te nemen, wat twijfelachtig is, moeten we voorzichtig blijven, ook al moeten we niet per se elk voorstel weigeren.

(verder in het Nederlands)

We moeten ook rekening houden met de kosten die gepaard zouden gaan met een bepaalde strategie en een weerslag zouden hebben voor de begroting van het Brussels Gewest. De strategie behelst een aantal keuzes en opties die verband houden met elkaar. Als een spoorwegstrategie gevolgen heeft voor de mensen die het openbaar vervoer gebruiken, spreekt het voor zich dat het Brussels Gewest eventueel te maken krijgt met stijgende infrastructuurkosten.

(verder in het Frans)

Ik blijf ijveren voor een algemeen overleg en een akkoord tussen de federale overheid, het Brussels Gewest en de NMBS. Om te vermijden dat allerlei plannen slecht op elkaar aansluiten, zullen we niet alleen moeten overleggen over de uitbreiding van de noord-zuidverbinding, maar ook over het GEN en de toekomst van ongebruikte terreinen van de NMBS. Een uitbreiding van de noord-zuidverbinding moet in elk geval sporen met de strategie inzake mobiliteit en openbaar vervoer.

Ik heb federaal minister Magnette ontmoet op 8 maart jongstleden. Er zijn nog vergaderingen gepland. Binnenkort zal ik ook contact hebben met Infrabel.

Er zijn veel mogelijkheden denkbaar, waaronder een spoorwegtunnel van Vorst naar Schaarbeek of een tunnel van Vorst naar het Noordstation via de Europese wijk. Er wordt geen specifieke oplossing

l'élargissement de la jonction Nord-Midi est telle que, quelles que soient les hypothèses qui seront adoptées techniquement, vous ne pourrez l'inscrire que dans le cadre global de la stratégie de la mobilité et des transports publics à Bruxelles et dans le cadre d'une réflexion globale sur nos rapports avec la SNCB.

J'ai rencontré le ministre Magnette le 8 mars et des réunions avec nos collaborateurs sont prévues. J'aurai prochainement des contacts avec Infrabel, parce que nous sommes notamment confrontés à des problèmes de disponibilité de terrains. Je ne dispose ni du contenu des réflexions d'Infrabel ni d'aucun projet.

De nombreuses hypothèses sont imaginables. Parmi les variantes pourraient figurer : un nouveau tunnel profond de Forest à Schaerbeek avec trois gares : Midi, Central et Nord ; la même option avec un second tunnel à deux voies avec une courbe vers l'est pour rejoindre Schumann ; l'élargissement de Bruxelles-Central pour avoir dix voies à quai ; un tunnel à deux voies qui irait de Forest au Nord en passant par le quartier européen ; une connexion avec la ligne 28 ; l'optimisation des lignes 26 et 28 ; la mise à quatre voies de la ligne 28 passant par la gare de l'Ouest, ... De nombreuses options sont imaginables, mais aucune ne nous est présentée comme étant celle qui doit faire l'objet d'une discussion. Nous ne devrons probablement pas nous contenter d'un seul scénario. Nous devrons exiger des études de faisabilité pour différents scénarios. Il faudra notamment étudier l'alternative d'une déviation de la jonction vers des pôles multimodaux comme la gare de l'Ouest ou Schumann.

Tous ces projets sont interdépendants et nécessitent une approche globale. C'est le sens de la note d'orientation demandée à l'ADT dont les conclusions doivent être prochainement présentées au gouvernement, auquel je réserve évidemment la primeur.

Cela signifie que non seulement le projet Jean Nouvel est probablement lié au financement de la jonction, mais aussi à ce que nous voulons pour la zone du quartier du Midi. L'exercice fait par la SNCB sur la gare est un exercice de style intéressant, mais il faut une vision globale. Et pour

naar voren geschoven. Waarschijnlijk zullen we rekening moeten houden met meer dan één scenario en zullen we haalbaarheidsstudies moeten laten uitvoeren voor verschillende opties.

Meerdere projecten houden verband met elkaar. Een totaalpak is dan ook noodzakelijk. Dat staat ook in de oriëntatielijst van het ATO, die binnenkort zal worden voorgelegd aan de regering.

De plannen van Jean Nouvel voor het Zuidstation zullen waarschijnlijk afhangen van de financiering van de noord-zuidverbinding en van de plannen van het Brussels Gewest met de Zuidwijk. De plannen van de NMBS met het Zuidstation zijn interessant, maar er is nood aan een totaalvisie. De NMBS moet zich daarom duidelijk uitspreken over de woningen in de Frankrijkstraat, de bestemming van het vroegere postgebouw, enzovoort. Het kan niet de bedoeling zijn om losstaande projecten te ontwikkelen. Er is nood aan een samenhangende visie.

Aangezien de plannen van Jean Nouvel nauw samenhangen met de uitbreiding van de noord-zuidverbinding, kunnen ze moeilijk vorderen, zolang er geen duidelijkheid is over die uitbreiding. Hetzelfde geldt voor andere spoorwegprojecten. Op dit moment is er waarschijnlijk te weinig geld voor een uitbreiding van de noord-zuidverbinding of de plannen van Jean Nouvel. Ik stel vast dat de NMBS geen samenhangende totaalvisie over Brussel heeft. Dat heb ik al gezegd tegen de bevoegde federale minister, die mijn standpunt lijkt te delen.

U vroeg hoe het zit met het contactorgaan bestaande uit vertegenwoordigers van de MIVB, Mobiel Brussel, het BROH en Leefmilieu Brussel, dat de Brusselse eisen bij de NMBS moet verdedigen. Ik ben voorstander van zo'n contactorgaan. Deze formule werd ook toegepast naar aanleiding van de opmaak van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO).

Binnenkort pleeg ik overleg met Infrabel. We hebben afgesproken dat er regelmatig zal worden vergaderd. De Brusselse regering heeft naar aanleiding van het Iris 2-plan al gepleit voor meer treinen in Brussel en een betere integratie van het

y arriver, il faudrait que la SNCB se prononce clairement, notamment à propos du logement rue de France, de l'affectation de l'ancienne poste, de ce qu'elle veut pour la jonction Nord-Midi et pour la gare, etc.. On ne peut pas se contenter d'additionner des projets séparés, car il y aurait alors un risque soit de surdensification soit de concurrence des projets. Tous ces projets doivent procéder d'une vision cohérente et être coordonnés en termes de gabarit, d'affectation et d'implantation.

Le projet de Jean Nouvel étant intimement lié à la jonction Nord-Midi, il est difficile d'avancer sur celui-ci tant que les plans liés à la jonction restent flous. Il en va de même pour n'importe quel autre projet proche du chemin de fer. Au stade actuel, les moyens nécessaires tant pour la jonction que pour le projet Jean Nouvel semblent insuffisants. Nous ne pouvons que constater que la SNCB a peu de vision globale et cohérente sur Bruxelles. Je n'ai pas manqué de le signaler au ministre compétent, qui semble partager mon point de vue et ma préoccupation pour Bruxelles.

Qu'en est-il de l'interface régionale ferroviaire - STIB, AED, AATL, IBGE - envisagée dans la déclaration de politique générale et qui est censée organiser et coordonner les revendications bruxelloises auprès de la SNCB ? Cette formule a ma préférence. Elle a d'ailleurs été utilisée dans le cadre du Plan régional de développement durable (PRDD) pour aborder le thème de la mobilité. Il faut que nos propres opérateurs et acteurs s'associent.

Je rencontrerai Infrabel prochainement. Il est convenu que des collaborateurs et techniciens de nos cabinets respectifs se réunissent. Quant au gouvernement bruxellois, il s'est déjà prononcé dans le cadre de l'adoption du Plan Iris 2 sur une série d'objectifs visant le renforcement des fréquences des trains à Bruxelles et une meilleure intégration de l'offre ferroviaire. Il faut en tout cas que des alternatives nous soient proposées.

Nous ne pourrons pas opter pour un projet exclusivement bruxellois, mais tenir compte du fait que Bruxelles doit garder son rôle de plaque tournante, sans sacrifier l'urbanité à un projet ferroviaire qui est souvent présenté comme une conception très utilitariste du territoire bruxellois.

aanbod. De NMBS moet ons alleszins alternatieven voorstellen.

Het zal onmogelijk zijn om enkel met Brussel rekening te houden, maar Brussel moet wel haar rol als zenuwcentrum van het Belgische spoornet behouden, al mag de leefbaarheid van de stad niet worden opgeofferd voor een spoorwegproject.

