



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de Financiën,  
Begroting, Openbaar Ambt,  
Externe Betrekkingen en  
Algemene Zaken**

—

**VERGADERING VAN  
VRIJDAG 15 NOVEMBER 2013**

—

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

—

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

—

**Commission des Finances,  
du Budget, de la Fonction publique,  
des Relations extérieures et  
des Affaires générales**

—

**RÉUNION DU  
VENDREDI 15 NOVEMBRE 2013**

—

---

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

**INHOUD****SOMMAIRE**

INTERPELLATIES	6	INTERPELLATIONS	6
- van mevrouw Annemie Maes	6	- de Mme Annemie Maes	6
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,		à M. Rudi Vervoort, 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,	
en tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		et à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de positie en de betrokkenheid van de Brusselse regering bij de Vlaamse plannen voor de verbreding van de Ring".		concernant "la position et la participation du gouvernement bruxellois dans les projets flamands d'élargissement du ring".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	6	Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	6
betreffende "de bedoelingen van de aankoop door het Vlaams Gewest van gronden in de buurt van de Ring".		concernant "les objectifs de l'acquisition par la Région flamande de terrains à proximité du ring".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Céline Delforge, de heer Benoît Cerexhe, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes, de heer Hervé Doyen.</i>	11	<i>Discussion conjointe – Orateurs: Mme Béatrice Fraiteur, Mme Céline Delforge, M. Benoît Cerexhe, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes, M. Hervé Doyen.</i>	11
- van mevrouw Danielle Caron	26	- de Mme Danielle Caron	26
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de	

Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,		l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,	
betreffende "de enquête van het Verbindingsbureau Brussel-Europa over de netheid, veiligheid en mobiliteit in Brussel".		concernant "l'enquête du Bureau de liaison Bruxelles-Europe sur la propreté, la sécurité et la mobilité à Bruxelles".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Yaron Pesztat, de heer Rudi Vervoort, minister-president, mevrouw Danielle Caron.</i>	28	<i>Discussion – Orateurs : M. Yaron Pesztat, M. Rudi Vervoort, ministre-président, Mme Danielle Caron.</i>	28
- van mevrouw Marion Lemesre	35	- de Mme Marion Lemesre	35
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,		à M. Rudi Vervoort, 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,	
betreffende "de toekomst van 'Bruxellimage'".		concernant "l'avenir de Bruxellimage".	
- van de heer Bertin Mampaka Mankamba	36	- de M. Bertin Mampaka Mankamba	36
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,		à M. Rudi Vervoort, 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,	
betreffende "de evolutie van het dossier van het nationale stadion".		concernant "l'évolution du dossier du stade national".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Emmanuel De Bock,	36	Interpellation jointe de M. Emmanuel De Bock,	36
betreffende "de rol van de regering in het nationale voetbalstadion".		concernant "le rôle du gouvernement bruxellois dans le stade national de football".	

<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> 44 <b>de heer Yaron Pesztat, de heer Rudi Vervoort, minister-president, de heer Emmanuel De Bock, de heer Bertin Mampaka Mankamba.</b></p> <p>- van mevrouw Julie de Grootte 60</p> <p>tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,</p> <p>betreffende "de verklaringen van de minister-president over de inrichtende macht van de 'Fédération Wallonie-Bruxelles' en de vooruitgang van het kadaster van de investeringen in de schooluitrusting".</p>	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> 44 <b>M. Yaron Pesztat, M. Rudi Vervoort, ministre-président, M. Emmanuel De Bock, M. Bertin Mampaka Mankamba.</b></p> <p>- de Mme Julie de Grootte 60</p> <p>à M. Rudi Vervoort, 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,</p> <p>concernant "les déclarations du ministre-président concernant la régionalisation du pouvoir organisateur de la Fédération Wallonie-Bruxelles et l'avancement du cadastre des investissements dans l'équipement scolaire".</p>
---	--

*Voorzitterschap: mevrouw Françoise Dupuis, voorzitter.  
Présidence : Mme Françoise Dupuis, présidente.*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

EN TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de positie en de betrokkenheid van de Brusselse regering bij de Vlaamse plannen voor de verbreding van de Ring".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de bedoelingen van de aankoop door het Vlaams Gewest van gronden in de buurt van de Ring".

**Mevrouw de voorzitter.**- Minister Brigitte Grouwels zal de interpellaties beantwoorden.

Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- De Vlaamse regering besliste op 25 oktober om de Brusselse Ring te verbreden en op een aantal plaatsen extra

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

À M. RUDI VERVOORT, 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,

ET À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la position et la participation du gouvernement bruxellois dans les projets flamands d'élargissement du ring".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "les objectifs de l'acquisition par la Région flamande de terrains à proximité du ring".

**Mme la présidente.**- La ministre Brigitte Grouwels répondra aux interpellations.

La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Le gouvernement flamand a décidé le 25 octobre d'élargir le ring et d'aménager des bandes de*

rijstroken aan te leggen. Het doorgaand en plaatselijk verkeer wordt gescheiden. Hier en daar zal daartoe zelfs een scheidingswand worden gebouwd. De werken zullen naar schatting 380 miljoen euro kosten en moeten in 2016 van start gaan.

Volgens Vlaams minister Crevits gaat het niet om een verbreding, maar om een 'optimalisatie' van de Ring. Daarbij worden drie zones aangepakt, namelijk de zone Zaventem, de zone Noord en de zone Groot-Bijgaarden. In de zone Groot-Bijgaarden en de zone Zaventem zullen in beide richtingen drie rijstroken beschikbaar zijn voor doorgaand verkeer en twee voor plaatselijk verkeer. Bijgevolg worden er vier extra rijstroken aangelegd. Volgens Groen gaat het wel degelijk om een verbreding van de Ring.

In de zone Groot-Bijgaarden of het westelijke deel van de Ring, tussen de E40 richting Gent en de A12, komen er tweemaal drie rijstroken voor doorgaand verkeer en tweemaal twee rijstroken voor plaatselijk verkeer. Bijgevolg wordt de Brusselse Ring verbreed door de aanleg van extra rijstroken, onder meer ter hoogte van het Laarbeekbos in Jette.

In de zone Noord, het centrale deel tussen de A12 en de E19 richting Antwerpen, komen er drie rijstroken voor doorgaand verkeer en een permanente weefstrook voor plaatselijk verkeer.

In de zone Zaventem, tussen de E19 en de E40 richting Leuven, komen er tweemaal drie rijstroken voor doorgaand verkeer en tweemaal twee rijstroken voor plaatselijk verkeer.

Uit recente studies blijkt echter dat een verbreding van de Ring een aanzuigeffect zal veroorzaken. De files op de autosnelwegen richting Brussel, namelijk de A12, de E19 en de E40, zouden langer worden. Ook in Brussel worden meer verkeersproblemen verwacht. Bovendien blijkt uit andere studies dat de verbreding van de Ring nefast is voor de gezondheid en de levenskwaliteit van duizenden omwonenden van de Ring in Brussel en Vlaams-Brabant. De verbreding zal immers meer fijn stof en lawaai veroorzaken. Dit zijn geen beweringen van Groen: het staat duidelijk in de studies. Elke Belg verliest gemiddeld één gezond levensjaar als gevolg van fijn stof. De Brusselse norm voor fijn stof werd dit

*circulation supplémentaires à certains endroits. Le trafic de transit est séparé du trafic local. Les travaux sont estimés à 380 millions d'euros et devraient commencer en 2016.*

*D'après la ministre Crevits, il ne s'agit pas d'un élargissement, mais d'une optimisation du ring. Trois zones sont définies. Dans la zone de Grand-Bigard et dans la zone de Zaventem, dans les deux directions, trois bandes seront disponibles pour le trafic de transit et deux pour la circulation locale. Quatre bandes de circulation supplémentaires seront donc aménagées, notamment à hauteur du Bois du Laerbeek, ce qui est bien un élargissement du ring. Dans la zone nord, la partie centrale entre l'A12 et la E19 en direction d'Anvers comportera trois bandes de circulation pour le trafic de transit et une bande séparée pour la circulation locale.*

*D'après des études récentes, un élargissement du ring aurait un effet d'aspiration : les files sur les autoroutes en direction de Bruxelles, à savoir l'A12, la E19 et la E40, seraient plus longues et Bruxelles connaîtrait également davantage de problèmes de circulation. Selon d'autres études, l'élargissement du ring, qui va causer davantage de particules fines et de bruit, serait néfaste pour la santé et la qualité de vie de milliers de riverains du ring, à Bruxelles et dans le Brabant flamand. Et les normes européennes en matière de qualité de l'air et d'émission de particules fines sont déjà régulièrement dépassées par la Région bruxelloise.*

*En outre, selon le rapport d'incidences sur l'environnement (MER) réalisé à la demande du gouvernement flamand pour Uplace, l'augmentation du nombre de déplacements en auto sur le ring est tellement élevée que même un élargissement du ring ne permettrait pas la résorption des files ; elles augmenteraient même encore.*

*D'après le MER stratégique élaboré par la Flandre pour le ring bruxellois, les transports publics, les infrastructures cyclables et la redevance kilométrique intelligente seraient particulièrement efficaces pour diminuer le trafic, tant sur le ring que sur le réseau routier. En outre, la réduction de l'intensité du trafic sur le ring diminuerait les risques d'accidents.*

jaar trouwens al vijftientig maal overschreden. Het gebeurt regelmatig dat het Brussels Gewest de Europese normen inzake luchtkwaliteit niet haalt.

Bovendien blijkt uit studies van de Vlaamse regering dat een verbreding van de Ring geen oplossing is. Ik citeer uit het milieu-effectenrapport (MER) dat Vlaanderen maakte voor Uplace: "Men zou kunnen verwachten dat een verbrede Ring de mogelijkheid biedt om het bijkomende verkeer te verwerken. Dit klopt echter niet. De toename van het aantal verplaatsingen met de auto op de Ring is zo groot, dat het fileprobleem in de toekomst, wanneer de Ring is verbreed, nog erger zal zijn dan vandaag." Dit staat in een rapport dat de Vlaamse regering zelf heeft besteld. In het strategische MER dat Vlaanderen opstelde voor de Brusselse Ring, wordt vooral gepleit voor openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en een slimme kilometerheffing. In het rapport staat daarover het volgende: "Deze maatregelen blijken uiterst effectief voor het terugdringen van het verkeer, zowel op de Ring als op het onderliggende wegennet. Door de vermindering van de intensiteit op de Ring, neemt de kans op ongevallen af."

De Brusselse regering liet eerder al haar bezorgdheid blijken over de langetermijneffecten van de infrastructuurwerken.

Een bredere Ring leidt er niet enkel toe dat de luchtkwaliteit nog slechter wordt. Er zal ook waardevolle open ruimte moeten wijken.

Bovendien blijkt uit een recente studie van het Leuvense Transport and Mobility dat een capaciteitsverhoging op de Ring zal leiden tot meer files op de invalswegen. De bijkomende rijstroken zullen meer auto's aanzuigen, waardoor het fileprobleem zich zal verplaatsen. Het verkeer op de Ring zal misschien vlotter worden, maar de toegangswegen zullen dichtslibben. Ik denk dan aan de op- en afritten van de Ring, de snelwegen richting Brussel en het viaduct van Vilvoorde.

Door een verbreding van de Ring zal het mobiliteitsprobleem dus enkel verschuiven en op termijn erger worden. Uit de studie blijkt eveneens dat de kosten van een verbreding niet in verhouding zijn met de baten. Voor elke euro die in weginfrastructuur wordt geïnvesteerd, is er de komende vijftientig jaar slechts een

*Le gouvernement bruxellois a déjà manifesté ses inquiétudes par rapport aux effets à long terme des travaux d'infrastructure.*

*L'élargissement du ring aura non seulement un impact négatif sur la qualité de l'air, mais entraînera également la disparition d'un espace public de grande valeur.*

*D'après une enquête du bureau d'études louvaniste Transport & Mobility (TML), une augmentation de la capacité du ring entraînera une aggravation des encombrements sur les voies de pénétration et ne fera donc que déplacer et aggraver le problème de mobilité.*

*Toujours selon cette étude, le retour de l'investissement ne suffira pas à couvrir les frais de ces travaux d'infrastructure. Il est donc essentiel de miser sur des alternatives au trafic automobile plutôt que d'augmenter la capacité routière.*

*De nombreux experts en mobilité, appuyés par l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), affirment qu'il est préférable d'investir prioritairement dans des lignes de tram rapides entre la Flandre et Bruxelles, dans le réseau express régional (RER) et dans les voies rapides pour cyclistes, en combinaison avec l'instauration d'une taxation intelligente au kilomètre pour tous les véhicules.*

*Les gouvernements flamand et bruxellois ont-ils débattu de cette question depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 ? Le gouvernement bruxellois a-t-il été informé de manière officielle du contenu exact de la récente décision du gouvernement flamand ? Quelle est sa position à ce sujet ?*

*Y a-t-il du nouveau dans ce dossier ?*

*Avez-vous obtenu du gouvernement flamand des éclaircissements à propos de l'impact sur l'activité économique, sur la faune et la flore et sur la qualité de l'air, ainsi qu'à propos des nuisances sonores, du drainage de l'eau de surface et des nuisances liées au chantier ?*

*Quelles informations avez-vous pu obtenir par rapport à la sauvegarde du bois du Laerbeek ?*

*Quels sont le budget et le calendrier prévus pour*

terugverdieneffect van 67 cent. Het blijft dus essentieel om in te zetten op alternatieven voor autoverkeer in plaats van meer wegencapaciteit te creëren.

Tal van mobiliteitsexperts beweren dat het beter is om eerst en vooral te investeren in snelle tramlijnen tussen Vlaanderen en Brussel, het Gewestelijk Expresnet en de fietssnelwegen, in combinatie met de invoering van een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen. Zelfs de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) dringt erop aan dat ons land daar dringend werk van maakt.

Heeft er sinds 1 januari 2013 nog overleg plaatsgevonden tussen de Vlaamse en Brusselse regeringen over deze kwestie? Is de Brusselse regering officieel op de hoogte gebracht van de exacte inhoud van de recente beslissing van de Vlaamse regering om de Ring te verbreden? Wat is het standpunt van de Brusselse regering over de beslissing van 25 oktober?

Zijn er nieuwe elementen in dit dossier? Eerder verzocht de Brusselse regering de Vlaamse regering al om een en ander op te helderen, onder meer de impact op de economische bedrijvigheid op middellange en lange termijn.

Hebt u inmiddels informatie gekregen over de gevolgen op korte, middellange en lange termijn inzake lawaaihinder, mobiliteitsstromen, de afwatering van oppervlaktewater, de impact op fauna en flora, de luchtkwaliteit enzovoort? Hebt u inmiddels ook meer informatie over de hinder die zal worden veroorzaakt door de werken aan de Ring? Die werken zullen langer dan een paar maanden duren.

Welke inlichtingen hebt u ontvangen over de bescherming van het Laarbeekbos tegen de verbreding van de Ring? In de media werd aangekondigd dat er niet zou worden geraakt aan het Laarbeekbos. Wat is de stand van zaken?

Kunt u de planning en het budget voor de realisatie van extra openbaar vervoer tussen Vlaams-Brabant en Brussel toelichten? Hoe zit het met de overstapparkings? Worden er meer overstapparkings aangelegd in de omgeving van de Ring? Wat is de planning en het budget?

*améliorer la liaison en transports en commun entre Bruxelles et le Brabant flamand et aménager des parkings de dissuasion ?*

*Où en est le dossier de la taxation intelligente au kilomètre, que le gouvernement bruxellois considèrerait comme une condition sine qua non à l'élargissement ?*

*Quelles démarches le gouvernement bruxellois peut-il encore entreprendre pour faire en sorte que ces préoccupations soient prises en compte ?*

*Qu'en est-il de la communauté métropolitaine, que l'accord gouvernemental fédéral prévoit de créer par une loi spéciale ?*

Hoe zit het met de slimme kilometerheffing voor alle voertuigen? De Brusselse regering beschouwde die heffing als een absolute voorwaarde voor dit dossier. Hoeveel geld is ervoor uitgetrokken?

Welke stappen kan de Brusselse regering nog zetten om ervoor te zorgen dat er rekening wordt gehouden met deze bezorgdheden en de zaken die ik heb opgesomd?

Hoe staat het met de metropolitane gemeenschap? Volgens het federale regeerakkoord zou die met een bijzondere wet worden opgericht. Wanneer is er nog eens overleg gepland over dit dossier?

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Hervé Doyen** (*in het Frans*).- *Drie maanden geleden kondigde de pers aan dat het Vlaams Gewest 63 hectare grond aan weerskanten van de Ring zou kopen in Zellik. De Vlaamse minister van Leefmilieu bevestigt dat ze naast de Ring een park en een bosgebied wil aanleggen dat rechtstreeks aansluit bij het Laarbeekbos, om zo de biologische diversiteit in de Vlaamse Rand te herstellen. Het parkgebied van 26 hectare binnen de Ring moet bebost worden, terwijl de landbouwgrond van 37 hectare aan de buitenkant van de Ring ingezet zal worden voor een project dat de toekomst van de landbouwsector moet garanderen.*

*De wens van de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) om de groene ruimten op elkaar te laten aansluiten en voetgangers en fietsers een doorgang van en naar de hoofdstad te bieden, is op zich lovenswaardig. Toch bekijkt het Brussels Gewest alles wat de Ring aangaat met argusogen. Hebben de besluitnemers wel goede bedoelingen? Werken ze niet aan een compensatiedossier voor groene ruimten die mogelijk op andere plaatsen, rond de Ring, zullen worden opgeofferd?*

*Heeft uw Vlaamse collega contact met u opgenomen voor ze de gronden kocht? Kent u haar motivering? Hebben er gesprekken plaatsgevonden over de aansluiting van de groene ruimten met het Laarbeekbos en de eventuele aanleg van een verbindingsweg voor voetgangers en fietsers? Hebt u garanties gekregen dat het*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Doyen pour son interpellation jointe.

**M. Hervé Doyen.**- Les récents événements liés au ring de Bruxelles inspirent des interpellations diverses.

Voici trois mois, la presse a relayé l'annonce du rachat par la Région flamande de 63 hectares de terrains sur la commune de Zellik, de part et d'autre du ring, composés de zones de parcs et de territoires agricoles. La ministre flamande de l'Environnement affirme acquérir ces terrains pour créer un nouveau parc et une zone boisée en lisière du ring, en connexion directe avec le Bois du Laerbeek ainsi que pour restaurer la diversité biologique de la périphérie flamande. Les 26 hectares de la zone de parcs à l'intérieur du ring sont destinés à être boisés tandis que les 37 hectares restants, jouxtant l'extérieur du ring et remplissant actuellement une fonction agraire, serviront le projet d'amélioration des perspectives d'avenir pour l'agriculture autour de Bruxelles.

La volonté affirmée de l'Agence flamande pour le territoire de créer un continuum d'espaces verts et d'améliorer la vie des piétons et des cyclistes, en leur aménageant un passage adapté depuis et vers la capitale, est en soi très louable. Cependant, la Région bruxelloise aiguise son attention sur tout ce qui a trait au ring. Les décideurs sont-ils véritablement mus par une bonne intention? Ne préparent-ils pas déjà un dossier de compensation à l'égard d'espaces verts possiblement voués à la destruction en d'autres lieux, autour du ring?

*Vlaams Gewest geen verborgen agenda heeft?*

*De recente bevestiging van de aankoop van de gronden bevestigt mijn angst: het Vlaams Gewest heeft gekozen voor uitbreiding. Hebt u contact opgenomen met het Vlaams Gewest over het dossier van de Ring?*

*Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

**Mevrouw Béatrice Fraiteur** (in het Frans).- *Vlaanderen heeft eenzijdig beslist om de Ring ten noorden van Brussel uit te breiden tussen Groot-Bijgaarden en de oprit van de autosnelweg naar Luik. De kostprijs bedraagt 380 miljoen euro en de werkzaamheden zouden van start gaan in 2016. De vier tot zes rijstroken worden opgetrokken naar zes tot acht rijstroken.*

*Hoewel het grootste deel van de Ring in Vlaanderen ligt, heeft de uitbreiding in de eerste plaats gevolgen voor de Brusselse bevolking.*

*De reacties binnen de Brusselse regering waren verdeeld. Mevrouw Grouwels en de heer Vanhengel waren verheugd over het project, terwijl minister-president Vervoort, minister Huytebroeck en staatssecretaris De Lille zich zorgen maakten omdat er geen milieueffectenstudie was uitgevoerd. Ze eisten dat de intergewestelijke werkgroep in spoedzitting samenkam.*

Mme la ministre, votre homologue flamande en charge de l'Environnement vous a-t-elle contactée préalablement à cette acquisition ? Connaissez-vous ses motivations ? Des discussions ont-elles eu lieu avec la Région bruxelloise, notamment sur la connexion de ces espaces verts avec le Bois du Laerbeek et sur l'aménagement d'une éventuelle liaison dévolue aux piétons et aux cyclistes ? Avez-vous des garanties que cette reconversion ne recèle aucun agenda caché ?

La récente confirmation de l'acquisition de ces terrains par la Région flamande a corroboré mes inquiétudes : le choix a donc été opéré en faveur de l'élargissement. Aux yeux du gouvernement flamand, ce choix justifie-t-il la récente manœuvre à Zellik, en guise de prémisse à la compensation en espaces verts ? Avez-vous des informations sur la suite réservée à ce dossier ?

Êtes-vous en contact avec la Région flamande sur l'avancement du dossier du ring ?

*Discussion conjointe*

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

**Mme Béatrice Fraiteur.**- J'interviens dans le débat concernant la décision unilatérale du gouvernement flamand d'élargir le ring au nord de Bruxelles.

Cet élargissement s'étend entre Grand-Bigard et l'entrée de l'autoroute de Liège. Le coût de ces travaux s'élève à 380 millions d'euros et ceux-ci débiteront en 2016. Ils consistent à faire passer les voies de 4 à 6 bandes à des voies de 6 à 8 bandes de circulation.

Si la majorité du ring est en Flandre, les conséquences de cette transformation concerneront avant tout la population bruxelloise.

