



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—
Integraal verslag

—
Compte rendu intégral

—
**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 28 NOVEMBER 2014**

—
**Séance plénière du
VENDREDI 28 NOVEMBRE 2014**

(Ochtendvergadering)

(Séance du matin)

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

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

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

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

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

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

INHOUD

VERONTSCHULDIGD	8
MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	8
GRONDWETTELIJK HOF	8
REKENHOF	9
Ontwerpen van ordonnantie houdende aanpassing van de begrotingen voor het begrotingsjaar 2014 en van de begrotingen voor het begrotingsjaar 2015 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
DE FEDERALE OMBUDSMAN	9
TOEPASSING VAN DE ORDONNANTIE VAN 20 JUNI 2013 BETREFFENDE DE IN-, UIT-, DOORVOER EN OVERBRENGING VAN DEFENSIEGERELATEERDE PRODUCTEN, ANDER VOOR MILITAIR GEBRUIK DIENSTIG MATERIAAL, ORDEHANDHAVINGSMATERIAAL, CIVIELE VUURWAPENS, ONDERDELEN, TOEBEHOREN EN MUNITIE ERVAN	9
Zesmaandelijks verslag	
ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE	10
Indiening	
SCHRIFTELIJKE VRAGEN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD	10
STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE	11
Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor vier vacante mandaten	

SOMMAIRE

EXCUSÉS	8
COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	8
COUR CONSTITUTIONNELLE	8
COUR DES COMPTES	9
Projets d'ordonnance contenant l'ajustement des budgets pour l'année budgétaire 2014 et les budgets pour l'année budgétaire 2015 de la Région de Bruxelles-Capitale	
LE MÉDIATEUR FÉDÉRAL	9
APPLICATION DE L'ORDONNANCE DU 20 JUIN 2013 RELATIVE À L'IMPORTATION, À L'EXPORTATION, AU TRANSIT ET AU TRANSFERT DE PRODUITS LIÉS À LA DÉFENSE, D'AUTRES MATÉRIELS POUVANT SERVIR À UN USAGE MILITAIRE, DE MATÉRIEL LIÉ AU MAINTIEN DE L'ORDRE, D'ARMES À FEU À USAGE CIVIL, DE LEURS PIÈCES, ACCESSOIRES ET MUNITIONS	9
Rapport semestriel	
PROJETS D'ORDONNANCE	10
Dépôt	
QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU	10
COLLÈGE D'URBANISME	11
Présentation d'une liste double de candidats à quatre mandats vacants	

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE EN VOORSTEL VAN RESOLUTIE	13	PROPOSITION D'ORDONNANCE ET PROPOSITION DE RÉOLUTION	13
Inoverwegingen		Prises en considération	
INTERPELLATIES	14	INTERPELLATIONS	14
- van de heer Bernard Clerfayt	14	- de M. Bernard Clerfayt	14
tot de heer Rudi Vervoort, minister- president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het overleg met het Vlaams Gewest inzake verkeersinfrastructuur en de oprichting van een stadsgemeenschap".		concernant "la concertation avec la Région flamande relative aux infrastructures de communication et à la création de la communauté urbaine de Bruxelles".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Marc Loewenstein,	14	Interpellation jointe de M. Marc Loewenstein,	14
betreffende "de follow-up van de ontmoeting tussen de Brusselse en de Vlaamse minister-president en van de samenwerkingsprojecten inzake mobiliteit in en rond Brussel".		concernant "le suivi de la rencontre entre les ministres-présidents bruxellois et flamand et les projets de coopération en matière de mobilité à et autour de Bruxelles".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren,	14	Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren,	14
betreffende "het 'fiets-GEN'".		concernant "le 'RER-vélo'".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	14	Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,	14
betreffende "de verbreding van de Ring".		concernant "l'élargissement du ring".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	15	Interpellation jointe de M. Paul Delva,	15
betreffende "het intergewestelijk overleg over mobiliteitsdossiers".		concernant "la concertation interrégionale dans les dossiers relatifs à la mobilité".	

<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> 31 mevrouw Céline Delforge, mevrouw Cieltje Van Achter, de heer Ridouane Chahid, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Jef Van Damme, de heer Bruno De Lille, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Hervé Doyen, de heer Rudi Vervoort, minister-president, de heer Bernard Clerfayt, de heer Marc Loewenstein, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Bruno De Lille, de heer Charles Picqué, voorzitter.</p>	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs:</i> Mme Céline Delforge, Mme Cieltje Van Achter, M. Ridouane Chahid, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Jef Van Damme, M. Bruno De Lille, Mme Carla Dejonghe, M. Hervé Doyen, M. Rudi Vervoort, ministre-président, M. Bernard Clerfayt, M. Marc Loewenstein, M. Arnaud Pinxteren, M. Bruno De Lille, M. Charles Picqué, président. 31</p>
<p>- van de heer Benoît Cerexhe 58</p> <p>tot de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,</p> <p>betreffende "de recente evoluties in het dossier van de zeer grote winkelcomplexen in het noorden van het Brussels Gewest".</p>	<p>- de M. Benoît Cerexhe 58</p> <p>à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,</p> <p>concernant "les évolutions récentes dans le dossier des implantations commerciales de très grande taille au nord de la Région bruxelloise".</p>
<p><i>Bespreking – Sprekers:</i> de heer Jef Van Damme, de heer Arnaud Verstraete, de heer Johan Van den Driessche, de heer Benoît Cerexhe, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Emmanuel De Bock, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Caroline Désir, de heer Rudi Vervoort, minister-president. 61</p>	<p><i>Discussion – Orateurs:</i> M. Jef Van Damme, M. Arnaud Verstraete, M. Johan Van den Driessche, M. Benoît Cerexhe, M. Arnaud Pinxteren, M. Emmanuel De Bock, Mme Céline Delforge, Mme Caroline Désir, M. Rudi Vervoort, ministre-président. 61</p>
<p>MONDELINGE VRAGEN 78</p> <p>- van mevrouw Carla Dejonghe</p> <p>aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,</p> <p>betreffende "de stand van zaken van de uitbreiding van het Woluwe Shopping Center".</p>	<p>QUESTIONS ORALES 78</p> <p>- de Mme Carla Dejonghe</p> <p>à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,</p> <p>concernant "le point de la situation sur l'extension du Woluwe Shopping Center".</p>

- van mevrouw Carla Dejonghe

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "het systeem van de Gesco's en de impact daarvan op de werkloosheidscijfers binnen Brussel".

- van de heer Marc Loewenstein

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

betreffende "de acties van Leefmilieu Brussel tijdens het Offerfeest 2014".

- van de heer Marc Loewenstein

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

betreffende "de balans van de dienst repressie van Leefmilieu Brussel".

- van de heer Marc Loewenstein

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de ondergrondse glascontainers".

- van de heer Marc Loewenstein

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking,

- de Mme Carla Dejonghe

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "le système des ACS et son impact sur les chiffres du chômage à Bruxelles".

- de M. Marc Loewenstein

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

concernant "l'action de Bruxelles-Environnement durant la Fête du Sacrifice 2014".

- de M. Marc Loewenstein

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

concernant "le bilan du service répression de Bruxelles-Environnement".

- de M. Marc Loewenstein

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "les bulles à verre enterrées".

- de M. Marc Loewenstein

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche

Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de plaatsing van containers door Net Brussel".

- van de heer Marc Loewenstein

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "het verloop van het Offerfeest 2014".

- van de heer Marc Loewenstein

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de balans van de dienst repressie van Net Brussel".

scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "l'implantation de conteneurs par Bruxelles Propreté".

- de M. Marc Loewenstein

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "le bilan de la Fête du Sacrifice 2014".

- de M. Marc Loewenstein

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "le bilan du service répression de Bruxelles Propreté".

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

- De vergadering wordt geopend om 9.45 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 28 november 2014 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Corinne De Permentier;
- mevrouw Simone Susskind;
- de heer Pascal Smet, minister, jaarlijkse conferentie van Polis in Madrid;
- de heer Alain Destexhe;
- mevrouw Mahinur Ozdemir;
- de heer Jacques Brotchi;
- mevrouw Nadia El Yousfi.

**MEDEDELINGEN AAN HET
PARLEMENT**

GRONDWETTELIJK HOF

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

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

- La séance est ouverte à 9h45.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 28 novembre 2014.

EXCUSÉS

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

- Mme Corinne De Permentier ;
- Mme Simone Susskind ;
- M. Pascal Smet, ministre, conférence annuelle de Polis à Madrid ;
- M. Alain Destexhe ;
- Mme Mahinur Ozdemir ;
- M. Jacques Brotchi ;
- Mme Nadia El Yousfi.

**COMMUNICATIONS FAITES AU
PARLEMENT**

COUR CONSTITUTIONNELLE

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

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

REKENHOF

Ontwerpen van ordonnantie houdende aanpassing van de begrotingen voor het begrotingsjaar 2014 en van de begrotingen voor het begrotingsjaar 2015 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De voorzitter.- Bij brief van 14 november 2014 zendt het Rekenhof aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het verslag over het onderzoek van de ontwerpen van ordonnantie houdende aanpassing van de begrotingen voor het begrotingsjaar 2014 en van de begrotingen voor het begrotingsjaar 2015 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

DE FEDERALE OMBUDSMAN

De voorzitter.- Bij brieven van 13 oktober en 5 november 2014 bezorgen de federale ombudsmannen een advies omtrent de verdeling van de korting op onroerende voorheffing voor kinderen ten laste in geval van gelijke opvang.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

TOEPASSING VAN DE ORDONNANTIE VAN 20 JUNI 2013 BETREFFENDE DE IN-, UIT-, DOORVOER EN OVERBRENGING VAN DEFENSIEGERELATEERDE PRODUCTEN, ANDER VOOR MILITAIR GEBRUIK DIENSTIG MATERIAAL, ORDEHANDHAVINGSMATERIAAL, CIVIELE VUURWAPENS, ONDERDELEN, TOEBEHOREN EN MUNITIE ERVAN

Zesmaandelijks verslag

De voorzitter.- Bij brief van 17 november 2014 heeft de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, met toepassing van de ordonnantie van 20 juni 2013 betreffende de in-, uit-, doorvoer en overbrenging van defensiegerelateerde producten, ander voor militair gebruik dienstig materiaal, ordehandhavingsmateriaal, civiele vuurwapens, onderdelen,

COUR DES COMPTES

Projets d'ordonnance contenant l'ajustement des budgets pour l'année budgétaire 2014 et les budgets pour l'année budgétaire 2015 de la Région de Bruxelles-Capitale

M. le président.- Par lettre du 14 novembre 2014, la Cour des comptes transmet au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le rapport sur l'examen des projets d'ordonnance contenant l'ajustement des budgets pour l'année budgétaire 2014 et les budgets pour l'année budgétaire 2015 de la Région de Bruxelles-Capitale.

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

LE MÉDIATEUR FÉDÉRAL

M. le président.- Par lettres des 13 octobre et 5 novembre 2014, les médiateurs fédéraux transmettent un avis sur la répartition de la réduction de précompte immobilier pour enfants à charge en cas d'hébergement égalitaire des enfants.

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

APPLICATION DE L'ORDONNANCE DU 20 JUIN 2013 RELATIVE À L'IMPORTATION, À L'EXPORTATION, AU TRANSIT ET AU TRANSFERT DE PRODUITS LIÉS À LA DÉFENSE, D'AUTRES MATÉRIELS POUVANT SERVIR À UN USAGE MILITAIRE, DE MATÉRIEL LIÉ AU MAINTIEN DE L'ORDRE, D'ARMES À FEU À USAGE CIVIL, DE LEURS PIÈCES, ACCESSOIRES ET MUNITIONS

Rapport semestriel

M. le président.- Par lettre du 17 novembre 2014, le ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, transmet, en application de l'ordonnance du 20 juin 2013 relative à l'importation, à l'exportation, au transit et au transfert de produits liés à la défense, d'autres matériels pouvant servir à un usage militaire, de

toebehoren en munitie ervan, het zesmaandelijks verslag overgezonden, dat de regering aangenomen heeft op 6 november 2014 en dat slaat op de periode van 1 januari 2014 tot 30 juni 2014.

- Verzonden naar de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op datum van 24 november 2014 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de vestiging, de invordering en de geschillen inzake gemeentebelastingen (nr. A-60/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 26 november 2014 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie betreffende de gewestelijke aanvullende belasting op de personenbelasting (nr. A-65/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

SCHRIFTELIJKE VRAGEN WAAROP NOG NIET WERD GEANTWOORD

De voorzitter.- Ik herinner de leden van de regering eraan dat artikel 106.2 van ons reglement bepaalt dat de antwoorden op de schriftelijke vragen binnen twintig werkdagen, te rekenen vanaf de ontvangstdatum van de vraag door de betrokken minister of staatssecretaris, bij het parlement moeten toekomen.

Ik deel u hierna het aantal schriftelijke vragen per minister of staatssecretaris mee die nog geen antwoord verkregen binnen de door het reglement bepaalde termijn:

- de heer Rudi Vervoort: 13;

matériel lié au maintien de l'ordre, d'armes à feu à usage civil, de leurs pièces, accessoires et munitions, le rapport semestriel que le gouvernement a approuvé le 6 novembre 2014 et couvrant la période du 1er janvier 2014 au 30 juin 2014 inclus.

- Renvoi à la Commission des affaires économiques et de l'emploi,

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 24 novembre 2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 3 avril 2014 relative à l'établissement, au recouvrement et au contentieux en matière de taxes communales (n° A-60/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des affaires intérieures.

M. le président.- En date du 26 novembre 2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance relative à la taxe régionale additionnelle à l'impôt des personnes physiques (n° A-65/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

QUESTIONS ÉCRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ÉTÉ RÉPONDU

M. le président.- Je rappelle aux membres du gouvernement que l'article 106.2 de notre règlement stipule que les réponses aux questions écrites doivent parvenir au parlement dans un délai de vingt jours ouvrables, à dater de leur réception par le ministre ou le secrétaire d'État concerné.

Je vous communique ci-après le nombre de questions écrites auxquelles chaque ministre ou secrétaire d'État n'a pas répondu dans le délai réglementaire :

- M. Rudi Vervoort : 13 ;

- de heer Guy Vanhengel: 2;
- de heer Didier Gosuin: 12;
- de heer Pascal Smet: 5;
- mevrouw Céline Fremault: 2;
- mevrouw Fadila Laanan: 9;
- mevrouw Bianca Debaets: 6.

STEDENBOUWKUNDIG COLLEGE

Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor vier vacante mandaten

De voorzitter.- Bij brief van 27 augustus 2013 vroeg de gewezen staatssecretaris bevoegd voor Stedenbouw het parlement de vereiste procedure op te starten om de regering vier dubbeltallen voor te dragen met het oog op de vervanging van mevrouw Tine Van Herck, ontslagnemend, en de vervanging van de heren Luc Hennart (voorzitter), Hubert Burtonboy en Marc Vanthournout, waarvan het mandaat in december 2013 afgelopen was.

Naar aanleiding van de vorige oproepen tot kandidaten voor de vervanging van mevrouw Tine Van Herck, die op 28 maart 2011 haar ontslag indiende, had het parlement vier candidaturen gekregen. Het ging om:

- de heer Pascal Hanique, licentiaat in de rechten;
- de heer Pierre Debaeke, architect;
- de heer Gilles Carnoy, licentiaat in de rechten;
- de heer Xavier De Coster, architect et archeoloog.

Na de oproepen tot kandidaten tijdens de plenaire vergaderingen van 16 oktober 2013, 12 december 2013 en 21 februari 2014, en naar aanleiding van een officieel bericht in het Belgisch Staatsblad van 23 december 2013 en 14 maart 2014, werden drie nieuwe kandidaatstellingen ingediend. Het ging om:

- de heer Hubert Burtonboy, architect;
- de heer Luc Hennart, magistraat, voor het

- M. Guy Venhengel : 2 ;
- M. Didier Gosuin : 12 ;
- M. Pascal Smet : 5 ;
- Mme Céline Fremault : 2 ;
- Mme Fadila Laanan : 9 ;
- Mme Bianca Debaets : 6.

COLLÈGE D'URBANISME

Présentation d'une liste double de candidats à quatre mandats vacants

M. le président.- Par lettre du 27 août 2013, l'ancien secrétaire d'État chargé de l'Urbanisme avait demandé au parlement d'initier la procédure adéquate afin que le gouvernement soit saisi d'une liste double de quatre candidats en vue du remplacement de Mme Tine Van Herck, démissionnaire, ainsi que du remplacement de MM. Luc Hennart (président), Hubert Burtonboy et Marc Vanthournout, dont le mandat expirait en décembre 2013.

Les précédents appels à candidatures en vue de remplacer Mme Tine Van Herck, qui avait présenté sa démission le 28 mars 2011, avaient donné lieu à quatre candidatures. Il s'agissait de celles de :

- M. Pascal Hanique, licencié en droit ;
- M. Pierre Debaeke, architecte ;
- M. Gilles Carnoy, licencié en droit ;
- M. Xavier De Coster, architecte et archéologue.

Suite aux appels à candidatures émis lors des séances plénières du 16 octobre 2013, du 12 décembre 2013 et du 21 février 2014, et suite aux avis officiels publiés au Moniteur belge des 23 décembre 2013 et 14 mars 2014, le parlement avait été saisi de trois nouvelles candidatures. Il s'agissait de celles de :

- M. Hubert Burtonboy, architecte ;
- M. Luc Hennart, magistrat, pour le mandat de

mandaat van voorzitter van het College;

- de heer Wim Tielemans, architect.

Krachtens artikelen 1 en 4 van het besluit van 29 juni 1992 betreffende het Stedenbouwkundig College, moest er rekening worden gehouden met volgende elementen bij de invulling van de nieuwe mandaten:

- één lid moet magistraat of eremagistraat zijn en het voorzitterschap van het college verzekeren;

- de mandaten voorbehouden voor de houders van specifieke diploma's zijn al toegewezen, zodat er geen vereiste is - met uitzondering van de leeftijdsvoorwaarde - voor de uitoefening van de drie mandaten buiten dit van voorzitter van het college;

- het lid dat door de regering zal worden benoemd ter vervanging van het ontslagnemend lid, zal benoemd worden om dit mandaat te voltooien, d.w.z. tot december 2016.

Overeenkomstig artikel 2, § 1, van de ordonnantie van 27 april 1995 houdende invoering van een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen, dient het parlement de kandidatuur van minstens één man en één vrouw voor te dragen voor elk vacant mandaat.

Bij brief van 10 september 2014 bevestigt de minister-president dat de voornoemde vier mandaten vacant zijn. Hij wijst erop dat de mandaten moeten worden ingevuld.

Naar aanleiding van de nieuwe oproep tot kandidaten tijdens de plenaire vergadering van 15 oktober 2014, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 28 oktober 2014, en die op vrijdag 14 november 2014 om 12.00 uur is afgesloten, werden twee nieuwe kandidaatstellingen bij het parlement ingediend. Het gaat om:

- mevrouw Déborah Haddad-Sebban, architect;

- de heer Yves Teughels, licentiaat in de rechten.

Het parlement heeft dus negen kandidaatstellingen gekregen voor de vier vacante mandaten, maar kan geen dubbeltal van kandidaten voordragen met voor elk mandaat de kandidaatstelling van ten minste één

président du collège ;

- M. Wim Tielemans, architecte.

En vertu des articles 1er et 4 de l'arrêté du 29 juin 1992 relatif au Collège d'urbanisme, il y avait lieu de tenir compte des éléments suivants concernant les nouveaux mandats à pourvoir :

- un membre doit être magistrat ou magistrat honoraire et assumer la présidence du Collège d'urbanisme ;

- les mandats réservés à des porteurs de diplômes spécifiques étant déjà valablement occupés, aucune condition particulière - à l'exception de celle liée à l'âge - n'est requise pour l'exercice des trois mandats autres que celui de président du collège ;

- le membre appelé à remplacer le membre démissionnaire sera nommé par le gouvernement afin de terminer ce mandat, qui s'achèvera en décembre 2016.

Conformément à l'article 2, § 1er, de l'ordonnance du 27 avril 1995 portant introduction d'une représentation équilibrée des hommes et des femmes dans les organes consultatifs, le parlement est tenu de présenter la candidature d'au moins un homme et une femme pour chaque mandat vacant.

Par lettre du 10 septembre 2014, le ministre-président a confirmé la vacance des quatre mandats précités et rappelle qu'il y a lieu de pourvoir à leur remplacement.

Suite à un nouvel appel à candidatures lancé lors de la séance plénière du 15 octobre 2014, publié au Moniteur belge du 28 octobre 2014 et qui s'est clôturé le vendredi 14 novembre 2014 à 12 heures, deux nouvelles candidatures ont été introduites au parlement. Il s'agit de :

- Mme Déborah Haddad-Sebban, architecte ;

- M. Yves Teughels, licencié en droit.