Een van de voorgestelde scenario's bestaat erin om meer treinreizigers over te laten stappen op trams en bussen. De MIVB maakt daar al werk van. In dat geval moet er overleg worden gepleegd met de federale overheid over de verdeling van de kosten. De spoorwegstrategie heeft onvermijdelijk gevolgen voor de investeringen in het openbaar vervoer.

De verzadiging van het openbaar vervoer, die was voorspeld tegen 2020-2025, doet zich nu al voor. We moeten nagaan hoe we op de situatie moeten reageren. De federale overheid heeft geen geld om te investeren.

L'un des scénarios que vous proposez serait de reporter la charge de trafic trains-trams-bus. Ce report de charge existe déjà et est aujourd'hui entièrement supporté par la STIB. Dans une telle solution, il faudrait avoir des discussions avec les autorités fédérales sur une répartition des coûts de ce report modal. La stratégie ferroviaire est indissociable de l'impact sur les investissements nécessaires au transport public.

La saturation annoncée pour 2020-2025 est déjà constatée aujourd'hui. Il s'agit de déterminer le type de réponse à apporter à cette situation. Le budget fédéral ne prévoit rien de nouveau en matière de politique d'investissement.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Merci pour votre réponse, M. le ministre-président. Vous avez dit que vous vous étiez exprimé dans la presse à titre préventif, et que vos craintes étaient fondées. Je voudrais savoir, si maintenant elles ne le sont plus, ce qui a changé. Il y a quelque chose que je ne comprends pas.

Il est certain qu'il faut une stratégie globale. Je vous donne entièrement raison. Mais c'est ce que vous aviez déjà dit il y a six mois. Je suis juste étonnée que ce dossier n'ait pas avancé. Vous avez vu M. Magnette le 8 mars. Il est vrai qu'on ne peut pas travailler de manière isolée, qu'il faut une stratégie globale. Il faut une interface, une table ronde, une vision globale.

M. Charles Picqué, ministre-président.- On peut régionaliser la SNCB ?

Mme Béatrice Fraiteur.- Il s'agit d'un dossier tellement important, pour lequel une étude a été entamée en 2008 et est aujourd'hui terminée. Ce serait bien que les membres de notre commission puissent consulter cette étude.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Celle de la jonction ?

Mme Béatrice Fraiteur.- Oui, l'étude préalable qui a été faite sur la jonction.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- U zei eerder dat uw vrees terecht was, maar nu is ze dat blijkbaar niet meer. Wat is er veranderd?

Een globale strategie is natuurlijk nodig, maar dat zei u zes maanden geleden ook al. Waarom sleept het dossier zo lang aan?

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- We kunnen de NMBS niet regionaliseren.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- Het betreft een belangrijke kwestie. De studie uit 2008 is afgerekend. Het parlement moet de resultaten daarvan kunnen inzien.

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- Die over de noord-zuidverbinding?

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- Ja, de voorafgaande studie.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Je n'ai pas cette étude. C'est au niveau fédéral.

Mme Béatrice Fraiteur.- Vous ne pouvez pas vous la procurer ?

M. Charles Picqué, ministre-président.- Nous n'avons pas de dossier en notre possession sur la jonction, que les choses soient claires.

Mme Béatrice Fraiteur.- Dernière question, avez-vous une idée des délais et du calendrier prévu ?

M. Charles Picqué, ministre-président.- Il n'y a rien de prévu.

Mme la présidente.- Nous sommes également en contact avec le cabinet du ministre-président pour que la note de l'ADT (Agence de développement territorial) nous soit présentée une fois approuvée par le gouvernement, en mai ou en juin.

Nous sommes donc attentifs aux questions posées par les commissaires.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME MAHINUR OZDEMIR

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'adoption de l'avant-projet de PRAS démographique".

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

(*Mme Viviane Teitelbaum, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel*)

De heer Charles Picqué, minister-president (*in het Frans*).- *Die heb ik niet. Die moet u aan de federale overheid vragen.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Kunt u die niet krijgen?*

De heer Charles Picqué, minister-president (*in het Frans*).- *Voor alle duidelijkheid, de noord-zuidverbinding is geen gewestelijk dossier.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Is er een tijdschema?*

De heer Charles Picqué, minister-president (*in het Frans*).- *Nog niet.*

Mevrouw de voorzitter.- Het kabinet van de minister-president zal ons de nota van het ATO bezorgen, zodra ze is goedgekeurd door de regering.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MAHINUR OZDEMIR

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELijke ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGS- SAMENWERKING,

betreffende "de goedkeuring van het voorontwerp van het demografisch GBP".

Mevrouw de voorzitter.- De interpellatie wordt verschoven naar een volgende vergadering.

(*Mevrouw Viviane Teitelbaum, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

INTERPELLATION DE MME MARIE NAGY

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le projet de prison à Haren".

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

Mme Marie Nagy.- Ce n'est pas la première fois que je vous interroge à propos de l'implantation d'une prison à Haren.

Actuellement, la situation semble se préciser puisqu'une procédure pour un PPP (partenariat public-privé) a été lancée concernant la conception, la construction, le financement et l'entretien d'une nouvelle prison. Cette procédure a été publiée par la Régie des bâtiments et il semblerait que le site soit dorénavant défini et que le programme de la prison soit également adopté.

Ma première remarque sur cette évolution porte sur une difficulté d'information et de transparence. En effet, lorsque les demandes d'interpellation sont introduites, c'est encore trop tôt puisqu'on ne connaît pas encore les dispositifs qui vont être mis en place. Au moment où ces derniers sont connus, c'est souvent trop tard : le site est choisi et les caractéristiques sont choisies. Or, on souhaite revenir - mais n'est-ce pas trop tard ? - sur une série de difficultés.

Il me semble qu'il n'y a pas eu de réel examen du site le plus approprié pour l'implantation de cette prison.

Qu'en est-il de la rénovation et du maintien in situ des prisons ? Tout le monde s'accorde à dire que la situation des prisonniers de Forest, Saint-Gilles et Berkendael est en dessous de tout. La Belgique est d'ailleurs condamnée depuis des années par l'Observatoire international des prisons à cause du

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARIE NAGY

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELijke ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "het plan inzake een gevangenis te Haren".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Nagy heeft het woord.

Mevrouw Marie Nagy (*in het Frans*).- *Het dossier van de gevangenis in Haren lijkt in een stroomversnelling te komen. Er zou een procedure voor een publiek-private samenwerking zijn uitgewerkt voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de nieuwe gevangenis. De locatie zou bekend zijn en het programma zou goedgekeurd zijn.*

Het is voor de parlementsleden niet altijd makkelijk om informatie te krijgen. Wanneer wij een interpellatie indienen, is het vaak nog te vroeg omdat de details nog niet bekend zijn en wanneer die details bekend zijn, is het vaak te laat omdat alles al is beslist.

Heeft er wel een echt onderzoek naar de meest geschikte locatie voor de nieuwe gevangenis plaatsgehad?

Hoe zit het met de renovatie van de huidige gevangenissen? De situatie van de gedetineerden in Vorst, Sint-Gillis en Berkendael is beneden alle peil. België wordt al jaren door het Internationaal Observatiecentrum van de Gevangenissen veroordeeld voor het gebrek aan hygiëne in de gevangenissen en het niet naleven van de mensenrechten.

Het is belangrijk dat wij alle mogelijkheden onderzoeken en rekening houden met alle parameters. Wat mij stoort is dat het gewest geen totaalvisie voor dit dossier lijkt te hebben. Het gaat nochtans om een project van 120.000 m² met

manque d'hygiène, des conditions de détention contraires aux droits de l'Homme... Qu'on ne se méprenne pas sur mes propos : la question de la rénovation des prisons et de l'amélioration des conditions de détention reste pendante et doit trouver une réponse.

Il s'agit ici d'examiner avec sérieux et détermination la somme des possibilités. C'est ce qu'on appelle un processus de "decision making" qui comporte une série de paramètres à prendre en considération. À cet égard, la Région me semble avoir failli à ce projet d'avoir une vue d'ensemble du dossier.

Nous sommes donc confrontés aujourd'hui à un projet de 120.000m² d'envergure, avec 90 à 100 places de parking, pour 1.200 détenus et 900 membres du personnel.

Le site proposé à Haren présente des inconvénients et pose surtout un certain nombre de questions. La distance avec le Palais de Justice me semble être un inconvénient majeur. Les maisons d'arrêt, contrairement à d'autres structures carcérales, sont destinées aux prisonniers en préventive. Ceux-ci doivent, à ce titre, être présentés régulièrement en Chambre du Conseil, ce qui suppose des transferts réguliers entre la prison et le Palais de Justice. Une distance de plus de sept kilomètres pour une telle structure me semble problématique, car elle impose la nécessité d'assurer des transferts de prisonniers journaliers.