À la suite de cette annonce, les réactions ont fusé au sein du gouvernement bruxellois : Mme Grouwels et M. Vanhengel se félicitaient du projet, tandis que le ministre-président Rudi Vervoort, la ministre Huytebroeck ainsi que le secrétaire d'État M. De Lille (tout comme le partenaire cdH ici présent, M. Cerexhe), s'en

*De Vlaamse regering zet haar wil door zonder rekening te houden met de Brusselse regering, die rechtstreeks betrokken is. Dat is zorgwekkend. Nochtans zou er volgens de pers wel overleg hebben plaatsgevonden tussen uzelf en Vlaams minister Crevits. Waarschijnlijk werd toen het Brusselse standpunt niet verdedigd, aangezien u, in tegenstelling tot de meeste leden van de regering, achter het project stond.*

*Heeft u het standpunt van de Brusselse regering verdedigd?*

*Uit dit dossier blijkt dat het begrip metropolitane gemeenschap geen ingang heeft gevonden. Het werd in de zesde staatshervorming verkocht als een zware toegeving aan de Franstaligen en als een efficiënt instrument om projecten waarvan de gevolgen de institutionele gewestgrenzen overschrijden, beter te beheren.*

*De metropolitane gemeenschap heeft geen enkele rol gespeeld in het dossier van de uitbreiding van de Ring. Dat deed ze slechts tijdens de onderhandelingen, om de Brusselaars de indruk te geven dat de splitsing van het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde werd gecompenseerd door een fraai strategisch instrument.*

*De Brusselse minister van Leefmilieu was er niet over te spreken dat er geen milieueffectenstudie was uitgevoerd, hoewel niemand kan ontkennen dat een uitbreiding van de Ring gevolgen zal hebben voor de luchtkwaliteit. Bovendien werd het Brussels Gewest reeds veroordeeld, omdat het gewest de Europese normen voor stikstofdioxide en fijn stof niet respecteert. In juni 2011 wees de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) op een studie die de Ring verantwoordelijk acht voor een toename van de concentratie in het Brussels Gewest van stikstofdioxide met 12,2% en van fijn stof met 1,05%.*

*Onlangs verklaarde de Bond Beter Leefmilieu (BBL) nog dat nagenoeg 1 miljoen inwoners van het Brussels Gewest en de Vlaamse Rand een te grote hoeveelheid fijn stof zullen inademen als de Vlaamse regering bij haar plan blijft om de Ring uit te breiden. De BBL besloot dan ook dat de Vlaamse regering bij haar beslissing geen rekening heeft gehouden met de volksgezondheid.*

*De uitbreiding van de Ring zal niet alleen*

inquiétaient. L'un regrettait l'absence d'une étude d'incidences environnementales. L'autre demandait une réunion d'urgence d'un groupe de travail interrégional. En tous les cas, le gouvernement bruxellois n'a pas été univoque.

Le gouvernement flamand passe en force et fait fi de son homologue bruxellois, pourtant directement concerné. Cette situation est préoccupante. D'après la presse, il y aurait bien eu une concertation entre vous et la ministre flamande Mme Crevits. De même, il semblerait que la position bruxelloise n'ait vraisemblablement pas été défendue puisque, à l'opposé de la majorité des membres du gouvernement, vous étiez satisfaite du projet.

Cela pose les questions du mandat qui vous a été octroyé et de la nature de la concertation, ainsi que de votre loyauté à l'égard du reste du gouvernement. Étiez-vous mandatée par le gouvernement bruxellois pour tenir cette position ?

Il ressort surtout de ce dossier un constat d'échec de la notion de communauté métropolitaine. Celle-ci a été vendue, lors de la sixième réforme de l'État, comme une lourde concession offerte aux francophones. Les huit partis ayant présenté cette réforme l'ont également décrite comme un outil efficace pour gérer des projets dont les conséquences dépassent les limites régionales institutionnelles.

On ne peut dire que dans le dossier d'élargissement du ring, cette communauté métropolitaine ait été utile. Au contraire, elle semble morte et enterrée. Elle n'aura servi que pendant les négociations, pour donner aux Bruxellois l'illusion que la scission de l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvoorde serait compensée par un bel outil stratégique. Si tel n'est pas le cas, prouvez-le nous. Nous avons entendu le ministre-président et d'autres membres du gouvernement réagir fermement dans la presse et exiger un groupe de travail sur ce sujet. Je souhaiterais que la communauté métropolitaine démontre son utilité en l'espèce.

L'absence de rapport d'incidences environnementales a été dénoncée par la ministre bruxelloise de l'Environnement, mais personne ne peut nier l'impact qu'aura un tel élargissement du ring sur la qualité de l'air. Pour rappel, la Région bruxelloise a déjà été condamnée par l'Europe pour

*gevolgen hebben voor het milieu, maar ook voor de mobiliteit van de Brusselaars.*

*Bovendien stelt de Inspectie van Financiën zich bijzonder kritisch op. Ze hekelt het gebrek aan een algemene visie op het fileprobleem, evenals de matige impact van de infrastructuurplannen op de doorstroming van het verkeer. Ze betreurt tevens dat er geen rekening werd gehouden met het project van het nationale stadion en met Uplace, en dat er geen oplossing werd gevonden voor het knelpunt van het viaduct van Vilvoorde. Ze bracht dan ook een negatief advies uit.*

*De regering moet met één stem spreken. Alle leden moeten haar standpunt even loyaal verdedigen.*

*De Brusselse regering kan verzet aantekenen tegen dit project. Over elk project dat gevolgen heeft voor het gewest moet immers voorafgaand overleg worden gepleegd.*

*Wat is het officiële standpunt van de voltallige regering in dit dossier? Wat is haar reactie op de eenzijdige beslissing van de Vlaamse regering? Is ze van plan om daartegen beroep in te stellen, los van de eis om een werkgroep op te richten, die het Vlaamse standpunt wellicht niet kan wijzigen? Indien dit niet het geval is, waarom weigert de Brusselse regering dan om haar rechten te laten gelden?*

*Welke maatregelen zal ze nemen, rekening houdend met de impact van de beslissing op de mobiliteit, de luchtkwaliteit en de ondernemingen?*

*Waarom is de metropolitane gemeenschap nog steeds niet opgericht en zet ze zich niet in voor dit dossier? Staat dit punt op de agenda van de volgende vergadering van het Overlegcomité?*

violation des normes de dioxyde d'azote et de particules fines. En juin 2011, un rapport de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) citait une étude selon laquelle le ring contribuait déjà à augmenter les concentrations de dioxyde d'azote en Région bruxelloise de 12,2% et celles de particules fines, de 1,05%.

Il y a quelques jours, l'association environnementale flamande Bond Beter Leefmilieu déclarait que près d'un million d'habitants de la Région bruxelloise et de sa périphérie respireraient beaucoup trop de particules fines si le gouvernement flamand décidait de poursuivre son plan d'élargissement du ring de Bruxelles. Elle comparait les chiffres de l'étude d'incidences sur l'environnement et déclarait : "Nous pouvons seulement en conclure que le gouvernement flamand n'a pas été sensibilisé aux particules fines et à la santé de sa population lorsqu'il a pris la décision d'élargir le ring bruxellois".

L'élargissement du ring aura des conséquences sur l'environnement, mais aussi sur la mobilité des Bruxellois.

L'Inspection des finances se montre également très critique à l'égard du projet du gouvernement flamand d'élargissement de la partie nord du ring. Dans une dépêche de l'agence Belga, elle dénonce l'absence d'une vision globale de la problématique de la congestion routière, ainsi que le faible impact qu'auront les plans d'infrastructure envisagés sur la fluidité du trafic. L'Inspection des finances poursuit en dénonçant l'absence de prise en considération du projet du stade national, ainsi que du développement du complexe Uplace. Elle dénonce également l'absence de solution concernant le goulet d'étranglement que constitue le viaduc de Vilvorde. Elle a donc rendu un avis complètement négatif.

Aujourd'hui, il est donc important que le gouvernement mette de l'ordre en son sein et parle d'une seule et même voix. Ses positions doivent être défendues avec la même ferveur et la même loyauté par tous ses membres.

Dans un tel dossier, il existe des procédures pour que Bruxelles signifie son opposition au projet. Tout projet qui a un impact sur une Région doit en effet faire l'objet de concertations préalables.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*):- *Vlaanderen heeft een beslissing genomen die niet meer van deze tijd is. Wie creëert er nu nog weginfrastructuur die honderden miljoenen euro kost in een beschaafd land?*

*De reacties van experts zijn formeel: het project zal slechts een beperkte invloed hebben op de files, terwijl de kosten-batenverhouding nog slechter ligt. Toch zullen een aantal betonboeren in de wolken zijn. Hun mening woog vermoedelijk zwaarder door dan de gezondheid en het welzijn van de Brusselse en Vlaamse omwonenden.*

*Deze schadelijke beslissing roept bij de Brusselaars uiteraard een aantal vragen op. Mijn collega's hebben het allemaal gehad over de volksgezondheid, de luchtkwaliteit en het milieu. We kunnen de gezondheidsproblemen die veroorzaakt worden door de slechte luchtkwaliteit in het gewest niet negeren.*

*Wat de mobiliteit betreft, trekken extra wegen nog meer auto's aan. Dat weten we al jaren, maar in dit dossier wil men maar niet inzien dat meer auto's op de Ring betekent dat er meer auto's Brussel zullen binnenrijden.*

*Het derde probleem is van economische aard. Als*

Quelle est la position officielle défendue par l'ensemble du gouvernement bruxellois dans le dossier de l'élargissement du ring nord ? Quelle est sa réaction face à ce passage en force du gouvernement flamand ? Outre la demande de création d'un groupe de travail, qui ne semble pas susceptible d'amener un changement de la position flamande, un recours contre cette décision est-il prévu ? Si ce recours n'est pas prévu, pourquoi le gouvernement bruxellois refuserait-il ainsi de faire valoir ses droits ?

Quelles mesures concrètes a-t-il prévu de prendre, en tenant compte de l'impact de cette décision sur la mobilité, la qualité de l'air et les entreprises ?

Pourquoi la communauté métropolitaine n'est-elle toujours pas créée et ne s'investit-elle pas dans ce dossier ? Ce point sera-t-il mis à l'ordre du jour du prochain Comité de concertation ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- La Flandre a pris une décision d'un autre âge. Qui crée encore aujourd'hui des infrastructures routières coûtant des centaines de millions d'euros dans un pays civilisé ?

Les réactions des experts sont formelles : en matière de congestion, ce projet n'aura qu'un impact limité, tandis que le calcul du rapport coûts-bénéfices donne un résultat encore plus pathétique. Je ne doute cependant pas que certains bétonneurs soient ravis. On a probablement plus tenu compte de leur avis que de la santé et du bien-être des habitants, bruxellois ou flamands.

Cette décision dommageable pose également une série de questions d'un point de vue strictement bruxellois. Mes collègues ont tous évoqué la qualité de l'air et les aspects environnementaux. C'est une question de santé publique : on ne peut ignorer les problèmes sanitaires posés par la mauvaise qualité de l'air dans notre Région.

Du point de vue de la mobilité, ajouter plus de béton et de routes, c'est créer un aspirateur à voitures. On le sait depuis des années et il n'y a qu'ici que l'on peine à comprendre ce principe pourtant aisé à intégrer : si davantage de voitures pénètrent sur le ring, elles seront également plus

*we het Start-plan van Vlaanderen bekijken, lijkt het erop dat het de bedoeling is een uitermate toegankelijk gebied te creëren dat voor de Brusselse economie aan de verkeerde zijde van de Ring ligt. Vlaanderen wil een stuk van de economische structuur uit Brussel weghalen! Toegankelijkheid is immers een van de belangrijkste factoren voor de vestiging van kantoren en bedrijven.*

*Ik maak me dus ook zorgen over de Brusselse ondernemingen, want Brussel zit al helemaal dicht. Het wordt almaar moeilijker om je te verplaatsen met het openbaar vervoer.*

*Bovendien zullen we de tramlijn doortrekken tot in Zaventem, omdat dit een modal shift zou teweegbrengen. Er wordt zelfs gedroomd over de metro. Waarom zouden we ook krenterig doen?*

*Ik maak me zorgen omdat veel Brusselaars binnenkort de tram en de Ring zullen moeten nemen om naar hun werk te gaan, dat dan aan de andere kant van Brussel zal liggen, wat opnieuw mobiliteitsproblemen zal veroorzaken.*

*Als ik in Vlaanderen woonde, zou ik dit project ook aanklagen. Ik meen trouwens dat Groen dit doet.*

*Als inwoner van Brussel heb ik er ook een groot probleem mee, vooral omdat sommigen er heel tevreden mee zijn. Onze regering heeft de hele regeerperiode duidelijke standpunten ingenomen over zowel haar doelstellingen met betrekking tot mobiliteit en milieu als over de Ring.*

*Het dossier over de metropolitane gemeenschap is een slag in het water. Welke standpunt neemt u in als lid van de Brusselse regering?*

*Hoe zit het met de beroepsmogelijkheden? Er bestaan toch Europese normen en richtlijnen die nageleefd moeten worden. Dit project dreigt zwaar te wegen op de inspanningen van het gewest om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het project heeft ook een negatieve invloed op de gezondheid van de inwoners en op de Brusselse financiën. Als we een boete krijgen, denk ik niet dat Vlaanderen die zal betalen.*

*In het licht van deze nieuwe situatie wordt het hoog tijd dat we werk maken van vlotter verkeer*

nombreuses à vouloir entrer dans Bruxelles.

Enfin, un troisième problème, d'ordre économique, se pose également. Lorsqu'on se penche sur le Plan Start de la Flandre, on ne peut s'empêcher de penser qu'il comporte peut-être une envie de créer un pôle hyper accessible, qui se trouve juste du mauvais côté du ring en ce qui concerne l'économie bruxelloise, mais qui est situé à proximité de Malines, Zaventem et Diegem. La Flandre voudrait attirer hors de Bruxelles une série d'infrastructures économiques qu'elle ne s'y prendrait pas autrement ! L'accessibilité est en effet l'un des premiers facteurs de décision pour l'établissement de bureaux ou d'entreprises, avant même le prix.

Je m'inquiète donc aussi pour la santé de nos entreprises, puisque Bruxelles est déjà hyper congestionnée. Il est de plus en plus difficile de se déplacer en transports publics et le vilain paradoxe qui veut qu'il faut parfois plus de temps pour aller du point A au point B au sein de la Région qu'en venant de l'extérieur est tenace.

Par ailleurs, nous allons prolonger le tram jusqu'à Zaventem, puisque certains pensent que cela entraînera un report modal. Certains rêvent même du métro. Pourquoi lésiner sur les moyens ?

Je m'inquiète du fait que, bientôt, de nombreux Bruxellois devront à la fois emprunter le tram et le ring pour se rendre sur leur lieu de travail qui sera dorénavant localisé à l'autre côté de Bruxelles, ce qui occasionnera à nouveau un problème de mobilité.

Si je résidais en Flandre, je me plaindrais également de ce mauvais projet de la Flandre. Je crois d'ailleurs qu'un certain parti vert flamand le fait allègrement.

En tant que Bruxelloise, j'ai également un gros problème, a fortiori quand j'entends que certains pourraient s'en féliciter. Notre gouvernement a été clair tant dans ses objectifs de mobilité et d'environnement que dans l'expression de sa position par rapport au ring, tout au long de cette législature et même de la précédente.

Le dossier relatif à la communauté urbaine est un beau coup dans l'eau. Quelle position avez-vous portée en tant que membre du gouvernement

*en een betere toegankelijkheid. Dat betekent dat het openbaar vervoer verbeterd moet worden. Misschien kunnen we een stadstol overwegen?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Cerexhe heeft het woord.

**De heer Benoît Cerexhe** (in het Frans).- *Ik ben niet echt verrast door de beslissing van de Vlaamse regering.*

*In het akkoord over de staatshervorming staat zwart op wit dat de drie gewesten overleg moeten plegen over de uitbreiding van de wegeninfrastructuur richting Brussel.*

*Het is erg verontrustend dat een aantal leden van de Vlaamse regering volledig op eigen houtje handelen. Helaas is dit niet het enige dossier waarin het Vlaams Gewest zich zo opstelt. Het Brussels parlement nam enkele weken geleden een resolutie aan betreffende het Brabantnet omdat de parlementsleden zich zorgen maken over het uitblijven van overleg.*

*Alles wat de Vlaamse regering wil realiseren, doet ze zonder overleg te plegen. Ondertussen komt er geen beweging in dossiers die belangrijk zijn voor de Brusselse regering, zoals de aanleg van overstapparkings of een afrit op de Ring voor Audi Vorst.*

*Kortom, er is een totaal gebrek aan overleg over mobiliteit in en rond Brussel.*

*Mevrouw Delforge, de beslissing van de Vlaamse*

*bruxellois ?*

Qu'en est-il des différents recours ? Il existe en effet des normes et des directives européennes à respecter. Or, nous sommes ici confrontés à un projet qui risque de plomber lourdement tous les efforts consentis par notre Région pour tenter d'améliorer la qualité de son air. Ce projet n'est donc favorable ni à la santé des habitants, ni aux finances bruxelloises. Lorsque l'amende tombera, je ne pense pas que la Flandre la payera à la place de notre Région.

Face à cette nouvelle donne, il serait grand temps de s'inquiéter du décongestionnement drastique de Bruxelles et de l'amélioration de son accessibilité. Il s'agit donc de renforcer le transport public au sein de Bruxelles. Pour ce faire, ne serait-il pas opportun d'envisager la création d'un petit péage urbain ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Cerexhe.

**M. Benoît Cerexhe.**- Je ne répéterai pas ce qui a brillamment été dit par les autres intervenants, mais je dois dire que cette décision du gouvernement flamand ne nous a pas véritablement surpris.

En effet, l'accord institutionnel auquel toute une série d'entre nous a participé prévoit explicitement que l'élargissement des infrastructures routières menant à Bruxelles doit faire l'objet d'une concertation entre les trois Régions et donc les trois gouvernements de celles-ci.

Nous sommes particulièrement inquiets de voir un certain nombre de membres issus du gouvernement flamand faire cavalier seul en termes de mobilité. Ce n'est malheureusement pas le seul exemple en la matière. C'est dû par les mêmes inquiétudes sur le manque de concertations et de collaborations que notre parlement a travaillé un certain nombre de semaines à l'élaboration d'une résolution concernant les lignes de tram du réseau Brabantnet de De Lijn à Bruxelles.

Nous sommes confrontés à une relation à deux vitesses : tout ce qui intéresse le gouvernement flamand s'est fait sans concertation, alors que les dossiers susceptibles d'intéresser le gouvernement bruxellois - comme la possibilité pour la STIB

*regering is ingegeven door louter economische overwegingen. Het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio (Start) waar u naar verwijst, bestaat al jaren. Het is bedoeld om de economische ontwikkeling van de as Zaventem-Mechelen-Antwerpen te stimuleren.*

*Vlaanderen houdt daarin geen rekening met de verzuchtingen van de Brusselse regering.*

*Het Vlaams Gewest verbreedt de Ring op zijn grondgebied om het verkeer vlotter te laten doorstromen naar de bedrijvzones in de Rand. Op die manier doorkruist de Vlaamse regering het Brusselse beleid van de afgelopen tien jaar. Terwijl wij het autoverkeer proberen terug te dringen, breidt Vlaanderen de capaciteit van het wegennet uit.*

*De beslissing zal ook gevolgen hebben voor de Brusselse economie. De betere doorstroming van het verkeer zal bedrijven naar bedrijvzones in de Rand doen verhuizen.*

*De beslissing is nefast voor het milieu en de volksgezondheid en gaat in tegen het Brusselse beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren en fijn stof te bestrijden.*

*Volgens het akkoord over de staatshervorming moeten de drie gewesten in de metropolitane gemeenschap overleg plegen over verkeersveiligheid en wegwerkzaamheden in de omgeving van Brussel.*

*U verwees naar een werkgroep om overleg te organiseren. Werd die al opgericht? Het wordt tijd dat de metropolitane gemeenschap vorm krijgt. Zaken als de Ring of het Brabantnet belangen immers ook het Brussels Gewest aan.*

*Het is verontrustend dat de beslissing van de Vlaamse regering inderhaast werd genomen, zonder te wachten op de voltooiing van het GEN, het Brabantnet en de uitbreiding van de metro. Sinds juli loopt in de drie gewesten trouwens een proefproject met een kilometerheffing.*

*Wat is het standpunt van de regering over de plannen van het Vlaams Gewest? Ik heb zeer uiteenlopende reacties gehoord.*

d'aller en dehors de Bruxelles, les parkings de persuasion ou de dissuasion aux frontières de la Région bruxelloise ou encore la potentielle sortie du ring pour Audi Forest dont nous parlons depuis des années - n'avancent pas.

Ce ne sont que quelques exemples parmi d'autres du manque de concertation en matière de mobilité dans et autour de Bruxelles. Il est clair, Mme Delforge, que cette décision du gouvernement flamand n'est que l'application d'un certain nombre de considérations économiques. Le Plan Start dont vous parliez existe depuis des années et vise un développement économique sur l'axe Zaventem-Malines-Anvers en dehors de la Région bruxelloise.

Il n'est pas tenu compte des points d'attention que les autorités bruxelloises mettent sur la table, au risque d'entraîner de fâcheuses conséquences pour Bruxelles et ses habitants.

La Flandre agrandit le ring de son côté et augmente la fluidité vers les zonings économiques de la périphérie. Ces mesures vont à contre-sens de la politique bruxelloise de ces dix dernières années. La partie flamande élargit l'entonnoir de son côté, alors que nous réduisons le goulet d'étranglement autour de la Région bruxelloise. Tout cela finira mal !

Cette décision aura aussi des conséquences sur l'économie bruxelloise. En effet, la Flandre va drainer le trafic vers ses zonings industriels, dotés d'une attractivité nouvelle au regard des localisations situées à l'intérieur de la Région bruxelloise.

En outre, cet élargissement constitue une erreur environnementale et sanitaire qui contrarie les politiques de réduction des pollutions par gaz et particules menées par la Région bruxelloise. Cette décision aura des répercussions totalement contraires aux effets voulus par ces politiques.

Les accords institutionnels indiquent que c'est au sein de la communauté métropolitaine que se tiendra la concertation entre les trois Régions relative à la sécurité routière et aux travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles. L'élargissement du ring fait partie de ces questions.

*Hebt u laten bestuderen of de Brusselse economie zal lijden onder de beslissing om de Ring te verbreden en dat terwijl het Brussels Gewest het inkomende autoverkeer wil beperken.*

*De verbreding van de Ring is nefast voor het milieu. Werden de risico's voor het Brussels Gewest goed bestudeerd?*

*Er moet overleg worden gepleegd opdat de Vlaamse regering op haar beslissing terugkomt. Over welke politieke en juridische drukingsmiddelen beschikt de Brusselse regering om zich tegen de verbreding van de Ring te verzetten? De strijd is nog niet gestreden.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- De regering van het Vlaams Gewest maakte op 25 oktober 2013 bekend dat ze voorstander is van een specifiek optimaliseringsscenario voor het noordelijke gedeelte van de Ring. De Ring, een

Pour organiser cette concertation, le ministre-président a évoqué un groupe de travail. A-t-il été mis sur pied ? Il est temps de donner corps au concept de communauté métropolitaine. En effet, outre le ring, l'avenir du réseau de lignes de tram de De Lijn et les parkings de dissuasion, notamment, concernent aussi Bruxelles et son pourtour.

Je suis d'autant plus circonspect devant la décision du gouvernement flamand qu'elle est prise aujourd'hui, très rapidement, sans attendre la finalisation des grands projets que sont le RER, la création de lignes de tram par De Lijn et l'extension du réseau de métro en Région bruxelloise. Et n'oublions pas l'expérience pilote de tarification kilométrique en cours depuis juillet entre les trois Régions.

Quelle est la position du gouvernement sur ce projet du gouvernement flamand ? J'ai entendu à ce propos des réactions très divergentes.