Le parlement a donc reçu neuf candidatures pour les quatre mandats vacants mais n'est pas en mesure de présenter au gouvernement une liste double de candidats comportant, pour chaque

man en één vrouw. Slechts één vrouwelijke kandidaat heeft zich aangemeld.

Er wordt voorgesteld de termijn voor de indiening van de kandidaatstellingen te verlengen tot maandag 12 januari 2015 om 12 uur. Een nieuw bericht zal gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van het parlement toekomen. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidatuur een uittreksel uit hun geboorteakte te voegen en eveneens een curriculum vitae met hun diploma's en hun beroepservaring.

Geen opmerking?

Aldus zal geschieden.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE EN VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Inoverwegingen

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverweging-neming van het voorstel van ordonnantie van de heer Dominiek Lootens-Stael houdende wijziging van de wet van 14 augustus 1986 betreffende de bescherming en het welzijn der dieren en de wet van 5 september 1952 betreffende de vleeskeuring en de vleeshandel, tot invoering van een verbod op het onverdoofd ritueel slachten (nr. A-25/1 – G.Z. 2014).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverweging-neming van het voorstel van resolutie van de heer Dominiek Lootens-Stael houdende het onder-tekenen van het "Charter Motorvriendelijke Infrastructuur" en de profilering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als motorvriendelijk Gewest (nr. A-54/1 – 2014/2015).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur.

mandat, la candidature d'au moins un homme et une femme. Seule une candidature féminine a été présentée.

Il est proposé de prolonger le délai d'appel aux candidats jusqu'au lundi 12 janvier 2015 à 12 heures. Un nouvel avis sera publié au Moniteur belge.

Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du parlement. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un extrait d'acte de naissance, ainsi qu'un curriculum vitae indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

PROPOSITION D'ORDONNANCE ET PROPOSITION DE RÉOLUTION

Prises en considération

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de M. Dominiek Lootens-Stael modifiant la loi du 14 août 1986 relative à la protection et au bien-être des animaux et la loi du 5 septembre 1952 relative à l'expertise et au commerce des viandes, et visant à interdire les abattages rituels sans étourdissement (n° A-25/1 – S.O. 2014).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de M. Dominiek Lootens-Stael portant signature de la charte "Infrastructure favorable aux motocyclistes" et positionnement de la Région de Bruxelles-Capitale comme région respectueuse des motocyclistes (n° A-54/1 – 2014/2015).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission de l'infrastructure.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "het overleg met het Vlaams Gewest inzake verkeersinfrastructuur en de oprichting van een stadsgemeenschap".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,

betreffende "de follow-up van de ontmoeting tussen de Brusselse en de Vlaamse minister-president en van de samenwerkingsprojecten inzake mobiliteit in en rond Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "het 'fiets-GEN'".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de verbreding van de Ring".

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. BERNARD CLERFAYT

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "la concertation avec la Région flamande relative aux infrastructures de communication et à la création de la communauté urbaine de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,

concernant "le suivi de la rencontre entre les ministres-présidents bruxellois et flamand et les projets de coopération en matière de mobilité à et autour de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "le 'RER-vélo'".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "l'élargissement du ring".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER PAUL DELVA,**

**betreffende "het intergewestelijk overleg
over mobiliteitsdossiers".**

De voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (in het Frans).- *Overleg en samenwerking met Vlaanderen, waarin Brussel ingesloten ligt, is essentieel met het oog op een betere toegankelijkheid van het gewest. In de eerste en tweede versie van het Irisplan worden de belangrijkste mobiliteitsuitdagingen voor Brussel geanalyseerd in het kader van de gewestoverschrijdende zone van het gewestelijk expresnet (GEN).*

De afgelopen jaren bespraken het parlement en de regering tal van projecten voor een betere mobiliteit. Sommige daarvan werden aangebracht door het Vlaams Gewest, zoals de uitbreiding van de Noordring, waarover het Brussels Gewest tot op vandaag een negatief advies uitbracht. Dat dossier hangt overigens samen met dat van het nieuwe nationale stadion op parking C.

Daarnaast is er het project van De Lijn inzake de sneltramlijnen, dat in het parlement werd besproken en waarover met de gemeenten wordt onderhandeld, de heraanleg van de Woluwelaan en het plan van het Vlaams Gewest voor de ontwikkeling van de Noordrand, waarbij het Brussels Gewest en de betrokken gemeenten zich hebben aangesloten. Het plan houdt niet alleen verband met mobiliteit, maar ook met ruimtelijke ontwikkeling, stadsontwikkeling en de ontwikkeling van woonwijken.

Voor dat laatste project werken de Vlaamse en het Brusselse gewestelijke administraties voor Stedenbouw, Ruimtelijke Ontwikkeling en Mobiliteit samen. Een stuurgroep werkte een duidelijke methodologie uit. De gemeenten, gewesten en provincies werden daarbij betrokken.

Vier deskundigen moeten nauwkeurige vooruitzichten uitwerken met betrekking tot sociale en demografische aspecten, de economie, de internationale aanwezigheid, het milieu, de mobiliteit en de bodem.

Aan de hand van een duidelijk bestek werd een

**INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL
DELVA,**

**concernant "la concertation interrégionale
dans les dossiers relatifs à la mobilité".**

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

M. Bernard Clerfayt.- J'avais initialement prévu de poser une question à M. Smet sur la mobilité, mais j'ai très vite décidé d'en élargir le champ, en raison de l'actualité, de votre rencontre avec le ministre-président de la Région flamande, et pour d'autres raisons encore.

En effet, le débat s'amplifie et pose à présent l'ensemble des questions de collaboration avec la Région flamande, dans laquelle Bruxelles est enclavée et qui concentre tous les axes de communication qui y mènent. D'où la nécessité d'une discussion, d'une concertation et d'une collaboration avec la Flandre.

L'enjeu est important si nous voulons améliorer notre accessibilité. Notre plan de mobilité Iris, dans sa première comme dans sa deuxième version, analyse les grands enjeux bruxellois de mobilité sur un territoire qui dépasse évidemment les dix-neuf communes. Il englobe ce que l'on appelle la large zone du réseau express régional (RER), c'est-à-dire un territoire à cheval sur les trois Régions de ce pays.

Ces dernières années, de très nombreux projets destinés à améliorer la mobilité ont été présentés dans la presse. Ils ont fait l'actualité et ont été discutés au parlement et au gouvernement. Certains sont portés par la Région flamande et l'on discutera encore longtemps de l'élargissement du ring nord, à propos duquel la Région a jusqu'à présent émis un avis négatif.

Ce dossier n'est d'ailleurs pas sans lien avec celui de l'érection du nouveau stade national sur le parking C, juste à côté du Heysel. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité afin de permettre de se rendre en voiture au futur grand stade, qui est situé sur le territoire de Grimbergen.

On parle des projets de lignes de Sneltram (Tram rapide), déposés par De Lijn, qui ont été discutés au parlement et qui font l'objet de négociations avec les communes. On évoque aussi le projet de

ruimtelijke visie ontwikkeld die verband houdt met de rol van de Noordrand in de hoofdstedelijke zone en de impact ervan op het Brussels Gewest, de kanaalzone en de A201-E40 tussen Meiser en Nossegem. Die dossiers hebben een impact op Vlaanderen, maar ook op de ontwikkeling van het Brussels Gewest. Overleg is dan ook noodzakelijk.

Ook de federale regering werkt aan een aantal infrastructuurprojecten voor een betere bediening van het Brussels Gewest door het openbaar vervoer, zoals het GEN. Het GEN-fonds zou echter nagenoeg leeg zijn en de NMBS moet opnieuw besparen, waardoor de beloofde investeringen er mogelijk niet komen en de kalender voor de invoering van het GEN wellicht niet wordt nageleefd.

De samenwerking tussen beide gewesten betreffende de gelijktijdige bouw van drie winkelcentra op het grondgebied van het Brussels Gewest en de Rand blijkt op gang te komen. Er zouden informele contacten hebben plaatsgevonden tussen uw kabinet en dat van minister-president Bourgeois, gevolgd door een eerste vergadering, die gericht was op een betere samenwerking.

Moeten die verschillende vormen van overleg tussen administraties, gemeenten, belangengroepen en operatoren niet formeler georganiseerd worden? De pers maakt geen melding van een duidelijk en coherent kader voor overleg.

Het is tijd voor een structureel overleg met Vlaanderen, dat alle projecten omvat. Daarvoor hebben we een duidelijk institutioneel kader nodig: de stadsgemeenschap moet dan ook vorm krijgen. Daarvoor is een samenwerkingsovereenkomst nodig tussen het Brussels en Vlaams Gewest, waarbij ook het Waals Gewest en de federale overheid worden betrokken. Wat staat de onderhandelingen daarover in de weg?

Hebt u met Vlaams minister-president Bourgeois reeds besproken hoe en wanneer de stadsgemeenschap er komt? Zal die instantie alle vermelde projecten op zich nemen?

Vindt u het beter om het overleg dossier per dossier te blijven organiseren, of verdient een duidelijk georganiseerd kader de voorkeur?

Brussel moet samen met Vlaanderen aan projecten kunnen werken, zonder dat het op alle aanvragen

réaménagement du boulevard de la Woluwe, une voirie située à cheval sur deux communes et qui est importante pour assurer l'accès vers l'est de Bruxelles.

Il est encore question du plan que la Flandre appelle De Noordrand. Il s'agit d'un plan de développement territorial de la périphérie nord, initié par la Flandre, mais auquel elle a souhaité associer la Région bruxelloise et les communes concernées. L'objectif est de réfléchir à l'aménagement de la périphérie nord-est de Bruxelles, qui occupe un territoire à cheval sur les communes de Vilvorde, Grimbergen, Machelen, Zaventem, Bruxelles, Schaerbeek et Evere. Les discussions portent non seulement sur la mobilité, mais également sur l'aménagement du territoire, l'aménagement urbain, le développement de quartiers d'habitat, etc. Le travail est en cours.

Ce projet de périphérie nord est structuré et s'organise en collaboration avec les administrations régionales flamande et bruxelloise de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Une méthodologie claire et planifiée a été élaborée et est portée par un groupe de pilotage soutenu au quotidien par l'administration. Tous les acteurs concernés ont été invités à participer à plusieurs séances de travail : les communes, les Régions, les provinces. Un magnifique journal, De Noordkrant, a même été édité. J'ai en main le numéro d'août 2014 en néerlandais, mais il existe également une version française.

Quatre experts ont été chargés d'élaborer des perspectives précises sur les aspects sociaux et démographiques, sur l'économie, sur la présence internationale, sur l'environnement, sur la mobilité et sur le sol.

Trois missions de vision spatiale menées par des bureaux de projets sur la base d'un cahier des charges très précis doivent être exécutées en interaction les unes avec les autres. Elles portent sur :

- le rôle de la périphérie nord dans la zone métropolitaine et son impact considérable sur la Région bruxelloise ;

- la zone du canal, entre le pont Van Praet et la gare de Vilvorde. C'est un dossier important de notre accord de majorité ;

van Vlaanderen moet ingaan of het politieke project van Vlaanderen voor Brussel moet delen.

Hebt u reeds overleg gepleegd met minister-president Bourgeois over de winkelcentra? Blijkbaar staat het Vlaamse project Uplace bovenaan de lijst, wat nadelig is voor het Brussels Gewest.

(Applaus bij de meerderheid)

- l'autoroute A201-E40 entre Meiser et Nossegem, avec le projet Parkway et la zone Reyers.

Tous ces dossiers, qui impliquent la Flandre en termes de développement urbain de la zone nord-est, influenceront aussi sur le développement de la Région bruxelloise. Il est donc essentiel que nous nous concertions sur ces matières.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral mène aussi des projets d'infrastructure et d'exploitation capitaux pour la desserte de notre Région en transports publics, tels que le RER. Or, nous avons récemment appris que le fonds RER était quasiment épuisé, que la SNCB avait revu à la baisse son schéma d'exploitation ferroviaire dans la région centrale et qu'elle devait réaliser de nouvelles économies. Cela pose la question de la poursuite des investissements promis et du respect du calendrier de mise en œuvre du RER.

Un autre dossier qui fait l'actualité - M. Cerexhe l'abordera dans son interpellation jointe - est celui du développement concurrent de trois centres commerciaux sur le territoire de la Région bruxelloise et dans sa périphérie : Uplace, Neo et Docks Bruxsel. Le 4 novembre dernier, j'ai lu dans la presse que des prémices de concertation entre les deux Régions se dessinaient et que des contacts informels entre votre cabinet et celui du ministre-président M. Bourgeois déterminaient l'ordre du jour d'une réunion à venir. Ladite réunion a bien eu lieu, le 5 novembre. Il s'agit là d'un premier contact au sommet, visant une meilleure collaboration avec la Région flamande.

Les défis sont nombreux. Toutes ces réflexions que mèneront ensemble les administrations, les communes, les groupes d'intérêts et les opérateurs, qu'ils soient privés ou publics, ne devraient-elles pas s'inscrire dans un cadre plus formel ? Votre déclaration de politique générale fait référence à la communauté métropolitaine. La presse relaie ladite réunion avec M. Bourgeois. M. Loewenstein reviendra sur les aspects formels de cette communauté urbaine que nous appelons de nos vœux. Par contre, je n'ai lu dans la presse aucune annonce de mise en place d'un cadre clair, précis et cohérent de concertation.

Il est bon de se concerter et d'avoir une discussion dossier par dossier, sur De Lijn, le ring, etc. Ces sujets vont revenir à la charge en permanence. Il est toutefois temps de structurer la manière dont

nous organisons nos relations avec les divers projets que la Flandre présentera ou les projets que nous présenterons à la Flandre.

Il faut un cadre institutionnel clair pour organiser cela. Nous pensons que la communauté urbaine, qui existe dans la loi, doit être mise en œuvre pour ce faire. Il faut donc négocier un accord de coopération entre les Régions bruxelloise et flamande, en y associant la Région wallonne et l'État fédéral.

Avez-vous entamé des démarches particulières avec votre collègue le ministre-président flamand M. Bourgeois lors de cette rencontre, afin de mettre sur pied cette communauté urbaine ? Dans quel délai pensez-vous que l'on puisse mettre en œuvre cet organe, qui a été créé par une loi spéciale ? Cet organe va-t-il prendre en charge l'ensemble des projets dont j'ai parlé ici ?

Pensez-vous qu'il soit judicieux de continuer à organiser des consultations au cas par cas selon les projets, les agendas et les calendriers distincts, ou pensez-vous qu'il soit nécessaire de mettre en place un cadre clair, organisé, dans lequel chacun des partenaires peut se retrouver et construire une meilleure connivence entre les Régions, pour travailler ensemble à des projets partagés ?

Il est essentiel que Bruxelles puisse mener des projets avec la Flandre, au bénéfice mutuel des deux Régions. Cela ne veut pas dire qu'elle doit accepter toutes les demandes et partager le projet politique que la Flandre a pour Bruxelles. Qu'est-ce qui bloque la négociation de cet accord de coopération, qui sera bien utile au développement de la Région bruxelloise ?

Concernant plus particulièrement les centres commerciaux, avez-vous eu une concertation avec le ministre-président flamand ? En avez-vous parlé lors de votre rencontre ? Entre ces trois projets qui font la course, selon les anicroches des uns ou des autres, il semblerait que ce soit maintenant le projet flamand Uplace qui soit en tête, au détriment des intérêts de la Région bruxelloise.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

De heer Marc Loewenstein (*in het Frans*).- *Op 6 november 2014 werd in de pers bericht over overleg tussen de Brusselse en de Vlaamse ministers-presidenten. Het gaat om een toekomstige samenwerking in verband met de verbreding van de Ring, het Brabantnet (De Lijn) en de lijnen van de MIVB buiten Brussel.*

Eerder verklaarde minister-president Vervoort al dat Brussel en Vlaanderen moeten samenwerken. Ook het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) dringt daarop aan. Het ziet ernaar uit dat dit ook zal gebeuren. We moeten er wel voor zorgen dat iedereen de hele rit mee uitrijdt en niemand het schoorvoetende begin van het overleg aangrijpt om de samenwerking hoofdzakelijk in zijn voordeel te laten uitdraaien.

De eerste stap daartoe is de oprichting van een hoofdstedelijke gemeenschap. Uit meerdere studies blijkt immers dat de sociaal-economische invloedssfeer van Brussel veel verder reikt dan de staatkundige grenzen van het gewest. Voor een efficiënt mobiliteitsbeleid moet dan ook rekening worden gehouden met het achterland.

Het FDF pleit al jaren voor een hoofdstedelijke gemeenschap met volwaardige bevoegdheden, waar ook de gemeenten van de vroegere provincie Brabant toe behoren.

Artikel 92bis § 7 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreft de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel met het oog op het overleg over de aangelegenheden die meerdere gewesten aanbelangen, in het bijzonder mobiliteit, verkeersveiligheid en wegenwerken op de wegen in, naar en rond Brussel.

Om tot dat overleg te komen, moeten de gewesten een samenwerkingsakkoord sluiten waarin de voorwaarden en de doelstellingen zijn opgenomen. Artikel 92bis werd van kracht op 1 september 2012. Twee jaar later ligt er nog steeds geen samenwerkingsakkoord in het verschiet. Daardoor wordt er over verscheidene projecten niet overlegd. Integendeel, we beconcurreren elkaar.

Ik denk niet alleen aan het GEN, de verbreding van de Ring, het Brabantnet en de verlenging van een aantal lijnen van de MIVB buiten Brussel, maar

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

M. Marc Loewenstein.- La presse du 6 novembre 2014 fait écho d'une rencontre entre les ministres-présidents des Régions bruxelloise et flamande. Cette rencontre annonce un travail de collaboration sur certains thèmes, dont la mobilité en priorité, et plus particulièrement les projets d'élargissement du ring, du Réseau Brabant (De Lijn) et du développement de lignes de la STIB au-delà de Bruxelles.

Lors de leur point presse, MM. Vervoort et Bourgeois ont déclaré de concert : "La sixième réforme de l'État a créé une nouvelle Belgique en donnant davantage de poids aux Régions. Nous avons une obligation de résultat".

Dans le cadre d'un précédent débat au parlement, M. le ministre-président, vous déclariez : "Par rapport à la Flandre, il est de notre intérêt commun de travailler ensemble : les représentants du Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) ne demandent qu'à ce que la communauté métropolitaine se développe. C'est un enjeu majeur pour Bruxelles, mais il faut que tout le monde joue le jeu".

Dans votre sortie commune du 6 novembre, tout semble aller, en apparence, dans ce sens. Reste à confirmer qu'au final, tout le monde joue effectivement le jeu jusqu'au bout et ne se sert pas de cette ouverture de dialogue pour en arriver à un rapport de forces qui vise à ne faire passer que ses propres intérêts.

La première étape pour y arriver, c'est la mise en place de la communauté métropolitaine, déjà évoquée dans l'interpellation de Bernard Clerfayt. En effet, de nombreuses études universitaires et scientifiques ont démontré que l'aire socio-économique réelle de la Région bruxelloise s'étendait largement au-delà de ses limites administratives actuelles.

Une politique efficace de mobilité nécessite une prise en compte de cet hinterland. Il faut penser la mobilité à Bruxelles en analysant la situation sur la base de la zone RER, incluant les 19 communes de la Région, mais aussi les 33 communes de l'anneau de la première périphérie et les 83 communes de l'anneau de la deuxième périphérie.

ook aan overstapparkings in Vlaanderen of de winkelcentra in het noorden van Brussel.

De hoofdstedelijke gemeenschap zal zich niet alleen moeten concentreren op mobiliteit, maar dient ook een belangrijke rol te spelen inzake planning en investeringen.

De noodzaak tot overleg wordt in het regeerakkoord meermaals vermeld. Voorts staat in het regeerakkoord dat het Brussels Gewest het verkeersinfarct wil bestrijden en overleg zal blijven plegen met het Vlaams Gewest over interregionaal openbaar vervoer.

Voor de overstapparkings wordt een akkoord met het Vlaams Gewest en het Waals Gewest aangekondigd. Er zouden 20.000 parkeerplaatsen buiten de Ring komen, waar gemakkelijk op het openbaar vervoer kan worden overgestapt.

De regering wil alles in het werk stellen om het voor de hoofdstedelijke gemeenschap onmisbare samenwerkingsakkoord te kunnen sluiten. Uit het regeerakkoord blijkt duidelijk hoe belangrijk efficiënt overleg voor deze regering is.

Ik hoop dat er snel werk gemaakt wordt van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel en dat iedereen die in het Brussels Gewest woont of werkt daar zijn voordeel mee zal doen. Ik hoop ook dat Vlaanderen en Wallonië even enthousiast zijn om samen te werken. Het overleg van de Brusselse en Vlaamse ministers-presidenten lijkt daar in ieder geval op te wijzen.