La question du financement de la zone de Bruxelles-Capitale Ixelles se pose dès lors inévitablement. Qui va assurer ces transports ? Au niveau fédéral, une réflexion suggère que toutes les zones concernées par des prisons n'assurent pas ou ne subissent pas elles-mêmes les coûts et les charges. Pourtant, ces transferts vont inévitablement prendre du temps puisqu'en plus de la distance, on se rend compte que les communications ne sont pas aisées.

On parle aujourd'hui d'essayer de dégager une sortie de la prison vers le boulevard de la Woluwe et d'assurer ainsi une liaison un peu plus directe que via la chaussée de Haecht. Dans cette éventualité, des travaux d'infrastructure importants devront être réalisés, et, là encore, se pose la question du financement. Est-ce la Région, la

90 tot 100 parkeerplaatsen voor 1.200 gedetineerden en 900 personeelsleden.

Haren heeft tal van minpunten. Het belangrijkste is dat het terrein meer dan zeven kilometer van het Justitiapaleis verwijderd is. In tegenstelling tot andere gevangenisinstellingen zijn huizen van bewaring bestemd voor gevangen in voorlopige hechtenis. Die gevangen moet regelmatig voor de raadkamer verschijnen, en dus regelmatig van en naar het Justitiapaleis worden vervoerd. Wie zal die transfers uitvoeren en betalen?

Bovendien is de verbinding tussen het terrein en het Justitiapaleis niet makkelijk. Er wordt overwogen om een uitrit aan de Woluwelaan te maken om een directere verbinding tot stand te kunnen brengen via de Haachtsesteenweg. Dat vergt evenwel grote infrastructuurwerken. Daarbij rijst opnieuw de vraag wie dat zal betalen: het gewest, de Regie der Gebouwen, de federale overheid of de gemeenten. Kunt u daar al een antwoord op geven? De stad Brussel heeft reeds duidelijk te kennen gegeven dat er geen sprake van kan zijn om bijkomende lasten op haar begroting in te schrijven.

Op welke manier zullen die plannen de toekomst van de 5.000 inwoners van Haren beïnvloeden? Zij ondervinden nu al veel overlast, aangezien het gebied aan de landingsbanen van Zaventem grenst. Bovendien wordt het door spoor- en autowegen wordt omsloten, waardoor het gebied van de stad is afgesneden. Vormt deze geografische situatie een obstakel om woningen in dit deel van het gewest te ontwikkelen?

Ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer laat te wensen over. Er is nagenoeg geen openbaar vervoer buiten de treinstations, die bovendien niet worden bediend tijdens de avonduren en in het weekend. Als alle werknemers, bezoekers, sociale workers en familieleden de gevangenis alleen maar met de wagen kunnen bereiken, zal dit onvermijdelijk tot enorme verkeersproblemen leiden.

Volgens een mobiliteitsstudie van Agora zou het verkeer op de Haachtsesteenweg met 120 voertuigen per uur toenemen door de nieuwe gevangenis.

Régie de bâtiment, le niveau fédéral ou les communes qui vont prendre en charge ces coûts ? Pouvez-vous me répondre ? Lorsque j'interpelle les autorités de la Ville de Bruxelles sur ce sujet, on me répond qu'il est hors de question qu'une quelconque charge supplémentaire soit financée sur le budget de la Ville.

Par ailleurs, qu'en est-il de l'avenir de la zone de Haren et de ses 5.000 habitants ? Cette zone subit déjà beaucoup de désagréments, elle se situe au bord des pistes d'atterrissement de Zaventem. Il fut même un temps où cette zone n'était pas considérée comme habitable tant les nuisances sonores sont importantes, les cartes de bruits de l'IBGE le confirment. D'autres par les chemins de fer et les routes en font un territoire enclavé. Est-ce que le fait d'avoir une rupture urbaine qui vient s'ajouter à une situation d'enclavement de par la situation géographique ne va pas poser un réel problème au niveau du développement de l'habitat dans cette partie de la Région ?

La question de l'accessibilité en transport en commun est également à souligner. Aujourd'hui, il n'y a pratiquement pas de transports en commun en dehors des arrêts de train qui ne sont pas desservis le soir et le weekend. Se pose dès lors la question de l'accessibilité des travailleurs de la prison sans compter les visiteurs, les assistants sociaux et les familles. Toutes ces personnes doivent pouvoir accéder à la prison soit en transports publics, aujourd'hui déficients, soit en voiture, ce qui entraînera immanquablement l'encombrement total de cette zone.

Une étude du bureau Agora sur la mobilité prévoit une augmentation de 120 voitures par heure sur la chaussée de Haecht.

Pour une artère qui enregistre 700 voitures par heure et par bande de circulation, c'est considérable, d'autant plus qu'aucun projet d'élargissement n'est prévu. D'ailleurs, un élargissement est-il souhaitable sur cette entrée de ville déjà saturée par le flux de véhicules provenant de Diegem ?

Ce site offre un intérêt paysager indéniable, puisqu'il est le dernier espace vert ouvert de cette ampleur dans cette zone de la ville. Comment envisagez-vous de compenser sa disparition ?

Dat is een enorme toename voor een weg die nu al 700 voertuigen per uur en per rijstrook slikt, te meer daar er geen uitbreiding van die weg is gepland en ook niet gewenst is.

Het terrein heeft bovendien een zeker landschappelijk belang, aangezien het de laatste grote open groene ruimte in dat deel van de stad is. Hoe overweegt u dit te compenseren?

Bij de vergunningsaanvraag zou bovendien geen effectenstudie zijn gevoegd.

Wie zal de kosten op zich nemen? Is er een verdeelsleutel afgesproken tussen de federale overheid en de gewesten? Hoe ver staat het project ondertussen? Zal er een mobiliteitsplan worden opgesteld? In welke mate zal dit de ontsluiting van Haren mogelijk maken?

Hoe zit het met de onteigeningsprocedures? Hoe verloopt het overleg tussen het gewest en de inwoners van Haren? Het gevangenisproject brengt de laatste groene ruimte in dat gebied in gevaar. Wat is er op dat vlak beslist?

J'attire également votre attention sur le fait que la demande de permis ne serait pas accompagnée d'une étude d'incidences. Or une prison de 120.000m², avec les problèmes de transport que cela suppose et dans une zone sensible sur le plan paysager, mérite au moins une étude d'incidences qui pourrait, éventuellement, annuler le projet.

Qui prendra en charge les coûts liés à la prison ?

Une clé de répartition a-t-elle été fixée entre les autorités fédérales et régionales ? Dans l'affirmative, laquelle ? Dans la négative, est-elle prévue et quelles en seront les modalités ? Quel est l'état d'avancement du projet ? Un plan de mobilité, bien nécessaire, sera-t-il élaboré ? Dans l'affirmative, lequel ? Dans quelle mesure permettra-t-il de désenclaver Haren ? Qui en sera responsable ?

Où en sont les procédures d'expropriation ? Quel est l'état d'avancement de la concertation entre la Région et les habitants de Haren ? Cette zone offre de beaux espaces verts, mais ce sont les derniers. Le projet de prison pose donc question quant à leur préservation. Qu'est-il prévu à cet effet ?

Discussion

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

M. Mohamed Ouriaghli.- Il est indéniable que la venue d'un grand pôle carcéral dans un quartier aussi peu peuplé - plus ou moins 6.000 habitants sur 6 km² - modifiera en profondeur l'identité de Haren. Mon groupe et moi-même sommes convaincus que, si les pouvoirs publics accompagnent l'ouverture de cette prison d'une série de compensations en termes de mobilité et de sécurité, il s'agira non pas d'une charge, mais bien d'une vraie chance pour Haren.

C'est pour cela qu'en 2011, la Région et la commune de Bruxelles-Ville ont exigé de la Régie des bâtiments qu'une étude de mobilité soit réalisée et que les conclusions de cette étude imprègnent le projet final. Il faut à l'évidence que les transports en commun s'y développent pour éviter la congestion automobile dans le quartier.

Besprekking

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

De heer Mohamed Ouriaghli (in het Frans).- *De komst van een grote gevangenis zal de identiteit van het dunbevolkte Haren grondig veranderen. Als de overheid voldoende investeert in mobiliteit en veiligheid, is dit een echte kans voor Haren.*

Daarom eisten het gewest en Brussel-Stad dat de Regie der Gebouwen een mobiliteitsstudie zou uitvoeren en met de resultaten daarvan rekening zou houden. In elk geval is er meer openbaar vervoer nodig.

Om de bewoners van Haren mee te krijgen, moeten ze zo spoedig mogelijk bij het project betrokken worden. Vandaar het voorstel dat een vertegenwoordiger van Brussel-Stad zitting zou hebben in de jury en dat het bewonerscomité van Haren deel zou uitmaken van het begeleidingscomité.