Avez-vous fait évaluer les risques d'affaiblissement économique de notre Région en cas d'élargissement du ring et ce, en lien avec la politique volontariste que nous menons depuis dix ans en Région bruxelloise pour limiter le trafic automobile entrant ?

Cette décision aura des conséquences sur l'environnement, par la production de gaz et de particules fines. En a-t-on mesuré l'ampleur et les risques pour notre Région ?

Du temps doit être laissé à la concertation pour faire revenir le gouvernement flamand sur sa décision. Mais en cas d'échec, quels moyens d'action politiques et juridiques nous permettraient-ils de nous opposer à ce projet ou de le modifier ? L'histoire de notre Région a montré que ce genre de combat n'était pas perdu d'avance. Comment pourrions-nous réagir si la concertation n'aboutissait pas ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Le gouvernement de la Région flamande s'est prononcé le 25 octobre 2013 en faveur d'un scénario spécifique d'optimisation de la partie nord du ring de Bruxelles. Le ring*

waar knooppunt van de nationale verkeersinfrastructuur, is een strategische uitdaging voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ook voor het Vlaams en het Waals Gewest. Het is tevens het zwartste verkeersknooppunt van het land. Over dit dossier wordt al lang nagedacht, en ook de Brusselse regering nam er al standpunten over in tijdens de vorige legislatuur. Tegelijk onderzocht ook de Vlaamse regering wat ze aan de betreffende verkeerssituatie kon doen.

Het probleem van de Ring illustreert hoe belangrijk een ambitieus grootstedelijk project voor Brussel is. Ook daaraan wordt al jaren gewerkt, en er liggen inmiddels al heel wat nieuwe plannen op tafel om ons stadsgewest leefbaarder en aangenamer te maken, het autoverkeer onder controle te houden en andere vormen van mobiliteit te stimuleren.

De Brusselse regering heeft haar visie al verscheidene malen officieel vastgelegd: tijdens de vorige legislatuur op 23 oktober 2008, op voorstel van ministers Smet en Huytebroeck, maar ook in de huidige regeerperiode, op 21 oktober 2010 en op 1 maart 2012, op voorstel van minister-president Picqué en ministers Huytebroeck, Grouwels en De Lille.

In haar beslissing van 23 oktober 2008 stelt de regering onder meer dat de plannen moeten stroken met de mobiliteitsdoelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals vastgelegd in het Iris 2-plan. Voorts moeten de begeleidingsmaatregelen voor de aanleg van de Ring volledig worden geanalyseerd, in het bijzonder betreffende de impact van de mobiliteit en het milieu op de hoofdwegen en het secundaire net van beide gewesten.

Het project moet voorts de sociaal-economische doelstellingen van het Brussels Gewest respecteren en ondersteunen. De beslissingen van 21 oktober 2010 en 1 maart 2012 hebben overigens verduidelijkt welke vragen er nog verder moeten worden bestudeerd.

De Brusselse regering heeft steeds opgeroepen tot uitgebreider overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. Het overleg is weliswaar nooit stopgezet, maar het wierp weinig vruchten af en heeft niet geleid tot een algemeen akkoord tussen de gewesten. De

*constitue un enjeu stratégique pour la Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi pour la Région flamande et la Région wallonne.*

*Le problème du ring illustre toute l'importance d'un projet métropolitain ambitieux pour Bruxelles.*

*Le gouvernement bruxellois a exprimé à plusieurs reprises sa vision officielle : le 23 octobre 2008 sous la précédente législature, sur proposition des ministres Smet et Huytebroeck, mais aussi le 21 octobre 2010 et le 1<sup>er</sup> mars 2012, sur proposition du ministre-président Picqué et des ministres Huytebroeck, Grouwels et De Lille.*

*La décision du 23 octobre 2008 rappelle notamment que le gouvernement souhaite que le projet soit conforme aux objectifs de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, tels que fixés dans le Plan Iris 2, et que l'ensemble des mesures d'accompagnement de l'aménagement du ring soient analysées complètement, en particulier en ce qui concerne les impacts de mobilité et d'environnement sur les voiries principales et le réseau secondaire des deux Régions.*

*Le projet doit également respecter et soutenir les objectifs socio-économiques de la Région bruxelloise. Les décisions du 21 octobre 2010 et du 1<sup>er</sup> mars 2012 précisaient par ailleurs les questions qui restent à étudier.*

*Le gouvernement bruxellois a toujours appelé de ses vœux une plus large concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Cette concertation n'a cependant pas permis d'aboutir à un accord global entre les Régions. Le gouvernement flamand a réalisé une série d'études complémentaires à la demande de la Région bruxelloise, mais pas toutes celles que nous demandions. Cela étant, nous ne pouvons sans cesse réclamer des études sans fournir notre part d'efforts. Par conséquent, le gouvernement flamand a pris sa décision seul.*

*Vu la sixième réforme de l'État et la dynamique soutenue par l'ensemble du gouvernement bruxellois, nous estimons qu'il est nécessaire d'adapter la méthode de travail entre les deux Régions, à l'image de ce que nous faisons dans le cadre du dossier des lignes de tram transrégionales. En effet, ce projet a été présenté à*

Vlaamse regering liet op verzoek van het Brussels Gewest een aantal bijkomende studies uitvoeren, maar niet alle studies waarom wij vroegen. Dat is niet onredelijk: we kunnen geen studies en onderzoeken blijven vragen zonder zelf de nodige inspanningen te leveren. De Vlaamse regering heeft haar beslissing dan ook alleen genomen.

Met het oog op de zesde staatsvorming en een dynamiek die wordt gedragen door de volledige Brusselse regering, moet de werkmethode tussen beide gewesten worden aangepast, zoals in een aantal andere belangrijke intergewestelijke dossiers. Ik denk hierbij aan de transregionale tramlijnen, waarvan het project reeds in een vroeg stadium werd voorgesteld aan de Brusselse regering en het Brussels parlement, op een moment dat de MIVB en De Lijn al nauw hadden samengewerkt aan dit project van het Vlaams Gewest.

Het was een goede zaak dat leidinggevenden van De Lijn het dossier kwamen voorstellen aan de regering. Het is bij een groot project immers belangrijk dat men weet waarover het gaat. In dat opzicht is het essentieel dat de gewesten al in een vroeg stadium over dergelijke informatie kunnen beschikken.

Die informatie heeft er ook toe geleid dat de regering en het parlement op hun niveau initiatieven hebben genomen. Zo legden de Brusselse regering en het Brussels parlement respectievelijk op 28 februari 2013 en in juni 2013 met kennis van zaken een standpunt vast over de transregionale tramlijnen.

Een ander voorbeeld van een betere samenwerking is het politieke akkoord dat werd gesloten door de drie gewesten op 21 januari 2011. Het betreft de hervorming van de wegfiscaliteit en was een initiatief van de ministers-presidenten van de drie gewesten. Het ging met name over de kilometerheffing voor vrachtwagens. Er is nu ook een akkoord om samen een proefproject betreffende een slimme kilometerheffing voor auto's uit te voeren.

De Brusselse regering vertrekt van het principe dat de grootstedelijke projecten inzake de aanleg van het grondgebied, economie, werkgelegenheid of milieu enkel een kans op slagen hebben als er wordt samengewerkt op het gebied van

*un stade précoce au gouvernement bruxellois et au parlement bruxellois, qui ont pu dès lors prendre des initiatives à leur niveau et adopter une position en toute connaissance de cause.*

*Le gouvernement bruxellois part du principe que les projets métropolitains d'aménagement du territoire, d'économie, d'emploi ou encore de gestion environnementale ne peuvent aboutir que dans le cadre d'une collaboration en matière de mobilité interrégionale. Je vais essentiellement m'attacher à vous expliquer la méthode de travail que nous allons suivre.*

*Le 25 octobre, le ministre-président a proposé de créer un groupe de travail interrégional afin de définir des solutions permettant une meilleure fluidité du trafic sur le ring. L'objectif est de désengorger Bruxelles du trafic de transit. Les deux gouvernements doivent se rencontrer avant la fin de l'année. Cette concertation est en cours de préparation.*

*(poursuivant en français)*

Pour répondre à M. Cerexhe qui avait attiré l'attention sur cet élément, il est exact qu'il y a beaucoup plus en jeu qu'uniquement une plus grande fluidité du trafic sur le ring. Des intérêts bruxellois sont aussi concernés.

Pour ne citer qu'un exemple, prenons l'accès facilité vers le plateau du Heysel, un désir exprimé depuis longtemps au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet aspect doit être traité par le gouvernement flamand puisque la solution au problème se situe sur son territoire. Cependant, Bruxelles a également des revendications en la matière et il faut éviter de travailler de manière unilatérale. Le gouvernement bruxellois, dans sa totalité, ressent ce problème. Lors d'une prochaine rencontre, que j'appelle de mes vœux avant la fin de cette année, avec le gouvernement flamand, il faudra mettre ces éléments évidents sur la table.

J'en arrive aux questions spécifiques de M. Doyen portant sur l'achat des terrains, notamment ceux de la ferme Hooghof située de l'autre côté du ring. Je précise tout de suite que ceci n'a rien à voir avec le projet du ring. C'est un dossier lié à d'autres projets et décisions sur lesquels le gouvernement flamand travaille depuis plus longtemps.

interregionale mobiliteit. Ik zal niet alle concrete vragen over economie, werkgelegenheid, milieu enzovoort beantwoorden. Het is vooral belangrijk dat ik toelicht hoe we praktisch te werk zullen gaan. Ik zal het dus over de methode hebben, om een favoriet woord van minister-president Vervoort te gebruiken.

De minister-president heeft op 25 oktober voorgesteld om een interregionale taskforce op te richten. Die kan oplossingen voorstellen voor een betere doorstroming van het verkeer op de Ring. Op die manier kan er iets worden gedaan aan het fileprobleem, dat nefast is voor het milieu en dergelijke.

Het is de bedoeling dat Brussel minder doorgaand verkeer te slikken krijgt. Het is veel beter dat doorgaand verkeer op de Ring blijft in plaats van het Brussels Gewest te doorkruisen. De interregionale taskforce moet zich met dat soort vraagstukken bezighouden. Voor het einde van dit jaar moeten de twee regeringen overleg plegen. Dat overleg wordt nu voorbereid. Het is belangrijk dat de voltallige regeringen elkaar kunnen ontmoeten, dat er voldoende luisterbereidheid is en er een akkoord in het verschiet ligt.

*(verder in het Frans)*

*Mijnheer Cerexhe, er staat inderdaad veel meer op het spel dan enkel een vlottere doorstroming van het verkeer op de Ring. Ook Brusselse belangen staan ook op het spel.*

*Zo ijvert het Brussels Gewest al jaren voor een betere toegang tot de Heizel. Het komt de Vlaamse regering toe die te realiseren, aangezien het om haar grondgebied gaat. Het zou verkeerd zijn mochten de Brusselse en de Vlaamse regeringen hiervoor niet samenwerken. Ik hoop nog voor het einde van het jaar dit dossier met de Vlaamse regering te bespreken.*

*Mijnheer Doyen, de aankoop van de gronden van de hoeve Hooghof heeft helemaal niets te maken met de uitbreiding van de Ring. De Vlaamse regering wil absoluut het Laarbeekbos beschermen.*

*De aankoop is het gevolg van beslissingen die de Vlaamse regering in het najaar van 2011 heeft genomen met betrekking tot wijzigingen aan de*

Ce qui ressort clairement de la décision du gouvernement flamand qui a trait au ring, c'est qu'il faut absolument protéger le Bois du Laerbeek. Ceci concerne directement le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et votre commune.

Le reste - dont l'achat des terrains de la ferme Hooghof - relève davantage de l'exécution du plan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). Cet achat résulte de décisions prises par le gouvernement flamand dès l'automne 2011 concernant la réalisation des modifications apportées aux espaces verts et naturels et la préservation des espaces ouverts prévues dans le VSGB.

Entre-temps, plusieurs terrains ont d'ailleurs déjà été achetés afin de préserver l'espace ouvert dans la périphérie, comme le préconise le VSGB. Les agences Vlaamse Landmaatschappij (VLM) et Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) continueront à développer les plans et projets des terrains et de la ferme Hooghof. Le plan VSGB et le plan régional d'exécution d'urbanisme ont fait l'objet d'une concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale, conformément aux procédures européennes en vigueur. En revanche, la Région n'a pas été informée de l'achat des terrains. Cette dernière opération constitue l'un des éléments de l'exécution de ces projets.

Cependant, cela n'est pas lié au projet du ring.

Concernant la communauté métropolitaine, il existe uniquement une clause contraignante qui exige une concertation préalable en ce qui concerne le choix des entrées et sorties du ring. À ce sujet, M. Cerexhe, je vous invite à nous lire le document que vous avez devant les yeux.

*groene en natuurlijke ruimten en het behoud van openruimtegebieden in het kader van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB).*

*De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) en het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) hebben al heel wat terreinen gekocht om de open ruimte in de Rand te beschermen en zullen dergelijke projecten blijven uitvoeren. Over het VSGB en het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) heeft Vlaanderen overlegd met het Brussels Gewest, conform de Europese procedures. Het gewest werd niet geïnformeerd over de aankoop van de terreinen, aangezien dit deel uitmaakt van de vermelde projecten.*

*Die aankoop heeft echter niets te maken met de Ring.*

*Wat de metropolitane gemeenschap betreft, is voorafgaand overleg enkel vereist voor het aanleggen van op- en afritten op de Ring.*

**De heer Benoît Cerexhe** (in het Frans).- *De tekst zegt: "Binnen de metropolitane gemeenschap zullen de drie gewesten overleggen over de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de wegenwerken in en rond Brussel."*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Daarvoor moet eerst, op vrijwillige basis, de metropolitane gemeenschap gecreëerd worden. Ondertussen is alleen over de op- en afritten overleg verplicht.*

*Uiteraard wil het Brussels Gewest zo veel mogelijk overleggen over alle aspecten van de mobiliteit. De oprichting van de metropolitane gemeenschap staat in het akkoord over de zesde staats-hervorming.*

**Mevrouw de voorzitter**.- *Staat er in de plannen voor de uitbreiding van de Ring iets over een op- of afrit?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Een op- of afrit die zou verdwijnen? Neen, integendeel: het Brussels Gewest zou er een willen toevoegen. In de tekst staat echter dat overleg enkel verplicht is voor het schrappen van een op- of afrit.*

**M. Benoît Cerexhe**.- "C'est au sein de la communauté métropolitaine que se tiendra la concertation entre les trois Régions relative à la mobilité, à la sécurité routière et les travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles".

**Mme Brigitte Grouwels, ministre**.- Il s'agit du champ d'application de la communauté métropolitaine si elle vient à être créée sur une base volontaire.

Les accès sont l'unique contrainte qui exige une concertation préalable. Cela dit, le gouvernement bruxellois, dans son ensemble, souhaite entrer en concertation régulière sur tout ce qui a trait à la mobilité de, vers et autour de Bruxelles.

L'accord sur la sixième réforme de l'État inclut la volonté de créer cette communauté.

**Mme la présidente**.- Dans les plans qui sont proposés pour l'élargissement du ring, il n'y a aucune sortie ou entrée concernée ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre**.- Par une suppression ? Non, au contraire : la Région bruxelloise voudrait en ajouter une. Or il est stipulé dans le texte que la concertation n'est obligatoire que si l'on veut supprimer des entrées ou des sorties.

*Het Brussels Gewest heeft toch enkele vragen met betrekking tot de op- en afritten van de Ring.*

*Het belangrijkste is echter dat de Brusselse regering vast van plan is om voor het einde van het jaar gesprekken te starten met de Vlaamse regering.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik ben blij te horen dat u verschillende pogingen hebt gedaan om voor meer overleg te zorgen, ook al heeft dit niet tot een globaal eindakkoord geleid.

Het is goed om in eigen boezem te kijken, maar ik ben het er niet mee eens dat het gewest onvoldoende eigen studies zou hebben uitgevoerd of nagelaten zou hebben om de problemen op tafel te leggen. Wij hebben gewoon een andere visie.

Positief is dat de regering nog voor het einde van het jaar met de Vlaamse regering wil samenkomen om te kijken hoe het verder moet. Ik hoop wel dat dit overleg ruim zal worden opgevat en dat niet alleen de ministers-presidenten present zullen zijn, maar ook de betrokken ministers en administraties.

Tijdens dat overleg moet er ook aandacht zijn voor de Brusselse doelstellingen inzake mobiliteit en leefmilieu. De slechte luchtkwaliteit in Brussel wordt mede veroorzaakt door beslissingen van de andere gewesten, maar het is niet zeker dat Vlaanderen solidair met Brussel zal zijn als België een boete krijgt voor het overschrijden van de luchtkwaliteitsnormen.

De regering moet duidelijkheid eisen over de volgende punten.

Hoe staat het met de budgetten en de planning van de Vlaamse regering inzake de slimme kilometerheffing voor alle voertuigen? De drie gewesten overleggen al over dat dossier.

Hoe staat het met de budgetten en de planning van de Vlaamse regering inzake overstapparkings? Minister Cerexhe verwees er al naar. Die overstapparkings zouden op Vlaams grondgebied worden aangelegd.

En ce qui concerne les entrées et sorties du ring, la Région bruxelloise a certains soucis qui devront certainement être abordés.

Le plus important à retenir est la ferme volonté du gouvernement bruxellois d'entamer des pourparlers concrets avec le gouvernement flamand avant la fin de l'année.

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

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Il est positif que le gouvernement se soit impliqué à intensifier les concertations, même si cela n'a pas abouti à un accord définitif. Je ne pense toutefois pas que la Région aurait effectué trop peu d'études ou négligé certains points. Nous avons seulement une vision différente.*

*Je salue la volonté du gouvernement de se concerter avec la Flandre avant la fin de l'année afin de réfléchir à une politique commune. Il faudrait néanmoins que cette concertation implique toutes les autorités concernées et pas uniquement les ministres-présidents et traite des priorités relatives à la mobilité et à l'environnement.*

*La pollution de l'air à Bruxelles est en partie induite par les politiques des autres Régions. Je doute que la Flandre soit solidaire de Bruxelles si la Belgique est mise à l'amende en raison du dépassement des normes de qualité de l'air.*

*Le gouvernement doit exiger auprès de la Flandre toute la clarté concernant :*

*- la taxation intelligente au kilomètre pour tous les véhicules ;*

*- sa politique relative aux parkings de transit, puisque ceux-ci devraient être construits sur le territoire flamand ;*

*- le renforcement du réseau des transports publics ;*

*Qu'en est-il des budgets et de la planification de ces objectifs ? Je suppose que ces questions seront débattues prochainement avec le gouvernement flamand.*

Hoe staat het met de planning en de budgetten van de Vlaamse regering inzake extra openbaar vervoer? Ik neem aan dat deze zaken de komende weken worden besproken met de Vlaamse regering. Ik zal regelmatig een stand van zaken vragen.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen** (in het Frans).- *Bevestigt u dat de Vlaamse regering geen overleg gepleegd heeft met het Brussels Gewest voor ze een beslissing nam?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Dat klopt niet. Er was enorm veel overleg, maar we zijn niet tot een akkoord gekomen, waardoor er geen gemeenschappelijke beslissing genomen is.*

**De heer Hervé Doyen** (in het Frans).- *Waarvan akte. De minister moet natuurlijk de beslissingen van de Vlaamse regering niet rechtvaardigen!*

*Is de werkgroep al samengekomen? Wordt er nog vergaderd voor de verkiezingen? Uw antwoord komt er midden in de crisis die het gevolg is van deze unilaterale beslissing, maar we moeten aan de toekomst denken.*

*Het standpunt van de Vlaamse regering zit vol contradicties. Ze wil de uitbreiding van de Ring rechtvaardigen door de aanleg van tramlijnen en parken, maar haar benadering is niet coherent, geïntegreerd of doordacht. Het Vlaams Gewest geeft resoluut voorrang aan de economie door wegen aan te leggen en terreinen te betonneren. Tegelijkertijd doet ze duurzame investeringen door haar tramnetwerk te ontwikkelen en in te spelen op de nood aan groene ruimte in Brussel en de Rand. Al deze beslissingen kunnen onmogelijk gelijktijdig uitgevoerd worden!*

*Het Brussels Gewest wil een geïntegreerd beleid voeren.*

*Het is mogelijk om een duurzame stadsvisie te verdedigen en tegelijkertijd de lokale economie, de mobiliteit, de sociale rechtvaardigheid en de*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen.**- Je remercie la ministre pour ses nombreuses informations. Confirmez-vous que le gouvernement flamand n'a organisé aucune concertation avec la Région bruxelloise avant de prendre sa décision ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Ce n'est pas correct. Il y a eu énormément de concertations, mais nous n'avons pas abouti à un accord. Il n'y a donc pas eu de décision partagée.

**M. Hervé Doyen.**- C'est important. Nous en prenons acte. Bien entendu, la ministre ne peut être tenue de justifier les décisions du gouvernement flamand !

Je note qu'un groupe de travail a été mis sur pied. Une réunion a-t-elle déjà eu lieu ? Ce groupe se réunira-t-il avant ou après les élections ? Votre réponse survient au cœur de la crise causée par cette décision unilatérale, mais nous devons penser au futur.

La position du gouvernement flamand est schizophrénique. Il souffle à la fois le chaud et le froid, et baigne dans les contradictions. Il semble justifier par avance l'hérésie que constitue l'agrandissement du ring par des arguments destinés à nous rassurer, portant sur le développement de lignes de tram et de parcs.

Son approche n'est ni cohérente, ni intégrée, ni réfléchie. La Région flamande privilégie l'économie à tout prix, au plus vite, en construisant des routes et en bétonnant des terrains. Dans le même temps, pour réaliser des investissements durables, la Flandre développe cependant son tram et répond à la demande d'espaces verts des Bruxellois francophones et flamands de la périphérie. Il est impossible que toutes ces

*gemeenten te steunen. Dat lijkt de Vlaamse regering niet te weten.*

*U bent niet ingegaan op de opmerkingen over de juridische impasse waartoe de houding van de Vlaamse regering leidt, waardoor het gewest, de gemeenten, de verenigingen en individuen betrokken raken in een juridisch opbod.*

*Ik wacht op de vergunningsaanvragen van het Vlaams Gewest. Komt er overleg met de stad Brussel en de gemeenten Wemmel, Jette, Ganshoren, Zellik? Daar heb ik mijn twijfels over: de Vlaamse regering zal weer alleen handelen, zoals in zoveel andere dossiers.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *U suggereert dat de Vlaamse regering lichtzinnig beslissingen neemt, terwijl daar diepgaande studies aan vooraf zijn gaan. In haar beslissing staat ook duidelijk dat zij de ontlasting van het wegennet duurzaam zal verankeren door de infrastructuur te optimaliseren.*

*De inwoners van Machelen of Vilvoorde willen evenmin meer verkeer op hun straten als de Brusselaars. Voor de ontlasting van het wegennet zijn enorme investeringen nodig, onder meer in drie bijkomende tramlijnen.*

*Momenteel is er geen sprake van juridische procedures. Wij streven ernaar dat de regeringen met elkaar overleggen en gezamenlijk beslissingen nemen.*

*De huidige situatie is onhoudbaar. Iedereen probeert daarvoor een oplossing te vinden. Daarom is overleg tussen beide regeringen noodzakelijk.*

décisions aboutissent ensemble !