Worden de mobiliteitsdossiers een voor een aangepakt of komt er formeel overleg bij de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel? Ervaringen uit het recente verleden leiden in ieder geval tot de nodige scepsis. Ik hoop echter dat alle partijen werkelijk bereid zijn om samen te werken.

Volgens de algemene beleidsverklaring maakt de regering werk van de hoofdstedelijke gemeenschap. Zijn er deadlines? Welke vorm krijgt de hoofdstedelijke gemeenschap? Kunt u de randvoorwaarden toelichten? Wie praat er mee over mobiliteit? Hoe zit het met het overleg met Vlaanderen over de verbreding van de Ring, het Brabantnet van De Lijn en de uitbreiding van MIVB-lijnen buiten Brussel?

Zijn er meerdere werkgroepen? Hoe zijn ze

Depuis de longues années, les FDF plaident pour la mise en place d'une communauté urbaine dont le territoire engloberait les communes composant l'ancienne province de Brabant et qui disposerait de réelles compétences pour remplir pleinement son rôle.

L'article 92bis §7 de la loi spéciale du 8 août 1980, inséré par la loi spéciale du 19 juillet 2012, consacre le principe de la communauté métropolitaine. Y est précisée la création d'une Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB) en vue d'une concertation en ce qui concerne les matières d'importance transrégionale, en particulier la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers, de, vers et autour de Bruxelles.

Pour concrétiser cette concertation, les Régions doivent conclure un accord de coopération afin d'en fixer les modalités et l'objet. L'article 92bis, §7 de la loi spéciale du 8 août 1980 est entré en vigueur le 1er septembre 2012. Après plus de deux ans, nous ne voyons toujours pas d'accord de coopération à l'horizon, bien que la Région bruxelloise et ses communes soient directement affectées par cette absence de décision. Différents projets auraient dû, ou doivent encore, bénéficier de cette structure pour être développés de manière cohérente, concertée et non concurrente.

Outre à l'important dossier du RER et ceux de l'élargissement du ring, du Réseau Brabant et de la prolongation des lignes de la STIB hors de Bruxelles, on pense également à la construction de parkings de dissuasion à l'extérieur du ring, à l'important dossier du développement concurrent de trois centres commerciaux dans le nord de Bruxelles, ou encore à des problèmes plus ponctuels, comme la possibilité pour les taxis bruxellois de prendre des clients à l'aéroport de Bruxelles National.

Au-delà de ces projets particuliers, en matière de mobilité et d'infrastructures routières, cette communauté métropolitaine doit jouer un véritable rôle dans la planification et l'investissement.

La déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois évoque cette nécessaire concertation à plusieurs reprises. On peut ainsi lire, dans l'introduction, que la Région travaillera "main dans la main avec l'État fédéral, ainsi que les deux autres Régions du pays, entre autres pour mettre en place une stratégie concertée relative au

samengesteld en welke onderwerpen bespreken ze? Hoe zit het met de overstapparkings buiten Brussel? Volgens het regeerakkoord gaat het om 20.000 parkeerplaatsen.

Komt er nog overleg over de parkings en de winkelcentra? Hebt u met het Vlaams Gewest afgesproken welke onderwerpen zullen worden besproken?

(Applaus bij de meerderheid)

développement de la zone métropolitaine de Bruxelles, dans un souci d'une prise en compte mutuelle des besoins et des objectifs de chacun".

Il est ensuite précisé dans le chapitre lié à la mobilité que, dans le cadre du Plan Iris 2, "la Région place la lutte contre la congestion routière et en faveur de la fluidité en tant que première priorité, et le développement des transports publics, régionaux et métropolitains comme son principal levier d'action".

En matière de transports publics, la déclaration de politique générale indique que la Région bruxelloise poursuivra des discussions avec la Région flamande pour le développement de lignes interrégionales, notamment pour les lignes 62, 94, le plateau du Heysel et la liaison vers la gare de Ruisbroek.

Quant aux parkings de dissuasion, un accord avec la Région flamande et la Région wallonne est annoncé, afin de créer au moins 20.000 places de parking à l'extérieur du ring et de les rendre accessibles en transports en commun.

Le gouvernement prévoit de s'engager "à tout mettre en œuvre dès l'entame de la législature pour conclure un accord de coopération indispensable à la mise en œuvre de la communauté métropolitaine".

À la lecture de notre déclaration de politique générale, l'intérêt de notre gouvernement pour une concertation efficace semble très clair.

J'ose espérer qu'il mettra tout en œuvre pour que cette communauté métropolitaine voie le jour rapidement et produise ses effets escomptés au bénéfice des usagers de la Région bruxelloise. J'ose aussi espérer que la Flandre et la Wallonie déploieront la même énergie pour atteindre cet objectif. La sortie commune des ministres-présidents bruxellois et flamand semble confirmer cette dynamique, même si nous attendons de voir les effets concrets de la concertation avant de nous réjouir pleinement.

Une concertation et un accord de coopération nécessitent un dialogue et la volonté des acteurs d'aller dans le même sens. La presse évoque la mobilité comme une priorité, parmi d'autres dossiers, comme l'accord de coopération sur la communauté métropolitaine, la coordination en

matière d'emploi, ou encore le parcours d'accès à la citoyenneté.

Va-t-on traiter les dossiers de la mobilité un par un, sans un réel cadre de travail, ou s'inscrire d'abord dans une logique de concertation plus formalisée et organisée au sein de la communauté métropolitaine, avant d'entamer les discussions sur le fond ? Le passé récent et le renvoi, sous la législature précédente, des dossiers de la mobilité à des groupes de travail, nous laissent sceptiques sur les résultats à engranger. Cependant, nous sommes en début de législature et je garde l'espoir que cette volonté communiquée de concertation est bien réelle, réciproque et sans ambiguïté. J'espère que ce n'est pas de la naïveté de ma part !

M. le ministre-président, la déclaration de politique générale indique que le gouvernement agira dès l'entame de la législature pour concrétiser la communauté métropolitaine. Quelles mesures avez-vous prises pour la mettre en place ? Un agenda a-t-il été fixé ? Son mode de fonctionnement est-il déterminé ? Quelles sont les modalités de sa mise en œuvre ? Sur les dossiers liés à la mobilité, quels sont les formes, les interlocuteurs, l'agenda et les délais de la concertation avec la Flandre sur l'élargissement du ring de Bruxelles, le Réseau Brabant de la société De Lijn et la prolongation des lignes de la STIB hors de Bruxelles ?

Y a-t-il plusieurs groupes de travail ? Comment sont-ils composés ? De quels sujets traitent-ils ? Où en sont les démarches auprès de la Région flamande au sujet des parkings de dissuasion à l'extérieur du ring de Bruxelles et des 20.000 places prévues dans notre accord de gouvernement ? Ces places sont bien utiles pour répondre aux enjeux de la mobilité à Bruxelles.

Le fait que certains dossiers, comme celui de ces parkings et des centres commerciaux, n'aient pas été évoqués lors de la conférence de presse signifie-t-il qu'il n'y aura pas de concertation sur ces points ? Avez-vous un accord avec la Région flamande sur les sujets qui seront discutés et ceux qui ne le seront pas ? Pourriez-vous nous indiquer ceux qui seront soumis à la concertation ?

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Mijn interpellatie houdt verband met de mobiliteit van de fietser en de gesprekken daarover met het Vlaams Gewest. Het verbaast me dan ook dat de heer Smet, de fietsminister, niet aanwezig is.*

(Opmerkingen van de heer Vervoort)

Ik twijfel er niet aan dat u met hem overleg heeft gepleegd.

Op 5 november laatstleden had u het met uw Vlaamse collega over een aantal mobiliteits-thema's, zoals de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, de verbreding van de Ring en het project voor intergewestelijke tramlijnen van De Lijn.

De invoering van het fiets-GEN kwam echter niet aan bod. Toch keurde het Brussels parlement op 5 februari 2010 unaniem een resolutie goed inzake de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de fietser tussen de gemeenten van de Rand en Brussel.

De voorganger van de heer Smet had een samenwerkingsovereenkomst gesloten met Vlaanderen en de provincie Vlaams-Brabant om die infrastructuur uit te bouwen. Het fietsnetwerk moest in 2025 klaar zijn. De voordelen van snelle en veilige fietspaden zijn een daling van de CO₂-uitstoot, de motivatie van de werknemer om zich met de fiets te verplaatsen en de ontwikkeling van de fietsindustrie met bijbehorende diensten.

Volgens de fietsersverenigingen werden de werken aan drie fietsroutes opgeschort wegens problemen door het intergewestelijke karakter van het dossier.

Zij betreuren dat er geen werkgroep werd opgericht, terwijl dat voor de Ring en de intergewestelijke tramlijn wel het geval was. Waarom werd er geen werkgroep opgericht?

Is het fiets-GEN niet aan bod gekomen tijdens voorgemelde vergadering of hebt u dat niet vermeld? Wat zijn de redenen daarvoor?

Hoe staat het met de aanleg van het fiets-GEN? Hoe ziet de kalender eruit? Kan het fietsnetwerk nog steeds klaar zijn tegen 2025? Hebt u inmiddels Europese fondsen gevonden?

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

M. Arnaud Pinxteren.- Mon interpellation portera sur la problématique de la mobilité active, plus particulièrement sur la mobilité cycliste, en lien avec les discussions que nous avons avec la Région voisine. Je m'étonne de l'absence de M. Smet, autrefois "ministre du vélo", image qu'il affectionnait. J'espère que cela n'indique pas qu'il deviendra véritablement le "ministre des tunnels et des parkings" !

(Remarques de M. Vervoort)

Je l'ignorais. Je ne doute pas que vous vous soyez concertés.

Le 5 novembre dernier, vous rencontriez votre homologue flamand pour évoquer les sujets liés à la mobilité entre les deux Régions. Parmi les sujets évoqués, citons la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB), l'élargissement du ring ou encore le projet de lignes de trams interrégionales de De Lijn. Mme Delforge reviendra sur l'ensemble de ces aspects.

En revanche, comme l'ont déploré une série d'associations cyclistes, un sujet semble avoir été totalement évacué : la création d'un RER-vélo.

Pourtant, le 5 février 2010, notre parlement a adopté à l'unanimité une résolution relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes entre les communes de la périphérie et Bruxelles.

Le prédécesseur de M. Smet avait conclu un accord de coopération avec la Flandre et la province du Brabant flamand pour développer cette infrastructure. Fin 2012, quinze routes ont ainsi été définies pour un total de 280km, dont 40% en Flandre et 60% à Bruxelles. L'ambition affichée était de finaliser le réseau pour 2025.

Ces voies rapides présentent une série d'avantages qui ont été relayés par la presse. D'une part, concernant la question de la réduction des émissions de CO₂, peut-être pourrions-nous nous rattraper, à l'heure où le gouvernement met fin à la transition énergétique, en développant le transport "zéro émission" : le vélo.

Par ailleurs, un autre intérêt du RER-vélo est la

motivation des travailleurs. Encore un argument que devrait apprécier la composante libérale de votre majorité.

Du point de vue économique, cela permettrait évidemment de développer l'industrie du vélo. En outre, nous pourrions développer une série de services liés à l'installation de ces itinéraires cyclistes rapides.

Enfin, un élément essentiel au vu de l'actualité récente, concernant la sécurité des cyclistes, pouvoir circuler à grande vitesse sur une bande séparée du reste de la circulation sans risquer de se faire renverser est évidemment un atout et un encouragement énorme à la pratique de ce mode de déplacement.

D'après les associations cyclistes toujours, malgré ces arguments et la bonne volonté exprimée sous la législature précédente, l'ouvrage est en suspens et les travaux entamés sur trois de ces itinéraires rencontrent une série de difficultés dues au caractère interrégional du dossier.

Les associations regrettent, tout comme moi, qu'aucun groupe de travail sur la question ne soit mis sur pied, contrairement à ce qui a été fait pour les problématiques du ring et du tram interrégional.

Pourquoi ce point n'a-t-il pas été évoqué lors de la réunion du 5 novembre ? S'il devait avoir été discuté, pourquoi ne pas l'avoir communiqué ? Pourquoi aucun groupe de travail n'a été mis sur pied pour traiter cette problématique ?

Pouvez-vous faire le point sur la réalisation du RER-vélo ? Quel est son calendrier de réalisation ? Les objectifs de finalisation à l'horizon 2025 sont-ils toujours envisageables ? La recherche de financements européens, évoquée un temps, a-t-elle abouti ?

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

De heer Bruno De Lille.- De vorige regering was zeer ambitieus wat de levenskwaliteit van de Brusselaars betreft. Op het vlak van mobiliteit streefde het Iris 2-plan naar een daling van de autodruk met 20%. Dat is niet alleen nodig voor de levenskwaliteit van de Brusselaars, maar ook voor de economische aantrekkelijkheid van Brussel.

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

M. Bruno De Lille (*en néerlandais*).- *Le gouvernement précédent était très ambitieux en matière de qualité de vie des Bruxellois. Le Plan Iris 2 visait une réduction de 20% de la pression automobile, dans le souci, non seulement du bien-être des Bruxellois, mais aussi de l'attractivité économique de Bruxelles.*

Mijnheer Cerexhe, het ging daarbij niet om beslissingen voor of tegen iemand, maar om een objectieve kijk op de nood aan verplaatsingen en om de garantie van het recht op die verplaatsingen voor iedereen, zowel voor die mensen die zich geen auto konden veroorloven of die ervoor kozen om zich zonder de auto te verplaatsen als voor mensen die geen ander alternatief hadden. Telkens was het algemeen belang de prioriteit. Het kan niet dat een aantal mensen zich kan verplaatsen en dat een hele groep anderen dat niet meer kan, omdat ze door de eerste groep worden geblokkeerd.

Op dezelfde manier pakte de vorige regering de discussie aan over de verbreding van de Ring. Iedereen beseft dat er een probleem is, maar de verbreding van de Ring of de werken eraan moeten positief zijn voor Brussel en voor de Brusselaars, zowel op het vlak van de mobiliteit, van de luchtkwaliteit en van het fijnstof als op het vlak van de economische aantrekkelijkheid. Het project dat de Vlaamse regering eenzijdig voorstelde, voldeed overduidelijk niet aan die voorwaarden. De Brusselse administraties Leefmilieu en Mobiliteit hadden zeer veel bezwaren en zelfs de studie van de Vlaamse administratie toont aan dat de verbreding slechts gedurende enkele jaren een betere doorstroming zou opleveren, maar dat daarna de situatie op dat vlak nog slechter zou zijn dan voorheen en dat bovendien de luchtkwaliteit niet zou verbeteren.

Op economisch vlak snijdt Brussel zich daarmee trouwens in de vinger. De verbreding van de Ring is vooral bedoeld om de Vlaamse industrie en bedrijventerreinen rond Brussel vlotter toegankelijk te maken en gezien de fiscale concurrentie tussen Vlaanderen en Brussel, is de kans bijzonder groot dat heel veel Brusselse bedrijven zich een aantal meter verder zullen vestigen en nog steeds het label Brussel zullen gebruiken, maar toch geen belastingen meer zullen betalen in het Brussels Gewest.

Helaas hebt u het dossier van de terreinen rond de Heizel, waar het nationale stadion moet komen, aan dat van de Ring gekoppeld. Zowel de Brusselaars als de Brusselse economie zullen daarvoor de rekening betalen.

Brussel haalt al jaren de normen voor fijnstof niet.

Dat fijnstof is voor een groot deel afkomstig van de Ring. Het positieve effect van een tijdelijke betere doorstroming zal worden tenietgedaan door het

Le but était d'analyser objectivement les besoins en déplacement et de garantir le droit pour tous de se déplacer, avec ou sans voiture, en privilégiant l'intérêt général.

C'est dans le même esprit qu'était abordée la discussion relative à l'élargissement du ring. Cependant, la proposition unilatérale du gouvernement flamand ne s'inscrit de toute évidence pas dans cette logique, en raison de ses répercussions en matière de mobilité, de qualité de l'air et d'attractivité économique pour Bruxelles et les Bruxellois.

D'un point de vue économique, l'élargissement du ring vise avant tout à faciliter l'accès aux terrains industriels situés en Flandre, aux abords de Bruxelles. Selon toute probabilité, il inciterait les industries bruxelloises à s'installer en dehors des frontières régionales. Elles pourraient ainsi continuer à bénéficier du label bruxellois, tout en ne payant plus de contributions dans notre Région.

Les Bruxellois et l'économie bruxelloise devront malheureusement payer les conséquences de votre décision de lier le dossier des terrains autour du Heizel, qui doivent accueillir le stade national, à celui du ring.

Depuis des années, Bruxelles enfreint les normes en matière de particules fines. Le ring est en grande partie responsable de ces émissions, qui causent plus d'un millier de décès prématurés par an. L'Europe menace d'ailleurs à nouveau la Belgique de sanctions.

L'élargissement du ring n'améliorera en rien la mobilité à Bruxelles. Au contraire, il augmentera le flux de véhicules vers la Région, qui atteint déjà sa capacité maximale.

De plus, il n'est pas prévu de créer de nouvelles voies d'accès à la Région, au risque de créer de nouveaux goulots d'étranglement, qui généreront à leur tour des embouteillages.

La véritable solution réside dans une diminution et une utilisation plus raisonnée de la voiture. Il faut absolument supprimer les nombreux avantages fiscaux pour les voitures de société, que la Belgique est le seul pays européen à octroyer.

Il importe également d'instaurer une taxation kilométrique pour les voitures, de sorte que les

toenemende autoverkeer. Nu al zou fijnstof jaarlijks duizend vroegtijdige overlijdens veroorzaken. Bovendien dreigt Europa opnieuw met boetes. Dit scenario zal weer nadelig uitdraaien voor het Brussels Gewest en zijn inwoners.

Wat de mobiliteit betreft, doet iedereen alsof de situatie zal verbeteren, maar dat zal niet het geval zijn. In eerste instantie zullen de files zich naar Brussel zelf verplaatsen. Er zal immers meer verkeer worden aangetrokken, terwijl de capaciteit binnen het gewest niet toeneemt, waardoor daar meer files ontstaan. De maximumcapaciteit is in Brussel al bereikt. Als er nu nog auto's bijkomen, kan dat alleen maar tot problemen leiden.

Bovendien komen er geen toegangswegen naar het gewest bij. Het lijkt wel alsof je mensen die voor een kassa staan aan te schuiven, twee rijen voor die kassa zou laten vormen. Dat brengt geen zoden aan de dijk. Het zou trouwens zeer moeilijk zijn om toegangswegen te creëren, maar als dat niet gebeurt en er niets verandert aan de snelwegen die naar Brussel leiden, zullen er duidelijk een aantal knelpunten ontstaan die aanleiding zullen geven tot nieuwe files. Het is niet zo moeilijk om te begrijpen, maar je moet wel bereid zijn om de waarheid onder ogen te zien.

De echte structurele oplossing bestaat in een afname en een spreiding van het autogebruik. De fiscale voordelen voor bedrijfswagens moeten verdwijnen, want het is een systeem waardoor mensen zelfs voor veel te korte afstanden de auto gebruiken, ook als er alternatieven bestaan. België is het enige land in Europa waar zo veel fiscale voordelen worden toegekend aan bedrijfswagens. Die moeten gewoon verdwijnen. Toch weigert de overheid dat te doen.

Er moet een kilometerheffing komen voor wagens, zodat mensen niet langer betalen voor het bezit van een auto, maar voor het gebruik ervan. Dan zullen ze zich pas afvragen of ze hun wagen echt nodig hebben en of er geen andere mogelijkheid is. Ook op dat punt heeft Brussel al een aantal goede stappen gezet, maar we worden op dit moment geblokkeerd door onze partners.

De verbinding met het openbaar vervoer tussen Brussel en de Rand laat nog steeds te wensen over. Je reist sneller van Brussel naar Leuven dan naar een Vlaamse gemeente op een paar kilometer van de gewestgrenzen. Daardoor gebruiken mensen die

citoyens ne soient plus taxés sur la possession, mais bien sur l'utilisation de leur véhicule.

Les liaisons en transports en commun entre Bruxelles et la périphérie laissent encore à désirer, ce qui incite les habitants de la périphérie à utiliser fréquemment leur voiture. Le dossier du RER aurait, lui aussi, besoin d'un coup d'accélérateur.

Le parlement bruxellois avait adopté une résolution relative au Réseau Brabant de De Lijn, qui soulignait la nécessité de parvenir à un équilibre entre les intérêts des Bruxellois et ceux des navetteurs. Quelle impulsion comptez-vous donner à ce dossier ?

L'intégration tarifaire est également un stimulant essentiel à l'usage des transports en commun. Celle-ci devrait être envisageable dans le cadre de la Communauté métropolitaine de Bruxelles.