Plus globalement, si l'on veut que les habitants de Haren adhèrent au projet et en tirent des bénéfices, il faudra enclencher un processus participatif le plus tôt possible. C'est pour cette raison qu'il a été proposé qu'un représentant de la commune de Bruxelles-Ville fasse partie du jury de concours et que le comité des habitants de Haren fasse partie du comité d'accompagnement du projet.

De plus, l'ouverture d'une nouvelle prison posera de nouveau immanquablement la question de la prise en charge financière des détenus. Comme vous le savez, la cour du travail de Liège a condamné l'an dernier le CPAS de Juprelle, commune où se trouve la prison de Lantin, à payer une aide de 75 euros par mois à un détenu. Ce n'est pas sans importance, car cette décision de justice a fait jurisprudence et on parle ici de 1190 détenus. Cette décision a donné des idées à d'autres prisonniers. Ainsi, pas moins de 80 détenus de la prison de Lantin se sont tournés vers la justice pour réclamer une aide similaire. Parmi eux, douze ont déjà eu gain de cause en première instance et cinq d'entre eux en appel. L'ancien ministre de la justice avait alors promis au parlement fédéral de mettre un terme à un système dans lequel l'État fédéral se décharge de ses obligations sur les pouvoirs locaux, mettant ainsi à mal leurs finances.

Pour ce faire, il aurait envoyé une directive aux prisons pour leur rappeler qu'il incombaît à la caisse de solidarité de couvrir les besoins essentiels tels que les produits d'hygiène de base, les frais de téléphone pour joindre des proches à l'étranger, etc. Depuis, plus rien.

Monsieur le ministre-président, vous êtes-vous entretenu avec l'ancien ou avec l'actuelle ministre de la justice à ce propos ? Si oui, quelle a été la réponse ? On ne pourrait en tout cas tolérer un nouveau cas de transfert de charges de l'État fédéral vers les pouvoirs locaux sans compensation.

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

Mme Mahinur Ozdemir.- Selon moi, la création d'une nouvelle prison à Haren doit être conçue dans une optique de redéploiement de cette zone, tout en veillant à ne pas nuire à la qualité de vie

Bij dit project rijst opnieuw de vraag wie financieel opdraait voor de gevangenen. Vorig jaar werd het OCMW van Juprelle, waar de gevangenis van Lantin staat, veroordeeld. Het OCMW moet een gevangene 75 euro per maand betalen. Dat is een belangrijk precedent, want het gaat hier om 1.190 gevangenen.

Na de uitspraak hebben 80 gevangenen uit Lantin zich ook tot het gerecht gewend en 12 gevangenen hebben reeds een gunstige uitspraak gekregen. Nochtans had de vorige minister van Justitie beloofd dat de federale overheid haar verplichtingen niet langer zou afwachten op de plaatselijke besturen.

Daarom deelde hij de gevangenisdirecties in een richtlijn mee dat het de solidariteitskas is die de kosten moet dekken voor hygiënische producten, telefoonkosten, enzovoort. Sindsdien is er niets meer gebeurd.

Hebt u hierover met de vorige of de huidige minister gesproken en met welk resultaat? We kunnen in elk geval niet tolereren dat de plaatselijke overheden weer voor alle kosten opdraaien.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir (in het Frans).- Een nieuwe gevangenis in Haren mag de levenskwaliteit van de bewoners niet aantasten, maar moet die net verbeteren dankzij de

des habitants. Il convient au contraire de l'améliorer, notamment par de nouveaux investissements en termes, par exemple, de mobilité ou de réaménagement des espaces publics.

En ce sens, la venue de la prison doit s'accompagner d'une série de compensations en matière de mobilité, de sécurité, d'espaces verts... de sorte que celle-ci ne constitue pas une charge pour Haren, mais bien une opportunité.

Si l'État fédéral doit prendre en charge certains coûts annexes à la construction de la prison proprement dite, en particulier ceux concernant l'amélioration de la mobilité et de la sécurité du quartier, la Région a également un rôle de premier plan à jouer pour permettre à ce projet d'être de qualité.

Il est sans doute ainsi nécessaire que la Région prenne en charge certains coûts, pour permettre par exemple une augmentation de l'offre en transport en commun. Elle doit aussi permettre de faciliter la concertation entre les différents acteurs du réaménagement de ce site. Je pense plus particulièrement à la nécessité d'associer les riverains à ce projet de réaménagement de leur environnement urbain, de leur permettre de se l'approprier.

Je pense que d'autres acteurs comme la Ville de Bruxelles, la STIB, peut-être l'IBGE... doivent également pouvoir être régulièrement consultés et entendus, en particulier par le fédéral auprès duquel vous pouvez être le relais.

Pour résumer, je pense qu'il faut impérativement que ce projet se déroule dans le cadre d'un processus aussi participatif que possible, en intégrant par exemple le comité des habitants de Haren au sein du comité d'accompagnement du projet.

En complément des questions déjà posées par Mme Nagy, j'aimerais savoir quelles sont les actions que vous avez entreprises pour faciliter les contacts entre auteurs de projet d'une part, et habitants de Haren, STIB... d'autre part ? Par quels biais ces acteurs seront-ils associés à l'élaboration de ce projet ?

investeringen in mobiliteit, veiligheid, groene ruimte, enzovoort.

De federale overheid moet de bijkomende kosten daarvoor dragen, maar het gewest heeft ook een belangrijke rol te spelen. Het moet bijvoorbeeld de kosten op zich nemen voor een beter openbaar vervoer en het moet het overleg coördineren tussen de betrokken instanties, waaronder de bewoners.

Ook Brussel-Stad, de MIVB en eventueel Leefmilieu Brussel moeten regelmatig geraadpleegd worden door de federale overheid. U bent daarvoor de geschikte tussenpersoon.

Iedereen moet zoveel mogelijk bij het project betrokken worden, bijvoorbeeld door het bewonerscomité op te nemen in het begeleidingscomité.

Wat doet u om de contacten tussen de verschillende instanties te vergemakkelijken? Hoe worden zij betrokken bij het project?

Wat omvat de herinrichting van de wijk naast de bouw van de gevangenis als dusdanig? Welke keuzes verdedigt u?

Wat is het standpunt van de bouwmeester?

Quels sont les aménagements périphériques prévus ? Plus précisément, outre la construction de la prison en elle-même, quel projet de réaménagement du quartier est-il prévu ou à l'étude ? Quelles sont les options que vous défendez ? Je pense que le maître architecte est associé à la réflexion sur ce projet. Pourriez-vous nous donner sa position sur cette question ?

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Les coûts liés directement à la construction de la prison émanent évidemment du niveau fédéral. Il convient de ne pas ignorer les coûts indirects qui surviendront, liés notamment aux secteurs de la mobilité, de la sécurité ou des aménagements complémentaires.

Dès lors, la Région, la Ville et le niveau fédéral vont élaborer un projet de protocole qui devrait indiquer ce à quoi s'engagent véritablement les partis. La discussion ne sera sans doute pas simple, mais il faut que nous disposions de ce protocole.

L'avis de marché a été publié à la fin du mois de janvier et les offres devaient être rendues pour le 9 mars 2012. Je n'ai pas eu de nouvelles à ce sujet. Les candidats sélectionnés recevront normalement le cahier spécial des charges à la fin du mois. D'autre part, le jury examinera les offres le 25 juin tandis que le volet financier de l'offre doit être introduit en août.

Les négociations auraient ainsi lieu en septembre, les offres optimisées sont attendues en octobre et le choix du soumissionnaire devrait intervenir fin 2012 ou début 2013. Enfin, les procédures urbanistiques et environnementales devraient ensuite durer une année.

Concernant le plan de mobilité, à la demande de la Région, le fédéral a mandaté le bureau Agora pour une étude de mobilité. Les premières conclusions de cette étude mettent en évidence que : l'accès à la prison se fera par le boulevard de la Woluwe ; les sorties du site par la rue du chicon ainsi que par la chaussée d'Haecht sont à éviter pour ne pas saturer le carrefour de la Woluwe et de la dite chaussée ; un effort doit être accompli en termes de transports en commun, notamment par le

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

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *De federale overheid zal uiteraard de bouwkosten voor haar rekening nemen. Voor de onrechtstreekse kosten die betrekking hebben op de mobiliteit, veiligheid en de inrichting van de openbare ruimte zullen het gewest, de stad en de federale overheid een overeenkomst afsluiten. Dat zal niet eenvoudig zijn.*

De openbare aanbesteding werd eind januari bekendgemaakt en de offertes konden tot 9 maart 2011 ingediend worden. Eind maart ontvangen de geselecteerde kandidaten het bijzonder bestek. De jury komt samen op 25 juni en in augustus moeten de kandidaten het financiële deel van hun offerte indienen.