En Région bruxelloise, nous défendons une logique d'intégration des politiques.

L'on peut défendre une vision durable de la ville, tout en soutenant l'économie locale, la mobilité pour tous, la justice sociale et les communes. C'est un peu de cela que manque le gouvernement flamand, qui semble faire feu de tout bois.

Vous n'avez pas répondu à la remarque formulée par plusieurs intervenants sur l'impasse judiciaire où va nous mener l'attitude du gouvernement flamand. Je ne peux croire en sa bonne foi. Selon moi, il fait preuve de beaucoup de cynisme. Cela débouchera sur une judiciarisation du dossier impliquant la Région, les communes, les associations et les particuliers.

J'attends le moment où la Région flamande introduira ses demandes de permis. Consultera-t-elle les communes, la Ville de Bruxelles, Wemmel, Jette, Ganshoren, Zellik ou d'autres ? J'en doute : elle voudra passer en force, comme elle l'a fait dans d'autres dossiers.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- J'espère que l'on ne parle pas en Flandre du gouvernement bruxellois comme j'entends parler ici du gouvernement flamand ! Il est sous-entendu qu'il prend des décisions à la légère, alors que des études approfondies ont été menées. Par ailleurs, il est clairement explicité dans la décision du gouvernement flamand qu'il élaborera un plan d'action dans le cadre du Plan Start afin d'ancrer durablement le désengorgement du réseau routier sous-jacent suite à l'optimisation de l'infrastructure.

Les gens qui vivent à Machelen ou à Vilvoorde, à l'instar des Bruxellois, ne veulent pas davantage de voitures dans les villages et dans les villes. Ce désengorgement représente un investissement gigantesque : la mise en place de trois lignes de trams supplémentaires représente dans ce cadre une entreprise d'envergure.

Pour l'heure, il est clair qu'il n'est pas question de recours ou d'autres procédures juridiques. Il nous

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- U hebt niet geantwoord op de vraag of bij het overleg tussen de twee regeringen alle betrokken ministers aanwezig zullen zijn.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Dat spreekt voor zich. Het gaat om overleg tussen de regeringen, niet alleen tussen de minister-presidenten die de zaak al hebben besproken. De bedoeling is wel degelijk dat alle bevoegde ministers erbij worden betrokken.

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON**

**TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "de enquête van het Verbindingsbureau Brussel-Europa over de netheid, veiligheid en mobiliteit in Brussel".**

faut établir une concertation entre les gouvernements sur ces thèmes. Il est normal de vouloir instaurer une réciprocité dans cette prise de décision, et nous privilégierons cette méthode avant d'envisager de quelconques procédures judiciaires.

En matière d'environnement ou d'accidents, la situation actuelle n'est pas tenable ! Tout le monde y met du sien pour tenter de la résoudre. C'est pourquoi nous mettrons en place une concertation entre les deux gouvernements

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).**- *Lors de la concertation entre les deux gouvernements, tous les ministres concernés seront-ils présents ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Bien sûr. Outre les deux ministres-présidents, tous les ministres compétents seront bel et bien impliqués.*

*- Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON**

**À M. RUDI VERVOORT, 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 "l'enquête du Bureau de liaison Bruxelles-Europe sur la propreté, la sécurité et la mobilité à Bruxelles".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *Enkele maanden geleden schilderde de Franse krant Libération Brussel af als een vuile stad met zware verkeersproblemen. Dat artikel veroorzaakte heel wat deining, zowel bij de Brusselaars als bij de parlementsleden.*

*Twee maanden na dat artikel voerde het Verbindingsbureau Brussel-Europa (VBBE) een tevredenheidsenquête uit bij de Europese expats in Brussel. De vaststellingen van Libération werden ontkracht, aangezien de expats Brussel een aangename stad vinden waarvan ze de culturele en gastronomische rijkdom sterk op prijs stellen. Zij onderstrepen ook de kwaliteit van de gezondheidszorg en het vele groen in de stad.*

*Dat neemt niet weg dat 81,2% van de ondervraagden van oordeel is dat Brussel te vuil is en 77,5% dat er dringend maatregelen moeten worden genomen om de mobiliteit te verbeteren. 51% voelt zich ook minder veilig dan in andere Europese grootsteden.*

*Het antwoordpercentage bedroeg 80%. In totaal hebben 9.072 Europese expats op de enquête geantwoord.*

*In het kader van de zesde staatshervorming denkt men na of het reinigen van de gewestwegen al dan niet naar de gemeenten moet worden overgeheveld. Zal dat de situatie verbeteren?*

*Net Brussel zou heel wat meer boetes kunnen opleggen voor spuwen, graffiti of tags, maar beschikt het agentschap hiervoor wel over voldoende personeel?*

*Er worden maatregelen genomen, maar wij hebben dat indruk dat die niet volstaan. Hebt u eraan gedacht om een soortgelijke enquête uit te voeren bij de autochtone Brusselaars?*

*Worden de resultaten van de inspanningen van de gemeenten en Net Brussel geëvalueerd?*

*De Europese expats vinden ook dat er in Brussel veel verkeersproblemen zijn. Daarom neemt 29% de metro. Dat is een hoger percentage dan bij de Brusselaars. 60% van de expats verplaatst zich te*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron.**- Le Bureau de liaison Bruxelles-Europe a réalisé une enquête auprès des expatriés vivant à Bruxelles. Le quotidien français Libération a publié il y a quelques mois un article très sévère à l'encontre de notre Région, dans lequel Bruxelles était taxée de ville sale et saturée. Cet article avait causé une vive émotion, tant dans le public qu'au sein de notre hémicycle et en commission.

Le Bureau de liaison Bruxelles-Europe, en collaboration avec les institutions européennes, a réalisé deux mois après la parution de cet article une enquête de satisfaction auprès des expatriés européens. L'amer constat qui avait été publié par Libération a cette fois été contredit, puisque les personnes interrogées considèrent Bruxelles comme une ville agréable, notamment grâce à la richesse de sa vie culturelle et à sa gastronomie. Elles soulignent également la qualité des soins de santé et le caractère vert de la ville.

Il ressort néanmoins des résultats de l'enquête que 81,2% des répondants considèrent que Bruxelles est une ville trop sale et que 77,5% estiment qu'il faut prendre des mesures urgentes afin de réguler le trafic routier. Par ailleurs, 51% des personnes interrogées se sentent moins en sécurité que dans d'autres grandes villes européennes.

Ce sondage a été réalisé par le Bureau de liaison Bruxelles-Europe, créé par le gouvernement de la Région en 1991. Encouragé par les institutions européennes, il a fait l'objet d'un taux de réponse de 80%, fournies par 9.072 ressortissants européens sur les 100.000 qui vivraient dans notre Région.

Le sujet n'est pas nouveau, mais des habitants viennent me trouver régulièrement au sujet de la propreté des rames de métro, par exemple. Les gens y sont sensibles.

On négocie pour l'instant, dans le cadre de la sixième réforme de l'État, le transfert ou non aux communes du nettoyage des voiries régionales. C'est un élément important. Sera-ce bénéfique ou pas ?

Nombre d'amendes, pour crachats, graffitis ou tags

voet.

*Volgens een studie van de ULB uit 2007 zijn de Europese instellingen goed voor 13% van onze werkgelegenheid en economie. Sinds de uitbreiding van de Europese Unie zijn die positieve effecten op onze economie ongetwijfeld nog groter.*

*Welke maatregelen zult u nemen om een einde te maken aan het gevoel van onveiligheid dat de expats en de Brusselaars ervaren? Hoe groot is dat gevoel precies? Welke vooruitgang is er al geboekt?*

*Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Pesztat heeft het woord.

par exemple, devraient être mieux appliquées par l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP). Les agents sont-ils suffisamment nombreux pour répondre à la situation dans notre Région ?

Des mesures sont prises, mais reste le sentiment qu'elles sont trop peu nombreuses pour suffire à rendre notre ville plus belle encore. A-t-on pensé à mener une telle enquête auprès des Bruxellois autochtones ? Leur sentiment est-il le même ?

La Ville de Bruxelles a certes pris des mesures, mais celles-ci demeurent très ponctuelles. Depuis 2009 est organisée annuellement une Journée de la propreté, ainsi qu'une autre qui a eu lieu, cette année, le 27 avril. Un suivi des graffitis et des tags est mis en place. Mais tout cela ne suffit pas.

En pensant aux efforts des communes et de l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP), cela ne suffit pas lorsqu'on voit le nombre de navetteurs et de touristes qui se déplacent quotidiennement. Des chiffres exprimant les retombées de ces initiatives sont-ils disponibles ? Des initiatives telles que la Journée de la propreté prise par la Ville de Bruxelles ont-elles des retombées par la suite ?

À propos du trafic et des déplacements dans Bruxelles, cette enquête révèle que les expatriés européens ont aussi le sentiment d'une ville très engorgée par les embouteillages et qu'ils utilisent, à raison de 29%, le métro. C'est un chiffre très élevé par rapport à l'usage qu'en font les Bruxellois ! On remarque que 60% des expatriés européens se déplacent à pied. Les Européens représentent 13% de notre emploi et de notre économie selon une étude de l'ULB datant de 2007 et, depuis lors, l'effet positif sur notre économie doit vraisemblablement être augmenté vu l'élargissement de l'Union européenne.

Comment remédier à ce sentiment d'insécurité que ce soit pour les Bruxellois ou les expatriés ? De quel ordre est-il ? Quelles sont les avancées sur le terrain ? Quelles sont les mesures qui pourraient être prises ?

*Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pesztat.

**De heer Yaron Pesztat** (in het Frans).- *Er is inderdaad nog heel wat werk aan de winkel op het vlak van mobiliteit, netheid en veiligheid, maar wat mij stoort is dat de enquête de indruk wekt dat Europese expats toeschouwers of tijdelijke gasten zijn, terwijl zij volwaardige burgers met stemrecht zijn. Als zij niet tevreden zijn met het beleid, kunnen zij daar verandering in brengen door te gaan stemmen!*

*Ik kan heel wat voorbeelden geven die aantonen dat Europese burgers deel uit maken van het Brussels leven en mee verantwoordelijk zijn voor de problemen die zij aanklagen.*

*Een eerste voorbeeld betreft de netheid. Op zaterdag, zondag of maandagmorgen ligt het Luxemburgplein vol blikjes. Naar Europese traditie drinken de expats hun drankjes buiten op het plein op en gooien ze de lege blikjes gewoon op straat! Zij moeten dus beginnen met hun eigen verantwoordelijkheid te nemen.*

*Inzake mobiliteit vermoed ik dat de cijfers betrekking hebben op de 29% eurocraten die in Brussel wonen en niet op de eurocraten die in de Rand wonen en eerder de wagen gebruiken. Misschien maakten die personen geen deel uit van de steekproef.*

*Ik denk niet dat de Europeanen meer het openbaar vervoer gebruiken dan de Brusselaars of de inwoners uit de Rand. Het is nochtans de Europese Unie die ons richtlijnen oplegt die in ordonnanties moeten worden omgezet.*

*Het Europees Parlement is de minst veilige plek in Brussel, juist omdat men om veiligheidsredenen een ontoegankelijke vesting heeft willen creëren. Het no man's land rond het gebouw draagt niet bij tot het veiligheidsgevoel.*

*Het Europees Parlement heeft ook altijd geweigerd om het aantal parkeerplaatsen waarover het beschikt te verminderen.*

**M. Yaron Pesztat.**- Il reste bien entendu beaucoup de progrès à réaliser en matière de mobilité, de propreté et de sécurité. Là n'est cependant pas la question.

Ce qui me gêne, c'est l'idée que cette enquête accrédite : la Région bruxelloise compterait une population d'Européens, spectateurs ou consommateurs passifs, qui se plaignent de ce qu'ils observent en termes de manque de sécurité, de mobilité et de sécurité, comme s'ils n'étaient pas eux-mêmes des acteurs. Ce sont pourtant des citoyens à part entière, qui ont le droit de vote !

Rien ne les empêche donc de sanctionner, par leur vote, les politiques menées en Région bruxelloise. L'étude donne l'impression qu'il s'agit d'invités provisoires à qui l'on demande ce qu'ils pensent de la situation et qui donnent leur avis du haut du balcon.

En partant de trois petits exemples, je souhaiterais montrer combien les citoyens européens de la Région bruxelloise font partie intégrante de la vie bruxelloise et, parfois, sont coresponsables des problèmes qu'ils dénoncent.

Je suis citoyen de la commune d'Ixelles, sur laquelle on trouve un grand nombre d'institutions européennes et où vivent de nombreux eurocrates, jeunes et moins jeunes. Je vous invite à vous balader sur la place du Luxembourg un samedi, un dimanche ou un lundi matin. Le spectacle y est atterrant ! La place est littéralement jonchée de canettes. Tradition européenne urbaine oblige, on consomme à l'extérieur sur cette place, et c'est donc une marée de canettes qui la submerge !

C'était un exemple destiné à vous montrer que chacun est un peu responsable en la matière.

En matière de mobilité, vous faisiez référence aux 29% des gens qui habitent Bruxelles et non pas aux Européens qui habitent en périphérie et qui, je le crains, viennent plutôt en voiture ?

Peut-être n'ont-ils pas été inclus dans l'enquête et n'ont-ils donc pas témoigné au sujet de ce qu'ils pensaient de Bruxelles. Les habitants du Brabant wallon ont naturellement le même comportement qu'un Brabançon wallon ou flamand de souche ! Ils doivent avoir recours à leur voiture dans la même proportion qu'eux !

Je suis donc loin de penser que les Européens contribuent davantage que les Bruxellois ou les Brabançons flamands ou wallons au transfert modal par exemple. C'est pourtant l'Union européenne qui, en la matière, nous donne de véritables leçons avec des directives qui doivent être transposées dans des ordonnances. C'est paradoxal.

En matière de sécurité, en tant qu'Ixellois de longue date ayant bien connu le dossier de l'implantation des institutions européennes et notamment du Parlement européen à Bruxelles, je peux vous dire que ce dernier est, entre tous, le lieu le moins sécurisé à Bruxelles, précisément parce qu'il a souhaité que l'on érige, pour des raisons de sécurité, une véritable forteresse inaccessible !

En effet, le no man's land entourant le bâtiment est particulièrement non sécurisé. Dès lors, je trouve osé de la part de certains Européens de se plaindre d'un manque de sécurité !

Par ailleurs, nous n'avons jamais obtenu du Parlement européen qu'il revoie à la baisse son permis d'environnement pour ses propres parkings, alors qu'il en compte plus qu'il n'en faut !

Je tenais à nuancer un peu les choses !

**Mevrouw de voorzitter.**- Om het veiligheidsgevoel te verbeteren, zullen er 1.000 woningen in de perimeteer worden gebouwd.

De heer Vervoort heeft het woord.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *We mogen niet te veel belang hechten aan deze enquête die uitgevoerd werd bij een niet-representatieve deel van de Brusselse bevolking.*

*We moeten weliswaar akte nemen van de resultaten, maar de cijfers hebben geen wetenschappelijke waarde. Bovendien werd de enquête uitgevoerd op het ogenblik dat Jean Quatremer een discussie uitlokte over de netheid in Brussel. Een maand later zou dezelfde enquête andere cijfers opleveren hebben.*

*Toch blijft openbare netheid een belangrijk element voor het imago van het gewest, voor de*

**Mme la présidente.**- La question des 1.000 logements construits dans le périmètre y contribue également.

La parole est à M. Vervoort.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Il ne faut pas exagérer l'importance des résultats de cette étude basée sur un échantillon qui n'est pas représentatif de la population bruxelloise, puisqu'il concerne uniquement les fonctionnaires européens.

Certes, il faut prendre acte des résultats de cette étude, mais ces chiffres n'ont pas de valeur scientifique. De plus, cette étude a été menée au moment de la polémique lancée par Jean Quatremer, notamment sur la propreté régnant à Bruxelles. Une étude menée un mois plus tôt aurait donné des chiffres différents.

La propreté publique reste cependant un enjeu

*Brusselaars zelf en ook voor het toeristisch imago van Brussel.*

*Uw partij heeft deelgenomen aan de intra-Brusselse onderhandelingen over de bevoegdheidsoverdrachten ten gevolge van de zesde staatshervorming. Daarin werd afgesproken dat voortaan alleen de gemeenten verantwoordelijk zullen zijn voor de openbare netheid.*

*De Brusselse regering heeft beslist van start te gaan met het Actieprogramma voor de ophaling en het sorteren van afval (APOS). Deze maatregel zou positieve effecten moeten hebben. Er komen bijvoorbeeld meer containerparken.*

*Het is soms moeilijk te vatten waarom er in sommige containerparken toegangsgeld betaald moet worden of de toegang zelfs verboden is voor wie niet in de gemeente woont. Ook de hoeveelheid afval die aanvaard wordt, varieert van park tot park. Het is de bedoeling de containerparken te regionaliseren om een coherent beheer mogelijk te maken.*

*Andere maatregelen zullen een impact hebben op zowel de reële netheid als het gevoel van netheid. Dat geldt bijvoorbeeld voor de ophaling in containers en harde vuilnisbakken waardoor er minder zakken stukgemaakt worden door dieren.*

*Het Agentschap Net Brussel moet ook rekening houden met het gevoel dat netheid bij Brusselaars oproept. Daarom stelt het een netheidsbarometer op waarmee het gedrag van de Brusselaars in elke wijk gemeten kan worden.*

*De Brusselse regering heeft gevraagd een werkgroep samen te roepen voor het dossier van de Ring. We mogen niet vergeten dat de institutionele toestand momenteel aan het wijzigen is. De metropolitane gemeenschap is nog geen werkelijkheid. Mijn voorkeur gaat voor dit dossier dan ook uit naar een dialoog tussen de twee gewesten.*

*Door het investeringsplan van de NMBS zou 80% van het GEN tegen 2018 gerealiseerd moeten zijn. We wachten niet meer tot alle lijnen definitief uitgestippeld zijn.*

*De 450 miljoen euro die de NMBS in Brussel investeert, gaat niet alleen naar de renovatie van*

important pour l'image de la Région, pour les Bruxellois eux-mêmes et également pour l'image internationale de Bruxelles qui veut attirer des touristes.

Votre formation politique a participé aux négociations intrabruxelloises concernant les transferts de compétences à la suite de la sixième réforme de l'État. L'accord pris au niveau fédéral a été transcrit par les partis francophones et néerlandophones signataires de cette sixième réforme et il a été convenu que tout ce qui avait trait à la propreté des voiries dépendrait dorénavant uniquement des communes (et non plus de la Région ou des communes en fonction de la voirie concernée).

Le choix posé a renforcé les communes dans leur rôle de terrain en matière de propreté publique.

Cela dit, concernant les questions que vous soulevez, le gouvernement bruxellois a pris une décision qui consiste à mettre en œuvre ce que l'on nomme le Programme d'actions pour la collecte et le tri des déchets (PACT). Il devrait donc y avoir des effets bénéfiques de cette mesure, à savoir l'augmentation de l'offre de parcs à conteneurs.

Aujourd'hui, il est parfois difficile de comprendre pourquoi, dans certains parcs à conteneurs, il faut payer un droit d'entrée ou on ne peut même pas entrer si on n'habite pas dans la commune. De même, la quantité des déchets qui peuvent être déposés varie d'un parc à l'autre. L'objectif est donc de régionaliser ces parcs à conteneurs, ce qui permettra d'aboutir à une meilleure cohérence quant à la gestion des parcs, les horaires... Une négociation est en cours avec les communes qui disposent d'un parc à conteneurs sur leur territoire.

D'autres mesures auront un impact tant sur la propreté réelle que sur le sentiment de propreté. C'est le cas par exemple du développement des collectes en conteneurs et en poubelles rigides qui permet de réduire le nombre de sacs déchirés par des animaux (corneilles, chats et renards).

L'Agence sera aussi chargée de tenir compte du sentiment que la propreté inspire aux Bruxellois. Dans cet objectif, l'ABP mettra en place un baromètre de la propreté. Cet outil, existant déjà dans certaines villes, permettra de mesurer le comportement des Bruxellois dans ce domaine, au

*Brussel-Zuid, maar ook naar die van andere Brusselse stations. Daardoor moet er een soort tweede intra-Brusselse verbinding ontstaan. Er moet nu nog een link gemaakt worden en dan kan de eerste fase van het GEN van start gaan in 2015.*

*De drie gewesten sloten onlangs een akkoord over de kilometerheffing. De invoering ervan wordt voor de nabije toekomst overwogen en er is net een proefproject van start gegaan met personen-auto's.*

*De MIVB is een belangrijke speler in de Brusselse mobiliteit die jaarlijks aanzienlijk investeert en meer reizigers aantrekt. Tegen 2020-2022 is er een metroverbinding van het centrum naar het noorden. De GEN-stations van de NMBS moeten dus gekozen worden op basis van de investeringen die de MIVB doet.*

*Wat het onveiligheidsgevoel betreft, heb ik net de resultaten ontvangen van het Europees Sociaal Onderzoek. Dit is een internationaal wetenschappelijk onderzoek dat sinds 2002 in heel Europa uitgevoerd wordt. Het meet attitudes, opinies en gedragingen in meer dan dertig landen. De resultaten voor het jaar 2012 werden eind oktober 2013 gepubliceerd.*

*Op basis van de cijfers van de veiligheidsmonitor stelde de politie vast dat de cijfers daalden. Brussel volgt de trend die de veiligheidsmonitor beschrijft, namelijk dat er sinds 2000 een bijna onafgebroken daling is van het onveiligheidsgevoel in het Brussels Gewest. Ook de criminaliteit daalt al meerdere jaren op rij in alle typologieën.*

sein de chaque quartier.

Le gouvernement bruxellois a demandé l'organisation d'un groupe de travail sur le dossier du ring. Il ne faut pas oublier que la situation institutionnelle est mouvante. La zone métropolitaine n'est pas encore une réalité. Aujourd'hui, elle a l'inconvénient de placer les acteurs sur le plan local, plutôt que régional. Ce n'est pas la meilleure approche et je pense qu'il faudrait plutôt privilégier le dialogue entre les deux Régions.

Le plan d'investissement de la SNCB devrait permettre la mise en place de 80% du futur RER d'ici 2018. Nous n'allons plus attendre que toutes les lignes soient définitivement tracées pour y travailler.

Dans les 450 millions d'euros qui seront dédiés aux investissements de la SNCB à Bruxelles, outre la rénovation de la gare de Bruxelles-Midi, nous avons prévu des rénovations de plusieurs gares bruxelloises. Leur fonctionnement devrait permettre à ce maillage de devenir une sorte de seconde couronne intrabrugeoise. Il reste un dernier bouclage à terminer et nous visons la mise en œuvre de la première phase du futur RER à partir de 2015.