Enfin, le dossier du RER-vélo est-il encore abordé dans le cadre des négociations entre Bruxelles et la Flandre ? Ce gouvernement n'a pas encore entériné l'accord de coopération initié par la ministre Grouwels, suite à l'adoption de la résolution déposée par ma collègue Annemie Maes. L'objectif de cet accord était de définir les trajets du RER-vélo et de réaliser 280km d'itinéraires cyclables d'ici 2025.

Ceux qui pensaient que la période d'incertitude financière que nous traversons inciterait le gouvernement flamand à abandonner ses projets d'élargissement du ring seront déçus. Ceux qui supposaient que le gouvernement bruxellois maintiendrait son opposition au projet d'élargissement du ring le seront tout autant. Le gouvernement a retourné sa veste après le départ de Groen.

Les déclarations du ministre de la Mobilité, Pascal Smet, selon lesquelles les opposants au projet d'élargissement du ring font preuve de dogmatisme, ne font que le confirmer.

Le gouvernement bruxellois a-t-il abandonné tout recours contre l'élargissement, comme l'affirme la presse et le laisse entendre le ministre de la Mobilité ? Des groupes de travail techniques seront-ils constitués afin de préparer cet élargissement ? Quel sera le rôle de la Région bruxelloise dans ce processus ? Quelle position

in de Rand wonen heel vaak hun wagen. Het GEN-netwerk is een processie van Echternach. We hebben er al oeverloos over gedebatteerd, maar blijven tegen een muur aanbotsen. Ook in dat dossier moet er snel verandering komen.

U hebt het met Vlaams minister-president Bourgeois wellicht ook over het Brabantnet gehad. Het Brussels parlement heeft daarover een resolutie goedgekeurd waarin wordt gestreefd naar een evenwicht tussen de belangen van de Brusselaars en die van de pendelaars. Welke stappen wilt u op dit vlak zetten?

Ook de tariefintegratie is uiterst belangrijk. Er zouden wel stappen worden gezet, maar u kunt niets garanderen. Dat verhaal horen we al jaren, hoewel tariefintegratie van groot belang is om het openbaar vervoer te stimuleren. De stad Bazel is er bijvoorbeeld wel in geslaagd om een tarief-integratiesysteem in te voeren, waarbij tickets van het openbaar vervoer zelfs over de landsgrenzen heen geldig zijn. Dan moet het in het kader van de hoofdstedelijke gemeenschap toch mogelijk zijn om een tariefintegratie te realiseren?

Tot slot is ook het fiets-GEN, dat al te vaak ondergewaardeerd wordt, erg belangrijk. Komt dat dossier nog wel aan bod in de onderhandelingen tussen Brussel en Vlaanderen? Op initiatief van mijn partijgenote Annemie Maes werd hierover een resolutie goedgekeurd en voormalig Brussels minister Grouwels zette tijdens de vorige regering een samenwerkingsakkoord op het getouw om de routes van het fiets-GEN vast te leggen. Het was de bedoeling om tegen 2025 280 km fietsroutes te realiseren. We hebben van deze regering nog niet gehoord of ze dat ook van plan is.

Wie dacht dat de Vlaamse regering haar plannen voor de verbreding van de Ring zou laten varen om andere keuzes te kunnen maken in deze financieel moeilijke tijden, komt bedrogen uit. Helaas geldt hetzelfde voor wie dacht dat de Brusselse regering haar verzet tegen de verbreding van de Ring zou volhouden. Het verdwijnen van Groen uit de regering heeft ertoe geleid dat het Brussels Gewest zijn kar keert. Minister van Mobiliteit Pascal Smet zei vorige week in de commissie zelfs dat tegenstanders van de verbreding van de Ring zich dogmatisch opstellen.

Ik stond op dat ogenblik met mijn mond vol tanden: blijkbaar zit zowel de Brusselse als de Vlaamse

défendra-t-elle ?

Comment ce dossier s'inscrit-il dans la politique de mobilité et l'objectif du Plan Iris 2 de réduction de 20% de la pression automobile ? Tenez-vous compte des éventuelles astreintes européennes en cas de non-respect des normes relatives aux particules fines ? Avez-vous conclu un accord avec le ministre-président flamand M. Bourgeois, en vertu duquel la Flandre s'engage à payer ces astreintes ?

Les intérêts de la Flandre et de Bruxelles en matière de mobilité divergent totalement. La plupart des Flamands ont une vision utilitaire de Bruxelles, peu compatible avec l'aspiration des Bruxellois à une meilleure qualité de vie.

Vous devez tout mettre en œuvre pour proposer des alternatives rapides, efficaces et écologiques à la voiture. J'attends du ministre-président et du ministre de la Mobilité qu'ils s'investissent corps et âme dans la défense de la Région bruxelloise.

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

administratie vol dogmatici en zijn ook heel wat regeringsleden en zelfs een aantal partijleden van minister Smet dogmatici, want ze hebben in het verleden tegen de verbreding van de Ring gepleit. Als zijn uitspraak het uitgangspunt wordt van het hoofdstedelijk overleg, houd ik mijn hart vast. Ik zie momenteel alleen maar dat Brussel in een houdgreep wordt gehouden door Vlaanderen.

Heeft de Brusselse regering haar verzet tegen de verbreding van de Ring laten varen, zoals in de pers wordt beweerd en de minister van Mobiliteit liet uitschijnen? Komen er technische werkgroepen om de verbreding van de Ring voor te bereiden? Welke rol zal het Brussels Gewest daarin spelen en welk standpunt zal het verdedigen?

Hoe past dit dossier binnen het mobiliteitsbeleid? Ik herinner eraan dat het Iris 2-plan de regering verplicht om de autodruk in Brussel met 20% te doen dalen. Houdt u er rekening mee dat de Europese Commissie het Brussels Gewest boetes zal opleggen, indien het de norm voor fijnstof niet haalt? Hebt u misschien een akkoord met Vlaams minister-president Bourgeois dat Vlaanderen die boetes zal betalen voor het Brussels Gewest?

Ik ben bang dat de belangen van Vlaanderen en van Brussel op het gebied van mobiliteit en de Ring sterk van elkaar verschillen. Voor de meeste Vlamingen is Brussel een gebruiksvoorwerp dat ze oninteressant vinden als ze het niet nodig hebben en hun op de zenuwen werkt als ze er tijd door verliezen. Maar als ze het wel nodig hebben, moet het liefst zo snel mogelijk gaan. Dat valt moeilijk te rijmen met het verlangen van de Brusselaars naar meer levenskwaliteit.

U moet alleszins zorgen voor snelle, efficiënte en gebruiksvriendelijke alternatieven voor de auto. Ik verwacht van de minister-president en van de minister van Mobiliteit dat ze het Brussels Gewest voluit zullen verdedigen. Ik zou graag van u horen hoe u dat zult aanpakken.

(Applaus bij Groen en Ecolo)

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

De heer Paul Delva.- Mijnheer de minister-president, u hebt een paar weken geleden vergaderd met de Vlaamse minister-president over een aantal

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

M. Paul Delva (*en néerlandais*).- *Il y a quelques semaines, vous avez rencontré le ministre-président flamand à propos d'une série de*

mobiliteitskwesities die de gewestgrenzen overschrijden. Dat lijkt de logica zelve, maar blijkbaar is het dat niet, getuige de toevloed aan interpellaties die we vandaag hebben over wat de enige logische werkwijze zou moeten zijn, namelijk overleg tussen de twee gewesten.

Dat overleg leidde ertoe dat er een aantal werkgroepen zullen worden opgericht, onder meer over de Ring en over de tramprojecten van De Lijn. Een aantal collega's heeft er al op gewezen dat het openbaar vervoer tussen Brussel en de gemeenten vlak naast het Brussels Gewest bijzonder moeizaam verloopt. Je geraakt veel gemakkelijker vanuit Leuven of Aalst in Brussel, dan bijvoorbeeld vanuit Overijse of Dilbeek. De mobiliteit tussen het Brussels Gewest en de eerste en tweede ring van gemeenten rond het gewest, is een cruciaal element. Veel mensen komen nog steeds met de wagen vanuit Dilbeek, Overijse of Huldenberg, terwijl hun kantoor eigenlijk op tien of vijftien kilometer van hun woonplaats ligt.

In de werkgroepen zouden de kabinetten van de ministers van Mobiliteit Smet en Weyts vertegenwoordigd zijn. Het is prima dat u elkaar ontmoet, maar ik stel mij toch vragen over de dossiers die niet aan bod kwamen. De heren Pinxteren en De Lille verwezen heel terecht naar het fiets-GEN. Ik heb daar in het Vlaams parlement veel aandacht aan besteed, omdat ik denk dat dat één van de elementen is die, samen met het openbaar vervoer, een oplossing kunnen bieden voor de verkeersdruk waarmee we vandaag allemaal te maken hebben. Dat element mag u niet uit het oog verliezen.

De heer Clerfayt heeft ook een aantal dossiers aangekaart, zoals de Woluwelaan, het ontwikkelingsplan voor de Noordrand, enzovoort. Dit zijn allemaal heel belangrijke dossiers waarbij telkens de beide partners betrokken zijn. Het zou inderdaad nuttig zijn om een globale visie te ontwikkelen over al die aparte dossiers, die elk van cruciaal belang zijn om de mobiliteitsknoop in en rond Brussel te ontwarren.

Welke kwesities hebt u besproken tijdens het overleg tussen de ministers-presidenten? Kwam het belangrijke fiets-GEN daarbij aan bod? Als dat niet het geval is, hoe zult u daar in de toekomst mee omgaan? Is er nog een overlegmoment gepland? Denkt u aan een bepaalde vorm van structureel overleg? Hoe zullen de resultaten van de

questions de mobilité qui dépassent les frontières régionales. Cette concertation a abouti à la création de plusieurs groupes de travail, notamment à propos du ring et des projets de tram de la société De Lijn.

Il est particulièrement laborieux de se déplacer en transport en commun entre Bruxelles et les communes de sa périphérie. La mobilité entre la Région bruxelloise et les première et deuxième ceintures de communes autour de la Région est un élément crucial.

Les cabinets des ministres de la Mobilité Smet et Weyts seraient représentés au sein de ces groupes de travail. C'est une bonne chose que vous vous rencontriez, mais je m'interroge cependant sur les dossiers qui n'ont pas été abordés, comme le RER-vélo. C'est pourtant l'un des éléments qui, avec les transports en commun, peut apporter une solution à la pression automobile actuelle.

M. Clerfayt cite également d'autres dossiers, comme le boulevard de la Woluwe ou le plan de développement de la périphérie nord. Il conviendrait de développer une vision globale pour tous ces dossiers essentiels à la résolution du problème de la mobilité dans Bruxelles et autour de la capitale.

Quelles questions avez-vous abordées lors de la concertation entre les ministres-présidents ? Le RER-vélo en faisait-il partie ? À défaut, comment l'aborderiez-vous à l'avenir ? Une autre concertation est-elle prévue ? Songez-vous à une forme de concertation structurelle ? Comment les résultats des groupes de travail seront-ils traités ? Quel est le statut exact des groupes de travail ? Comment sont-ils constitués ?

Il existe bien sûr des contacts entre les ministres de la Mobilité bruxellois et flamand. Quelle place votre entretien avec M. Bourgeois occupe-t-il par rapport à ces concertations entre les ministres Smet et Weyts ? S'inscrit-il dans un schéma intégré ?

Un autre dossier est celui des parkings de délestage dans un rayon de dix à vingt kilomètres autour de Bruxelles, mais aussi près des grandes gares flamandes. Bruxelles doit inciter la Région flamande à faire grand cas de ces parkings.

Un deuxième élément est l'intégration tarifaire et,

werkgroepen verwerkt worden? Wat is het exacte statuut van de werkgroepen? Hoe worden ze samengesteld?

Uiteraard zijn er contacten tussen de ministers van Mobiliteit van Vlaanderen en Brussel. Hoe verhoudt het gesprek dat u hebt gehad met de heer Bourgeois zich tot die overlegmomenten tussen minister Smet en minister Weyts? Maakt dat deel uit van een geïntegreerd traject?

Een ander dossier dat mij bezighoudt, is dat van de overstapparkings. Ook op dat vlak heb ik geprobeerd om mijn Vlaamse collega's te overtuigen van het belang van een constructieve samenwerking.

Ik heb het dan niet alleen over overstapparkings in een straal van tien tot twintig kilometer rond Brussel, maar ook bij grote stations in heel Vlaanderen. Als meer pendelaars met de trein komen, is er minder autoverkeer in en rond het Brussels Gewest nodig.

Brussel moet het Vlaams Gewest zo veel mogelijk aansporen om werk te maken van die overstapparkings. Onze belangen zijn niet gelijklopend: voor het Brussels Gewest zijn die parkings nog veel belangrijker dan voor het Vlaams Gewest. Wij zullen dus de nodige overtuigingskracht aan de dag moeten leggen.

Een tweede element waaraan ik veel belang hecht, is de tariefintegratie en in het bijzonder de ticketintegratie. Daarmee kunnen we het gebruik van het openbaar vervoer over de gewestgrenzen heen aanmoedigen. Dat lijkt logisch, maar we hebben nog veel werk voor de boeg. Het dossier sleept al lang aan.

Ik ben ervan overtuigd dat we met geïntegreerde tickets en tarieven mensen ertoe kunnen aanzetten om meer gebruik te maken van verschillende vormen van openbaar vervoer. Dat zou al een stap vooruit betekenen.

Ik hoop dat dit onderwerp ook ter sprake kwam tijdens uw gesprek met minister-president Bourgeois en als dat niet het geval was, dat dat binnenkort zal gebeuren.

(Applaus bij de meerderheid)

en particulier, l'intégration du prix des billets, dans le but d'encourager l'usage des transports en commun au-delà des frontières régionales. J'espère que ce sujet a également été, ou sera, abordé lors de votre entretien avec le ministre-président Bourgeois.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het sociaal-economische hinterland van Brussel overstijgt ruimschoots de gewestgrenzen. Het financiële, fiscale en budgettaire beleid van het Brussels Gewest stopt echter wel bij die grenzen. Samenwerking met de andere gewesten is dan ook noodzakelijk.*

Dat is alleen mogelijk als we de discussie als gelijke partners kunnen voeren, wat niet het geval blijkt te zijn: Vlaanderen heeft een duidelijk project voor de ontwikkeling van de luchthavenzone, namelijk het Strategisch Actieplan voor reconversie en tewerkstelling (Start). Een van de belangrijkste doelstellingen ervan is een betere toegankelijkheid van de luchthaven.

Die situatie is enigszins onrustwekkend, omdat die economische ontwikkeling vooral verband houdt met logistiek. Logistiek staat gelijk met vervoer zonder creatie van meerwaarde, en dus met vervuiling. De visie van het Brussels Gewest kennen we nog altijd niet.

De aftrap voor het Start werd gegeven met Diabolo, een project waardoor de treinverbindingen naar de luchthaven zijn verbeterd. Minder prettig is dat de Brusselaars voortaan meer moeten betalen om de trein te nemen naar de luchthaven.

Een andere Vlaamse eis in het Start is de verbreding van de Ring.

Volgens het nieuwe vervoersplan van de NMBS zal Zaventem in de toekomst beter dan ooit tevoren ontsloten worden. Dat gaat ten koste van bepaalde bedrijfszones en bijgevolg van banen voor Brusselaars in het Brussels Gewest.

Hoe kan Brussel daar nu enthousiast over zijn? Brusselaars vinden het onaanvaardbaar dat zij de enigen zijn die de MIVB moeten financieren. Brusselaars die in Brussel werken, doen vaak langer over hun woon-werkverplaatsing dan pendelaars die buiten het Brussels Gewest wonen. Waarom zouden we dan de schaarse middelen in betere verbindingen met de rand investeren, terwijl het aanbod van de NMBS in Brussel blijft

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- Il est un fait que la zone socio-économique de Bruxelles va bien au-delà des frontières régionales. Il est toutefois un autre fait : les frontières financières, fiscales et budgétaires ne les dépassent pas. Partant de là, tout le monde est bien entendu favorable à une coopération et à des discussions entre voisins. Dans tous les immeubles, il existe un syndic !

Néanmoins, pour que l'on puisse parler de collaboration et d'élaboration de projets, il faut que nous nous placions sur un pied d'égalité avec nos interlocuteurs. Or, ce n'est pas exactement ce que la tournure des événements semble montrer.

Du côté flamand, il existe en effet un projet très clair et pas du tout secret de développement de la zone aéroportuaire. C'est le fameux Plan Start, qui vise à redynamiser la zone de Zaventem-Machelen-Vilvorde. Puisqu'il s'agit d'une décision prise par le gouvernement flamand et la Région flamande, on connaît même les outils pour mener ce plan à bien.

J'ai relu tout le projet, qui explique que Zaventem est un des moteurs les plus importants de l'économie flamande et que, par conséquent, l'un des principaux objectifs de Start est l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport. On ne peut pas en vouloir aux Flamands d'avoir un tel projet !

Là où l'on peut commencer à s'inquiéter, c'est qu'il s'agit d'un développement économique se basant principalement sur la logistique. Or, qui dit logistique, dit déplacements sans création de valeur ajoutée. Il s'agit en effet de déplacements, en camions, de biens déjà créés. Qui dit camions, dit en outre pollution. En tant que Bruxellois, on peut s'en inquiéter, car nous savons tous que les particules fines et la pollution aérienne ne connaissent pas les frontières, fussent-elles régionales.

En face, le projet bruxellois n'est toujours pas très clair...

Concrètement, le Plan Start s'est déjà partiellement mis en branle via la création du Diabolo. Vous

verschralen?

Er wordt vaak beweerd dat laaggeschoolde Brusselaars werk kunnen vinden in de luchthavengzone. Dat moet dan toch betekenen dat het niet zo moeilijk is om de luchthaven te bereiken. Heel wat bussen en trams rijden naar de luchthaven. Ik kan dan ook niet geloven dat Brussels geld investeren in verbindingen met de Rand het leven van de Brusselaars zal verbeteren. Het leidt enkel tot nog meer stadsvlucht.

Toegankelijkheid is van cruciaal belang voor bedrijven en ik ben er zeker van dat ondernemingen de luchthavengzone een stuk aantrekkelijker zullen vinden door het Start. Er staan fantastisch uitgeruste kantoorgebouwen, het is er goedkoper dan in Brussel en de luchthaven zal van veel steden rechtstreeks bereikbaar zijn per trein, zonder langs Brussel te passeren. Ik denk dan ook dat een deel van het Vlaamse plan erin bestaat Brussel overbodig te maken.

Toch staan er weinig nieuwe projecten op stapel. De verbreding van de Ring komt er om het nieuwe stadion, dat in Grimbergen zal worden opgetrokken, vlotter bereikbaar te maken. We lijken wel een indianenstam die in ruil voor wat prullaria al zijn rijkdommen verpatst.

Mobiliteit is van essentieel belang voor de economie en de stedelijke ontwikkeling. Als de regering het niet over een andere boeg gooit, zal ze tegen de belangen van de Brusselaars ingaan en wordt het gewest minder aantrekkelijk als woonplaats.

De economische en fiscale leefbaarheid van het gewest komt in het gedrang als bedrijven zich massaal in de Rand vestigen. Het gewest moet weten wat het wil en mag zich niet blindstaren op het feit dat sommige laaggeschoolde Brusselaars werk kunnen vinden in de groeiende luchthavengzone. Overigens wordt de nachtrust van de Brusselaars door die luchthaven verstoord.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

aurez sans doute constaté comme moi la formidable amélioration de l'accessibilité de l'aéroport depuis la mise en service du Diabolo ! C'est sympa : désormais, avec la taxe accompagnant le partenariat public-privé, les Bruxellois devront payer plus cher pour se rendre à l'aéroport !

L'élargissement du ring fait également partie des revendications flamandes concomitantes à l'élaboration du Plan Start.

Améliorer la desserte de Zaventem est une chose. Mais je vous invite à aller consulter, sur le site de la SNCB, les détails concernant le nouveau plan de transport. Il y est mis en exergue que Zaventem sera à l'avenir encore mieux desservi que jamais. Cela se fait au détriment de certains zonings économiques bruxellois, dont Da Vinci qui va perdre des trains dans le processus. C'est autant d'emplois pour les Bruxellois qui disparaissent.

Comment expliquer que Bruxelles se laisse enthousiasmer par ces événements ? Les Bruxellois se plaignent d'être les seuls à financer leur mode transport intrabruuxellois, la STIB. Par ailleurs, on connaît bien le problème lié à la mobilité à Bruxelles : le déplacement des Bruxellois allant travailler à l'intérieur même de la Région prend plus de temps que pour des gens venant de l'extérieur.

Or, se pose la question d'investir nos maigres moyens dans une meilleure desserte de la périphérie, alors que la SNCB continue à dégrader sa desserte à l'intérieur de Bruxelles.

Parallèlement, comme s'il s'agissait d'une clé pour lutter contre le chômage, j'entends souvent que l'on préconise la recherche de travail dans les zones aéroportuaires pour les Bruxellois peu qualifiés. S'il est possible de trouver aujourd'hui du travail à Zaventem, c'est qu'il n'est pas si difficile de rejoindre l'aéroport ! Nombre de trams et de bus proposent le trajet.