Dan volgen de onderhandelingen in september, de aangepaste offertes in oktober en de definitieve toewijzing eind 2012 of begin 2013. De vergunningsprocedures zullen dan nog een jaar in beslag nemen.

Op verzoek van het gewest heeft de federale overheid een mobiliteitsstudie besteld bij Agora. De eerste conclusies luiden als volgt: de ingang van de gevangenis komt aan de Woluwelaan; de andere uitgangen worden het best vermeden om het kruispunt Woluwelaan-Haachtsesteenweg te ontlasten; buslijn 64 moet worden uitgebreid en er moeten verbindingen komen naar de dichterbijzijnde treinstations; de uitbreiding van de metro naar het noorden en het GEN kunnen een rol spelen; ook de verlenging van buslijn 80 tot het terrein is een mogelijkheid.

Momenteel zijn er nog geen definitieve beslissingen genomen.

Op initiatief van het gewest vond op 2 maart een

renforcement de la ligne de bus 64 et l'organisation de navette pour atteindre les modes de transports en commun "lourds" tels que le train ; l'extension du métro vers le nord de Bruxelles ainsi que la mise en service du RER pourraient faire partie de la réflexion ; enfin, la prolongation du bus STIB 80 jusqu'au site constitue aussi une solution à envisager.

Pour le moment, rien n'est arrêté puisqu'il s'agit de diverses pistes qui ont été évoquées ou d'exclusives défendues par l'un ou l'autre. À l'initiative de la Région, un atelier "mobilité" a été organisé le 2 mars dernier. La Région et la Ville ont ainsi eu l'occasion d'insister sur les points importants à intégrer en termes de mobilité dans le cahier des charges qui sera soumis aux candidats retenus après la sélection qualitative.

D'après les informations obtenues du fédéral, les expropriations sont terminées à l'exception d'une parcelle dont le Comité d'acquisition se charge actuellement de l'acquisition.

Concernant la concertation, le comité d'accompagnement du projet s'est réuni le 15 février 2012 à la suite de la publication de l'avis de marché. Lors de cette réunion, on évoqua le rythme que le niveau fédéral voulait imprimer à la réalisation du projet ainsi que les conditions d'intégration du site dans son tissu urbain général.

La Région a également demandé et obtenu l'organisation de deux ateliers ayant trait respectivement à l'urbanisme et à la programmation. Ceux-ci ont déjà eu lieu.

Des groupes de travail devraient être organisés pour encadrer les procédures urbanistiques et environnementales. Il est évident qu'une concertation plus générale et plus structurée, y compris avec les habitants, doit se mettre en place. C'est évidemment la Ville qui doit être la cheville ouvrière de cette concertation. De notre côté, nous poursuivons nos discussions avec l'État fédéral, maître d'ouvrage du projet.

Quid de la préservation des espaces verts qui m'intéressent avant votre naissance ?

(Rires)

vergadering plaats met alle betrokkenen, waarbij het gewest en de stad erop aandrongen om belangrijke mobiliteitspunten te verwerken in het bijzonder bestek.

De onteigeningen zouden klaar zijn, op een perceel na. Daar is het aankoopcomité nu mee bezig.

Het begeleidingscomité kwam bijeen op 15 februari 2012. Het tijdschema van de federale overheid en de integratie van de gevangenis in het stedelijke weefsel, werden toen besproken.

Op verzoek van het gewest kwamen ook twee werkgroepen bijeen om de stedenbouwkundige aspecten en de programmatie te bestuderen.

Later zullen ook werkgroepen worden opgericht om de stedenbouwkundige procedures en milieuprocedures in goede banen te leiden.

Uiteraard moet er ook een meer algemeen en structureel overleg komen, waarbij de inwoners worden betrokken. De spil van dat overleg moet Brussel-Stad zijn. Wij zullen van onze kant de besprekingen met de federale overheid, de bouwheer van het project, voortzetten.

Het behoud van de groene ruimte is een strijd waarvoor ik mij al inzet van voor u geboren werd.

(Gelach)

Tijdens de workshop van 28 februari inzake stedenbouw hebben het gewest en Brussel-Stad de federale overheid gewezen op het landschappelijk belang van het gebied. Wij moeten ervoor zorgen dat de gevangenis zo weinig mogelijk grondoppervlakte inneemt. Dat is een parameter die in het bestek moet worden opgenomen. Wij hebben het probleem dus aangekaart, maar het is nog te vroeg om te zeggen welk gevolg hieraan zal worden gegeven.

Het terrein van Haren biedt niet alleen voordelen. Brussel-Stad heeft die keuze goedgekeurd, omdat niet duidelijk is wat er anders met dit gebied kan worden gedaan. Het leent zich vrij goed voor dit soort infrastructuur. Het project moet wel goed in de stad worden geïntegreerd. Mijn vertegenwoordigers in het begeleidingscomité

À l'occasion de l'atelier organisé le 28 février dernier sur le thème de l'urbanisme, la Région et la Ville ont eu l'occasion d'attirer l'attention du niveau fédéral sur le caractère paysager de la zone. Il conviendrait donc de réduire autant que possible l'emprise au sol de la prison sur le territoire. C'est un paramètre à intégrer dans le cahier des charges à soumettre aux candidats promoteurs. Cette problématique paysagère a donc bien été évoquée. J'ignore quel suivi sera donné en la matière, car il est trop tôt pour le dire.

Il y a également la question plus générale portant sur le choix du site qui comprend également celle concernant la distance entre la prison et le Palais de justice. Certes, le site de Haren ne présente pas que des avantages, mais la décision a été prise et la Ville a approuvé le choix du site puisqu'on se demande ce qu'on pourrait en faire d'autre. En effet, il se prête davantage et plus facilement à l'installation de pareils équipements. Comme vous, je m'intéresse aux questions touchant à l'intégration urbaine et mes représentants au sein du comité d'accompagnement ont déjà soulevé ce problème à plusieurs reprises.

Qu'en est-il de l'étude d'incidences ? C'est automatiquement prévu par le COBAT (Code bruxellois d'aménagement du territoire). Si le projet ne devait pas aboutir à pareille procédure, sur la base des critères du COBAT, on devrait être au moins attentif à la réalisation de l'étude des incidences. On peut la réaliser, en collaboration avec Bruxelles-Ville et le niveau fédéral.

Mme Cécile Jodogne.- Il y a, au minimum, un rapport d'incidences.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Il s'agit même peut-être d'aller au-delà du rapport. Comme on n'est pas encore engagé dans l'étude d'incidences, je ne peux pas encore le dire maintenant. Afin de rassurer tout le monde, il me semble opportun d'au moins faire réaliser une étude additionnelle sur les incidences.

Concernant la question de M. Mohamed Ouriaghli, je lui répondrai que je sais ce que représente une prison sur un territoire. À ma connaissance, les CPAS n'ont pas beaucoup de charges financières supplémentaires dues à cette implantation. En

hebben hier meermaals op gewezen.

Het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) bepaalt de regels met betrekking tot de effectenstudies. Mocht het project niet tot een dergelijke procedure leiden op basis van de criteria van het BWRO, dan moeten wij er toch over waken dat de effecten van het project op de een of andere manier worden beoordeeld. Wij zouden dat in samenwerking met Brussel-Stad en de federale overheid kunnen doen.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Er moet minstens een effectenrapport worden opgesteld.

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- Misschien wel meer dan dat, maar dat kan ik nu nog niet zeggen. Het lijkt mij evenwel sowieso nuttig om een bijkomende effectenbeoordeling te laten uitvoeren.

Mijnheer Ouriaghli, de komst van een gevangenis brengt niet noodzakelijk veel extra lasten voor het OCMW van die gemeente met zich mee. Voor gevangenen die niet in de gevangenis kunnen werken, geldt de regel van de territoriale bevoegdheid. Het is dus de gemeente waar de gevangene voordien woonde die financieel moet

effet, c'est la règle de compétence territoriale qui s'applique aux prisonniers indigents qui démontrent, après enquête sociale, qu'ils ne peuvent travailler dans la prison. Il revient donc à la commune où résidait le prisonnier avant son incarcération d'intervenir financièrement.