Concernant la tarification routière, un accord relatif à la tarification des poids lourds a été conclu récemment entre les trois Régions. Sa mise en œuvre est prévue dans un avenir proche. Par ailleurs, un projet pilote concernant les véhicules légers vient d'être initié.

La STIB est un opérateur majeur de la mobilité à Bruxelles, qui réalise des investissements considérables chaque année. Le taux de fréquentation ne cesse d'ailleurs de croître d'année en année. L'extension du métro vers le nord, qui sera une réalité à l'horizon 2020-2022, permettra de relier le centre de Bruxelles à Haren et de déployer le réseau, tout en le combinant au réseau RER, au tram et au bus. Les gares RER de la SNCB devront donc être choisies en lien avec les investissements réalisés par la STIB.

Concernant le sentiment d'insécurité, je viens de recevoir les résultats de l'enquête sociale européenne. Il s'agit d'une enquête scientifique internationale, menée tous les deux ans dans toute

**Mevrouw de voorzitter.**- De cijfers en tabellen zullen later worden bezorgd.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (*in het Frans*).- *Vreemd genoeg zijn de cijfers zeer goed voor Brussel. Uw MR-collega's schetsen een negatief beeld van Brussel, terwijl de cijfers het tegendeel aantonen. Ze zijn zelfs beter dan die in de andere twee gewesten.*

*Als je bedenkt wat de politiehervorming in Brussel gekost heeft en nog kost zou het wel jammer zijn als er geen positieve resultaten waren!*

*De cijfers zijn het resultaat van de perceptie van een bepaald moment en soms is er niet veel nodig om de perceptie te beïnvloeden. We moeten dus permanent inspanningen leveren. De zesde staatshervorming geeft de minister-president specifieke bevoegdheden. Er zal een ministerie van Binnenlandse Zaken moeten worden opgericht dat verantwoordelijk wordt voor de uitwerking van een gewestelijk veiligheidsplan en voor een betere coördinatie van en toezicht op de politiezones.*

*De voorbeelden van de heer Pesztat zijn terecht. In de pers werd er een debat gevoerd over de Europese vastgoedinvesteringen. Tot mijn verbazing werd er geklaagd over het getalm van het gewest. Nochtans lijken de Europese instellingen zelf niet erg geïnteresseerd als het gewest haalbaarheidsstudies uitvoert.*

*Men moet weten wat men wilt! Stedenbouwkundige dossiers en dossiers van ruimtelijke ordening vergen veel tijd. Als er coherente keuzes gemaakt waren, hadden we al een hele reeks*

l'Europe depuis 2002. Elle mesure les attitudes, opinions et modes de comportement des populations de plus de trente pays. Les résultats pour l'année 2012 ont été publiés à la fin du mois d'octobre 2013.

Sur la base des chiffres du Moniteur de sécurité, la police avait noté que les chiffres étaient à la baisse. Pour Bruxelles, l'évolution observée confirme celle que l'on constatait dans le Moniteur de sécurité, qui mentionnait depuis 2000 une diminution pratiquement continue du sentiment d'insécurité en Région bruxelloise. Le taux de criminalité dans l'ensemble des typologies baisse depuis plusieurs années.

**Mme la présidente.**- Les chiffres et tableaux vous seront transmis plus tard.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Assez curieusement, les chiffres sont très bons pour Bruxelles. Les déclarations de certains de vos collègues du MR donnent une mauvaise image de Bruxelles, alors que les chiffres démontrent tout le contraire. Ils sont même meilleurs que ceux des deux autres Régions.

Au vu de ce que coûte, et a coûté, la réforme des polices à Bruxelles, il serait effectivement dommage que les résultats positifs ne soient pas présents !

Les chiffres sont issus d'une photographie des perceptions à un moment précis et il suffit parfois de bien peu de choses pour faire basculer une perception. Les efforts doivent donc être permanents et la sixième réforme de l'État donnera des compétences spécifiques au ministre-président. Cela débouchera sur la création, modeste mais réelle, d'un ministère de l'Intérieur qui aura la responsabilité d'élaborer un Plan régional de sécurité, d'assurer une meilleure coordination et une tutelle des zones de police. Ce sont des enjeux importants. Dotons-nous des outils pour assumer pleinement notre autonomie tant réclamée !

Les exemples cités par M. Pesztat sont pertinents. Un débat a eu lieu dans la presse sur les investissements immobiliers européens. Avec surprise, j'ai lu qu'on se plaignait des attermolements de la Région. Pourtant, lorsque les études de faisabilité sont réalisées par la Région au sujet de certaines idées avancées par l'Europe, ce

*investeringsen gedaan.*

*Volgens mij wil de Europese Commissie er niet meer investeren.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *De vergelijking tussen het artikel in Libération en de enquête gaat misschien op voor de netheid van de stad, maar niet voor de mobiliteit, aangezien de Franse journalist op dat aspect niet ingegaan is.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *De journalist haalde heel wat zaken door elkaar, waaronder de mobiliteit.*

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *Ik sluit mij aan bij het betoog van de heer Pesztat, behalve waar hij het over mobiliteit heeft. De Europese ambtenaren gebruiken steeds meer het openbaar vervoer. Het publiek dat het openbaar vervoer gebruikt, is de laatste jaren aanzienlijk veranderd.*

*Van de 9.000 ondervraagde personen waren 86% Brusselaars die in het Brussels Gewest wonen. Daarvan gebruikt 23% dagelijks de wagen, tegen 32% in 2010 en 50% in 1999. De verplaatsingen per fiets vertegenwoordigen 11% van het totale aantal verplaatsingen, tegen 3,5% in 2010 en 1,1% in 1999. Ook het aandeel van de verplaatsingen met de metro stijgt, van 15% in 1999 en 25% in 2010 tot 29% nu.*

*Ik ben een voorstander van de hervorming waardoor de gemeenten alleen verantwoordelijk worden voor het schoonmaken van de wegen. Dat*

sont les institutions européennes elles-mêmes qui signifient leur désintérêt vis-à-vis de leur idée initiale !

Il faut savoir ce que l'on veut ! Les dossiers d'urbanisme et d'aménagement du territoire exigent beaucoup de temps. Si les possibilités de choix avaient été cohérentes, nous aurions déjà réalisé une série d'investissements.

Selon moi, la Commission cache ainsi sa volonté de ne plus investir en la matière.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron.**- Vous avez répondu à ma question relative à l'enquête auprès des autochtones, en particulier pour ce qui concerne la sécurité. En revanche, je ne suis pas tout à fait d'accord sur la comparaison entre l'article paru dans Libération et l'enquête qui a suivi.

Si cette comparaison peut s'avérer exacte sur le plan de la propreté de la ville, elle est par contre peu convaincante sur celui de la mobilité, puisque le journaliste français n'avait pas abordé cet aspect de la ville.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- L'article abordait toute une série d'aspects, y compris celui-là. Le journaliste mélangeait tout.

**Mme Danielle Caron.**- Je rejoins totalement l'intervention de M. Pesztat, sauf sur la question de la mobilité. Dans ce domaine, une évolution est constatée dans le chef des fonctionnaires européens, qui utilisent de plus en plus les transports en commun. La population qui fréquente les transports en commun a sensiblement changé au cours des dernières années.

Sur les 9.000 personnes interrogées dans le cadre de cette enquête, 86% sont des Bruxellois qui résident en Région bruxelloise. 23% d'entre eux effectuent des déplacements quotidiens en voiture, contre 32% en 2010 et 50% en 1999. Les déplacements en vélo représentent 11% de la totalité des déplacements des personnes interrogées, contre 3,5% en 2010 et 1,1% en 1999. Ces chiffres indiquent une évolution favorable.

Les déplacements en métro suivent une évolution

*is veel logischer.*

*De gemeenten hebben een lofwaardige inspanning geleverd om ervoor te zorgen dat de vuilzakken op het juiste ogenblik buitengezet worden en dat het afval in de juiste zak belandt.*

*Ander storend gedrag, zoals spuwen op straat of sigarettenpeukjes weggooien, wordt helaas veel minder aangepakt, waardoor er een gevoel van straffeloosheid heerst.*

*Persoonlijk spreek ik mensen daar vaak op aan, maar als ze niet beboet worden, haalt dat weinig uit. Er is dus nog veel ruimte voor verbetering. Het welzijn van de bevolking hangt immers voor een groot deel af van de netheid van de straten en de omgeving.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW  
MARION LEMESRE**

**TOT DE HEER RUDI VERVOORT,  
MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUS-  
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGE-  
RING, BELAST MET PLAATSELIJKE  
BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDE-  
NING, MONUMENTEN EN LAND-  
SCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN  
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "de toekomst van  
'Bruxellimage'".**

comparable, puisqu'ils passent de 15% en 1999 à 25% en 2010 jusqu'à 29% aujourd'hui.

Nous saluons la réforme prévue, étant donné les difficultés que nous connaissons actuellement à la frontière entre les communes. La désignation d'un seul et unique acteur de la propreté, en l'occurrence les communes, est beaucoup plus logique pour assurer la propreté des voiries.

Les communes ont réalisé un effort qu'il convient de saluer pour sanctionner les comportements inciviques qui ont trait à la sortie des sacs-poubelles et au respect du contenu des sacs bleu et jaune.

Mais d'autres incivilités telles que les crachats, les mégots et les canettes, pour lesquelles des amendes pouvant aller jusqu'à 3.500 euros sont prévues, sont moins sanctionnées, ce qui génère un sentiment d'impunité.

À titre personnel, je formule souvent la remarque aux gens. Mais en l'absence d'un agent verbalisateur, il reste un sentiment d'impunité. Il faudrait - pour les expatriés comme pour les habitants - un contrôle, ou des affiches place du Luxembourg... Tout cela doit encore être amélioré, pour le bien de tous, car en ville, le bien-être dépend largement de la propreté des rues et du cadre de vie.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME MARION  
LEMESRE**

**À M. RUDI VERVOORT, 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 "l'avenir de Bruxellimage".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER BERTIN  
MAMPAKA MANKAMBA**

**TOT DE HEER RUDI VERVOORT,  
MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUS-  
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGE-  
RING, BELAST MET PLAATSELIJKE  
BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDE-  
NING, MONUMENTEN EN LAND-  
SCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN  
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "de evolutie van het dossier van  
het nationale stadion".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE  
HEER EMMANUEL DE BOCK,**

**betreffende "de rol van de regering in het  
nationale voetbalstadion".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

**De heer Bertin Mampaka Mankamba** (*in het Frans*).- Naar aanleiding van de akkoorden van Oostende maakte de Brusselse regering haar wens kenbaar om een nationaal stadion met 60.000 plaatsen te bouwen, een ambitieuze doelstelling waar wij allen achter staan.

*De keuze van de locatie (Parking C van de Heizel) deed heel wat inkt vloeien. Het terrein is weliswaar eigendom van de stad Brussel maar ligt op Vlaams grondgebied, in de gemeente Grimbergen.*

*Drie maanden later verklaren de verschillende partijen het eens te zijn over de grote lijnen van het dossier, waardoor de Belgische Voetbalbond de kandidatuur van Brussel als gaststad voor*

**Mme la présidente.**- En l'absence de l'auteure, excusée, l'interpellation est considérée comme retirée.

**INTERPELLATION DE M. BERTIN  
MAMPAKA MANKAMBA**

**À M. RUDI VERVOORT, 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'évolution du dossier du stade  
national".**

**INTERPELLATION JOINTE DE  
M. EMMANUEL DE BOCK,**

**concernant "le rôle du gouvernement  
bruxellois dans le stade national de  
football".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

**M. Bertin Mampaka Mankamba.**- À la suite des accords d'Ostende dont j'ignore toujours la teneur exacte, fin mai de cette année, le gouvernement bruxellois a annoncé sa volonté de construire un nouveau stade national de 60.000 places. Il s'agit d'une décision ambitieuse que nous avons tous saluée.

Le choix de l'emplacement de ce stade (Parking C du Heysel) a fait couler beaucoup d'encre. En effet, si le terrain est bien la propriété de la Ville de Bruxelles, il se situe néanmoins en Flandre, sur le territoire de la commune de Grimbergen. L'annonce de cette décision a d'ailleurs permis à bon nombre de Bruxellois de prendre connaissance de cette réalité.

*Euro 2020 kan indienen.*

*Onze grootste bekommernis is dat Brussel in dit opzicht over een infrastructuur beschikt die enerzijds conform is met de normen van de Fédération Internationale de Football Association (FIFA), wat nu niet het geval is, en anderzijds een Europese hoofdstad waardig is.*

*In het verleden gaf ik al aan dat er voor de locatie een plan B diende te komen, een vraag die des te actueler is in het licht van de uitbreiding van de Ring.*

*Hebt u naast Anderlecht nog privé-investeerders gevonden die geïnteresseerd zijn? Berichten over een eventuele deelname van Sporting worden steeds tegenstrijdiger. Het gaat tenslotte om een investering van ongeveer 300 miljoen euro.*

*Kunt u ons iets meer vertellen over de toekomst van de atletiekpiste van de Memorial Van Damme? Ik vang geruchten op over de mogelijkheid om een uitschuifbare piste te plaatsen. Evolueert het dossier in die richting? Hebt u reeds contact opgenomen met bedrijven die in het verleden al een goedkopere formule voorstelden dan die van het Stade de France?*

*Hebt u van de gemeente Grimbergen garanties gekregen over het taalgebruik voor politieagenten en stewards in de zone? De burgemeester van Grimbergen geeft niet echt de indruk te willen meewerken, misschien zelfs nog minder dan de Vlaamse regering.*

*Wat Parking C als dusdanig betreft meende ik dat er verschillende voorstellen ter studie liggen. Een eerste optie is de aanleg van 9.000 ondergrondse parkeerplaatsen met een gemiddelde kostprijs van 20.000 euro per plaats. Een tweede optie is de aanleg van parkeerplaatsen in een parkeergarage naast het stadion. Die optie zou goedkoper zijn, maar ik beschik niet over cijfers. Kunt u daar meer over vertellen?*

*Hoe vordert dit dossier? De verklaringen van uw collega in de Vlaamse regering hebben ons verontrust en tijdens de debatten voor uw aantreden werd duidelijk dat een infrastructuur met 60.000 plaatsen wel degelijk een impact heeft op de mobiliteit. Dat geldt ook voor de uitbreiding van de Ring, waartoe werd beslist zonder enig*

Un trimestre plus tard, les différentes parties prenantes déclarent s'être accordées sur les grands principes du dossier. Cela a d'ailleurs permis à l'Union belge de football d'introduire la candidature de Bruxelles pour l'organisation des matchs de l'Euro 2020 puisqu'il régnait désormais une sorte de consensus à l'égard de ce projet.

Notre plus grande préoccupation est que Bruxelles, capitale de l'Europe, possède une infrastructure, d'une part, qui soit aux normes de la Fédération internationale de football Association (FIFA), ce qui n'est plus le cas actuellement et, d'autre part, qui soit surtout digne d'une capitale européenne.

Vous êtes bien placé pour connaître les intentions malveillantes de certains séparatistes qui veulent nous mettre sous tutelle ou nous enlever le statut de Région. Une capitale comme la nôtre a le devoir de gérer ce genre d'institution.

Je me suis exprimé par le passé quant au choix de l'emplacement, en vous demandant un plan B. La question est encore d'actualité avec l'annonce de l'élargissement du ring. Nous nous méfions... Mais l'heure n'est plus au débat. Si nous soutenons le gouvernement dans son action, j'aimerais quand même obtenir quelques précisions quant à certains détails.

Avez-vous pu réunir plusieurs investisseurs privés susceptibles d'être intéressés par une telle opération, outre le club d'Anderlecht ? Les informations concernant la participation du Sporting sont de plus contradictoires et confuses. Roger Vanden Stock a récemment donné une interview à la presse démentant l'information selon laquelle le Sporting participerait au projet à hauteur, selon un chiffre lancé par la presse, de 150 millions d'euros. Ce seul apport ne pourrait suffire au financement du projet, qui pourrait - avec un parking souterrain, un silo... - avoisiner les 300 millions d'euros.

Avez-vous des précisions à nous donner quant à l'avenir de la piste d'athlétisme du Mémorial Van Damme, lequel demeure une institution mondiale ? Des informations me reviennent quant à la possibilité d'installation d'une piste rétractable, ainsi que je l'ai toujours suggéré. Pouvez-vous nous confirmer si les choses ont évolué dans ce sens et si vous avez eu des contacts avec les sociétés qui s'étaient déjà proposées, jadis, pour

*voorafgaand overleg met de Brusselse regering.*

élaborer une formule plus légère et moins coûteuse que celle actuellement utilisée au Stade de France ?

Concernant les discussions avec la commune de Grimbergen, dont on connaît la frilosité quand il s'agit entre autres de l'utilisation de la langue française sur son territoire, avez-vous pu obtenir des garanties quant à l'emploi des langues pour les policiers et les stewards sur cette zone ? Le bourgmestre de Grimbergen n'a guère l'air disposé à collaborer, peut-être moins encore que son gouvernement régional.

Enfin, à propos du parking C en tant que tel, j'ai cru comprendre que plusieurs solutions étaient à l'étude. Une première option consiste à construire les 9.000 places de parking en souterrain. Mes recherches m'ont conduit à une estimation de prix de 20.000 euros par place. La seconde option consiste à construire des places de parking en silo, à côté du stade. Cette option coûterait beaucoup moins cher, mais je n'ai pas d'estimation en la matière. Avez-vous des précisions à nous communiquer à ce sujet ?

Comment avance ce dossier ? Nous devons nous assurer que Bruxelles disposera toujours d'une infrastructure de haut niveau. Les déclarations de votre homologue du gouvernement flamand nous ont inquiétés et les débats précédant votre arrivée prouvent que la création d'une infrastructure de 60.000 places aura une incidence en termes de mobilité. Il en va de même pour l'élargissement du ring, décidé sans l'accord du gouvernement bruxellois ou sans concertation préalable avec celui-ci.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans).*- *Dat het nationale elftal gisteren de voetbalwedstrijd tegen Colombia verloor, mag geen voorwendsel zijn om de plannen voor een internationaal voetbalstadion op te bergen. Het dossier zit al tien jaar in het slop. Hoe langer een oplossing uitblijft, hoe moeilijker het wordt.*

*Volgens mij is het niet haalbaar om tegen het Europees kampioenschap (EK) voetbal van 2020 een stadion te bouwen. Ik denk dat 2024*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock pour son interpellation jointe.

**M. Emmanuel De Bock.**- M. le ministre-président, j'apprends que vous rentrez de l'étranger. Je dois vous informer que notre équipe a perdu son match, hier, contre la Colombie. Mais que l'on ne prenne pas cela comme prétexte pour abandonner le projet d'un vrai stade international à Bruxelles. Nos interpellations visent à vous donner le dynamisme nécessaire pour sortir de l'ornière où s'est embourbé ce dossier depuis dix ans. Vos prédécesseurs n'ont pas pu le gérer et nous sommes au pied du mur. Plus le temps passe, plus

*realistischer is. Het EK 2020 wordt in dertien Europese landen gespeeld. In elk land zullen slechts een of twee wedstrijden plaatsvinden. Het is dus niet eens zeker dat er ook in Brussel wordt gespeeld. Het heeft dan ook geen zin om inderhaast voor een dure oplossing te kiezen, zoals de renovatie van het Koning Boudewijnstadion naar aanleiding van het EK 2000.*

*Op 11 september bereikten de gewesten en de federale regering een akkoord over het nieuwe nationale stadion. Daardoor kan België zich kandidaat stellen voor de organisatie van internationale toernooien. Er moeten nog heel wat zaken worden geregeld, zoals de mobiliteit en de veiligheid, maar ook de financiering.*

*Ik ben verbaasd dat er geen vergelijkende studies zijn uitgevoerd om alle mogelijkheden inzake de locatie van het stadion en de financiering ervan goed te overwegen. Volgens mij blijft vooral de financiering een groot vraagteken. Welke garanties zijn er dat het nieuwe stadion klaar zal zijn tegen het EK 2020?*

*Waarom wordt een renovatie van het Koning Boudewijnstadion niet overwogen? In 2006 pleitten een aantal politici er nog voor om het Koning Boudewijnstadion af te breken en op dezelfde plek weer op te bouwen, met een atletiekpiste erbij. Sindsdien is de situatie veranderd. In 2006 beantwoordde het Koning Boudewijnstadion al niet meer aan de normen voor internationale stadions.*

*Krijgt het nieuwe stadion een atletiekpiste? Waar moeten de Brusselse atletiekclubs op de Heizel naartoe? Zal de Memorial Van Damme kunnen blijven plaatsvinden in Brussel?*

*Welke maatregelen overwegen de Vlaamse en Brusselse regering op het gebied van mobiliteit en veiligheid? Ik kan me niet inbeelden dat de gemeente Grimbergen de veiligheid helemaal alleen zal garanderen.*

*Kunt u ons een kopie bezorgen van het akkoord met de Vlaamse minister-president? U had het in de pers over een brief aan de Union of European Football Associations (UEFA) waarmee België zich kandidaat stelt om mee het EK 2020 te organiseren. In het Vlaams parlement verklaarde minister-president Peeters dat hij helemaal niet*

la situation s'aggrave.

Je suis intervenu pour indiquer que l'échéance de 2020 était trop proche et qu'il aurait mieux valu, peut-être, attendre 2024. Cela d'autant plus que la Belgique ne sera pas le pays organisateur de l'Euro 2020, comme en 2000, puisque chaque pays aura en charge un ou deux matches. En Allemagne, c'est Munich qui serait choisie, et pas Berlin ; en Italie, le choix n'a pas encore été arrêté entre Rome et Milan. Il importe que Bruxelles figure parmi les villes candidates, mais il ne faudrait pas nous engager à tout prix sur une piste coûteuse comme le fut la rénovation du stade Roi Baudouin. Cette dernière ne fut qu'un bricolage visant à permettre l'organisation de l'Euro 2000. Il ne faudrait pas qu'en 2024, le nouveau stade soit également déclaré obsolète.

Mon intervention sera un peu longue, mais ce dossier mérite un débat au sein de notre parlement.

Le 11 septembre dernier, un accord a été conclu entre les gouvernements régionaux et le gouvernement fédéral sur l'avenir du stade national et son nouvel emplacement. Il permet à la Belgique de déposer sa candidature. Reste à régler une série d'aspects tels que la mobilité, la sécurité, mais plus encore le financement de la construction du nouveau stade.

Notre étonnement résulte de l'absence, dans ce dossier hautement symbolique, d'études comparatives sur les possibilités d'implantation, de scénarios financiers, d'analyses coûts-bénéfices permettant de faire un choix raisonné, raisonnable et réaliste. À nos yeux, la question du financement demeure incertaine. Qu'en est-il de l'investissement du secteur public dans cette opération ? Quelles sont les garanties que la construction du nouveau stade sera terminée avant l'Euro 2020 ?