C'est pourquoi, je ne veux pas croire qu'investir les deniers bruxellois dans la desserte extrabruuxelloise améliorera la vie des habitants de notre Région. Au contraire, cela leur donnera certainement l'envie d'habiter en dehors de la Région.

L'accessibilité est l'une des clés de l'implantation et je suis sûre que les entreprises trouveront cette

zone extrabrugeoise de plus en plus attractive. Celle-ci offre déjà de splendides bureaux bien équipés et moins chers, de la place en suffisance et bientôt une accessibilité permettant de ne pas passer par Bruxelles. Je pense qu'une partie du projet flamand est de rendre Bruxelles dispensable.

Or, en face, je ne vois pas beaucoup de projets développés. Finalement, le projet d'élargissement du ring - renommé "optimisation" comme l'on remplace le mot "licenciement" par "restructuration" - est en cours d'acceptation afin de mieux desservir un stade que l'on installe à Grimbergen.

Nous sommes en quelque sorte dans la position des Indiens qui, au cours d'un troc, acceptent en échange de quelques bouteilles d'eau de feu et autres pacotilles, de céder des pans entiers de leur territoire. Nous sommes en train de laisser couler notre Région.

La mobilité est une clé de réponse, car elle est structurante d'une économie et d'un développement urbain. Or, si nous continuons dans cette voie, sans nous mettre d'accord sur l'objectif à atteindre, la manière de travailler et les raisons pour lesquelles les collaborations avec nos voisins sont nécessaires, nous courrons à notre perte en nous laissant porter à contre-courant de nos intérêts.

Si tel est le cas, je n'exclus pas que notre Région devienne de moins en moins attractive pour nos citoyens qui continueront à la quitter, sauf bien sûr ceux qui n'ont pas le choix ou, au contraire, ceux qui ont les moyens de se protéger dans de petits îlots paradisiaques ou, du moins, préservés.

Et ce, avec des entreprises publiques ou des institutions européennes pour seuls occupants des bureaux. Or, vous savez comme moi que sur les plans fiscal et économique, cela ne fait pas vivre une Région, alors que les activités productives et les bureaux d'entreprises privées se déplacent au-delà du ring.

Il est urgent, dans le cadre de ces discussions, que l'on sache ce que veut notre Région, au-delà de quelques dogmes qui voudraient que les Bruxellois peu qualifiés trouveront de l'emploi dans un aéroport en pleine expansion. Je ne dois pas vous expliquer en quoi le développement de cet aéroport pose déjà problème pour les nuits des

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter.- Er zijn al heel wat dossiers de revue gepasseerd: de herinrichting van de Woluwelaan, het Brabantnet, de optimalisatie van de Ring, de Noordrand, het fietsnetwerk, de slimme kilometerheffing, de mobiliteit aan het voetbalstadion en de geplande winkelcentra, het gewestelijk expresnet, de tariefintegratie, de doorstroming van het busvervoer tussen de MIVB en De Lijn, de ontradingsparkings, de parkway, enzovoort. Stuk voor stuk dossiers waarvoor Brussel en Vlaanderen zullen moeten samenwerken, wat ze naar ik vermoed ook al doen.

We staan zowel in Brussel als in de Rand in de file. Het openbaar vervoer tussen beide voldoet inderdaad niet. Wat hebben minister Smet en uzelf inmiddels reeds met Vlaanderen afgesproken? Welke werkgroepen hebt u opgericht?

We moeten niet alleen praten over samenwerking, maar ons ook concentreren op de inhoud. Reeds in 1998 sloten Brussel en Vlaanderen een principeakkoord over mobiliteit. De tweede hit daarvoor op Google is een bespreking op 1 juli 1998 in de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer van het Vlaams Parlement over het GEN, de doorstroming van de bussen en tariefintegratie. Dezelfde kwesties dus als vandaag.

Laat ons hopen dat we over zestien jaar niet moeten verwijzen naar deze commissie, waarin wel over samenwerking werd gesproken, zonder dat we inhoudelijk echter een stap verder kwamen.

(Applaus bij de N-VA)

Bruxellois...

Pour éviter que la Région bruxelloise ne devienne dispensable, pour assurer une meilleure qualité de vie et un meilleur développement local, y compris à nos voisins, pour garder et attirer des habitants et préserver leur santé, nous devons être clairs sur les points que nous voulons discuter et ne pas nous limiter à augmenter encore les flux interrégionaux. Un tel projet me semble triste, voire très négatif.

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

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

Mme Cieltje Van Achter *(en néerlandais).*- *Un grand nombre de dossiers ont déjà été cités. Ce sont autant de dossiers pour lesquels Bruxelles et la Flandre devront collaborer, ce qu'ils font déjà.*

Bruxelles et la périphérie sont complètement embouteillés. Les transports en commun entre les deux ne suffisent pas. Qu'avez-vous déjà convenu avec la Flandre ? Quels groupes de travail avez-vous mis sur pied ?

Au-delà de la collaboration, nous devons nous concentrer sur le contenu. En 1998 déjà, Bruxelles et la Flandre avaient conclu un accord de principe sur la mobilité. Pour rappel, une discussion était intervenue le 1er juillet 1998 en Commission de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport du parlement flamand, sur des sujets qui sont encore à l'ordre du jour aujourd'hui.

Espérons que, dans seize ans, nous ne devons pas nous souvenir de cette commission, où nous avons bel et bien parlé de collaboration, mais sans avancer d'un iota sur le contenu.

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (in het Frans).- *Het is ondenkbaar dat het Brussels Gewest zich enkel binnen zijn eigen grenzen voort blijft ontwikkelen. De uitstraling van ons gewest is niet enkel voordelig voor de Brusselaars, maar ook voor de rest van het land en in het bijzonder voor de Rand. Iedereen heeft belang bij een goede samenwerking.*

Het verdedigen van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel is van groot belang voor de komende onderhandelingen over mobiliteit. Ik denk onder meer aan het optimaliseren van de Ring, het GEN en de overstapparkings.

Voor de PS staat het vast dat enkel het openbaar vervoer en het GEN een oplossing kunnen bieden voor het Brusselse verkeersinfarct. Het spreekt voor zich dat het autoverkeer beter gereguleerd en georiënteerd moet worden. Wanneer de gewesten oplossingen voor het mobiliteitsprobleem zoeken, moeten ze ook rekening houden met economie, werkgelegenheid, ruimtelijke ordening en leefmilieu.

Vlaanderen en Brussel zijn het over één ding eens: in zijn huidige vorm kan de Ring zijn rol niet meer naar behoren spelen. De verkeersknoop belemmert niet alleen de economische vitaliteit van het land en van onze hoofdstad, maar doet de Brusselaars ook letterlijk naar adem happen. Het is ondenkbaar dat de overheid niet naar oplossingen zou zoeken.

De gewesten moeten hun verantwoordelijkheid nemen. Voor het Brussels Gewest is het van cruciaal belang dat de beleidskeuzes over de Ring verenigbaar zijn met de doelstellingen van het Iris 2-plan. In het overleg met het Vlaams Gewest moeten we aandringen op minder autoverkeer en meer openbaar vervoer. Er moet dus worden geïnvesteerd in het GEN, overstapparkings enzovoort.

Er moeten nog samenwerkingsakkoorden over dit dossier worden gesloten. Daarbij mogen de gewesten niet enkel uit eigenbelang handelen. Het dossier van de Ring gaat over veel meer dan enkel een autoweg.

Het Vlaams Gewest boekt vooruitgang in een aantal dossiers, onder meer in dat van het Brabantnet. Naar aanleiding van de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel moet

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

M. Ridouane Chahid.- Je voudrais remercier M. Clerfayt d'avoir mis ce débat à l'ordre du jour dans la mesure où l'on sait que la réforme de l'État a été une étape importante pour les FDF. Vous entendrez aujourd'hui appeler de vos vœux la mise en place de cette communauté métropolitaine, c'est non seulement une preuve de bon sens et de pragmatisme, mais aussi une évolution importante pour Bruxelles.

M. le ministre-président, considérant l'importance des enjeux évoqués pour notre Région, je me joins évidemment aux interpellations de mes collègues. En effet, la Région bruxelloise ne peut plus imaginer son développement uniquement sur son territoire exigu. Les retombées liées au rayonnement de notre Région ne profitent pas uniquement aux Bruxellois, mais à l'ensemble du pays et plus particulièrement aux communes qui nous sont limitrophes. Il est essentiel pour l'ensemble de ces communes et pour Bruxelles de voir une réelle coopération saine et équilibrée prendre forme entre Régions, et ce, dans l'intérêt de tous.

Défendre la communauté métropolitaine est une priorité et cette approche sera très importante pour les discussions à venir en matière de mobilité. L'optimisation du ring, le RER, les parkings de transit sont autant de projets que la Région bruxelloise ne pourra réaliser seule. La concertation sera essentielle dans ce domaine et constituera un véritable exercice de maturité pour les deux Régions.

Pour le groupe PS, il est certain que seuls les transports en commun, et le RER singulièrement, vont permettre de désengorger Bruxelles. Mais il est aussi évident que le trafic automobile se doit d'être régulé et mieux orienté. À ce sujet, les différents débats sur l'optimisation du ring déchaînent les passions, mais les enjeux ne peuvent se résumer à la mobilité routière. La recherche de solutions en matière de mobilité par chaque Région devra également être liée à des enjeux en matière d'économie, d'emploi, d'aménagement du territoire et d'environnement.

Aujourd'hui, en Flandre comme à Bruxelles, un consensus existe sur un constat : dans sa configuration actuelle, le ring n'est plus en mesure de jouer son rôle de voie périphérique. La

de MIVB ook overwegen om haar netwerk buiten het Brussels Gewest te ontwikkelen.

Wat is de stand van zaken?

(Applaus bij de PS)

congestion automobile qui en découle freine le dynamisme économique du pays et de sa capitale. Cette situation étouffe également physiquement les Bruxellois. Un statu quo est impensable, des solutions doivent être trouvées.

À présent, la sixième réforme de l'État étant engrangée, les Régions sont mises devant leurs responsabilités. C'est pourquoi il est crucial pour notre Région de veiller à la compatibilité des options concernant le ring avec les objectifs du Plan Iris 2. La réduction globale du trafic automobile au profit des moyens de transport en commun doit être une des lignes conductrices de tout dialogue avec la Flandre, avec les investissements relatifs au RER, la création de parkings de transit ou encore l'extension du réseau de transport en commun hors de frontières régionales.

Ce dossier devra donc faire l'objet d'accords de coopération. C'est l'un des objectifs communs transcendant des logiques strictement régionalistes et dépassant la seule question d'un chantier autoroutier.

Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, ce dossier est une opportunité pour réaliser bien des progrès.

La Région flamande et De Lijn avancent sur certains projets et notamment sur le Réseau Brabant. Dans ce nouveau cadre de réflexion métropolitain, il est fondamental que la STIB mette également en œuvre une réflexion sur les opportunités du développement de son propre réseau, à cette même échelle.

Où en est cette réflexion ? Des échanges sur le sujet ont-ils eu lieu entre les Régions ?

(Applaudissements sur les bancs du PS)

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *Ik wil in de eerste plaats weten hoe het zit met de overstapparkings. Voor sommige daarvan is het Brussels Gewest rechtstreeks bevoegd. Van de 16.000 parkeerplaatsen waarvan sprake in de vorige regeringsverklaring, is er nauwelijks 10% gerealiseerd.*

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- La concertation que vous avez entamée avec votre homologue de la Région flamande nous réjouit. Il faut avouer que de nombreux dossiers transrégionaux sont en jachère depuis longtemps. La mise en place de la sixième réforme de l'État demande, elle aussi, un travail concerté.

Geen wonder dat Brussel op het gebied van verkeersproblemen nog steeds bovenaan de Europese ranglijsten prijkt. Als de regering naar een allesomvattende visie op het gebied van mobiliteit streeft, moeten er ook buiten Brussel overstapparkings worden gerealiseerd om het verkeer in de stad vlot te trekken.

De GEN-overeenkomst van april 2003 verplichtte de federale en gewestelijke regeringen ertoe de nodige middelen uit te trekken om de verschillende vormen van weggebruik op elkaar af te stemmen.

Volgens de overeenkomst moesten er geharmoniseerde tarieven komen, alsook biljetten die op meerdere netten geldig zijn, en moeten alle instanties die bij het overleg betrokken zijn informatie uitwisselen voor de uitvoering en evaluatie van de overeenkomst. Ik denk aan de overstapparkings.

Komt er overleg over de aanleg van zulke parkings? Hoeveel parkeerplaatsen zijn er al? Hoeveel zijn er nog gepland? Waar komen ze? Welke overstapmogelijkheden bieden ze (trein, GEN en Brabantnet)?

Uit persberichten blijkt dat u het dossier over de interregionale ontwikkeling van de MIVB en De Lijn hebt toevertrouwd aan een politieke werkgroep en aan een technische werkgroep met vertegenwoordigers van de MIVB en De Lijn. Is dat een nieuwe ontwikkeling of wordt er nu gewoon dubbel werk geleverd? Dient de tekst van de unaniem goedgekeurde parlementaire resolutie als leidraad voor de politieke werkgroep?

Is er vooruitgang geboekt met de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel? Zijn er deadlines vastgelegd?

De zesde staatshervorming voorziet in een aantal samenwerkingsakkoorden. Hebt u het daar met uw Vlaamse ambtsgenoot over gehad? Welke afspraken heeft dat opgeleverd?

(Applaus bij de MR)

Par cette interpellation, je souhaite obtenir des précisions sur le champ et la nature de vos engagements. En matière de mobilité, tout d'abord, j'aborderai la question des parkings de dissuasion. Certains parkings dépendent directement de la Région bruxelloise. Ils ont été annoncés dans la déclaration de politique générale 2009-2014 et par le Plan Iris 2 : 16.000 places promises et à peine 10% effectivement réalisées. Il s'agit là d'un terrible échec de la majorité précédente.

Lorsqu'on prend la mesure de la difficulté de mettre en place des solutions qui auront un impact réel sur la mobilité et qu'un pan entier d'une politique n'est pas mis en place - comme c'est le cas ici -, il ne faut pas s'étonner de rester l'une des villes les plus embouteillées d'Europe.

Dans une vision globale, il est également nécessaire d'agir en amont des problèmes de mobilité à Bruxelles, en développant des parkings de transit créés à l'extérieur de la Région. Ils ont pour but de fluidifier le trafic d'entrée dans la capitale, ainsi que dans Bruxelles, en rabattant une partie des navetteurs vers les transports en commun.

La convention RER signée en avril 2003 entre les gouvernements fédéral et régionaux engageait chacun à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer des transports en commun coordonnés entre eux et avec les autres modes et moyens de déplacement, principalement non motorisés, attractifs par rapport à l'usage individuel de la voiture.

Cette convention nous engageait également à prendre les mesures et conclure les accords nécessaires à l'intégration de l'offre de transport en commun du point de vue de l'utilisateur, en ce compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie. Un autre engagement, qui m'intéresse tout particulièrement aujourd'hui, consistait à mettre à disposition ou à rendre accessible gratuitement aux autres parties toute information utile pour la mise en œuvre, l'évaluation ou l'adaptation d'actions dans le cadre de la convention. Je pense aux parkings de délestage et de dissuasion.

J'ai interpellé régulièrement les ministres du précédent gouvernement à ce sujet, mais je n'ai à l'époque pas obtenu de réponse. J'espère qu'aujourd'hui, vous pourrez nous rassurer. Y aura-

t-il une concertation sur le développement de ces parkings ? Y aura-t-il une information sur le nombre de parkings existants, sur ce qui est prévu, à quel endroit et avec quelles connexions (train, RER et Réseau Brabant) ?

La presse nous rapporte que vous avez confié le dossier des développements transrégionaux des réseaux de la STIB et de De Lijn à un groupe de travail politique, ainsi qu'à un groupe technique composé de représentants des deux réseaux. Qu'y a-t-il de réellement nouveau dans cette annonce ? S'agit-il d'un nouveau groupe technique ? Auquel cas, cela ne constitue-t-il pas un doublon avec le groupe technique dont on nous a maintes fois assurés ces dernières années qu'il gérait le dossier ? Vous n'ignorez certainement pas que notre parlement a adopté à l'unanimité une résolution sur la question. Rassurez-moi, M. le ministre-président, sur le fait que ce texte servira bien de ligne de conduite pour le travail du groupe politique.

Qu'avez-vous réellement mis en place concernant la communauté métropolitaine elle-même, que nous appelons tous de nos vœux ? Avez-vous décidé d'un agenda ? Si oui, quel est-il ?

Une série d'accords de coopération sont prévus dans le cadre de la sixième réforme de l'État. De nombreuses questions vous ont été posées, notamment concernant le transit des déchets, la gestion des routes dépassant les limites de la Région ou la sécurité routière, que l'on vient de régionaliser, mais qui demande une concertation.

Ces dossiers ont-ils été abordés avec votre homologue flamand ? Si tel est le cas, quelle est la teneur des engagements pris en la matière ?

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

De heer Jef Van Damme.- Ik ben blij met deze interpellatie, omdat ze de essentie van het debat weer op de kaart zet en de echte uitdaging duidelijk maakt. De andere interpellanten zijn een beetje afgeweken van het initiële onderwerp. Ik zal dat straks ook even doen.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Cette interpellation touche à l'essence du débat et clarifie le véritable enjeu, qui consiste pour la Région bruxelloise à collaborer avec une Région flamande dirigée par un parti qui ne croit pas en la communauté métropolitaine. Bruxelles peut-elle peser sur les décisions que prendra la Flandre au*

De kern van dit debat betreft de hoofdstedelijke gemeenschap, vroeger ook wel de metropolitane gemeenschap genoemd. De uitdaging bestaat er in dat het Brussels Gewest gaat samenwerken met het Vlaams Gewest, dat wordt geleid door een partij die eigenlijk niet in de hoofdstedelijke gemeenschap gelooft. Minister-president Vervoort moet dus met de Vlaamse minister-president rond de tafel gaan zitten om te praten over een gebied dat ons allen aangaat, terwijl de N-VA geen enkele zin heeft om het Brussels Gewest daarbij te betrekken. Kan Brussel een doorbraak forceren en wegen op de beslissingen die Vlaanderen de komende jaren zal nemen? Ik hoop van harte dat deze regering daarin slaagt.

Ik wil het nog even hebben over de Brusselse Ring en de mobiliteitsproblemen in de Rand. Uit een Vlaamse studie blijkt dat een verbreding van de Ring op zich geen goed idee is. Ook buitenlandse voorbeelden tonen dat aan. Op dat vlak ben ik het volledig met de heer De Lille eens. De sp.a heeft dat standpunt altijd verdedigd en blijft dat ook doen. De enige oplossing bestaat erin dat een verbreding gepaard gaat met zeer strikte begeleidende maatregelen.

Zelfs als u niet voor een verbreding kiest, zijn begeleidende maatregelen nodig. Ik denk daarbij aan de transitparkings en de verbetering van het openbaar vervoer, met name het gewestelijk expresnet (GEN), het Brabantnet of het doortrekken van MIVB-lijnen naar de luchthaven, maar ook aan het invoeren van een snelheidsbeperking van 90 km/u op de Ring. Die laatste maatregel is hier nog niet aan bod gekomen, maar het is een heel snelle, eenvoudige maatregel die de doorstroming van het verkeer verbetert, het aantal ongevallen doet afnemen en bevorderlijk is voor de luchtkwaliteit. Waarom kan het Brussels Gewest dat voorstel niet op tafel leggen? Een snelheidsbeperking op de Ring kan op heel korte termijn voordelen opleveren op het gebied van luchtkwaliteit, mobiliteit en veiligheid.

Om de overlast te beperken, zult u moeten pleiten voor meer geluidsschermen die ervoor zorgen dat Brusselaars en mensen uit de Rand minder last hebben van het doorgaande verkeer.

Als puntje bij paaltje komt, verdedigt deze regering hetzelfde standpunt als de vorige regering. Dat is de essentie van het verhaal. De heer De Lille wil het omgekeerde laten uitschijnen, maar volgens mij

cours des prochaines années ?

Pour ce qui est du ring de Bruxelles et des problèmes de mobilité dans la périphérie, une étude flamande indique qu'un élargissement du ring n'est pas une bonne idée en soi. Élargissement ou non, la seule solution est de l'accompagner de mesures très strictes, telles que des parkings de transit et l'amélioration des transports en commun, à savoir le RER, le Réseau Brabant ou l'allongement des lignes de la STIB vers l'aéroport.