Le CPAS n'intervient que pour les prisonniers ne pouvant travailler dans la prison. Actuellement, la politique menée par le CPAS de Saint-Gilles, par exemple, vise à inciter le prisonnier à travailler dans la prison. Le CPAS n'intervient, après enquête sociale, que pour les prisonniers ne travaillant pas dans la Région, résidant dans la commune de Saint-Gilles avant son incarcération ou ayant été radié de la commune. Cette question méritera d'être posée au représentant de la justice lors du prochain comité d'accompagnement du projet. Sur la base des informations dont je dispose concernant le CPAS d'une commune, je ne pense cependant pas qu'il s'agisse là d'un problème majeur.

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

Mme Marie Nagy.- Je reste dubitative quant aux conséquences du choix opéré pour l'implantation. Selon vous, le site n'offre pas que des avantages.

Vu la situation budgétaire de la Région bruxelloise, il serait souhaitable d'évaluer les coûts d'un tel projet en termes d'infrastructures et de mobilité. Mon impression est que si d'autres lieux - voire des rénovations - n'ont pas été envisagés, c'est parce que le site de Haren est le moins intéressant sur le plan immobilier. Les autres sites possibles pourront être valorisés par des affectations plus prestigieuses et plus rentables qu'une prison.

Mais, in fine, le coût de l'accessibilité et de la mise en activité de cette prison pourrait créer un gouffre financier impayable. Je ne dispose pas encore des éléments de réponse. Je suivrai donc avec attention le montage financier du projet. Une étude d'incidences devrait examiner l'impact budgétaire des décisions qui seront prises en matière de mobilité.

La navette de bus qui desservirait les gares et la prison ne serait accessible qu'aux travailleurs et visiteurs de la prison, pas aux habitants. J'attends

tussenkomsten.

Ik zal dit vraagstuk op de volgende bijeenkomst van het begeleidingscomité aan de vertegenwoordiger van justitie voorleggen, maar op basis van de informatie waarover ik beschik, denk ik niet dat dit een groot probleem zijn.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Nagy a le mot.

Mevrouw Marie Nagy (in het Frans).- *Ik heb nog steeds mijn twijfels over deze keuze. Volgens u biedt het terrein niet alleen voordelen.*

In het licht van de budgettaire toestand van het Brussels Gewest is het wenselijk de kosten voor infrastructuur en mobiliteit van dit project af te wegen. Ik heb de indruk dat andere terreinen niet in overweging werden genomen, omdat Haren voor vastgoed het minst interessant is. Elders kunnen meer prestigieuze en rendabeler projecten dan een gevangenis gepland worden.

De ingebruikneming van deze gevangenis zou een financiële put kunnen veroorzaken. Ik zal dus de financiering van dit project met argusogen volgen. De effectenstudie moet de budgettaire gevolgen van de mobiliteitsbeslissingen onderzoeken.

De pendelbus tussen de stations en de gevangenis zou alleen door werknemers en bezoekers van de instelling mogen worden gebruikt, en niet door de buurtbewoners. Ik wacht op voorstellen daaromtrent.

Er is niet voor de beste optie gekozen. Hopelijk

les propositions qui seront soumises en la matière. Selon moi, le choix opéré n'est pas le meilleur. Je souhaite donc que l'étude d'incidences identifie ses véritables impacts, budgétaires et autres.

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Je pense que les dés sont jetés, Mme Nagy. La prison se fera là. Vous pensez bien que, s'il y avait eu une possibilité de faire une prison aux normes modernes de sécurité sur le site de Saint-Gilles et Forest, cela se saurait.

Indépendamment des nuisances pour le quartier - comme vous le savez, j'habite en face et cela ne me dérange pas trop -, le problème se situe au niveau des contraintes patrimoniales. Il y a aussi un problème au niveau paysager : vous voulez monter des tours de prisonnier sur la crête supérieure de Bruxelles... Il faudra convaincre M. Maron alors ! Il y a des contraintes paysagères en termes de volumétrie, à Saint-Gilles, il y a des éléments de patrimoine que vous ne pouvez pas ignorer. Il y a quand même des éléments qu'on va devoir garder, dans le dossier de la prison, on aura l'occasion d'en reparler. Les prisons doivent être conçues avec des normes tout à fait modernes. Il n'y a pas l'espace pour, à moins d'exproprier des îlots entiers.

Les dés sont jetés : la prison, si elle doit se faire, se fera là. Ce qu'il convient de faire, c'est d'accompagner ce projet. Il faut être attentifs aux coûts en matière de mobilité, à l'intégration dans le quartier, aux perspectives paysagères, là aussi. Ce n'est pas parce qu'on va construire cette prison à cet endroit-là qu'on ne va pas se soucier des critères qualitatifs. Nous aurons encore l'occasion, après l'ouverture des offres, de voir où on va.

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

Mme Marie Nagy.- Je vous entendis bien, mais cela aurait été intéressant que tous ces arguments que vous mettez en avant pour un site aient pu être étudiés pour plusieurs sites, ce qui n'a même pas été envisagé de faire. Nous avons choisi un site parce que personne d'autre n'en voulait, parce qu'il

blijkt uit de studie wat de werkelijke impact zal zijn, zowel op budgetair vlak als op de andere vlakken.

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

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- Het staat wel degelijk vast dat de gevangenis daar zal komen. Indien het mogelijk was geweest een moderne gevangenis te bouwen op het terrein van Sint-Gillis en Vorst, dan hadden we dat wel geweten.

Er zijn daar een aantal zaken waarmee rekening moet worden gehouden, niet alleen op het vlak van het patrimonium, maar ook wat het uitzicht betreft. Wil u gevangenistorens zetten op de heuvelrug van Brussel?

Het is niet omdat we een gevangenis in Haren zullen bouwen dat we daar geen aandacht zouden moeten hebben voor bijvoorbeeld de kosten inzake mobiliteit, de integratie van het complex in de wijk en de impact op de omgeving.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Nagy heeft het woord.

Mevrouw Marie Nagy (in het Frans).- Dat begrijp ik wel, maar ik betreur dat al die elementen die u aanhaalt, niet eens werden bestudeerd voor andere locaties. Nu hebt u voor een terrein gekozen, omdat niemand er interesse voor had.

est enclavé, qu'il pose des tas de problèmes. Le gouvernement fédéral, la commune de Bruxelles-Ville et la Région ont vu là une opportunité à valoriser. Avant de prendre une décision, il faut savoir tout cela. Ici, nous allons de l'avant sans y faire attention.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Je suis content qu'on n'ait pas lié les deux marchés, celui de Haren et de Saint-Gilles.

- *L'incident est clos.*

(*Mme Marie Nagy, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel*)

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DE RIDDER

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "un 'Belgian Beer Temple' dans le bâtiment de la Bourse de Bruxelles".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Ridder.

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- Depuis avril 2011, le monde politique bruxellois discute de l'affectation future du bâtiment de la Bourse. Il appartient à la commune de Bruxelles-Ville, qui n'a pas souhaité que la Vlerick Leuven Gent

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- Ik ben blij dat we de overheidsopdrachten voor Haren en Sint-Gillis niet hebben samengevoegd.

- *Het incident is gesloten.*

(*Mevrouw Marie Nagy, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op*)

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "een 'Belgian Beer Temple' in het Brussels Beursgebouw".

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

De heer Paul De Ridder.- Sinds april 2011 discussieert politiek Brussel over de bestemming van het beursgebouw. De Stad Brussel was eigenaar van het Beursgebouw, maar beursfirma Euronext had nog tot 2093 een huurcontract.

Management School reprenne le contrat de location de l'actuel occupant, Euronext.

En avril dernier, le bourgmestre Freddy Thielemans a affirmé que le bâtiment abriterait "probablement" un musée. En commission, le secrétaire d'Etat M. Kir a indiqué le 18 mai 2011 qu'il n'y avait ni accord entre la Région et Bruxelles-Ville, ni permis pour un tel projet.

Le 8 juillet 2011, la commune de Bruxelles-Ville a annoncé qu'un terme était mis au bail emphytéotique conclu en 1994 avec Euronext, mais que l'affectation définitive du bâtiment n'était pas encore connue. Son intention était toutefois de faire de la Bourse un bâtiment ouvert au public, contribuant à la dynamisation du quartier et à la notoriété de Bruxelles.

L'accord passé avec Euronext a coûté 4,7 millions d'euros à la commune de Bruxelles-Ville, et la conseillère communale de l'opposition Marie Nagy a exprimé sa crainte que la commune ne se précipite sur le premier projet venu pour donner du contenu au bâtiment. Michel Draguet, directeur des Musées royaux des Beaux-Arts de Bruxelles, a indiqué qu'il n'était pas intéressé.