Enfin, d'autres questions nous taraudent : pourquoi la rénovation du stade Roi Baudouin n'est-elle plus jamais envisagée ? Certains, comme le ministre Vanhengel et l'échevin de la ville de Bruxelles M. Courtois, prônaient pourtant, en 2006, la reconstruction du stade Roi Baudouin au même endroit, avec une piste d'athlétisme. Depuis lors, les points de vue ont évolué. En 2006, le stade Roi Baudouin n'était déjà plus aux normes. Pourtant, c'est cette piste qui était privilégiée.

*van plan is om het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel te wijzigen, zelfs niet als Brussel of een andere instantie daarom zou vragen.*

*Het Vlaams Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voorziet onder meer in de bouw van een gigantisch winkelcentrum, de verbreding van de Ring en de bouw van een nationaal voetbalstadion op Parking C van de Heizel.*

*Volgens het plan wordt Parking C een recreatiezone met een oppervlakte van 50.000 m<sup>2</sup>, terwijl het Koning Boudewijnstadion een oppervlakte heeft van 80.000 m<sup>2</sup>. Hebt u contact gelegd met minister-president Peeters over de bouw van een stadion op parking C?*

*Volgens een aantal politici wijzen heel wat studies uit dat de bouw van een voetbalstadion goedkoper is dan de renovatie van het Koning Boudewijnstadion. Toch ben ik voorstander van de laatstgenoemde optie. De parlementsleden zouden kennis moeten kunnen nemen van studies waaruit blijkt dat de bouw van een stadion op parking C minder duur is dan de renovatie van het Koning Boudewijnstadion.*

*Kunt u die studies toelichten? Wie heeft ze besteld en uitgevoerd? Kunt u deze documenten aan de parlementsleden bezorgen?*

*Aanvankelijk was het de bedoeling dat het stadion op de locatie van het huidige Koning Boudewijnstadion zou worden opgetrokken. Waarom werd later beslist om het op Parking C te bouwen? Volgens sommige bronnen zou het Koning Boudewijnstadion zelfs blijven bestaan na de bouw van het nieuwe stadion.*

*Is het haalbaar om een voetbalstadion te bouwen naast de nieuwe concertzaal Paleis 12, waar plaats is voor 18.000 bezoekers?*

*Op parking C, waar dus het voetbalstadion zou komen, kunnen 12.000 wagens parkeren. Voor het Neoproject zouden er 2.000 parkeerplaatsen verdwijnen. Hoe zult u de grootschalige evenementen op de Heizel dan in goede banen leiden? Volgens organisatoren is dat totaal onrealistisch.*

*Als er een belangrijke voetbalmatch wordt gespeeld in het Koning Boudewijnstadion, duurt*

Le nouveau stade sera-t-il équipé d'une piste d'athlétisme ? Quel sera l'avenir des clubs d'athlétisme bruxellois qui occupent le Heysel ? Quelles seront les garanties de pérenniser l'organisation du Mémorial Van Damme à Bruxelles ?

Quelles sont les solutions envisagées par les gouvernements flamand et bruxellois pour la mobilité et la sécurité ? J'imagine mal la commune de Grimbergen assurer seule la surveillance des matches.

Aujourd'hui, c'est la Fête du Roi. Peut-être devrait-on dénommer le futur stade "Roi Baudouin-Roi Philippe" ?

Quels sont les engagements pris par la Région ? Pouvez-vous nous donner une copie de l'accord que vous avez obtenu avec M. Peeters ? Vous avez mentionné dans la presse une lettre d'intention remise aux autorités de l'Union of European Football Associations (UEFA) pour engager la Belgique sur l'échéance de 2020. En commission des affaires générales du parlement flamand, M. Peeters a dit ne pas avoir "la moindre intention" de modifier le plan flamand d'aménagement du territoire consacré à la zone économiquement stratégique pour la Flandre en périphérie de la capitale, que ce soit "à la demande de Bruxelles ou de qui que ce soit d'autre".

Ce plan, baptisé Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP, plan de la Région flamande relatif à l'aménagement du territoire), rend notamment possibles la construction du mégacomplexe commercial et l'élargissement du ring. Mais il complique surtout la construction d'un stade national sur le parking C du Heysel.

Adopté en 2011, il prévoit l'affectation du parking C en une zone récréative, mais sur une superficie de 50.000m<sup>2</sup>, alors que l'actuel stade Roi Baudouin occupe 80.000m<sup>2</sup>. Avez-vous eu des contacts avec votre homologue sur l'assurance de pouvoir construire un stade sur une superficie de 80.000m<sup>2</sup> du parking C ?

Un certain nombre de décideurs dans ce dossier prétendent que toutes les études montrent qu'il est moins coûteux de construire un nouveau stade plutôt que de rénover l'ancien.

*het tot anderhalf uur om Parking C volledig te ontruimen. Er is dus al een enorm mobiliteits- en parkeerprobleem. De nieuwe concertzaal en het toekomstige stadion zullen nog veel meer autoverkeer aantrekken.*

*Hoe zit het met de financiering van de plannen? U beweert dat die de belastingbetaler geen cent zullen kosten, omdat de stad Brussel en het Brussels Gewest samen een financieringsconstructie op het getouw zullen zetten. Waarom is dat nodig? De privésector zou de financiering van de bouw van het stadion toch voor zijn rekening nemen?*

*Het terrein is eigendom van de stad Brussel. Tenzij het wordt verkocht, zullen de gebouwen die er worden opgetrokken ook eigendom worden van de stad.*

*Voor de renovatie van het Koning Boudewijnstadion werden openbare aanbestedingen uitgeschreven. De bouw van het nieuwe stadion wordt een privéproject. Is het de bedoeling om openbare aanbestedingsprocedures te omzeilen? De bouw van zo'n stadion zou ongeveer 300 miljoen euro kosten. Tenzij het een privéproject wordt, kan de overheid niet anders dan met openbare aanbestedingen werken.*

*Een privé-investeerder mag werken met wie hij wil, maar overheden moeten openbare aanbestedingen uitschrijven.*

*Ik vraag me dan ook af of hoe de planning van tijdrovende openbare aanbestedingen zal worden bepaald, rekening houdend met de tijd die kan worden verloren als afgewezen kandidaten in beroep gaan. Heeft u daaraan gedacht?*

*Het nieuwe voetbalstadion kan enkel leefbaar zijn als RSC Anderlecht er zijn thuiswedstrijden zal spelen. Wat zal er dan gebeuren met het stadion van RSC Anderlecht in het Astridpark? Wie zal de sloop daarvan betalen?*

*Wat zal er met het Koning Boudewijnstadion gebeuren als een kilometer verderop een nieuw stadion wordt gebouwd? Het vastgoedbedrijf Ghelamco, dat het stadion van KAA Gent bouwde, heeft een plan voor twee stadions in Brussel en wil graag een stadion op Parking C optrekken. Misschien is het bedrijf geïnteresseerd in de*

Je suis plutôt favorable à la rénovation du stade actuel. Cependant, il serait utile que les parlementaires aient connaissance des études prouvant que la construction sur le parking C est moins onéreuse que la rénovation du stade Roi Baudouin.

Quelles sont les études qui existent à ce stade ? Qui en sont les commanditaires et les auteurs ? Pourriez-vous transmettre ces informations au parlement, sous forme de pièce jointe par exemple, afin que ce dernier puisse prendre connaissance des différents scénarios qui traitent de cette rénovation ou reconstruction ?

Pourquoi, alors que tous les plans de Neo prévoyaient un stade à la place de l'ancien - via une rénovation ou une reconstruction, ce n'était pas très clair -, vient-on subitement avec l'alternative d'une construction sur le parking C ? J'ai même entendu que l'on évoquait à présent la coexistence de deux stades. C'est dire si certaines déclarations politiques sont contradictoires !

L'exploitation d'un stade à côté d'une salle de concerts de 18.000 places est-elle envisageable ? Même si on en parle peu, cette nouvelle salle de concert fonctionne très bien. J'en veux pour preuve que le chanteur Stromae y est déjà programmé.

Alors que le parking C actuel compte 12.000 places et que le projet Neo prévoyait 2.000 places de moins, comment avez-vous prévu de gérer la multitude d'événements qui se déroulent sur le plateau du Heysel : salons, événements sportifs et concerts ? Les interlocuteurs que j'ai rencontrés m'assurent que c'est totalement irréaliste.

Aujourd'hui, lorsqu'un match de football se joue au stade Roi Baudouin, il faut entre une heure et une heure trente pour évacuer le parking C. Il y a donc déjà un gros problème de mobilité, de saturation et de stationnement dans le quartier. Or, cette fameuse salle de spectacles, qui connaîtra sans doute son propre succès, va drainer son propre lot de véhicules, en plus de ceux du nouveau stade.

Qu'en est-il du financement public ? Vous expliquez que cela ne coûtera pas un euro au contribuable, mais vous avez prévu un véhicule financier entre la Ville de Bruxelles et la Région. Pourquoi faut-il un véhicule financier pour la construction d'un stade construit à 100% par le

*aankoop en renovatie van het Koning Boudewijnstadion.*

*Volgens het bedrijf kan een voetbalstadion zonder dak of atletiekpiste al voor 150 miljoen euro worden gebouwd, terwijl wordt aangekondigd dat het nieuwe stadion het dubbele zou kosten. Vijf partners zouden daarvoor volstaan. Hebt u al potentiële investeerders ontmoet? Is het de bedoeling dat het Koning Boudewijnstadion blijft bestaan na de bouw van het nieuwe stadion?*

*Hoeveel heeft het Brussels Gewest geïnvesteerd in de renovatie van het Koning Boudewijnstadion? Het is toch hemeltergend dat er tussen 1994 en 2000 maar liefst 50 miljoen euro in het stadion werd gepompt, terwijl nu wordt beslist om het te slopen en een nieuw stadion te bouwen.*

*Hoeveel zou het kosten om het Koning Boudewijnstadion aan te passen aan de normen voor internationale voetbalwedstrijden? We hebben echt geen luxestadion nodig. Met een investering van 50 miljoen euro in het Koning Boudewijnstadion lijkt het me perfect mogelijk om er internationale wedstrijden te organiseren. Als u me van het tegendeel kunt overtuigen, zal ik uw plannen steunen.*

*Volgens sommige politici moeten we absoluut kunnen deelnemen aan het EK 2020, omdat de openingswedstrijd of de finale mogelijk zou plaatsvinden in Brussel. Het is echter algemeen geweten dat UEFA-voorzitter Michel Platini die gunst aan Frankrijk of Duitsland zal toekennen.*

*We moeten de kosten en baten goed tegen elkaar afwegen. Het gaat immers om een Europees kampioenschap en geen wereldkampioenschap. We moeten dan ook niet al te veel return verwachten van de investering van 300 miljoen euro.*

*Is de bouw van een stadion op Parking C trouwens geen extra argument voor de verbreding van de Ring en het rooien van een deel van het Laarbeekbos?*

*Minister Vanhengel zei op TV Brussel dat de verlenging van de metro tot Parking C 120 miljoen euro zou kosten. Dat lijkt me geen realistisch cijfer. Wat is uw mening? Beschikt u over studies waarin de totale kostprijs van de plannen op het*

*privé? En effet, a priori, si le privé construit le stade à 100%, ce véhicule financier est inutile.*

*Vu que le terrain appartient à la Ville de Bruxelles, sauf à vendre le terrain, toute construction érigée sur celui-ci deviendra la propriété de cette dernière.*

*Lors de la rénovation du stade Roi Baudouin, des marchés publics ont été lancés pour la rénovation. La volonté de passer par un projet privé vise-t-elle à contourner, totalement ou en partie, les lourdeurs et délais des marchés publics? C'est un aspect que l'on n'évoque pas beaucoup, mais le budget prévu pour ce projet se chiffre à 300 millions d'euros et sa réalisation devrait donc nécessairement passer par des marchés publics, sauf s'il s'agit d'un projet privé. Un promoteur privé fait en effet ce qu'il veut : il n'est pas soumis à l'obligation de respecter la loi sur les marchés publics.*

*Il est libre de payer 15% de plus et de prendre le promoteur ou bétonnier de son choix. Par contre, si le projet dépend de la Ville de Bruxelles ou de la Région, vu les montants en jeu, il nous faudra établir un marché européen.*

*Je m'interroge donc sur le calendrier des marchés publics, et évidemment des éventuels délais de recours pour des candidats qui seraient évincés. Avez-vous intégré cette dimension et comment y répondez-vous?*

*Étant donné que la viabilité du stade ne serait possible qu'avec la venue du Sporting d'Anderlecht, qu'en est-il du devenir du stade d'Anderlecht si Anderlecht part s'installer à Grimbergen? En d'autres termes, qui paiera la destruction du stade du Sporting d'Anderlecht à Anderlecht?*

*Qu'en est-il également du devenir du stade Roi Baudouin si un nouveau stade est construit à un kilomètre? Le patron du groupe immobilier Ghelamco, constructeur du stade de Gand, envisage un plan pour deux stades à Bruxelles et souhaite prendre part à la construction du nouveau stade national sur le parking C. Il pourrait également être intéressé par le rachat et la rénovation du stade roi Baudouin.*

*Selon lui, un nouveau stade, sans toit ni piste d'athlétisme, pourrait être construit pour*

*gebied van mobiliteit wordt berekend?*

*We moeten een open en objectief debat voeren over het nieuwe voetbalstadion. Mijn fractie is niet tegen een internationaal stadion, want Brussel moet zowel op economisch als op sportief vlak een topspeler zijn.*

*Een nieuw voetbalstadion zou ongeveer 10% van onze jaarlijkse investeringen opsouperen. Dat is erg veel. Met een erfpachtrecht moet de eindconsument jaarlijks een vergoeding ophoesten. Met een dergelijke constructie zouden we aanvankelijk minder geld uitgeven, maar op langere termijn valt die wellicht duurder uit.*

150 millions d'euros à peine, soit environ la moitié du prix annoncé pour l'instant. Cinq partenaires seraient suffisants pour le réaliser. Avez-vous rencontré ces investisseurs potentiels ? Souhaitez-vous conserver deux stades à un kilomètre l'un de l'autre ?

Combien la Région bruxelloise a-t-elle investi dans le stade Roi Baudouin à l'occasion des rénovations successives et que deviendront ces investissements ? En termes de gestion publique, je trouve malheureux d'avoir dépensé 50 millions d'euros entre 1994 et 2000 pour mettre le stade aux normes de l'Euro 2000, pour constater en 2014 qu'il faut le raser et en construire un nouveau, au même endroit ou sur le parking C.

Combien cela coûterait-il de remettre ce stade aux normes ? Nous n'avons pas besoin d'un stade dix étoiles. Je pense que l'on peut sans doute très bien organiser un match international avec 50 millions d'euros supplémentaires, au lieu de 300 millions d'euros. Si vous arrivez à me convaincre, dossier à l'appui, que c'est erroné, qu'il faut déboursier cette somme et que c'est le bon choix, je suis preneur ! Nous devons toutefois avoir cette discussion.

Certains nous disent qu'il faut absolument participer à l'organisation de l'Euro 2020, car nous pourrions accueillir le match d'ouverture ou la finale. Nous savons cependant très bien que Michel Platini donnera ces matchs à la France ou à l'Allemagne. Nous n'aurons qu'un ou deux matchs de compétition.

Il faut donc analyser le rapport coût-bénéfice, car nous ne sommes pas dans le contexte de l'organisation d'une coupe du monde, comme on a pu nous la vendre pour 2018 ou 2022. Nous ne devons donc pas attendre de retombées économiques de cet investissement de 300 millions d'euros. Il faut un stade international, certes, mais combien y met-on, pour quel enjeu et pour quelles retombées ?

Enfin, l'implantation du nouveau stade sur le parking C n'est-elle pas de nature à favoriser l'élargissement du ring et la mise en péril du bois du Laerbeek ?

Concernant la mobilité, M. Vanhengel a expliqué sur TV Brussel que la prolongation du métro jusqu'au parking C coûterait 120 millions d'euros.

Cela me semble un chiffre totalement surréaliste. Pourrais-je vous entendre à ce sujet ? Disposez-vous d'études permettant d'établir la facture globale de cette opération sur le plan de la mobilité ?

Nous souhaitons un débat objectivé et transparent sur le nouveau stade. Nous ne sommes pas contre la présence d'un stade national, qu'on qualifierait plutôt d'international, sur notre territoire. Bruxelles doit être à la hauteur des enjeux économiques et sportifs.

Ce stade représente 10% de nos investissements annuels et ce n'est pas rien. Dans les montages d'emphytéose, c'est le consommateur final qui finit toujours par payer en annuités. Cela ne coûte pas cher d'éviter de sortir l'argent nécessaire, mais cela coûte sans doute plus cher sur les 20, 30 ou 40 années de canon à payer.

#### *Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Pesztat heeft het woord.

**De heer Yaron Pesztat** (*in het Frans*).- *Het verheugt me dat de regering in staat is gebleken om in een dermate complexe context een beslissing te nemen.*

*In het verleden zijn tal van projecten een stille dood gestorven. Dat was ook bijna gebeurd met het voetbalstadion. Wat de locatie betreft was geen enkel voorstel immers ideaal.*

*Mijn fractie heeft alles in het werk gesteld om te vermijden dat het stadion wordt opgetrokken op de terreinen van Schaarbeek-Vorming, die wij te duur vonden. Die locatie is bovendien beter geschikt voor industriële, logistieke of andere infrastructuur.*

*Er werd geen consensus bereikt over de locatie. Minister Vanhengel stelde dan ook snel Parking C voor, waarna de knoop werd doorgemaakt. Het is een goede zaak dat het Brussels Gewest er in dit dossier niet langer alleen voor staat en kan samenwerken met het Vlaams Gewest, de federale*

#### *Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pesztat.

**M. Yaron Pesztat.**- Je me réjouis de la décision prise par le gouvernement. Elle prouve qu'il est capable de décider ! Dans notre contexte, de nombreuses forces politiques sont en présence, il y a beaucoup d'institutions, telles que la Région et les communes, et les francophones et les néerlandophones n'ont pas toujours le même point de vue, notamment sur des projets concernant l'une ou l'autre Région. Tout cela complique notre fonctionnement.

Par le passé, de nombreux projets se sont enlisés. Le stade de football a failli ne pas trouver d'implantation à cause de l'incapacité des formations politiques à prendre des décisions. Aucun des projets d'implantation n'était idéal. Ils présentaient tous des avantages et des inconvénients.

Ma formation politique s'est battue pour que le stade ne soit pas construit sur le site de Schaarbeek-Formation. Si certains trouvaient que cet emplacement était idéal, nous le trouvions trop

*staat en privé-investeerders.*

*Het is immers al te eenvoudig om het Brussels Gewest alleen te laten opdraaien voor de bouw van een internationale infrastructuur, het zoeken van terreinen en financiering.*

*We zijn dan wel een hoofdstad, maar we zijn ook een klein gewest, en het is reeds veel te lang geleden dat de federale staat en de gemeenschappen en andere gewesten ons bijstonden in onze opdracht als hoofdstad.*

*Door het stadion enkele meters buiten de grenzen van het Brussels Gewest te leggen, in de zogenoemde 'metropolitane zone', kunnen we een coherent beleid voeren. Het Vlaams Gewest levert het terrein en de federale overheid het geld. Het Waals Gewest is er nog niet bij betrokken, maar daar vinden we wel iets op!*

*Dankzij deze strategische beslissing kunnen we eindelijk vorderingen boeken in een dossier dat al jarenlang muurvast zat.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Vervoort heeft het woord.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Het Brussels Gewest is niet bevoegd*

coûteux. Il nous semblait aussi que ce projet était un gaspillage de terrains plus propices à l'implantation d'infrastructures de type industriel, logistique ou autre.

Aucun consensus ne s'est dégagé sur l'un des deux sites qui viennent d'être évoqués. Le ministre Vanhengel a rapidement proposé le parking C, et le plus grand mérite de cette décision est donc d'en être une ! En outre, je suis heureux qu'elle retire l'épine du pied de la Région bruxelloise pour la partager avec la Région flamande, l'État fédéral et des investisseurs privés.

En effet, il est facile de dire à la Région bruxelloise de se débrouiller seule pour réaliser des infrastructures dont la dimension la dépasse largement, de mobiliser des terrains en prévision d'autres nécessités et de trouver l'argent, comme les investisseurs.

Nous sommes une petite Région. Une capitale, certes, mais cela fait bien longtemps que nous n'avons pas été aidés par l'État fédéral, les autres Régions et les Communautés pour assurer nos missions de capitale. Cela fait bien longtemps que l'État fédéral n'investit plus dans de grandes infrastructures nationales à Bruxelles, tout en nous chargeant tout de même de trouver la solution et les moyens pour construire un stade sur le territoire des dix-neuf communes.

Avoir délocalisé le stade de football de quelques mètres au-delà de la Région bruxelloise, dans la zone dite "métropolitaine", nous permettra de répondre à la demande de mener des politiques cohérentes à l'échelle de la zone métropolitaine. En outre, la Région flamande va contribuer à l'opération en offrant un terrain, et l'État fédéral, en injectant de l'argent. La Région wallonne n'est pas encore concernée, mais nous trouverons bien le moyen de la mettre à contribution !

Cette décision est stratégiquement intelligente et nous permet de progresser sur un dossier qui était bloqué depuis plusieurs années.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Vervoort.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- La Région bruxelloise n'exerce aucune compétence en

*voor sport. Dit is een bevoegdheid van de gemeenschappen.*

*Het is bijzonder moeilijk voor het gewest om wettelijk te handelen met betrekking tot de bouw van een dergelijke infrastructuur. Als we bedragen zouden boeken voor de bouw van een voetbalstadion, zou Vlaanderen daartegen beroep instellen.*

*Iedereen wil een voetbalstadion met internationale uitstraling in Brussel, de enige hoofdstad die het zonder moet stellen. De gezamenlijke financiering van een dergelijk project vereist een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Federatie Wallonië-Brussel, wat onvermijdelijk tot stormachtige debatten over de locatie van dat stadion zal leiden.*

*Als hoofdstad van dit land en van Europa heeft Brussel de morele plicht om voorstellen te doen.*

*De afgelopen jaren werd voor het stadion de ene gemeente na de andere gesuggereerd, waarbij het telkens weer op weerstand stuitte.*

*Er moet ook rekening worden gehouden met de mobiliteit, een aspect dat bij Anderlecht, Mabru en nog een aantal andere voorstellen over het hoofd werd gezien.*

*Als Parking C in het Brussels Gewest lag, hadden we al lang voor die locatie gekozen, aangezien het aan alle mobiliteitscriteria beantwoordt: nabijheid van de luchthaven, de Ring, de metro, het openbaar vervoer, bebouwbare terreinen opgenomen in de grondreservegebieden van Expo 58, enzovoort.*

*In tegenstelling tot de terreinen van Schaarbeek-Vorming moet Parking C niet gesaneerd worden, wat een impact heeft op de totale kostprijs.*

*Die kans konden we niet laten liggen. Tijdens het seminar van Oostende was de regering in de eerste plaats van oordeel dat er een oplossing moest komen voor die problematiek, die de ontwikkeling van alle prioritaire zones in haar greep had. Het is tevens een uitgelezen kans om de grote uitdagen van ons gewest in het licht van de demografische boom aan te gaan, zoals de economische infrastructuur, uitrusting en huisvesting.*

matière de politique sportive, étant donné que les sports sont une compétence communautaire.