Mais je pense également à l'introduction d'une limitation de vitesse à 90km/h sur le ring. Cette dernière option n'a pas encore été citée, alors qu'il s'agit d'une mesure très rapide et simple à mettre en œuvre pour améliorer le flux du trafic, diminuer le nombre d'accidents et protéger la qualité de l'air. Pourquoi la Région bruxelloise ne met-elle pas cette proposition sur la table ?

Pour limiter les nuisances, vous pourriez également plaider pour davantage d'écrans antibruit.

Ce gouvernement défend le même point de vue que le gouvernement précédent, contrairement à ce que M. De Lille laisse entendre, à savoir que des mesures d'accompagnement très strictes doivent être prises en cas d'élargissement du ring. Je souhaiterais que le ministre-président le confirme.

(Remarques de M. Vervoort)

Je suis heureux d'entendre M. Vervoort confirmer que le gouvernement n'a pas changé de position. M. De Lille, vous devriez faire preuve de plus de modestie dans ce débat en tant que ministre du précédent gouvernement.

hebben Groen en Ecolo in de vorige regering exact hetzelfde standpunt verdedigd, namelijk dat er heel strikte begeleidende maatregelen moeten worden genomen als de Ring wordt verbreed. Ik zou graag hebben dat minister-president Vervoort dat bevestigt.

(Opmerkingen van de heer Vervoort)

Ik ben blij dat minister-president Vervoort bevestigt dat het standpunt van de regering niet is veranderd. Mijnheer De Lille, u zou beter uw verantwoordelijkheid nemen, en u als minister uit de vorige regering iets bescheidener opstellen in dit debat.

De heer Bruno De Lille.- Uit wat minister Smet onlangs zei in een commissievergadering, leid ik af dat deze regering wel degelijk van standpunt is veranderd. U kunt het nalezen in het verslag. Het is toch niet omdat uw partij plots in de meerderheid zit, dat u uw kar moet keren?

De heer Jef Van Damme.- U bent nog maar enkele maanden minister af en het zou dan ook logisch zijn dat u een stap terugzet en de hand eens in eigen boezem steekt.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik zou graag wat dieper ingaan op het overleg tussen de gewesten. De Open Vld vindt het goed dat u afspraken hebt gemaakt met uw Vlaamse collega's om werk te maken van een aantal belangrijke dossiers.

De afgelopen jaren leek het onmogelijk te zijn geworden om toenadering te zoeken. Dat is jammer, want de belangen van Brussel en die van Vlaanderen zijn gelijklopend.

Een aantal jaren geleden hebben wij zelf de mobiliteitsplannen van Vlaanderen en Brussel met elkaar vergeleken. Dat leverde een kaart op waarop onder andere de verbreding en de optimalisatie van de Ring, het GEN, het MIVB-netwerk, het netwerk van De Lijn, de overstapparkings en het gewestelijk fietsnetwerk werden weergegeven.

We stelden daarbij vast dat we niet alleen rekening moeten houden met het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest, maar ook met de centrumsteden in

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).*- *Je déduis de propos tenus récemment en commission par le ministre Smet que ce gouvernement a bel et bien revu sa position.*

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Ministre il y a encore quelques mois, vous devriez balayer devant votre porte.*

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).*- *L'Open Vld salue votre volonté de concertation avec vos collègues flamands sur une série de dossiers importants. Bruxelles et la Flandre ont en effet des intérêts concordants.*

Il y a quelques années, nous avons comparé les plans de mobilité des deux Régions et abouti à une carte sur laquelle apparaissaient, entre autres, l'élargissement et l'optimisation du ring, le RER, les réseaux de la STIB et de De Lijn, les parkings de dissuasion et les itinéraires cyclables régionaux.

Cela nous avait permis d'observer qu'il importait de prendre en considération non seulement les Régions bruxelloise et flamande, mais aussi les villes situées autour de Bruxelles, qui génèrent d'importants flux de circulation vers la capitale.

Pour éviter que cette concertation ne se limite à une opération ponctuelle et pour garantir qu'elle

de regio rond Brussel, zoals Nijvel, Waver, Leuven, Vilvoorde, Aalst of Ninove. Die steden moeten bij de besprekingen betrokken worden. De verkeersstromen in en rond die steden gaan immers voor een groot deel van en naar Brussel.

Het mag niet om een eenmalige operatie gaan. Ik ben benieuwd naar de manier waarop dit overleg zal worden georganiseerd. Het is ook duidelijk dat het niet bij onderhandelen mag blijven, er moeten ook beslissingen worden genomen.

Biedt het overleg enige garantie dat er uiteindelijk beslissingen zullen volgen? Ik pleit ervoor dat de minister van Openbare Werken en Mobiliteit of de minister-president minstens één keer per jaar een voortgangsrapport opstelt over de samenwerking met de andere gewesten op het gebied van mobiliteit.

Misschien is het een goede zaak om regelmatig terug te koppelen naar de leden van de commissie Infrastructuur. Naast concrete projecten moeten er ook algemene doelstellingen worden gedefinieerd. Wie het openbaar vervoer gebruikt, heeft vooral behoefte aan duidelijkheid. Iemand die in de metropolitane zone van Brussel en omgeving het openbaar vervoer wil nemen, moet weten hoeveel tijd dat kost en hoeveel overstappen ermee gepaard gaan. Die informatie is al gedeeltelijk beschikbaar, maar door de doelstellingen scherper te formuleren en ze als uitgangspunt te nemen, wordt het gewenste eindresultaat duidelijker.

Het kan bijvoorbeeld een doelstelling zijn om van Grimbergen op een uur tijd naar het station Ukkel-Stalle te gaan met het openbaar vervoer. Momenteel duurt dat anderhalf uur. Door de uitbreiding van de metro zouden normaal gezien heel wat bestemmingen in Brussel vlotter bereikbaar moeten worden. Om de doelstellingen te halen, is een uniforme bewegwijzering en informatieverstrekking nodig. Er moet ook een behoorlijk parkeergeleidingssysteem komen van de Ring naar de stad. Werd daarover al gesproken tijdens het overleg of komt dat nog ter sprake?

Er werd ons steeds voorgehouden dat de Mobibkaart enorme mogelijkheden biedt om werk te maken van tariefintegratie, maar die zijn tot op heden nogal beperkt. Het moet vooral de bedoeling zijn om het potentiële klanten van het openbaar vervoer zo eenvoudig en aangenaam mogelijk te maken.

débouche sur des décisions, nous proposons que le ministre en charge de la Mobilité et des Travaux publics ou le ministre-président rédige un rapport annuel sur l'état d'avancement de la collaboration avec les autres Régions en matière de mobilité, et qu'il tienne les membres de la Commission de l'infrastructure régulièrement informés.

L'usager des transports en commun demande avant tout des informations claires sur ses temps de déplacement et les ruptures de charges. Améliorer l'information à ce niveau, ainsi que l'accessibilité d'une série de destinations, devrait faire partie des objectifs généraux.

Cela implique une signalisation et une information uniformes, ainsi qu'un téléjalonnement correct du ring vers la ville. Cette question a-t-elle déjà été abordée en concertation ?

On ne cesse de nous vanter l'énorme potentiel de la carte Mobib en matière d'intégration tarifaire, mais celui-ci s'avère plutôt limité jusqu'à présent. Le principal objectif doit être de simplifier et faciliter les choses pour les clients potentiels des transports publics.

(Applaudissements sur les bancs de l'Open Vld)

Overigens sluit ik me graag aan bij de vragen van mijn collega's.

(Applaus bij de Open Vld)

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *Bij het debat over de mobiliteit in en rond Brussel moet er rekening worden gehouden met het gewestelijk en intergewestelijk openbaar vervoer, de overstap-parkings, een optimale bezetting van wagens die van en naar Brussel rijden en het aanmoedigen van wandelen en fietsen of fiets- en autodelen.*

Wie de Ring wil verbreden, wil eigenlijk investeren in een voorbijgestreefd beleid. Voor de cdH-fractie vormt de verbreding van de Ring aanleiding tot een debat over samenleving, milieu en gezondheid.

Het verheugt ons dat het Brussels en het Vlaams Gewest overleg plegen over belangrijke dossiers zoals mobiliteit.

Mobiliteitsvraagstukken zouden een impuls moeten zijn voor de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, die problemen kan aanpakken waarvan oorzaken en gevolgen de grenzen van het gewest overschrijden.

De cdH-fractie verzet zich sterk tegen de verbreding van de Ring. Die zal immers bijzonder nadelig zijn voor de meeste inwoners van Brussel en voor de aan de Ring grenzende gemeenten.

Wij ijveren al decennia voor minder drukke wegen en het terugdringen van de auto als belangrijkste vervoermiddel. Om het Iris 2-plan te kunnen uitvoeren, moeten we op grote schaal stimulansen zoals overstapparkings, deelauto's of carpooling organiseren.

Een verbreding van de Ring zal niet alleen tot vlotter verkeer leiden, maar ook tot een toename van dat verkeer. En er is meer: terwijl Brussel overweegt om de E40 aan Reyers te versmallen en van de toegangen tot de stad stadsboulevards wil maken, willen anderen de wegen die naar Brussel leiden verbreden!

Het mobiliteitsprobleem blijft met andere woorden bestaan, terwijl de milieu- en gezondheidsproblemen zullen toenemen. Uit een studie van de

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

M. Hervé Doyen.- La gestion de la mobilité dans Bruxelles et autour de la Région bruxelloise est un savant dosage. Elle doit intégrer la question des transports en commun régionaux et interrégionaux. Elle doit aussi étudier la création de parkings de dissuasion aux abords du ring de Bruxelles, la desserte de ceux-ci, les lignes de métro sortant de la Région et reliant rapidement ces parkings de dissuasion au centre-ville. En outre, elle doit aborder la question de l'optimisation des taux d'occupation des voitures entrant et sortant, chaque jour, de Bruxelles, via le covoiturage, ou encore celle de la promotion des mobilités douces ou partagées.

Vouloir élargir le ring de Bruxelles, c'est consentir de très gros investissements pour poursuivre une politique vieille d'un demi-siècle et dont tous les experts s'accordent à dire qu'elle appartient au passé, voire à l'Histoire.

Monsieur le ministre-président, comme je l'ai dit en commission, la question de l'élargissement ou de l'optimisation du ring me tient particulièrement à cœur, ainsi qu'à tout mon groupe. Je ne m'y intéresse pas seulement parce que je suis le bourgmestre d'une commune riveraine du ring de Bruxelles. Pour le groupe cdH, la question soulève un vrai débat, à la fois sociétal, environnemental et sanitaire.

Nous nous réjouissons de ce que les Régions bruxelloise et flamande entament des discussions et avancent de concert sur des dossiers primordiaux, notamment ceux de la mobilité, avec le Réseau Brabant et ceux de la réciprocité de la STIB sur la desserte extrarégionale.

Ces questions de mobilité doivent dépasser le cadre strict qui nous occupe et servir d'impulsion à cette communauté métropolitaine dont Bruxelles a tant besoin pour gérer des problèmes dont les causes et les effets, ainsi que nous l'avons abondamment rappelé, dépassent largement nos frontières.

Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) uit 2011 blijkt dat de hoeveelheid stikstofdioxide een duidelijke invloed heeft op de gezondheid van omwonenden in een straal van 3 kilometer rond de Ring. In 2011 ging het om 608.000 personen.

Als de Ring wordt verbreed, zullen de inwoners van Brussel meer met longproblemen en een toegenomen risico op kanker te maken krijgen, terwijl wij daar vooraf al van op de hoogte waren.

Bij gebrek aan ruimte verkavelen we steeds meer aan de rand van het gewest, in de buurt van de Ring. Hebben we eigenlijk wel het recht om de toekomstige bewoners van die verkavelingen bloot te stellen aan de toenemende vervuiling die hun gezondheid kan schaden? Mogen we toestaan dat een verbreding van de Ring meer comfort brengt voor autobestuurders, maar ook meer vervuiling in Brussel?

Binnen een Europese context loopt Brussel bovendien het risico op boetes voor de niet-naleving van de normen voor luchtkwaliteit. Op heel wat plaatsen in het gewest worden die nu al overschreden.

Als de Ring wordt verbreed, ontstaat er bovendien een doorstromingsprobleem tussen het Brussels Gewest en de Rand. Dat zal er op zijn beurt toe leiden dat Brussel zelf minder aantrekkelijk wordt voor bedrijven, waardoor de werkgelegenheidsmogelijkheden voor de inwoners van Brussel sterk zullen afnemen.

We moeten vandaag keuzes maken voor de toekomst. Welke mobiliteit willen we? Stellen we ons pragmatisch op en leggen we ons neer bij de verbreding van de Ring, of verzetten we ons tegen nog meer vervuiling in Brussel in de volgende veertig jaar?

Er zijn andere oplossingen mogelijk dan de verbreding van de Ring en die moeten we bespreken met de Vlaamse en de Waalse regering. We moeten in de eerste plaats focussen op de overstapparkings, een uitbreiding van de metro over de gewestgrenzen heen, het promoten van autodelen, de afwerking van het GEN en de Vlaamse projecten inzake vertramming.

Laten we uit het verleden de lessen trekken die nodig zijn om de toekomst voor iedereen beter te maken.

Le groupe cdH, fidèle aux idées qu'il a toujours défendues, a émis de nettes réserves quant au projet d'élargissement de cette ceinture de béton, de particules fines, de dioxyde d'azote et de bruit qu'est devenu au fil des ans le fameux ring de Bruxelles. Nous redoutons en effet que ce projet ne se révèle extrêmement dommageable pour la majorité des habitants de la Région, mais aussi pour ceux des communes périphériques.

Notre engagement politique en matière de mobilité vise depuis des décennies à décongestionner les routes et à limiter la place de la voiture dans les déplacements quotidiens. Nous avons d'ailleurs fait ici référence au Plan Iris 2. Pour y parvenir, nous pouvons actionner des leviers développés au fil du temps dans nos politiques régionales. Je songe par exemple à la valorisation des transports alternatifs, à l'utilisation des parkings de dissuasion, aux véhicules partagés ou au covoiturage organisé à grande échelle. Ces leviers doivent rester notre priorité durant cette législature.

L'élargissement du ring ne fera pas qu'améliorer la fluidité du trafic. Comme l'ont démontré des études, il entraînera une augmentation du trafic routier et les projections à cet égard font état de quelque 54.000 véhicules supplémentaires par jour tournant autour de notre Région.

Mais l'incohérence du projet ne s'arrête pas là. Alors que l'on envisage de procéder au rétrécissement de l'autoroute E40 à Reyers, que notre projet légitime consiste à transformer les entrées de la ville en boulevards urbains, l'on envisagerait à présent d'élargir les principales routes qui mènent à Bruxelles ! Je reprends à mon compte la métaphore citée tout à l'heure : on élargit la bouteille et l'on rétrécit le goulot ; le jéroboam se termine par une pipette.

Le problème de mobilité, M. le ministre, demeure donc entier tandis que les problèmes d'environnement et de santé s'accroissent. La question environnementale et sanitaire est en effet indissociable de celle posée par l'élargissement du ring. Une étude de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) dont les résultats ont été publiés en 2011 est limpide à cet égard : le taux de dioxyde d'azote a une influence significative sur la santé des habitants dans un rayon de trois kilomètres autour du ring et, en 2011, 608.000 personnes étaient directement concernées.

(Applaus)

L'élargissement du ring n'aura donc pas pour seul effet de fluidifier le trafic. Ce projet constitue une bombe environnementale et sanitaire. Élargir le ring revient à exposer les Bruxellois à des problèmes respiratoires et à un risque accru de cancer, et ce, en parfaite connaissance de cause.

Faute de place, nous lotissons de plus en plus aux abords des limites de notre Région, par exemple dans le quartier Versailles à Neder-over-Heembeek, à proximité du ring. Sommes-nous humainement en droit de soumettre les futurs locataires de ces nouveaux immeubles à ce surplus de pollution et de les exposer à des maladies respiratoires chroniques telles que l'asthme, les bronchites ou les bronchiolites ? En résumé, pouvons-nous admettre que l'élargissement du ring signifie le confort des automobilistes là-bas et les pollutions chez nous ?

Dans le contexte réglementaire européen, la Région s'expose aussi à des sanctions pour non-respect des normes de qualité de l'air. Celles-ci sont déjà dépassées en de nombreux endroits de la capitale. Le ring est une frontière, mais le vent, lui, ne les connaît pas ! Nous devons, en matière de qualité de l'air, nous montrer bons élèves.

Je ne reviendrai pas, faute de temps, sur d'autres préoccupations plus communautaires, mais fondamentales pour le devenir de notre Région et de ses habitants. En créant des distorsions de fluidité du trafic entre Bruxelles et sa périphérie - conséquence de l'élargissement du ring -, nous créons aussi pour les entreprises un différentiel d'attractivité entre Bruxelles et les zonings périphériques. Ceci peut avoir de sérieuses conséquences sur les choix de localisation des entreprises et participer à un mouvement d'exode des sociétés. Pour l'emploi des Bruxelloises et des Bruxellois, ce serait une catastrophe.

Dans un contexte institutionnel mouvant, avec des lois de financement qui évolueront dans les années à venir, nous ne pouvons pas davantage accepter de voir une partie de la richesse produite à Bruxelles s'exporter vers d'autres Régions.

Aujourd'hui, nous devons faire le choix de l'avenir. Quel type de mobilité voulons-nous ? Faisons-nous preuve de pragmatisme en acceptant l'élargissement du ring en l'état, ou bien nous résignons-nous à accepter que cet investissement pollue, ceinture, asphyxie Bruxelles pour les

40 ans à venir ?

Au cdH, notre réponse est claire : bien avant l'élargissement du ring, d'autres solutions existent dans le cadre des discussions avec les gouvernements flamand et wallon. Ne devons-nous pas d'abord nous concentrer sur la création de parkings de persuasion, l'extension des lignes du métro vers l'extérieur de Bruxelles, la mise en œuvre d'un vaste programme de promotion du covoiturage ou l'achèvement du RER et des projets flamands en matière de tramification ?

L'avenir, ce n'est pas poursuivre, développer et amplifier ce que propose le présent. C'est, avant tout, tirer toutes les leçons du passé pour améliorer, demain, le futur de tous.

(Applaudissements)

De voorzitter. - De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).* - *Alle hinderpalen voor een samenwerkingsakkoord dat de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel concretiseert zijn uit de weg geruimd.*

Er is een hele weg afgelegd om in het kader van de zesde staatsvorming tot de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel te komen. Het verhaal begint met een nota van 25 januari 2008, waarin de regering verklaarde dat samenwerkingsrelaties tussen het Brussels Gewest en het hinterland van groot belang zijn voor economische en sociale materies, ruimtelijke ordening, mobiliteit en leefmilieu.

De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel werd opgericht in het kader van de zesde staatsvorming en alle gemeenten van de voormalige provincie Brabant en de federale overheid zijn er van rechtswege lid van. De provincies mogen uit eigen beweging toetreden. De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel moet overleggen over gewestelijke materies van gewestoverstijgend belang. De modaliteiten en de materies worden door de drie gewesten vastgelegd in een samenwerkingsakkoord.

Destijds dachten we dat er een definitief begin gemaakt was met de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, maar een aantal Vlaamse gemeenten

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - À la suite de ma rencontre avec mon homologue flamand, M. Bourgeois, MM. Clerfayt et Loewenstein m'interrogent sur la mise en œuvre de la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB), telle que consacrée par la sixième réforme de l'État.

Je tiens d'abord à vous rassurer : plus aucun obstacle ne semble à même d'empêcher l'élaboration de l'accord de coopération concrétisant la CMB créée par la loi spéciale du 19 juillet 2012. Ce lieu de concertation sur les matières régionales d'importance transrégionale est le résultat d'un long combat mené par les Bruxellois.

Qu'il me soit dès lors permis de rappeler l'historique de la création de cette CMB. C'est initialement dans sa note octopus du 25 janvier 2008 que le gouvernement bruxellois a évoqué la nécessité de créer ce qui était alors appelé une "communauté urbaine". Le gouvernement y déclarait que des relations de coopération étroites entre la Région bruxelloise et son hinterland étaient essentielles, dans l'intérêt tant des habitants de Bruxelles que de ceux de sa périphérie, et compte tenu du rôle stratégique de la Région bruxelloise pour le pays tout entier. De telles relations sont importantes dans des domaines comme la politique économique et sociale,

spanden een geding aan bij het Grondwettelijk Hof om de bijzondere wet van 19 juli 2012 tot oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel te laten annuleren.

Daardoor schakelden de gewestelijke overheden een versnelling lager, zonder daarom stil te zitten. Het op 12 december 2013 goedgekeurde Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) onderzocht voor het eerst de ruimtelijke ordening over een oppervlakte die groter is dan de 162 km² van het Brussels Gewest.

Het Grondwettelijk Hof verwierp de annulatieverzoeken in mei 2014 en sindsdien zetten we alle zeilen bij.