Le 6 février, la presse annonçait qu'un Belgian Beer Temple verrait le jour dans le bâtiment à l'automne 2014. Le maître-architecte aurait été associé à ce projet, pour que le permis de bâtir soit établi correctement. Sa tâche consiste notamment à aider les maîtres d'ouvrage au niveau de la procédure et à donner des avis sur les devis. Il participe également à la désignation et au fonctionnement d'une commission d'avis et reste attentif aux demandes du secteur privé lorsque les projets ont une portée régionale ou qu'ils sont liés à des initiatives régionales.

Ce projet est-il concret ? La commune de Bruxelles-Ville a-t-elle introduit une demande de rénovation ou de réaffectation du bâtiment ? Quelles démarches le maître-architecte a-t-il entreprises pour soutenir le secteur privé dans le cadre de ce projet ?

Le financement du projet - au moins 15 millions d'euros - n'est pas bouclé. Quelle seront les contributions de la Région bruxelloise et de la commune de Bruxelles-Ville ?

Euronext had zelf een instantie gevonden om dit huurcontract over te nemen, namelijk de Vlerick Leuven Gent Management School. Maar dat zag de Stad Brussel niet zitten.

In april verklaarde burgemeester Freddy Thielemans dat er "wellicht" een museum komt in het Beursgebouw. In de commissievergadering van 18 mei 2011 antwoordde staatssecretaris Emir Kir op een vraag hierover van mijn hand: "Er is vandaag geen akkoord tussen het gewest en de Stad Brussel. Er is geen nieuwe vergunning afgeleverd voor dit project. (...) het gewest wacht op het dossier en de vergunningsaanvraag van de eigenaar, de Stad Brussel."

Op 8 Juli 2011 maakte de stad Brussel dan bekend dat een akkoord werd gesloten met NYSE Euronext Brussels. "De overeenkomst die is gesloten tussen de Stad Brussel, vertegenwoordigd door de Burgemeester, Freddy Thielemans, en de Schepen bevoegd voor Grondregie, Mohammed Ouraghli, en NYSE Euronext Brussels, vertegenwoordigd door haar Voorzitter en CEO, Vincent Van Dessel, zal een einde stellen aan de erfachtovereenkomst die in 1994 werd afgesloten. (...) De definitieve bestemming van het Beurspaleis is nog niet gekend, maar het voornemen van de Stad Brussel is duidelijk : de Beurs opnieuw openstellen voor het publiek om aldus bij te dragen aan de dynamisering van de wijk en de naambekendheid van Brussel."

Later bleek dat de Stad Brussel niet minder dan 4,7 miljoen euro betaalde aan Euronext voor deze overeenkomst. Recentelijk werd duidelijk dat directeur Michel Draguet van het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten (KMSKB) de Beurs niet ziet als een onderkomen voor het museum voor moderne kunst. Oppositiegemeenteraadslid Marie Nagy (Ecolo) vreesde begin februari dat "de stad zal springen op het eerste het beste project om toch maar een invulling te geven aan de Beurs."

Op maandag 6 februari 2012 meldden De Standaard en de webstek brusselnieuws.be dat er in de herfst van 2014 een "Belgian Beer Temple" komt in het Beursgebouw. Dit moet een interactief Biermuseum worden. Opdat de bouwvergunning op een correcte manier zou kunnen worden afgeleverd zit ook de Brusselse Bouwmeester mee

aan tafel, zo staat ook in het artikel op brusselnieuws.be. Tot de opdrachten van de deze bouwmeester of bMa behoren onder meer, en ik citeer: "Met het oog op een goede begeleiding van de opdrachtgevers bij de samenstelling van hun programma, stelt de bMa een document ter beschikking dat hen helpt bij het bepalen van de uitdagingen van het project, hoe knelpunten kunnen worden opgelost en dat middelen aangeeft om het doel te bereiken."

"Een goede procedure: De bMa biedt de opdrachtgevers een proceduremodel aan om hen te helpen bij het opstellen van de aankondiging van de opdracht en van het bestek. Het bevat ook advies over de bestekken voor de aanwijzing van projectontwerpen."

"Een goede adviescommissie: De bMa werkt mee aan de oprichting van een adviescommissie, zowel wat betreft de samenstelling als de werking ervan. Op vraag van de opdrachtgever kan hij voorzitter zijn van de adviescommissie."

De bMa zal ook gehoor geven aan verzoeken van de privésector (projectontwikkelaars, beroepsverenigingen, bewonersverenigingen, ...) wanneer de projecten een gewestelijke reikwijdte hebben of als ze verband houden met gewestelijke initiatieven zoals hierboven beschreven."

In dit verband had ik graag volgende vragen gesteld:

Hoe concreet is dit project? Heeft de Stad Brussel intussen reeds een aanvraag ingediend tot aanpassing of herbestemming bij de bevoegde gewestelijke diensten? Welke van de aangehaalde stappen heeft de bouwmeester reeds ondernomen om de privésector te ondersteunen bij dit project?

"De financiering - de investering bedraagt minstens 15 miljoen euro - is nog niet rond. De overheid (Stad Brussel en Brussels Gewest) betalen een deel, de biersector een ander, maar er wordt nog druk gezocht naar een andere grote investeerder.", zo lezen we. Hoeveel zullen het Brusselse Gewest en de Stad Brussel bijdragen aan de financiering van dit project?

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

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

M. Charles Picqué, ministre-président (en néerlandais).- *La commune de Bruxelles-Ville, la Région et la Fédération des brasseurs belges discutent de la création d'un centre dédié à la bière dans le bâtiment de la Bourse. Elles attendent toutefois les résultats d'une étude de faisabilité et de rentabilité du projet, qui est encore en cours.*

Le maître-architecte a proposé que ses services encadrent la commune de Bruxelles-Ville.

Il est prématué de se prononcer sur la contribution financière de la Région et de la commune de Bruxelles-Ville à la réalisation du projet. Nous en saurons plus dans les prochaines semaines ou les prochains mois.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Ridder.

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- *Bruxelles ne doit pas commettre la même erreur que Byzance : discuter de problèmes secondaires et dépenser son argent à des futilités.*

Il est incompréhensible que le projet d'installation de la haute école Vlerick n'ait pas été accepté. Il aurait pourtant contribué à améliorer la viabilité de la ville et à en rehausser le prestige international.

Ce refus a coûté beaucoup d'argent aux pouvoirs publics, qui palabrent depuis des mois pour trouver un projet et une nouvelle fonction au bâtiment. C'est très regrettable.

De heer Charles Picqué, minister-president.- U vroeg een stand van zaken, welke rol de bouwmeester zou spelen enzovoort.

Brussel-Stad, het Brussels Gewest en de federatie van brouwers voeren momenteel gesprekken over de inrichting van een "bierbelevingscentrum" in het Beursgebouw. Geen van de drie betrokken partijen wil zich engageren voordat er gedetailleerd studiewerk is verricht over de haalbaarheid van het project, de rentabiliteit enzovoort. Het studiewerk is nog niet klaar.

Te gepasten tijde zullen alle betrokken instanties, waaronder ook de bouwmeester, bij het project worden betrokken. Er werden al contacten gelegd met de bouwmeester, die zijn diensten heeft aangeboden om Brussel-Stad te begeleiden met de overheidsopdracht.

Het is voorbarig om al tot een conclusie te komen en te bepalen hoeveel het Brussels Gewest en Brussel-Stad zullen betalen voor de realisatie van het project. De belangrijkste gegevens zijn nog niet bekend. Pas in de komende weken of maanden zal ik een duidelijker antwoord kunnen geven.

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

De heer Paul De Ridder.- We moeten oppassen dat we in Brussel niet dezelfde fout maken als destijds in Byzantium. Daar werd gediscussieerd over zaken die eigenlijk niet problematisch waren, werd er geld besteed aan overbodige dingen, enzovoort.

Er was namelijk een perfecte oplossing voor het Beursgebouw. Het dossier had nooit een probleem mogen worden. Men had de Vlerick Hogeschool gewoon moeten toelaten om onderwijs te verstrekken in het gebouw. Die opdracht sluit perfect aan bij de wens van het stadsbestuur, namelijk de leefbaarheid van de stad en het internationale prestige verbeteren. De hogeschool zou immers een internationale uitstraling hebben gehad. Om onbegrijpelijke redenen is dat project van de tafel geveegd.

Het gevolg is dat de overheid enorm veel geld moet uitgeven en al maanden aan het discussiëren is. Mevrouw Nagy drukte terecht de vrees uit dat

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ALAIN MARON

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la concertation en vue de l'adoption d'un plan de gestion coordonnée de la cité-jardin de la Roue".

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

M. Alain Maron.- Les cités-jardins bruxelloises sont un patrimoine précieux tant sur le plan historique et culturel que sur le plan de l'habitat. Elles offrent potentiellement un cadre de vie de grande qualité, et ce, encore en grande partie dans le segment du logement social.