En termes d'investissement, il serait très difficile pour la Région d'intervenir légalement dans la construction d'une infrastructure de ce type. S'il nous venait l'idée d'inscrire des montants pour la construction d'un nouveau stade de football, la Flandre ne manquerait pas d'introduire un recours.

Tout le monde réclame la construction d'un stade de football à vocation internationale à Bruxelles, capitale européenne, seul pays à ne pas disposer d'une infrastructure de ce type. Le financement conjoint d'un tel projet impliquerait un accord entre la Région flamande et la Fédération Wallonie-Bruxelles, ce qui créerait inévitablement des débats houleux sur l'emplacement du futur stade.

En tant que capitale de ce pays et de l'Europe, Bruxelles a toutefois la responsabilité morale de chercher des pistes pour concrétiser un tel projet.

Cela faisait donc un certain nombre d'années que le stade voyageait d'un emplacement à l'autre au sein des dix-neuf communes. Ce transfert rencontrait chaque fois l'opposition des uns ou des autres en fonction du lieu, de l'organisation : Schaarbeek-Formation, tous les milieux économiques...

En termes de mobilité, on peut tout de même espérer mieux, à moins d'amener les supporters en péniche. On a évoqué Anderlecht, Mabru et une série de solutions qui n'avaient finalement ni queue ni tête.

Si le parking C s'était trouvé en Région bruxelloise, c'est ce site qui aurait été choisi depuis longtemps parce qu'il correspond à tous les critères de mobilité : proximité de l'aéroport, du ring, du métro ainsi que de tous les transports en commun, terrains constructibles inscrits dans des zones de réserve foncière datant de l'Expo 58...

Le parking C ne connaît pas non plus de problèmes de dépollution des sols, au contraire de Schaarbeek-Formation qui abrite une zone polluée. Cet élément aurait eu un impact en termes de coûts, avant même que ne soit discutée la possibilité d'y construire un stade.

*Het was tevens een manier om de politieke wil op andere bevoegdheidsniveaus te testen.*

*Toen ik de Vlaamse minister-president onze beslissing meedeelde, vroeg ik hem of het Vlaams Gewest het project zou verwerpen. Hij antwoordde dat voetbal bijzonder gevoelig ligt in Vlaanderen. Ik leidde daaruit af dat hij het project ongetwijfeld zou steunen.*

*Hij staat echter ook aan het hoofd van een complexe institutionele meerderheid. Het is u vast ook opgevallen dat de N-VA in alle talen zwijgt over het project, daar ze inziet dat dit niet het goede moment is om dergelijke initiatieven te bekritisieren. We mogen niet vergeten dat heel wat Vlamingen supporter van de Rode Duivels zijn. Het project weigeren omdat het een vorm van uitbreiding zou zijn van Brussel is dan ook gevaarlijk.*

*Het project biedt ons tevens de kans na te gaan of de drie bevoegdheidsniveaus overleg kunnen plegen over een project dat het eigen belang overstijgt.*

*Vanaf het begin werden er een aantal voorwaarden gesteld. Een daarvan was dat er privé-investeerders worden aangetrokken. Het Brussels Gewest kan niet investeren, het Vlaams Gewest wil niet en de federale staat weigert.*

*Dat geldt ook voor de renovatie van het Koning Boudewijnstadion. Geen enkele overheidsinstelling of privé-investeerder wil daarin investeren. Een van de voorwaarden voor de rentabiliteit van de nieuwe infrastructuur is de aanwezigheid van een club. Een club daar huisvesten is echter niet mogelijk, omdat er mensen in de buurt van het Koning Boudewijnstadion wonen en het Neoproject daar ook komt. Om dit ongehinderd te kunnen uitwerken en in te spelen op de huisvestingsbehoefte, komt er beter geen voetbalstadion dat voor overlast zorgt.*

*Investeerders die de eerste fase van het Neoproject mogelijk hebben gemaakt, waren formeel: als er een club in het Koning Boudewijnstadion komt, trekken ze zich terug. Wie koopt er immers een woning in de buurt van een stadion? Ook grote winkels zijn geen voorstander van de enorme drukte die voetbalwedstrijden met zich meebrengen.*

C'est ce que l'on appelle en politique une "fenêtre de tir", une occasion à saisir. L'opinion du gouvernement au séminaire d'Ostende était qu'il fallait avant tout résoudre cette problématique qui conditionnait le développement de l'ensemble des zones prioritaires. Qui plus est, cela nous permettait de rencontrer les grands défis auxquels notre Région devra répondre au vu de l'explosion démographique : infrastructure économique, équipements, logement... C'est bien là que se trouve le fond de l'affaire !

Par ailleurs, c'était aussi une manière de tester la volonté politique d'autres niveaux de pouvoir. En effet, nous n'avons pas de compétences en la matière.

Lorsque j'ai rencontré Kris Peeters afin de lui faire part de la décision prise à Ostende en la matière, je lui ai demandé si la Région flamande allait rejeter le projet. Il m'a répondu que le football constituait un sujet très sensible en Flandre. J'ai donc compris que cela ne poserait pas de problème de son côté, qu'il était certainement de ceux qui défendraient le projet.

Cependant, il est également à la tête d'une majorité institutionnellement compliquée, même si elle comporte moins de partis que la nôtre. Vous aurez d'ailleurs remarqué que l'une des formations politiques qui constituent la majorité flamande ne s'est toujours pas exprimée à propos du projet de stade. Je ne parle pas de la section N-VA de Grimbergen, mais bien du parti qu'est la N-VA, qui se tait dans toutes les langues. Il sait en effet combien il ne serait actuellement pas de bon ton de critiquer ce type d'initiative.

Nous ne mesurons pas suffisamment le fait que bon nombre des supporters des Diables rouges sont flamands. Faire l'impasse sur cette réalité et refuser le projet sous prétexte qu'il s'agit d'une forme d'extension de Bruxelles serait dangereux.

Ce projet est également l'occasion de tester la capacité de trois entités - deux fédérées et une fédérale - à se concerter sur des projets qui dépassent l'intérêt particulier de chacune des entités prise séparément. Ce n'est, certes, pas la voie la plus simple, mais c'est sans doute, pour le gouvernement bruxellois, celle qui s'imposait.

Dès le départ, il a été dit qu'une série de conditions

*De beslissingen die jaren geleden werden genomen met betrekking tot het Koning Boudewijnstadion waren niet ideaal. Het stadion is inmiddels verouderd en moet volledig worden afgebroken. Ook het stadion van Anderlecht is sterk verouderd.*

*In 2017 kan er in het Koning Boudewijnstadion geen enkele internationale voetbalwedstrijd plaatsvinden. Dat zal dan ook een probleem zijn voor ons nationaal elftal.*

*Wij zullen dan in het buitenland een stadion moeten zoeken dat aan de internationale normen voldoet of opnieuw een uitzondering moeten aanvragen voor een stadion in België. Dat is niet goed voor het imago van het Belgisch voetbal.*

*Een aanpassing van het Koning Boudewijnstadion zou 50 miljoen euro kosten. Bovendien zouden om veiligheidsredenen 8.000 plaatsen verloren gaan, terwijl de plaatsen voor een wedstrijd van de Rode Duivels nu al in een dag uitverkocht zijn. Er is dus nog heel wat potentieel.*

*RSC Anderlecht is geïnteresseerd in een nieuw stadion op de Heizel, maar sluit het idee om in Anderlecht te blijven niet uit.*

*In 2000 werd aan voorzitter Constant Vanden Stock een voorstel gedaan met betrekking tot het Koning Boudewijnstadion, maar dat heeft nooit concrete vorm gekregen. Zijn zoon, Roger Vanden Stock, is dit voorstel evenwel niet vergeten. De club wedt dus op twee paarden en houdt alle opties open.*

*Sindsdien is er een werkgroep opgericht met de federale overheid, het Vlaams Gewest, het Brussels Gewest, de Belgische Voetbalbond, de organisator van de Memorial Van Damme en RSC Anderlecht. Die werkgroep komt regelmatig samen.*

*Er is ook een adviesbureau aangeduid om de haalbaarheid van het programma te bestuderen en een businessplan op te stellen naar het voorbeeld van de Amsterdamse ArenA. Wij verwachten de conclusies volgende week.*

*Het bureau moet onder meer onderzoeken of een atletiekpiste financieel haalbaar is. Dat is de oplossing die de voorkeur van beide gewesten*

devaient être réunies. L'une d'elles est l'absence d'investissements publics, pour les raisons que j'ai évoquées. La Région bruxelloise n'a pas la possibilité d'investir, la Région flamande n'en a pas envie, pour des raisons que l'on comprend aisément, et le niveau fédéral refuse, soit parce qu'il n'en a pas les moyens, soit parce que l'annonce d'une dépense de 300 millions d'euros pour un stade de foot en pleine période de crise et d'imposition par l'Europe de mesures très difficiles en matière sociale serait mal accueillie.

Ceci explique le recours au financement privé.

C'est également valable pour la rénovation du stade Roi Baudouin. Aucune entité publique n'acceptera d'investir dans ce type de projet. Partant, il n'y aura aucun investisseur privé non plus. Pourquoi ? Parce que l'une des conditions à la rentabilité de cette nouvelle infrastructure est la présence d'un club résident dans le stade. Or, ce n'est pas possible car des gens vivent à proximité du stade Roi Baudouin et que s'y développe un projet d'importance régionale : le projet Neo. Pour développer celui-ci sans encombre et répondre au besoin en logement, il vaut mieux éviter l'installation d'un club de foot qui perturberait le voisinage avec le retour hebdomadaire des autopompes et ce genre de nuisance.

Les investisseurs qui ont permis la première phase du projet Neo, qui englobe le centre commercial et les logements, ont délivré un message non équivoque : si l'installation d'un club résident se programme au stade Roi Baudouin, ils se retirent. Effectivement, qui va aller acheter un logement à proximité d'une infrastructure de ce type ? Les grandes enseignes commerciales ne peuvent imaginer un quartier complètement bouclé les soirs de matches.

Aujourd'hui, nous pouvons dire que les décisions prises il y a plusieurs années au sujet du stade Roi Baudouin n'étaient pas les meilleures vu son obsolescence rapide. Pour rénover le stade Roi Baudouin, il faut le démolir complètement : aucune facilité moderne (commerces, espaces pour les entreprises, espaces VIP...) n'existe dans le stade. Le stade d'Anderlecht, à la pointe il y a une vingtaine d'années, est également dépassé aujourd'hui.

En 2017, le stade Roi Baudouin sera incapable

wegdraagt.

*Het Koning Boudewijnstadion zal nog tot 2020 of 2022 bestaan. Tot dan is de toekomst van de Memorial Van Damme dus gewaarborgd. Voor de periode nadien moet er een oplossing worden gezocht, maar dat zijn zorgen voor morgen.*

*Voor het ogenblik moeten wij onderzoeken of het mogelijk is om een internationaal voetbalstadion te bouwen.*

*Voor het Neoproject wordt er momenteel een financiële constructie uitgewerkt. Mogelijk volgt er in dat kader nog een meer specifieke financiering voor het stadion. In ieder geval is er een erfpachtovereenkomst met Brussel-Stad nodig, want die is eigenaar van het terrein.*

*Naast het financieel plan moeten we ook nog andere elementen bespreken. Een eerste punt is de veiligheid. Het uitgangspunt is dat de federale politie voor de coördinatie van de veiligheid op de site zou instaan. We kunnen die taak niet toevertrouwen aan de lokale politie van Grimbergen of de politiezone Brussel Hoofdstad Elsene. De volledige Heizelsite moet als een eenheid worden gezien.*

*Een tweede aspect is de mobiliteit. Er is geen rechtstreeks verband met de uitbreiding van de Ring. Ik heb van bij het begin gezegd dat wij geen vragende partij zijn. Wij stellen gewoon een locatie voor. Uiteraard zullen de investeerders eisen stellen op het vlak van de bereikbaarheid van het stadion of de afritten op de Ring. De uitbreiding van de Ring is echter een heel andere discussie, die het dossier van het stadion niet mag beïnvloeden.*

*Wij vragen niets, maar als het stadion er komt, zijn er investeringen nodig, ook van overheidswege. Voor het Neoproject hebben we de investeringen op gewestelijk niveau al in kaart gebracht.*

*De investeringen voor het stadion zullen ook de rest van de Heizelvlakte ten goede komen.*

*Een stadion op de Heizel zou een positief effect hebben op het Neoproject aangezien het heel wat bezoekers zou aantrekken.*

*Het stadion zal in Vlaanderen liggen, maar wel*

d'accueillir la moindre compétition internationale de football. Le problème va donc se poser pour notre équipe nationale.

Il faudra soit trouver un stade aux normes internationales en dehors du pays, soit obtenir une autre dérogation pour un stade en Belgique. L'image de notre football risque d'en pâtir.

Qui plus est, la mise aux normes du stade Roi Baudouin impliquerait un budget de l'ordre de 50 millions d'euros et entraînerait la perte de 8.000 places, pour des raisons de sécurité.

Or, à l'heure actuelle, les places pour un match des Diables rouges - y compris un match amical - se vendent en une journée maximum, ce qui signifie que le potentiel est important.

Un déménagement du club d'Anderlecht au Heysel est effectivement pressenti. La position du club par rapport à cette hypothèse est simple : il est partie prenante dans le projet de nouveau stade, mais n'abandonne pas pour autant l'idée de rester éventuellement à Anderlecht.

En 2000, à l'époque de Constant Vanden Stock, une proposition concernant le Stade Roi Baudouin avait déjà été faite au club, qui ne s'est jamais concrétisée. Son fils Roger Vanden Stock, ne l'a pas oubliée. Le club joue donc sur les deux tableaux pour garder le choix ouvert. Ce raisonnement est tout à fait logique.

Que s'est-il passé depuis lors ? Un groupe de travail a été créé, qui se réunit régulièrement. Y participent l'État fédéral, les Régions flamande et bruxelloise, l'Union belge de football, l'organisateur du Mémorial Van Damme et le Sporting d'Anderlecht. Sa prochaine réunion se tiendra lundi.

Un bureau de consultance a été désigné pour examiner la faisabilité du programme et déposer un plan économique fondé sur le modèle du stade Amsterdam ArenA. Ses conclusions devraient nous être communiquées la semaine prochaine.

Pour l'organisateur du Mémorial Van Damme, la question est de savoir si le montage financier autorise la création d'une piste d'athlétisme. Cette solution a la préférence des deux Régions.

*langs de Brusselse kant van de Ring. Grimbergen zal de belastingen ontvangen, maar de ontwikkeling van de Heizelvlakte zal de economische activiteit in dit minder dichtbevolkte stadsdeel stimuleren.*

*Door de bouw van het stadion zal een aantal parkeerplaatsen verloren gaan, maar die zullen worden gecompenseerd. Een van de voorstellen is om met niveauverschillen te werken om extra parkeerzones te creëren.*

*De wetten op het taalgebruik zijn niet van toepassing op privépartners en -investeerdere.*

*Zonder de investeringen die wij in het Koning Boudewijnstadion hadden gedaan, had er al lang geen voetbal meer in dat stadion kunnen worden gespeeld. Brussel-Stad is echter de grootste geldschieter en verleent jaarlijks een subsidie van maar liefst 2 miljoen euro.*

*Het is opmerkelijk dat diegenen die nooit een cent in de internationale sportinfrastructuur hebben geïnvesteerd, ons nu komen vertellen wat wij moeten doen. Iedereen is het erover eens dat er een oplossing moet komen voor de Memorial Van Damme, terwijl die happening niet meer zou bestaan zonder de inspanningen van het Brussels Gewest en Brussel-Stad!*

*Wij hebben nog geen akkoord bereikt met het Vlaams Gewest. Dat moet ons een aantal waarborgen geven met betrekking tot de vergunningen, maar is niet van plan om in het project te investeren.*

*Naar het voorbeeld van stadions in andere landen, zal het toekomstige stadion ook voor concerten worden gebruikt. De concentratie van infrastructuur op de Heizel is aantrekkelijk voor het publiek. We moeten de activiteiten wel goed plannen.*

*Het openbaar vervoer moet een volwaardig alternatief bieden voor de wagen. Er is echter nog niets beslist over de eventuele noodzaak om de metro met een of twee stations te verlengen tot aan het stadion. Veiligheidsexperts raden een bufferzone aan tussen het stadion en de dichtstbijzijnde metro. In Parijs moeten de supporters bijvoorbeeld een kwartier wandelen tot het stadion.*

Je rappelle que le stade Roi Baudouin existera encore en 2020, voire en 2022. L'avenir du Mémorial Van Damme est donc garanti jusqu'à ce moment. Par la suite, une autre solution devra être trouvée, sans doute intra muros, mais à chaque jour suffit sa peine.

Pour le moment, la question est de savoir si nous pouvons envisager la construction d'un nouveau stade international.

Rien ne dit que le véhicule financier sera activé. Nous avons dit que nous permettons au montage financier d'utiliser, pour des raisons de facilité économique, le véhicule financier existant. Un véhicule financier est en cours de constitution pour le projet Neo et il serait possible de créer au sein de ce véhicule financier, avec d'autres partenaires, un véhicule financier spécifique pour le stade. Ce ne sera cependant peut-être pas l'option qui sera choisie.

Le terrain appartenant à la Ville de Bruxelles, l'opération serait donc incontestablement réalisée au moyen d'un bail emphytéotique.

Plusieurs éléments devront encore faire l'objet de discussions lorsque nous aurons le modèle financier. Ils sont principalement de deux ordres. En matière de sécurité d'abord, l'idée est que la police fédérale assurera l'unité de commandement sur les lieux. Il n'est pas imaginable que ce soit la police locale de Grimbergen ou la zone de police de la Ville de Bruxelles et d'Ixelles qui s'en charge. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de mobilisation sur le site du Heysel, qui doit être vu comme une unité.

Ensuite, des discussions porteront également sur la mobilité. Elles ne sont cependant pas directement liées à la question de l'élargissement du ring. J'ai lu de nombreuses réflexions sur le prix que la Région bruxelloise devra payer pour avoir le stade. Depuis le début, je dis cependant que nous ne sommes pas demandeurs. Nous proposons simplement une localisation.

Après, nous savons que ceux qui investiront auront des demandes en matière d'accessibilité ou de sorties sur le ring. Cela va de soi. La discussion sur l'optimalisation ou l'élargissement du ring aura toutefois lieu à un autre niveau, et il est indispensable que la question du stade n'interfère

*In dat geval zijn er ook geen extra kosten.*

*Als het gaat om privé-investeringen, is er uiteraard geen sprake van een openbare aanbesteding.*

*Om de deadline van 2020 te halen, is er geen andere oplossing. De investeerders moeten de architect aanduiden en het hele project organiseren.*

*Als het nieuwe stadion er komt, zal het Koning Boudewijnstadion deel uitmaken van het Neoproject. We kunnen het terrein dan benutten voor woningbouw, openbare infrastructuur, of een combinatie van beide. In elk geval moet het op een nuttige manier gebruikt worden.*

*De Brusselse regering wil samenwerken met de andere overheden. Dat is voor ons het uitgangspunt van de zesde staatsvorming. U hebt makkelijk praten; uw partij heeft nog geen enkel institutioneel akkoord goedgekeurd.*

pas avec cette discussion. Le gouvernement bruxellois n'a aucunement l'intention de mêler ces discussions.

Nous ne demandons rien, mais si nous voulons que ce stade se réalise, des investissements, notamment publics, seront nécessaires. Des investissements publics sont d'ailleurs déjà budgétés à notre niveau dans le cadre du projet Neo.

Notre décision - et le gouvernement flamand le sait - est aussi une manière de régler le problème de Neo au travers du ring. Puisqu'il s'agit de la même unité géographique, ce qui va servir pour le stade servira aussi pour le plateau du Heysel. Il me semble donc que cela va plutôt dans le sens des intérêts de la Région.

Qui plus est, le stade à cet endroit est un élément important pour le développement de Neo. Tout comme le centre de congrès, les dispositifs hôteliers, la partie récréative, le centre commercial ou l'aspect touristique, un stade possède une capacité de drainer un public, pas forcément les jours de match, mais également pour d'autres activités. Celles-ci auront aussi des retombées économiques pour le plateau du Heysel.

Ce stade est certes situé en Flandre, mais il est tout de même du côté bruxellois du ring. Grimbergen aura sa taxe, et tant mieux. Le quartier est peu densément peuplé, mais le développement du plateau du Heysel y amènera de l'activité.

La construction du stade entraînera la disparition d'un certain nombre de places de parking, mais elles devront être compensées. Le fameux Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) flamand impose d'ores et déjà maintenant le maintien de cet espace de parking en zone récréative. L'une des idées consiste à travailler avec le dénivelé, en créant des zones de parking dans le talus. Nous n'en sommes cependant pas encore là, ni à la dénomination du stade ou à la couleur des banquettes ! Nous verrons cela quand nous aurons un accord.

La législation sur l'emploi des langues ne s'applique pas aux partenaires et investisseurs privés.

Nous avons effectivement investi de l'argent dans le stade Roi Baudouin, mais sur une période de

quinze à vingt ans. Ces investissements sont donc amortis depuis longtemps. Sans eux, il n'y aurait plus eu de football au stade Roi Baudouin depuis un bon moment. Quant à la Ville de Bruxelles, elle est sans doute l'un des plus grands contributeurs au fonctionnement du stade, avec un investissement de deux millions d'euros par an environ.

Il est frappant de constater que ce sont ceux qui n'ont jamais investi un centime dans des infrastructures internationales qui recommandent la manière de s'y prendre ! Je pense à un grand spécialiste en la matière, chargé des Sports dans une autre entité fédérée.

Tout le monde s'accorde également à dire qu'il faut faire quelque chose pour le Memorial Van Damme, alors que la Ville de Bruxelles et la Région bruxelloise sont les seules à avoir fait en sorte qu'il se déroule encore ici ! Il faut pouvoir rester modeste.

Nous n'avons pas encore d'accord avec la Région flamande. Elle devra donner un certain nombre de garanties quant à la délivrance des permis, sur la base du projet qui sera déposé. La Région flamande n'a pas l'intention d'investir non plus et nous menons une coordination de l'ensemble des acteurs directement concernés par ce projet.

À l'exemple de stades situés dans d'autres pays, le futur stade accueillera également des concerts. Une concentration d'infrastructures exerce une attractivité très importante sur le public. Il s'agit ensuite de gérer le calendrier d'activités de ces infrastructures.

L'intérêt des transports en commun est réel pour permettre l'accès au stade autrement qu'en voiture. Rien n'est cependant fixé concernant la nécessité absolue de prolonger le métro d'une ou deux stations vers le stade. Les experts en sécurité nous disent en effet qu'une zone tampon est recommandée entre la sortie du stade et l'accès le plus proche aux transports en commun. Le modèle du stade de France impose par exemple un quart d'heure de marche avant d'arriver à la station de RER ou de métro la plus proche.