Tijdens de ontmoeting met Vlaams minister-president Geert Bourgeois hebben we de algemene krijtlijnen van het samenwerkingsakkoord in verband met de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel besproken. Daaruit bleek dat we dezelfde ambities koesteren. Ook met Waals minister-president Paul Magnette heb ik formele besprekingen gevoerd over het samenwerkingsakkoord met Wallonië.

Voor het einde van 2014 leggen we een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst voor aan de andere gewesten. Hoe dat eruit zal zien, hangt af van de akkoorden binnen de verschillende regeringen, het advies van de Raad van State, enzovoort. De regering wil voor het einde van het eerste trimester van 2015 tot een resultaat komen.

Als we het mobiliteitsvraagstuk beperken tot de 162 km² van ons grondgebied, zal het verkeersinfarct niet opgelost raken. Daarom moet er constructief overleg komen.

De voorstellen van onze gesprekspartners categoriek afwijzen lijkt dan misschien wel een moediger standpunt, maar het zal vroeg of laat tot stagnatie leiden. Het idee dat Vlaanderen slechte bedoelingen heeft, sterker is en gelijk zal krijgen, verhindert dat we efficiënt overleggen en levert niets op. Het is dus niet op die manier dat we te werk moeten gaan.

Het Brussels Gewest is een volwaardig gewest met bevoegdheden, projecten en een visie die het met de andere deelstaten en de federale overheid moet afoetsen. Als het deze buitengewone kans niet met beide handen grijpt, begaat het een historische

l'aménagement du territoire, la mobilité ou l'environnement.

Ce souci de concertation, dans une perspective gagnant-gagnant, émane donc de notre institution régionale. Cela mérite d'être rappelé.

C'est ensuite dans le contexte de la négociation d'accords institutionnels pour la sixième réforme de l'État que la création de la CMB a été obtenue. L'accord du 11 octobre 2011 prévoit ce qui suit : "Afin de promouvoir activement la coopération, une communauté métropolitaine sera créée par une loi spéciale. Y siègeront les représentants des gouvernements régionaux. La loi spéciale prévoira que toutes les communes de l'ancienne province du Brabant, de même que l'autorité fédérale, sont membres de droit de la communauté métropolitaine. Les provinces, elles, seront libres d'y adhérer. Cette communauté métropolitaine aura pour mission d'organiser la concertation entre ceux-ci sur des sujets de compétence régionale et d'importance transrégionale. Les trois Régions concluent un accord de coopération pour fixer les modalités et l'objet de cette concertation".

C'est précisément ce qu'a prévu la loi spéciale du 19 juillet 2012.

À ce moment-là, nous pensions que la communauté métropolitaine était définitivement sur les rails. Nous avons entamé sans tarder une réflexion, sous la forme d'un séminaire de l'Agence de développement territorial de la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) sur les pratiques de la coopération métropolitaine. Cependant, au mois de février 2013, les conseils communaux de Lennik, Grimbergen et Kampenhout, ainsi que ceux d'Overijse et de Steenokkerzeel, ont diligemment devant la Cour constitutionnelle un recours en annulation de la loi spéciale du 19 juillet 2012, créant la communauté métropolitaine.

À la suite de cela, les autorités régionales ont temporisé, en continuant malgré tout à miser sur cette aire métropolitaine. C'est ainsi que le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) approuvé le 12 décembre 2013, autrement dit avant l'arrêt de la Cour constitutionnelle, examine pour la première fois l'aménagement du territoire sur un périmètre plus vaste que les 162km² de nos frontières régionales et pointe explicitement la communauté métropolitaine comme levier majeur du développement territorial

vergissing.

(verder in het Nederlands)

Uiteraard is het niet de bedoeling dat wij de visie van onze partners blindelings overnemen. Hun belangen zijn immers niet noodzakelijk dezelfde als de onze.

Neem nu het spoor. Het idee dat alleen de dienstverlening aan pendelaars belangrijk is, gaat volledig voorbij aan de gewestelijke rol die het spoor vervult. Nochtans weten we allemaal dat het zo kan worden uitgebouwd dat het ook aan de behoeften van de Brusselaars beantwoordt.

Ik heb de Vlaamse minister-president voorgesteld dat we samen met het Vlaams Gewest zouden werken aan intergewestelijke infrastructuur voor alle vervoermiddelen, op grond van een aantal principes waarvoor politieke akkoorden verplicht zijn.

Dat is de visie van de Brusselse regering. Al deze standpunten zijn overigens in het regeerakkoord opgenomen. Mijnheer Delva, ik kan u geruststellen: de heer Smet was wel degelijk aanwezig op het ogenblik dat wij in het regeerakkoord opnamen dat dit overleg zou plaatsvinden.

Samen met de Vlaamse minister-president beslisten we om werkgroepen op te richten voor de Ring en voor de tramlijnen die de gewestgrenzen overschrijden. Voor ik nader inga op de inhoud van die dossiers, geef ik nog mee dat de werkgroepen worden samengesteld uit kabinetsleden van beide ministers-presidenten en van de twee ministers van Mobiliteit. Zij zullen ondersteund worden door de administraties.

De Lijn en de MIVB worden uiteraard ook bij het debat over het openbaar vervoer betrokken. Tijdens de eerste vergadering op 15 december worden de methode en de agenda vastgelegd.

(verder in het Frans)

Ook het fiets-GEN zal deel uitmaken van de gemeenschappelijke visie die Vlaanderen en Brussel uitwerken. Reken maar op minister Smet om daar een breekpunt van te maken.

Het Brabantnet van het Vlaams Gewest en De Lijn staat nog niet helemaal in de steigers. We moeten

bruxellois.

La Cour constitutionnelle a finalement rendu en mai 2014 un arrêt rejetant les demandes en annulation de la loi du 19 juillet 2012. Nous avons alors pu commencer à plancher sur la communauté métropolitaine et l'intégrer dans divers chantiers. Par exemple, la stratégie 2025, élaborée avec les partenaires sociaux lors du sommet social extraordinaire du mois d'octobre dernier, identifie la communauté métropolitaine comme chantier prioritaire afin de déployer l'économie bruxelloise.

Enfin, la rencontre en ce début de mois avec mon homologue Geert Bourgeois nous a permis d'échanger sur les contours généraux de l'accord de coopération relatif à la communauté métropolitaine. À cette occasion, j'ai pu constater que cette ambition était partagée et que le ministre-président flamand était effectivement ouvert à la mise en œuvre d'un accord de coopération en cette matière. Nous avons bien évidemment convenu de cette mise en œuvre.

On parle beaucoup de ma rencontre avec Geert Bourgeois, mais j'ai également rencontré Paul Magnette de manière formelle et nous avons abordé l'accord de coopération avec la Région wallonne en cette matière. Il est dans notre intérêt de donner à cet accord un véritable contenu géographique, tel que prévu par la loi spéciale. Cela implique aussi une concertation avec la Région wallonne, même si les enjeux ne sont pas tout à fait les mêmes.

Avant la fin de 2014, nous soumettrons un projet d'accord de coopération aux deux autres Régions. Avant même toute concertation avec les autres entités régionales, il m'est évidemment difficile de vous dire, dès aujourd'hui, comment cela va fonctionner. Tout cela impliquera bien sûr des accords au sein des différents gouvernements, le passage au Conseil d'État, etc. Ce parcours législatif, vous le connaissez tous. L'objectif du gouvernement est d'aboutir avant la fin du premier trimestre 2015.

Dans l'intervalle, et conformément au prescrit de la loi spéciale 19 juillet 2012, toute la concertation aura lieu, cela va de soi.

En l'absence de M. Pascal Smet, je répondrai à sa place à toutes les questions liées à la mobilité. La situation actuelle est assez simple :

erop toezien dat het rekening houdt met onze visie en onze prioriteiten om zo tot een gezamenlijk plan te komen voor de ontwikkeling van infrastructuur, de uitbating van de lijnen en tariefintegratie.

Lijnen van en naar Brussel moeten iedereen ten goede komen. Een status quo zou er alleen maar toe leiden dat Brusselse werknemers uit Brussel wegtrekken, omdat ze niet met het openbaar vervoer op het werk raken.

Dat de luchthaven al voldoende ontsloten is en lijn 62 niet tot aan de luchthaven verlengd moet worden, is absolute onzin. De luchthaven biedt werk aan een heleboel laaggeschoolden en ongeschoolden. Laaggeschoolde en ongeschoolde werkloze Brusselaars hebben blijkbaar geen toegang tot die arbeidsmarkt. Bovendien zal de luchthaven ook niet verdwijnen, ook al dromen sommigen daarvan.

Het milieubeleid en de strijd tegen geluidsoverlast hoeven niet in strijd te zijn met het gevecht tegen de werkloosheid. We moeten er dus voor zorgen dat Brusselaars toegang hebben tot die banen.

We mogen niet naïef zijn en over het hoofd zien dat we elkaar economisch beconcurreren. Als we geen duidelijke verzuchtingen formuleren, krijgen we niets en dat zou de ergst denkbare situatie zijn.

Over de overstapparkings en de ingebruikname van de huidige GEN-infrastructuur moet nog een hartig woordje worden gesproken. Meer dan 70% van het GEN kan eigenlijk al in gebruik worden genomen. Het wordt tijd dat alle beleidsniveaus zich daarvoor inzetten.

Ons standpunt over de Ring rond Brussel is gebaseerd op het protocolakkoord dat de vorige regering goedkeurde. Wat de verkoop van het stadion betreft, is vooral de ontsluiting van het noorden van Brussel en de economische opleving die ermee gepaard moet gaan van belang.

Als we deze zone nieuw leven willen inblazen, moeten er zaken veranderen. De toegankelijkheid van parking C, via de Ring, houdt vanuit mobiliteitsstandpunt geen steek. Daarom mogen we niet passief afwachten en moeten we duidelijke standpunten innemen.

(Opmerkingen)

quotidiennement, près de 370.000 navetteurs et de 800.000 déplacements entrants et sortants nous imposent évidemment une concertation interrégionale forte. Réfléchir à notre mobilité uniquement à l'intérieur de nos 162km² ne nous permettra pas d'aborder efficacement le problème de la congestion. J'en ai l'intime conviction et nous devons tous partager ce constat.

Par conséquent, cette situation nous impose de mener une concertation constructive. Participer à une discussion, voire à une négociation, en disant à nos partenaires que nous refusons leurs visions reviendrait à bloquer toute évolution métropolitaine et, in fine, à réduire la qualité de vie des Bruxellois, ainsi que le dynamisme économique de Bruxelles. Certes, la posture consistant à tout refuser peut sembler plus forte et courageuse, mais elle ne peut durer qu'un temps ; dans ce cas, il faut bien, à un moment donné, constater que la dynamique engendrée par la sixième réforme de l'État ne peut pas prendre pleinement sa place. Or, les entités fédérées, avec cette réforme, ont acquis de nouvelles compétences et doivent obtenir certains résultats. Ce ne sera possible que par le biais d'une concertation entre elles.

La vision, parfois quelque peu frileuse, défensive, voire teintée d'un certain complexe d'infériorité, selon laquelle la Flandre nourrit nécessairement des desseins mauvais, est plus forte et aura gain de cause en cas de concertation, nous empêchera de participer efficacement à toute concertation et nous encouragera à attendre que les choses passent. Ce n'est donc pas de cette manière qu'il convient d'aborder le dossier.

La Région bruxelloise est une Région à part entière. Elle a des compétences, des projets et une vision et elle doit les confronter au réel, c'est-à-dire aux autres entités fédérées et au niveau fédéral.

Cela va de soi. Sans ces éléments, je ne comprendrais pas le sens de l'évolution institutionnelle de ce pays, même si la comprendre demande parfois de faire preuve d'imagination.

C'est une chance extraordinaire qui nous est donnée aujourd'hui. Ces rencontres qui peuvent sembler anecdotiques démontrent sans nul doute une volonté partagée, y compris par la Flandre, de tenir compte de cette réalité. Ne pas saisir cette

De permanente files op de Ring vormen al een gezondheidsprobleem op zich, dat dringend aangepakt moet worden. We zouden er bijvoorbeeld bij het Vlaams Gewest op kunnen aandringen dat het een tweede ringweg aanlegt, verder in het hinterland.

Het komt er vooral op aan een geïntegreerde visie op mobiliteit te ontwikkelen.

Daarom moeten we met Vlaanderen een akkoord bereiken waardoor de autodruk kan dalen. Voor de eerste keer heb ik het gevoel dat men in het noorden van het land echt naar oplossingen wil zoeken in overleg met het Brussels Gewest.

(Opmerkingen)

De realiteit is dat in Vlaanderen een meerderheid aan een politiek project werkt. Dit ontkennen heeft geen zin. De zesde staatshervorming dwingt de gewesten samen te werken. Als ze dat niet doen, dan heeft de staatshervorming geen zin gehad.

De gewesten zullen op gelijke voet samenwerken. Zij hebben meer gemeenschappelijke belangen dan verschillen.

(Applaus)

chance, ou le faire de manière frileuse serait une erreur historique commise par Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

Naturellement, le but n'est pas de faire nôtre la vision de nos partenaires, étant donné que nos intérêts ne sont pas forcément les mêmes.

Prenons le cas du rail : nous ne devons pas perdre de vue le rôle des trains dans la mobilité régionale afin de répondre aux besoins des Bruxellois.

J'ai proposé au ministre-président flamand d'élaborer des infrastructures interrégionales pour l'ensemble des moyens de transport, sur la base de principes qui devront faire l'objet d'accords politiques. Une concertation est donc prévue et des groupes de travail se pencheront sur les dossiers du ring et des lignes de trams de la STIB qui desservent aussi la Flandre. Ces groupes se composent de représentants des cabinets des deux ministres-présidents et des ministres de la Mobilité.

De Lijn et la STIB participeront bien sûr aussi au débat sur les transports en commun. La méthode et le calendrier seront déterminés lors de la première réunion du 15 décembre.

(poursuivant en français)

Nous avons défini une méthode de travail. Le groupe faitier se réunira pour la première fois le 15 décembre prochain. Le travail se fera étage par étage et il va de soi que les résultats remonteront tous vers les cabinets.

Nous devons travailler selon ce schéma. Partir de l'idée que nous allons réunir des groupes pour occuper le temps n'a aucun sens. Nous sommes face à ces enjeux et à l'imminence d'une véritable discussion de nature politique. On le sait, chacun viendra avec son cahier des charges. Mais n'est-ce pas la nature du jeu politique ?

M. Pinxteren, le RER-vélo fait bien évidemment partie des discussions avec la Région flamande. Toutefois, nous n'avons pas constitué un groupe spécifique sur cette question puisque ce dossier est plus avancé dans les discussions.

Au moment d'atteindre une vision globale des Régions flamande et bruxelloise, il en fera partie.

Vous pouvez compter sur le ministre Smet pour faire du vélo un enjeu majeur. Il y sera particulièrement attentif dans le développement du ring interrégional.

La Région flamande et De Lijn ont créé le Réseau Brabant. Ce projet est inscrit dans le cahier de charges de la Flandre et n'est pas totalement abouti. Nous devons y intégrer notre vision et nos priorités, pour arriver à un plan commun en termes de développement d'infrastructures, d'exploitation des lignes et d'intégration tarifaire.

Autour de Bruxelles, en voie pénétrante dans les deux sens, il faudra permettre le développement de lignes qui serviront autant à la périphérie qu'aux Bruxellois. C'est l'enjeu majeur. Des lignes qui ne serviraient qu'à des navetteurs en bus seraient déjà une avancée pour diminuer la congestion automobile, mais elles seraient insuffisantes. Nous avons aussi besoin que nos Bruxellois aillent travailler en périphérie, tout en continuant d'habiter à Bruxelles. Un statu quo se traduirait par le départ des travailleurs bruxellois hors de Bruxelles, à cause de l'inexistence d'alternatives en termes de mobilité en transports publics.

Lorsque j'entends que l'aéroport est déjà suffisamment desservi et qu'il ne faut pas prolonger la ligne 62 jusque-là, il s'agit pour moi d'un non-sens absolu. Pourquoi ? Parce que l'aéroport emploie énormément de personnel peu ou pas qualifié. Or, des Bruxellois sont en attente d'un emploi peu ou pas qualifié et, pour des raisons évidentes, n'ont pas accès à ce marché de l'emploi.

On pourrait prendre la décision de fermer l'aéroport et ne rien faire. Mais l'aéroport, mettez-vous bien cela dans la tête, ne fermera pas, même si certains en rêvent ! En effet, il y a vingt ou trente ans, d'autres choix auraient pu être posés. On peut continuer à s'en plaindre, mais cet aéroport, aujourd'hui, il est là et il y restera. Son existence n'est pas contradictoire avec une politique environnementale, ni avec les mesures que nous avons déjà prises en matière de pollution sonore, par exemple. Nous devons toutefois conjointement mener le combat environnemental et celui du chômage. Il est donc important pour les Bruxellois d'avoir accès à ce bassin d'emplois.

Je pourrais également vous parler du zoning Da Vinci et du développement de tout le parc

immobilier réalisé ces vingt dernières années. On brandit toujours les succès de la Flandre et sa compétitivité : pourtant, le résultat de ce projet est une catastrophe. Le taux de vacance est aussi élevé qu'à l'intérieur des frontières bruxelloises. Voilà bien la preuve que le taux de vacance n'est pas lié à la taxation sur les bureaux ou au précompte immobilier : il est par contre directement lié au déficit d'accessibilité de ce type de bassins d'emplois. Il est donc primordial de faire vivre cette économie.

Ne soyons pas pour autant naïfs. Nous sommes évidemment dans une dynamique de concurrence économique. C'est un fait. Cependant, si nous n'exprimons pas de demandes claires, nous n'obtiendrons rien. Or, ce serait la pire des situations.

Nous avons parlé des parkings de transit. Cela fait partie des points que nous aurons à discuter, tout comme la question du RER pour lequel une démarche commune sera mise en place afin que le niveau fédéral prenne enfin ce dossier à bras-le-corps et que l'on mette en œuvre le RER existant.

En effet, plus de 70% du réseau existe physiquement et nous pouvons le faire fonctionner. Il est donc temps que les entités fédérées, Régions bruxelloise, flamande et wallonne, s'expriment d'une seule voix.

Concernant le ring de Bruxelles, je m'en tiens au protocole d'accord qui a été approuvé par le précédent gouvernement et qui est la base de la position que nous défendrons pour Bruxelles.

Par rapport à la situation actuelle, la vraie question que sous-tend celle de la vente du stade est le désenclavement de l'ensemble du nord de Bruxelles et du redéploiement économique qui l'accompagne. Je pense évidemment au plateau du Heysel qui nécessitera aussi des adaptations.

À l'heure actuelle, si vous voulez rendre cette zone vivante, il faut changer les choses. Si ce n'est pas le cas, qu'on le dise clairement. Pour l'heure, la situation est intenable : si vous voulez accéder au parking C indépendamment du stade, en passant par le ring, la démarche n'a aucun sens en termes de mobilité ! Les Bruxellois n'ont pas intérêt à assister passivement à cette situation !

Il faut aborder ces questions avec des positions

claires.

(Remarques)

La situation actuelle n'est pas acceptable. La simple congestion permanente du ring représente un problème de santé en soi. Il nous faut trouver un moyen de régler ce problème. Nous pouvons par exemple demander à la Flandre de construire un deuxième ring un peu plus loin.

Le vrai débat que nous devons avoir doit découler d'une vision intégrée de la mobilité. Il ne faut pas isoler un dossier en particulier, car cela n'a aucun intérêt par rapport à la vision d'ensemble que nous souhaitons avoir en la matière.

C'est pour cela que le processus initié avec la Flandre devrait déboucher sur un accord basé sur des mesures durables, permettant notamment de rencontrer les objectifs de diminution de la pression automobile. Cela implique d'ailleurs d'y adjoindre d'autres mesures. Sans cela, on passerait à côté de cette opportunité.

Pour la première fois, je sens au nord du pays une véritable attente de la part du monde politique pour trouver des solutions avec Bruxelles.

(Remarques)

Nous pouvons bien entendu nous interroger sur la légitimité d'une entité - fédérale, par exemple - au vu de la représentation des Communautés en son sein. Nous devons cependant tenir compte d'une réalité, à savoir qu'une majorité travaille sur un projet politique en Flandre. Cela n'a guère de sens de l'ignorer, dans la Belgique issue de la sixième réforme de l'État, où les compétences transférées nous imposent un processus collaboratif. Renoncer à cela, c'est constater que cette réforme de l'État n'avait aucun sens.

Je fais le pari que les Régions existent, qu'elles ont un avenir et qu'elles travailleront d'égale à égale. Elles ont des intérêts communs, au-delà de leurs divergences. Nous devons nous entendre sur ce qui nous rassemble. C'est à cette condition que la sixième réforme de l'État aboutira.