La rénovation, la préservation de ces ensembles remarquables ainsi que leur mise en conformité avec les normes de confort et de performances énergétiques sont des enjeux importants.

Le 13 juillet dernier, j'attirais votre attention sur l'état déplorable de la plus ancienne d'entre elles, le quartier de la Roue, qui présente 44 immeubles murés et beaucoup d'autres immeubles souffrant d'altérations diverses et qui, globalement, continue

de Stad Brussel het eerste het beste project zal aanvaarden om het Beursgebouw een functie te geven. Er werd een museum overwogen enzovoort. Dat was allemaal niet nodig geweest. De Vlerick Hogeschool wou toch geen hoogoven, olieraaffinaderij of kerncentrale op de locatie bouwen? Een hogeschool zou perfect hebben aangesloten bij het belang en de uitstraling van Brussel als wetenschappelijk centrum. Ik betreur ten zeerste dat het voorstel niet werd aanvaard.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN MARON

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELijke ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "het overleg met het oog op de goedkeuring van een gecoördineerd beheersplan voor de tuinwijk het Rad".

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

De heer Alain Maron (in het Frans).- *De tuinwijken maken deel uit van het historisch en cultureel erfgoed van Brussel. Het kan er goed leven zijn, voor een groot deel zelfs in sociale woningen.*

Het is belangrijk dat de woningen worden aangepast aan de comfort- en energienormen van vandaag.

Zoals ik al op 13 juli 2011 opmerkte, is de oudste tuinwijk, het Rad, in erg slechte staat. Veel van de woningen zijn er in min of meer gevorderde staat van verval.

U antwoordde me toen dat het probleem al lang bestaat, dat de gemeente aan een voorontwerp van stedenbouwkundige zoneverordening was

de se dégrader.

Dans votre réponse, vous rappeliez que la problématique est ancienne, qu'un avant-projet de règlement d'urbanisme zoné avait été entamé par la commune, mais n'avait pas été poursuivi jusqu'à son terme, et que l'école de la Roue avait été classée en 2008 avec un périmètre de protection couvrant ses abords. Vous confirmiez la nécessité d'une gestion coordonnée des différents acteurs et vous annonciez, pour la rentrée de septembre 2011, la mise sur pied d'une table ronde avec ces acteurs pour formuler des recommandations précises et établir un plan de gestion coordonné.

Je voudrais savoir si des étapes concrètes ont été franchies dans le processus de concertation et d'élaboration d'un plan de gestion coordonné que vous aviez annoncé et si un planning des actions concrètes à entreprendre avait pu être établi.

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Nous avons déjà eu l'occasion de parler de ce sujet.

Depuis, il nous a été confirmé qu'un projet de règlement zoné a bien été établi il y a quelques années, mais qu'il n'a jamais été validé par le conseil communal. Il semblerait que le service de l'urbanisme utilise l'étude préparatoire du règlement d'urbanisme comme ligne directrice dans la gestion des différents permis initiés ou instruits. Mais cette étude est un peu dépassée et ne couvre pas l'ensemble des problématiques.

La cité-jardin de la Roue est en effet un vrai quartier, homogène dans sa typologie et son architecture. Il est aussi confronté à plusieurs problèmes à la fois, de rénovation des logements sociaux et privés - avec un projet de rénovation d'une quarantaine de logements inoccupés -, de mobilité - le quartier est traversé par une ligne de bus, lequel a davantage d'influence sur la trame architecturale que le métro, et des projets (Beliris) sont en cours pour revoir des stationnements privés, actuellement installés dans les jardins de façade -, d'égouttage- le quartier est parcouru par un double réseau d'égouts avec des raccordements incohérents aux habitations -, d'utilisation des venelles et chemins parcourant les jardins privés,

begonnen, maar het niet had afgerekend en dat de school van het Rad in 2008 werd beschermd binnen een perimeter die ook de omgeving beschermt. U kondigde aan dat er in september 2011 een rondetafelgesprek zou komen om aanbevelingen te doen en een gecoördineerd beheersplan op te stellen.

Hoever staat het daarmee?

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

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- Er werd me bevestigd dat er enkele jaren geleden een stedenbouwkundige zoneverordening werd uitgewerkt, die echter nooit door de gemeenteraad is goedgekeurd. De gemeentelijke dienst voor stedenbouw zou de voorbereidende studie als richtlijn gebruiken voor vergunningen. Die studie is echter voorbijgestreefd en biedt geen oplossing voor alle problemen.

Het Rad is een homogene wijk die met een aantal problemen wordt geconfronteerd. De woningen, ook een veertigtal onbewoond, zijn aan renovatie toe. Er zijn mobiliteitsproblemen, problemen met de riolering en er zijn allerlei steegjes en wegjes die de tuinen doorkruisen. Daarmee zal rekening moeten worden gehouden, ook al is het geheel niet beschermd.

De huisvestingsmaatschappij wil een totaalvisie voor deze wijk en zal nagaan wat kan worden gerenoveerd of bijgebouwd. Een algemene studie zal gefinancierd worden door de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM). De inhoud en kosten van die studie worden momenteel besproken met het kabinet van de heer Doulkeridis. De bouwmeester wordt erbij

et patrimoniaux - il convient d'en tenir compte même si cet ensemble n'est pas classé.

La société de logements souhaite développer une réflexion sur l'ensemble de la cité et sur son potentiel en termes de rénovation et de construction sur les terrains encore disponibles. Il est donc envisagé de réaliser une étude globale avec un financement de la SLRB. Le contenu et le coût de cette étude sont actuellement en discussion avec le cabinet de M. Doulkeridis. Le maître architecte sera associé à cette étude. La Direction des Monuments et des Sites le sera également pour l'aspect patrimonial. L'étude pourrait démarrer cette année.

Le contenu de l'étude n'est pas encore arrêté, mais j'estime qu'elle devra absolument coordonner tous les acteurs (Foyer, SLRB, Direction des monuments et sites, STIB, Beliris,...). Il doit s'agir d'une étude globale. Son financement est actuellement en discussion avec le cabinet de M. Doulkeridis.

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

M. Alain Maron.- J'apprends que diverses mesures se mettent en place. J'ignorais l'intervention de Beliris et je m'en réjouis. J'entends que l'on va entreprendre la rénovation des immeubles, vides actuellement, qui dépendent de la SISP. Il faut savoir que plus d'une quarantaine sont murés. L'esthétique et l'ambiance dans le quartier sont déplorables. Se pose par ailleurs la question de l'entretien des bâtiments, auxquels plus personne n'a accès. Il se dégage de ce quartier, qui possède pourtant une âme et une identité fortes, une relative impression de délabrement, sans parler de la distorsion du patrimoine (châssis, etc.).

Je souhaiterais une coordination plus étroite entre les différentes autorités concernées en vue d'élaborer un véritable plan d'évolution du quartier. Vous demandez que tout le monde se mette autour de la table pour les nouveaux projets de logements sociaux et de la SLRB. Mais cette demande doit aussi valoir pour le reste du quartier historique, dans un délai assez rapide. Je ne vous ai pas véritablement entendu à ce sujet, si ce n'est que vous appelez à ce que l'on se donne les moyens

betrokken, net als de Directie Monumenten en Landschappen voor het erfgoedkundig aspect. De studie zou dit jaar van start kunnen gaan.

De inhoud van de studie ligt nog niet vast, maar er moet absoluut coördinatie komen tussen de betrokken instellingen, waaronder ook Beliris en de MIVB.

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

De heer Alain Maron (in het Frans).- Er wordt dus een aantal maatregelen getroffen. Het verheugt mij dat ook Beliris erbij betrokken is. Ik begrijp dat de leegstaande panden die eigendom zijn van de openbare vastgoedmaatschappij, zullen worden gerenoveerd. De wijk ziet er nu lelijk, troosteloos en bouwvallig uit. Bovendien is het de vraag wie de leegstaande gebouwen zal onderhouden.

Er moet een echt actieplan komen voor de wijk. U zegt dat de verschillende instellingen zich moeten buigen over de nieuwe projecten voor sociale huisvesting. Dat moet voor de hele historische wijk gebeuren, en wel snel. Ik heb u daarover niets horen zeggen, behalve dat er een gecoördineerd beheersplan moet worden uitgewerkt.

d'élaborer un plan de gestion coordonné. Tant pour la situation présente que pour l'avenir de ce quartier assez étendu, une approche coordonnée est indispensable.

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- L'étude conclura peut-être à l'adoption d'un plan de gestion.

- *L'incident est clos.*

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

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *Uit de studie zal misschien blijken dat we een beheersplan moeten aannemen.*

- *Het incident is gesloten.*