Dans ce cas, cela ne coûterait rien du tout.

Concernant les marchés publics, à partir du moment où il s'agit d'un investissement privé, il

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans)*.- *Wij hebben aan twee eerdere akkoorden deelgenomen.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans)*.- *Dat kan ik mij niet herinneren.*

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans)*.- *Wij hebben toen niet tegengestemd, maar ons onthouden.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans)*.- *Dat neemt niet weg dat de partijen die de akkoorden afgesloten hebben, ook de verantwoordelijkheid hebben om ervoor te zorgen dat alles loopt zoals het hoort. Dit dossier is daarvan een belangrijk voorbeeld.*

*Er zijn nog heel wat hindernissen te nemen en het is geen eenvoudig project.*

*We moeten het voorbeeld geven en aantonen dat het nog mogelijk is om grootschalige projecten te realiseren in het België van vandaag.*

n'y en a pas. Cela va de soi.

Si l'on veut respecter l'échéance de 2020, nous n'avons pas d'autre solution. C'est à ceux qui investiront qu'il reviendra de désigner l'architecte et de prendre en charge toute l'organisation. Ce n'est donc pas de notre ressort.

Concernant l'avenir du stade Roi Baudouin, si nous parvenons à faire construire le nouveau stade, et même si rien n'est encore défini de manière intangible à l'heure actuelle, il va de soi que le stade Roi Baudouin fera partie du projet Neo, s'il se concrétise. Nous pourrions en faire du logement, étant donné qu'il s'agit d'une réserve foncière importante, voire de l'équipement ou un mélange des deux. Il est certain que nous ne le maintiendrons pas pour le plaisir et qu'il devra être réaffecté à une autre utilité.

En résumé, le gouvernement bruxellois a voulu faire preuve d'une volonté coopérative forte avec les autres entités. C'est l'image que nous voulons défendre du fédéralisme d'après la sixième réforme de l'État : il faut au moins le tester ! Vous avez la chance de faire partie d'une formation politique qui n'a jamais voté aucun accord institutionnel.

**M. Emmanuel De Bock**.- Nous avons participé aux accords du Lambermont et de la Saint-Polycarpe.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président**.- Je n'en ai pas le souvenir.

**M. Emmanuel De Bock**.- Nous n'avons pas voté contre, nous nous sommes abstenus.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président**.- Vous vous êtes abstenus. Je me souviens très bien de cette séance à laquelle assistait votre président de parti à vie.

Il n'en demeure pas moins que la responsabilité de ceux qui ont négocié et voté ces accords est de faire preuve de volonté pour que les choses fonctionnent. Cet exemple est emblématique à cet égard.

Je ne peux pas garantir que cela fonctionnera jusqu'au bout. Nous n'en savons rien. Il reste de nombreuses étapes à franchir et ce n'est pas un

*Ik ben ervan overtuigd dat we de beste oplossing hebben gevonden, met oog voor de prioriteiten en behoeften van het Brussels Gewest.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

**De heer Bertin Mampaka Mankamba** (*in het Frans*).- *Als minister-president draagt u een grote verantwoordelijkheid op een moment waarop velen de leefbaarheid van het Brussels Gewest in twijfel trekken. Wij zijn het erover eens dat dergelijke grootschalige infrastructuur belangrijk is om de status van Europese hoofdstad te bewaren. Die visie ontwikkelt u samen met de stad Brussel.*

*U zegt dat diegenen die het meest praten over het stadion, zich er het minst om bekommerd hebben. Toen ik schepen werd, wilde men mij een groot scherm doen plaatsen voor 2,5 miljoen euro, te betalen door het gewest. Ik heb het gezet voor 390.000 euro, waarvan 80.000 van het gewest. Als de stad niet jaarlijks 2 miljoen uitgaf voor het onderhoud, zou er al lang geen stadion meer zijn.*

*U hebt nu de moeilijke opdracht om op de Heizel de infrastructuur te bouwen die nodig is voor een hoofdstad.*

*Veel fondsen van Beliris blijven naar verluidt onbenut. Wij hebben de werken aan het Koning Boudewijnstadion kunnen afronden op 90 dagen in plaats van 18 maanden, dankzij een wijziging aan bijakte 10, die een budget omvatte van 10 miljoen euro.*

*U moet de besteding van de Belirisfondsen opnieuw bekijken. Het gaat om honderden miljoenen euro. De federale regering-Dehaene stak destijds maar weinig geld in het Koning Boudewijnstadion. De voetbalbond en de stad Brussel betaalden mee, van het gewest weet ik het niet.*

projet simple.

Notre rôle de liant dans la Belgique de demain consiste à montrer l'exemple avec des projets de grande envergure. Nous devons, par notre volonté, démontrer qu'il est encore possible de réaliser de tels projets dans notre pays.

Je suis convaincu que nous avons trouvé la meilleure des solutions, dans le respect des priorités et des besoins de la Région bruxelloise.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

**M. Bertin Mampaka Mankamba.**- La question de M. De Bock était plus fournie que la mienne et elle a permis d'ouvrir un vrai débat au sein de cette assemblée.

En tant que ministre-président, vous endossez une grande responsabilité, au moment où beaucoup doutent de la viabilité de notre Région. Nous partageons ensemble l'idée selon laquelle les grandes infrastructures devront nous permettre de conserver notre rang de capitale européenne. Cet esprit, nous l'avons développé à la Ville de Bruxelles, avec M. Thielemans. Nous vous encourageons donc fortement dans cette voie.

Vous avez dit que ceux qui parlent du stade sont ceux-là mêmes qui ne s'en sont jamais occupés. Quand j'ai pris mes fonctions d'échevin, on m'avait incité à installer un écran géant de 2,5 millions d'euros payé par la Région. Il a été installé pour 390.000 euros, dont 80.000 de la Région. Si la Ville de Bruxelles ne déboursait pas 2 millions chaque année pour la maintenance du site, nous n'aurions plus de stade depuis longtemps. La pelouse était trouée et le marquoir était obsolète.

Votre rôle est essentiel. M. Thielemans a dit vouloir laisser son empreinte sur le plateau du Heysel, et vous aurez la dure mission d'y installer les infrastructures indispensables à son rôle de capitale.

Nous entendons que beaucoup de fonds issus de Beliris ne sont pas utilisés. Nous avons pu réaliser les travaux du stade Roi Baudouin en 90 jours, et pas en 18 mois, grâce à une modification de l'avenant n° 10 qui prévoyait un budget de 10 millions d'euros.

*U moet niet steeds herhalen dat deze zaak niet onder de bevoegdheid van het gewest valt. Het gewest is niet bevoegd voor sport, maar wel voor het internationale imago van Brussel. Het is trouwens het gewest dat de atletiekpiste heeft heraangelegd.*

*U hebt de middelen en de bevoegdheid om het voortouw te nemen en dat moet u ook doen.*

*Privé-investeerdere zijn niet geïnteresseerd in een renovatie van het Koning Boudewijnstadion. Nochtans zijn er richtschema's waarin een stadion op die plaats behouden blijft. Er zijn twee versies van het Neoproject: een met en een zonder een stadion. U zegt echter klaar en duidelijk dat de versie zonder stadion het zal halen.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Vervoort heeft het woord.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *In de eerste fase van het Neoproject wordt de mogelijkheid van een stadion van om het even welk type opengelaten. Een voetbalstadion dat aan de normen beantwoordt, vereist zeer aanzienlijke investeringen. Dat kan enkel als het de thuisbasis van een club wordt, anders is het niet rendabel.*

*Het is echter onmogelijk om een club haar thuismatches te laten spelen op de plaats van het Koning Boudewijnstadion omdat dat te veel mobiliteits- en veiligheidsproblemen zou veroorzaken in de wijk. De clubs staan daar ook*

Je vous invite à réfléchir aux affectations des montants de Beliris. Il s'agirait de centaines de millions d'euros. Le montage financier du stade Roi Baudouin réalisé dans le passé avec le niveau fédéral était bancal. À l'époque, le gouvernement Dehaene avait injecté un milliard et demi de francs belges dans ce projet, c'est-à-dire très peu. La Fédération et la Ville de Bruxelles ont injecté de l'argent aussi et tout le monde a participé à l'opération. J'ignore si la Région a participé aussi.

Ne restez pas sur l'argument consistant à dire que la Région n'a pas les compétences pour intervenir. Certes, elle n'a pas les compétences sportives, mais elle est chargée de l'image internationale de Bruxelles. Et dans ce cadre, nous avons pu refaire la piste d'athlétisme et réaménager les terrains.

Elle est dotée d'une compétence importante et vous disposez de moyens vous permettant d'être au centre de la décision. Cette tâche vous revient.

La rénovation du stade Roi Baudouin n'intéresse pas les investisseurs privés. Vous nous dites que les premiers investisseurs qui se sont présentés refusent le stade Roi Baudouin sur le site. Pourtant, les schémas sont là. J'ai moi-même fait partie d'une commission de sélection à l'issue de laquelle nous sommes tombés d'accord pour un projet Neo avec deux versions : l'une avec le stade et l'autre sans.

À présent, je note que vous affirmez catégoriquement qu'il n'y aura pas de stade.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Vervoort.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Dans le dossier Neo, nous avons demandé que dans la phase un l'on tienne compte de la présence d'un stade, sans en préciser le type. S'il s'agit d'un stade de football aux normes, c'est-à-dire qui nécessite de lourds investissements privés, il faut un club résident, car c'est la seule manière de rentabiliser une infrastructure de ce type.

Or, il n'est pas pensable d'avoir un club résident là où se trouve actuellement le stade Roi Baudouin : nous aurions une levée de boucliers des habitants de la Ville de Bruxelles du côté Houba de Strooper, et énormément de problèmes de mobilité

*niet voor te springen.*

*Wat wel mogelijk is, is het behoud van het huidige stadion, waar slechts enkele evenementen per jaar plaatsvinden: de Memorial Van Damme en de thuismatchen van de Rode Duivels.*

**De heer Bertin Mampaka Mankamba** *(in het Frans).*- *Ook de Zwarte Duivels spelen er tegenwoordig. Zij trekken een minder agressief publiek van gemiddeld 10.000 man.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *In elk geval blijft het stadion onderbenut in verhouding tot de investering. Met een thuisclub, zeker als die in de Champions League zou spelen, is dat een heel ander verhaal. Daarvoor is de locatie echter niet geschikt.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

**De heer Bertin Mampaka Mankamba** *(in het Frans).*- *De burgemeester heeft enorm veel aandacht besteed aan de omwonenden van de Heizel. Hier vind je onder meer de Modelwijk vlakbij het stadion. Welnu, van de inwoners van deze 2.000 sociale woningen krijgen wij heel weinig klachten. Een match om de twee weken zou niet zoveel overlast veroorzaken.*

*Het enige valabele argument is dat de investeerders de overlast niet zien zitten. Voor de omwonenden hangt er veel af van het mobiliteitsplan voor het gebied, dat onafgewerkt is.*

*De haalbaarheidsstudie zal hopelijk rekening houden met al deze factoren.*

en plus de ceux que l'on connaît maintenant. Les enseignes refuseront de venir s'implanter dans une zone où les problèmes de sécurité seront réguliers, tandis que les investisseurs ne pourront espérer de retour. Ce n'est pas compatible.

Bien sûr, le maintien d'un stade comme le Roi Baudouin qui ne compte actuellement que quelques activités par an - le Mémorial Van Damme et les Diables rouges - ne pose pas de problème. Les gens peuvent s'en accommoder : le Van Damme, c'est un autre public, et les Diables rouges, une autre ambiance.

**M. Bertin Mampaka Mankamba.**- Les Diables noirs en ont aussi l'usage maintenant. Ils ramènent 10.000 personnes et un public moins agressif.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Tout à fait, mais le stade reste peu utilisé en regard de l'investissement. Avec un club résident - d'autant plus s'il a vocation à participer à la Champions League et à jouer des matches de haut niveau, avec un public complexe à aborder -, c'est très différent. Et ce n'est clairement pas l'endroit pour un stade de ce type.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

**M. Bertin Mampaka Mankamba.**- Vous avez examiné les dossiers en profondeur, mais mon inquiétude est la suivante. Le bourgmestre a accordé énormément d'attention aux habitants des alentours du Heysel. Rappelons que s'y trouve la Cité modèle, qui vit quasiment les événements dans les murs de ses logements sociaux : nous recevons très peu de plaintes de ce site de 2.000 logements. Un match tous les quinze jours ne représente pas beaucoup de nuisances.

Le seul argument défendable est la position des investisseurs qui rejettent les nuisances. Celle des riverains est trop dépendante d'un plan de mobilité inachevé et inactif dans la zone.

J'espère que votre étude de faisabilité comprendra l'analyse de ces dimensions. Je suggère également d'élargir le groupe de travail à toutes les bonnes volontés qui voudraient voir Bruxelles se doter d'une infrastructure de ce niveau.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans).*- *De Brusselse regering heeft beslist om het stadion niet in Brussel te bouwen. Ik begrijp haar beweegredenen, maar kan er toch niet helemaal akkoord mee gaan.*

*Atletiek trekt minder geld aan dan voetbal maar het blijft een discipline waar we rekening mee moeten houden. Er is internationale interesse om een atletiekkampioenschap te organiseren in het Koning Boudewijnstadion.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *Dat zijn de mensen die de Memorial Van Damme organiseren, die uitgegroeid is tot een commerciële en winstgevende activiteit.*

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans).*- *In verband met de bodemsanering verneem ik dat de resten van Expo 58 begraven liggen onder parking C. Om zeker te zijn dat de bodem niet vervuild is, zouden er bodemstalen moeten worden genomen.*

*U hebt bovendien gezegd dat het stadion nood zou hebben aan een thuisploeg. Wel, wie Neo wil doordrukken, zegt dat een thuisploeg onmisbaar is, waardoor het Koning Boudewijnstadion geen kans meer maakt. Zo zit de vork aan de steel. Neo staat de renovatie van het stadion in de weg.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *In zijn huidige vorm dan toch.*

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans).*- *Als Sporting Anderlecht niet komt, kunt u dus niet anders dan het Koning Boudewijnstadion behouden. Blijkbaar klopt er iets niet. Waarom hebben we het niet over de privé-investeerders die geïnteresseerd zijn in het Koning Boudewijnstadium?*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock.**- Merci pour cette réponse franche. Il est vrai que le gouvernement bruxellois a pris une décision, qui consiste à ne pas construire le stade à Bruxelles et à le maintenir ainsi en dehors de nos limites. Je comprends les motivations du gouvernement, mais je ne peux y souscrire complètement.

L'athlétisme est un élément dont il nous faut tenir compte. Aujourd'hui, au niveau international, des gens sont demandeurs pour organiser un championnat du monde d'athlétisme dans le stade Roi Baudouin actuel, qui répond aux normes. C'est une dimension à intégrer dans nos réflexions, même si elle ne mérite pas autant d'investissements que le football.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Ce sont les mêmes personnes qui organisent le Memorial Van Damme, qui est devenu une activité commerciale et lucrative. C'est aujourd'hui un grand groupe international qui a pris en charge l'organisation de cet événement.

**M. Emmanuel De Bock.**- Concernant la dépollution des sols dont nous avons parlé pour Schaerbeek-Formation, on me dit - je n'en ai pas la certitude - que les restes de l'Expo 58 se trouvent encore sous le Parking C. Il serait sans doute intéressant de procéder à quelques carottages, afin de s'assurer qu'il ne s'agit pas d'éléments polluants.

Par ailleurs, vous avez dit que le stade aurait besoin d'un club résident. Cela révèle toute la logique de votre décision : si l'on veut couler Neo, dès lors que l'on impose la présence d'un club résident, il est impossible de faire perdurer le stade Roi Baudouin. C'est donc le projet Neo qui condamne quelque part la rénovation du stade.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Tel qu'il est actuellement.

**M. Emmanuel De Bock.**- Or, si le Sporting d'Anderlecht ne vient pas, vous serez condamné à conserver le stade Roi Baudouin. Il y a un manifestement là quelque chose qui ne va pas. J'aimerais que l'on se penche davantage sur la question des investisseurs privés qui se montrent intéressés par le stade Roi Baudouin sous sa forme

*U hebt het over de studie voor de Amsterdam ArenA, maar een studie inzake de eventuele renovatie van het Koning Boudewijnstadion is er niet! Ik weet wel dat het duur was en dat er technische problemen waren, maar toch kan het voor minder dan de 300 miljoen euro die met het parking C-project is gemeoid. Ik zou de studies weleens willen inkijken waarover de heer Close het had. Nu lijkt het haast een geloofsartikel dat de renovatie onhaalbaar is.*

*Bovendien hebben we de afwijking die we verkregen hebben tot 2017 nooit gezien. Ik zou willen weten aan welke voorwaarden we moesten beantwoorden om de afwijking te krijgen en welke investeringen verwacht worden om ze te verlengen. Dat gaat niet om 200 miljoen! Het klopt niet dat de Rode Duivels moeten uitwijken naar Ierland of Liechtenstein om hun matches te spelen. Kleine investeringen volstaan om in dit stadion te kunnen blijven spelen, zelfs voor het gerenoveerd wordt.*

*Uit uw antwoord over de openbare aanbestedingen leid ik af dat u voor een duurdere oplossing kiest. De privésector zal weliswaar de aanvankelijke investering betalen, maar daardoor worden de tickets ongetwijfeld duurder en zal de stad Brussel wellicht een op termijn zeer dure erfpachtovereenkomst moeten sluiten, of het stadion na de bouw moeten terugkopen. Zelfs als het Brussels Gewest geen cent op tafel moet leggen, is dit verre van de goedkoopste oplossing voor de burgers.*

*Ik had gehoopt dat u de tijd zou hebben genomen om een studie over de renovatie van het Koning Boudewijnstadion te laten uitvoeren. U kunt geen goede beslissing nemen zonder eerst een aantal alternatieven te bestuderen.*

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Vervoort heeft het woord.

actuelle, et dont on ne parle pas.

Vous parlez de la fameuse étude sur l'ArenA d'Amsterdam, mais vous ne nous soumettez aucune étude relative à l'option de la rénovation du stade Roi Baudouin ! J'ai entendu que c'était coûteux et que se présentaient des problèmes techniques. On me dit qu'elle est néanmoins possible à certaines conditions, et moyennant un certain coût, mais qui n'atteint pas les 300 millions que l'on évoque lorsque l'on fait référence au projet du parking C.

Je souhaiterais consulter ces fameuses études dont parlait notamment M. Close ! Pour l'heure, on part du postulat que ce n'est pas possible, car cela viendrait contrecarrer le projet Neo dans la version que nous connaissons.

En outre, nous n'avons jamais vu cette fameuse dérogation que l'on a obtenue jusqu'en 2017. J'aimerais pouvoir consulter un document montrant les conditions qu'il nous fallait remplir pour bénéficier de cette dérogation, et voir ce qu'il faut faire en termes d'investissements pour la prolonger. Cela ne se chiffre pas à 200 millions ! Il est faux de dire que les Diables rouges devront s'exporter en Irlande ou au Liechtenstein pour continuer à jouer leurs matches. De petits investissements suffisent pour pouvoir continuer à jouer dans ce stade, avant même la rénovation.

En ce qui concerne les marchés publics, nous allons manifestement vers une solution plus coûteuse. Ce sera certes le privé qui la supportera, mais cela se traduira dans le prix des places, et probablement dans le canon emphytéotique que paiera la Ville de Bruxelles, ou dans le rachat, selon le fonctionnement choisi. En fin de compte, même si la Région ne met pas un euro sur la table, je ne pense pas que ce soit l'option la moins chère pour les citoyens.

J'aurais voulu que vous eussiez pris le temps de réaliser cette étude sur la rénovation du stade Roi Baudouin. Je crois que l'on ne peut pas choisir une option sans disposer de deux ou trois scénarios.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Vervoort.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *We moeten een alternatief achter de hand houden, maar ik ga ervan uit dat dit project slaagt.*

*Neo blijft het sluitstuk van de ontwikkeling van het gewest, met of zonder stadion.*

*Wat de Rode Duivels betreft, kunnen we andere overheden er misschien toe brengen te investeren als de privésector het laat afweten. Dat is echter geen ideale situatie, want het stadion is wellicht te klein.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock** (in het Frans).- *Ik maak u er attent op dat de omwonenden het overdekte stadion van Barcelona goed hebben aanvaard.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Dat geldt overigens ook voor Madrid.*

**De heer Emmanuel De Bock** (in het Frans).- *Ook het stadion van Anderlecht ligt in de stad. De buurtbewoners hebben het steeds minder moeilijk met de overlast van de wedstrijden, die worden beschouwd als een uiting van plaatselijke folklore. Uiteraard kunnen er geen woningen van 5.000 euro per m<sup>2</sup> worden verkocht in de buurt van een stadion met een thuisclub. Kan men echter voor één keer verder kijken dan pure vastgoedspeculatie?*

*- De incidenten zijn gesloten.*

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Il faut prévoir l'alternative, mais je pars de l'idée qu'on travaillera sur un projet qui va réussir.

Si le projet ne se concrétise pas, une autre histoire sera écrite.

Neo reste une pièce maîtresse du développement de la Région. Ce qui se fera autour intégrera cette dimension avec ou sans le stade.

Concernant les Diables rouges, nous pourrons peut-être amener d'autres autorités à investir, si ce n'est pas le secteur privé. Ce n'est cependant pas la situation idéale, car nous risquons le sous-dimensionnement du stade par rapport à ce que représentent les Diables rouges.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock.**- J'attire votre attention sur le fait que le stade de Barcelone, qui est intramuros, est clairement accepté par les habitants qui ont pourtant vue sur le stade.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- À Madrid aussi.

**M. Emmanuel De Bock.**- Le stade d'Anderlecht est également dans la ville. J'observe que les citoyens s'accommodent plus facilement que dans le passé des "nuisances" générées par les stades de football. Voyez ce qui se passe du côté de l'Union saint-gilloise qui a son stade sur le territoire de Forest. Les riverains savent qu'il y a match, une fois par quinzaine, six mois par an. Cela fait d'ailleurs partie du folklore communal et citoyen. Bien sûr, on ne pourra pas sans doute vendre des logements à 5.000 euros le m<sup>2</sup> si l'on construit un stade avec club résident. Ne pourrait-on pas, pour une fois, sortir de la pure spéculation immobilière ? Et ce n'est pas un socialiste qui vous le demande !

*- Les incidents sont clos.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE**

**TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "de verklaringen van de minister-president over de inrichtende macht van de 'Fédération Wallonie-Bruxelles' en de vooruitgang van het kadaster van de investeringen in de schooluitrusting".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een latere datum verschoven.

**INTERPELLATION DE MME JULIE DE GROOTE**

**À M. RUDI VERVOORT, 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 "les déclarations du ministre-président concernant la régionalisation du pouvoir organisateur de la Fédération Wallonie-Bruxelles et l'avancement du cadastre des investissements dans l'équipement scolaire".**

**Mme la présidente.-** En l'absence de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une date ultérieure.