(Applaudissements)

De voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (*in het Frans*).- *Ik hoop dat iedereen hier het idee deelt dat de toekomst van Brussel gezien moet worden binnen een geheel dat de grenzen van het gewest overschrijdt. Het idee dat Brussel wat krap begrensd is, leeft al langer.*

Binnen die ruimere visie op Brussel, die in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan is opgenomen, moeten we werken aan het welzijn van zowel de inwoners van Brussel zelf als van wie net buiten het gewest woont. Met de inwoners van de Rand delen we immers jobs, een sociaal-economisch hinterland en ontspanningsmogelijkheden. Het is goed dat het debat over een aantal belangrijke gemeenschappelijke elementen wordt aangegaan.

Of we nu vertrouwen hebben in de oprechtheid van onze partner of niet, doet niet ter zake: als we vooruitgang willen boeken, moeten we samenwerken. Als we de belangen van het Brussels Gewest werkelijk willen verdedigen, moeten we goede omstandigheden voor een vruchtbaar overleg creëren en ruimte laten voor de eisen van onze gesprekspartner.

Wat de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap en het overlegorgaan betreft, zien we wel wat de toekomst brengt.

(Applaus)

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

M. Bernard Clerfayt.- Je suis très heureux d'avoir posé cette question et d'avoir ainsi ouvert un débat dont l'intérêt et la nécessité sont démontrés par le grand nombre d'intervenants. M. Chahid partage d'ailleurs ma satisfaction.

J'espère en tout cas que nous partageons tous ici l'idée selon laquelle l'avenir de Bruxelles et de ses habitants doit se concevoir dans un espace bien plus large que celui délimité par nos actuelles frontières, espace élargi auquel nous devons dès lors adapter notre projet politique.

Politiquement, nous pouvons décliner cette idée de plusieurs manières. Nous pensons depuis très longtemps que les frontières de Bruxelles sont un peu étroites et qu'elles n'ont pas été déterminées de manière totalement démocratique. Peu importe, c'est un autre débat qui devra avoir lieu ici.

Lorsque l'on conçoit cette vision large de Bruxelles, qui est à présent inscrite dans notre Plan régional de développement, l'on doit évidemment travailler au bien-être des Bruxellois de l'intérieur et de l'extérieur. Par "Bruxellois de l'extérieur", j'entends ceux qui sont à nos frontières et qui habitent en dehors de notre territoire administratif, mais qui partagent avec nous le même pôle d'emplois, le même hinterland socioéconomique, les mêmes lieux de délassement ou de vie. Bref, qui partagent nos réalités.

Je suis donc très heureux que l'on ait ouvert ce débat et que l'on mette ainsi en commun une série d'enjeux partagés et bien nécessaires : mobilité, logement, emploi, urbanisme ou développement urbain.

Évidemment, on peut douter ou non de la sincérité de notre partenaire. Comme l'a dit le ministre-président, peu importe, puisque c'est le partenaire qui nous est aujourd'hui imposé. Certains ont voté pour lui, d'autres non ; certains le soutiendront, d'autres non, mais peu importe. Nous sommes aujourd'hui obligés de travailler avec lui et, si nous voulons faire progresser nos dossiers, nous n'avons pas d'autre choix que de poursuivre dans cette voie.

J'ai entendu les propos rassurants du ministre-président sur son intention de mettre en place la communauté métropolitaine. Qui vivra, verra. De

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein *(in het Frans).*- *Ik twijfel niet aan de intentie van de Brusselse regering om vooruitgang te boeken. Ik ben blij te horen dat er geen belemmering is wat de hoofdstedelijke gemeenschap betreft, dat u de grote lijnen van het samenwerkingsakkoord kon bespreken en dat er aan de andere twee gewesten tegen het einde van het jaar een voorstel wordt gedaan.*

U verwees naar twee werkgroepen: de ene richt zich op de verbreding van de Ring, de andere op samenwerking tussen de MIVB en De Lijn.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *De gesprekken gaan veel verder dan die twee onderwerpen. We bespraken bijvoorbeeld ook een ruimere samenwerking tussen Actiris en de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB). Vlaanderen wil op dat vlak echt samenwerken, omdat het arbeidskrachten nodig heeft. Voor ons is het van belang dat inwoners van het Brussels Gewest die in Vlaanderen kunnen gaan werken, toch in Brussel blijven wonen. Anders zal het Brussels Gewest nog meer verarmen.*

toute façon, si nous voulons créer un dialogue utile à la défense de nos intérêts, vous avez raison de dire que nous ne pouvons pas cracher au visage de notre partenaire et lui demander ensuite de nous parler. Nous devons donc construire les conditions d'un dialogue fécond, reconnaître que notre partenaire a ses propres demandes et en discuter avec lui en faisant preuve de maturité.

Quant à vos propos rassurants sur la mise en place de la communauté métropolitaine et de l'organe de concertation structuré et structurel qui nous permettra de travailler durablement à l'avenir des Bruxellois de l'intérieur et de l'extérieur, ils m'inspirent ce dicton anglais : "The proof of the pudding is in the eating". Si vous préférez la version française, c'est au pied du mur que l'on voit le maçon. Nous vous réinviterons donc à nous faire part des progrès que vous aurez réalisés.

(Applaudissements)

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

M. Marc Loewenstein.- Je n'ai pas de doute sur l'intention du gouvernement bruxellois d'aller de l'avant. Je suis heureux d'entendre qu'il n'y a pas d'obstacle à la communauté métropolitaine, que vous avez pu discuter des contours de l'accord de coopération et qu'un projet sera proposé aux deux autres Régions d'ici la fin de l'année.

Vous avez évoqué l'existence de deux groupes de travail, sur l'élargissement du ring et sur la réciprocité STIB-De Lijn.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il y a aussi la politique d'intégration, la représentation internationale... Je ne voulais pas ouvrir d'autres débats, mais le menu que nous avons défini ensemble va au-delà de ces seules questions. Nous avons évoqué l'économie et l'emploi, avec le renforcement des collaborations entre Actiris et le Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB), par exemple. Il y a une véritable volonté de collaboration de la Flandre à cet égard, tout simplement parce qu'elle a besoin de main-d'œuvre. L'enjeu, pour nous, est que notre main-d'œuvre trouve sa place en Flandre, mais continue à vivre à Bruxelles. Faute de quoi, nous

De heer Marc Loewenstein *(in het Frans)*.- *Op mijn vraag over de overstapparkings gaf u het wat verontrustende antwoord dat daarover nog moet worden gepraat. Ik hoop dat dit niet buiten de officiële gesprekken om zal gebeuren?*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans)*.- *We moeten mobiliteit als een geheel benaderen om de algemene doelstellingen te bereiken.*

De heer Marc Loewenstein *(in het Frans)*.- *Ik reken op de strijdvaardigheid van de Brusselse regering.*

Er zijn redenen genoeg om een hoofdstedelijke gemeenschap op te richten, waarbinnen alle hier vandaag besproken onderwerpen aan bod moeten kunnen komen. In het belang van iedereen en van de inwoners van Brussel in het bijzonder moet er een wederzijdse wens zijn om vooruit te komen. Het moet duidelijk zijn welk doel we daarbij nastreven.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans)*.- *Het is niet gemakkelijk voor de minister-president om in de plaats van minister Smet te antwoorden. Het is dan ook begrijpelijk dat de informatie over het fiets-GEN beperkt blijft.*

De inwoners van Brussel willen wonen in een gewest dat de Europese normen inzake fijnstof naleeft, waarbinnen ze zich gemakkelijk zonder auto kunnen verplaatsen en waar ze werk vinden, maar dan liefst niet voor een hongerloon in een winkelcentrum of de horeca.

ferions face à un nouvel appauvrissement de notre Région.

M. Marc Loewenstein.- Concernant le groupe de travail mobilité, vous avez abordé deux aspects : l'élargissement du ring et la réciprocité STIB-De Lijn. À ma question, plus précise, sur les parkings de dissuasion et les 20.000 places, vous avez répondu - et cela m'inquiète un peu - que vous aviez encore à en discuter, par exemple au sujet du RER. J'espère me tromper, et que cela n'est pas en dehors du débat.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Les enjeux de mobilité sont un tout. Si on les saucissonne, cela ne fonctionnera pas. L'idée est d'en intégrer tous les aspects - parkings de dissuasion, sorties d'autoroute, etc. - pour que les objectifs globaux soient atteints.

M. Marc Loewenstein.- Je fais confiance à la pugnacité du gouvernement bruxellois, mais je n'ai pas envie qu'à la fin, nous nous retrouvions avec l'élargissement du ring, le développement du Réseau Brabant et, par exemple, l'extension de la ligne 62 vers l'aéroport pour les Bruxellois. Heureusement, cela ne semble pas aller dans ce sens.

Cette communauté métropolitaine a une réelle raison d'être. Tous les sujets abordés aujourd'hui doivent être traités en son sein. J'insiste sur l'absolue nécessité d'un dialogue, d'une volonté réciproque des différents acteurs d'aller dans un même sens, et d'une concertation bien réelle et sans ambiguïté sur les objectifs à atteindre dans l'intérêt de tous, et notamment des Bruxellois.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je remercie le ministre-président pour ses réponses. Il n'est pas simple de répondre à la place de M. Smet. Je comprends donc le caractère succinct des informations reçues sur le RER-vélo.

Le groupe Ecolo a le dialogue entre Régions et Communautés dans son ADN. Nous le faisons depuis notre naissance. À l'échelon fédéral, Ecolo et Groen constituent un groupe commun. Nous n'avons pas pu le faire en Région bruxelloise, mais le règlement nous le permettra peut-être un jour.

Een reservaat zoals dat momenteel voor de Heizel wordt voorgesteld, wil niemand.

(Opmerkingen)

In een reservaat zijn er alleen werklozen, cafés, speelholen en met wat geluk een elektrisch treintje. Dat is wat dit plan van het noorden van Brussel zal maken.

Het noordelijke deel van Brussel heeft geen behoefte aan een toestroom van auto's of een grote concertzaal, maar wel aan een kwaliteitsvol plaatselijk cultuuraanbod. Er moeten kleine handelszaken komen, in plaats van alleen maar internationale bedrijven. Uw voorstel komt helemaal niet tegemoet aan de werkelijke behoefte van het noorden van Brussel.

Over een geïntegreerde mobiliteitsvisie heb ik niet veel gehoord. Ik hoop dat u de belangen van de inwoners van Brussel zult verdedigen.

(Opmerkingen)

Mijnheer de minister-president, ik hoop dat uw geïntegreerde mobiliteitsvisie ook gericht is op een betere toegankelijkheid van Brussel voor zijn inwoners.

M. le ministre-président, l'initiative est intéressante. Notre souci ne réside pas dans l'entrée en dialogue avec un gouvernement flamand, quelle que soit sa composition. C'est plutôt votre détermination à défendre les intérêts des Bruxellois qui nous préoccupe.

Mon groupe estime que les Bruxellois veulent vivre dans une Région qui respecte les normes européennes en termes de particules fines ; qui permette de se passer de la voiture en termes de déplacements et où l'on trouve un emploi, mais pas au rabais dans des centres commerciaux ou dans l'horeca.

Nous ne défendons pas une réserve d'Indiens, comme vous la proposez notamment sur le plateau du Heysel.

(Remarques)

Nous avons parlé de troc et d'Indiens. Or, que trouve-t-on dans les réserves ? Beaucoup de chômage, des cafés, des casinos et peut-être aussi un petit train électrique. Voilà ce que nous pourrions peut-être organiser dans le nord de Bruxelles.

M. Vervoort, je viens aussi du nord de Bruxelles. Je connais bien ces quartiers. Là, nous avons besoin non pas de flots de voitures ni d'aspirateurs à bagnoles, mais bien d'une offre culturelle de qualité, décentralisée et locale. Pas de grandes salles de concerts.

Le nord de Bruxelles a besoin de petits commerces de qualité et d'entreprises à taille humaine. Pas seulement de Solvay.

Ce que vous proposez ne rencontre pas les besoins du nord de Bruxelles.

Nous appelons la vision intégrée de la mobilité de nos vœux. Nous n'en avons pas entendu grand-chose. Nous espérons que vous défendrez l'intérêt des Bruxellois.

(Remarques)

Nous y viendrons, M. Van Damme. Je termine mon propos. L'impatience semble être un trait de caractère propre au groupe sp.a. Il y a manifestement un mimétisme entre vous et votre ministre.

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

De heer Bruno De Lille.- Natuurlijk steunt Groen het overleg met Vlaanderen. Wij vragen dat zelf ook al lang. Dat doen we niet vanuit een soort minderwaardigheidscomplex. Wij zijn niet bang van Vlaanderen. Er zijn net veel Vlamingen die bang zijn van Brussel en daar moeten we aan werken.

In elk geval betekent onderhandelen niet halsstarrig vasthouden aan je positie, maar ook niet alles toegeven. We moeten studies laten uitvoeren en de kwesties zo objectief mogelijk bekijken. Zowel de Brusselse als de Vlaamse administraties hebben al heel wat studies uitgevoerd en die wijzen allemaal in dezelfde richting. Alleen blijken de politieke verantwoordelijken alle conclusies vrolijk naast zich neer te leggen.

U verwijst naar een memorandum van overeenstemming dat de positie van de Brusselse regering zou weergeven. We hebben inderdaad gepraat over zo'n memorandum, maar dat werd nooit afgerond. Uit de uitlatingen van het cdH blijkt trouwens dat niet iedereen in de regering op dezelfde golfengete zit. Het zou dus goed zijn dat het standpunt van de Brusselse regering duidelijk gemaakt wordt. De sp.a wil blijkbaar graag dat ik zwijg. Misschien vinden ze het vervelend dat hun spreidstand hier wordt blootgelegd.

(Opmerkingen)

Ik ben niet van plan om te zwijgen. Als parlamentslid word ik niet betaald om te zwijgen, maar om de regering te controleren.

Sommige parlementsleden merkten terecht op dat we moeten pleiten voor een totaalpakket van begeleidende maatregelen met betrekking tot de Ring. Groen is daar ook voorstander van. We hebben zelfs al voorstellen in die zin gedaan. Een aantal van die begeleidende maatregelen kunnen nu al worden uitgevoerd. De snelheidsbeperking tot 90 km/u op de Ring is een goed idee. Groen heeft dat idee trouwens al eerder op de tafel gelegd. Die beperking kan onmiddellijk worden ingevoerd en

M. le ministre-président, nous espérons que votre vision intégrée de la mobilité obéira à la logique visant l'amélioration de l'accessibilité de notre ville pour les Bruxellois également.

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

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).*- Groen soutient bien entendu la concertation avec la Flandre. Et nous le faisons sans nourrir le moindre complexe d'infériorité.

Négocier ne signifie pas qu'il faut camper sur ses positions, mais pas davantage qu'il faut céder sur tout. L'administration, tant bruxelloise que flamande, a déjà réalisé de nombreuses et indispensables études pour objectiver le plus possible les problèmes. Elles débouchent toutes sur les mêmes conclusions, mais les responsables politiques n'en ont cure.

Le protocole d'accord censé refléter la position du gouvernement bruxellois n'a jamais été achevé. Tout le monde ne semble d'ailleurs pas sur la même longueur d'onde en son sein. Le sp.a fait le grand écart et n'aime pas que l'on dénonce sa position.

(Remarques)

En tant que parlementaire, je ne suis pas payé pour me taire, mais pour contrôler le gouvernement.

À l'instar de certains parlementaires, Groen demande un ensemble de mesures d'accompagnement en ce qui concerne le ring. Certaines d'entre elles, que nous soutenons, pourraient être mises en œuvre et porter leurs fruits dès maintenant. Je songe à la limitation de la vitesse à 90km/h et à la séparation du trafic de transit et du trafic local.

Groen est opposé à l'élargissement du ring, qui a pour but d'augmenter la capacité du réseau routier. Nous espérons que vous ne l'accepterez pas, car en tout état de cause, cet élargissement n'améliorera pas l'accessibilité de Bruxelles. Que nous appartenions à la majorité ou à l'opposition, nous devons être catégoriques sur ce point.

zal meteen resultaten opleveren. Met een paar potten verf kan het doorgaand verkeer van het lokaal verkeer worden gescheiden. Ook dat kan meteen gebeuren.

Groen is tegen de verbreding van de Ring, want dan wordt er nieuwe weginfrastructuur aangelegd die bedoeld is om de capaciteit van het wegennet te verhogen. Dat is en blijft een slechte zaak en zal de bereikbaarheid van Brussel niet verbeteren, in tegenstelling tot wat sommige parlementsleden beweren. We hopen dat u het been stijf houdt en niet toegeeft aan de eis om de Ring te verbreden. Of dat standpunt van de oppositie of de meerderheid komt, heeft geen belang. We moeten als Brusselaars één lijn trekken.

De voorzitter (*in het Frans*).- *In 1874 reeds diende de burgemeester van Sint-Gillis een wetsontwerp in voor de oprichting van een hoofdstedelijke raad waarin de Brusselse gemeenten en de gemeenten uit de Rand zouden zetelen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

**TOT DE HEER DIDIER GOSUIN,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET TEWERKSTELLING,
ECONOMIE EN BRANDBESTRIJDING
EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,**

betreffende "de recente evoluties in het dossier van de zeer grote winkelcomplexen in het noorden van het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Minister-president Rudi Vervoort zal de interpellatie beantwoorden.

De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (*in het Frans*).- *In de noordelijke Brusselse Rand zijn drie nieuwe shoppingcenters gepland: Neo, Docks Brussel en*

M. le président.- Je voudrais, à titre personnel, ajouter une remarque à ce débat. En 1874 déjà, le bourgmestre de la commune de Saint-Gilles avait déposé un projet de loi pour la création d'un conseil métropolitain qui associait des communes bruxelloises et des communes de la périphérie.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

**À M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE ET DE LA
LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET
L'AIDE MÉDICALE URGENTE,**

concernant "les évolutions récentes dans le dossier des implantations commerciales de très grande taille au nord de la Région bruxelloise".

M. le président.- Ce dossier abordant beaucoup d'aspects différents, c'est le ministre-président M. Rudi Vervoort qui répondra à l'interpellation.

La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- L'interpellation que j'ai introduite a un lien avec l'interpellation précédente. C'est sans doute pour cette raison que

Uplace. Die drie projecten kenden de laatste maanden elk een andere ontwikkeling.

Zo werd recentelijk de milieuvergunning vernietigd van Uplace, dat gepland is in Machelen, net buiten de gewestgrenzen. Nochtans heeft de projectontwikkelaar naar aanleiding van de internationale beurs voor retail real estate in Cannes (Mapic) verklaard dat de werf binnen een vrij kort tijdsbestek zal kunnen starten. Bent u op de hoogte van een nieuwe Vlaamse milieuvergunning voor Uplace?

Het Neoproject heb ik van meet af aan verdedigd omdat het van het grootste belang is voor het Brussels Gewest. Mijnheer Pinxteren, een baan in een shoppingcenter, in de horeca of bij Solvay is allerm minst een minderwaardige baan. Volgens mij zal de werkgelegenheid die Neo zal scheppen door de Brusselse ongeschoolde werkrachten kunnen worden ingevuld.

De Raad van State ontving een vraag tot vernietiging van de gewestelijke vergunningen voor Docks Brussel. Naar verluidt zou de auditor in zijn advies de aanklager gelijk geven. Daardoor dreigt de planning van de werf alweer vertraging op te lopen. Staat uw regering nog altijd achter dit belangrijke project voor de kanaalzone?

Ook over het Neoproject op het Heizelplateau is een rechtszaak lopende, namelijk over de toekenning van de opdracht. De dossiers maken dus alle drie het voorwerp uit van een gerechtelijke procedure.

Mijnheer Gosuin, enkele dagen geleden zei u in een interview dat, gezien de omvang en nabije ligging van de projecten Neo en Uplace, hun gelijktijdige realisatie economisch gezien niet haalbaar is. Zowel het commercieel ontwikkelingsschema van het Brussels Gewest als de Vlaamse studies wijzen erop dat de projecten zich tot dezelfde 1,2 miljoen potentiële klanten richten.

U voegde daaraan toe dat de kwestie met de Vlaamse regering moest worden besproken. Welnu, die gesprekken moeten dringend plaatsvinden, aangezien de promotor van Uplace en de Vlaamse regering snel vooruitgang willen boeken. De realisatie van Neo wordt een wedloop tegen de tijd.

De mobiliteitsvoordelen van Neo spreken voor zich. De locatie op het Heizelplateau is veel

c'est vous qui allez me répondre. Je n'y vois aucun inconvénient.

Mon interpellation concerne toute la problématique des centres commerciaux dans le nord de Bruxelles. Trois projets sont programmés : deux à l'intérieur de la Région bruxelloise - Neo et Docks Brussel, anciennement appelé Just Under The Sky - et un en dehors de cette dernière, mais localisé à sa frontière, Uplace (Machelen).

Ces trois projets ont connu des avancées et des fortunes diverses au cours de ces derniers mois. Le projet Uplace, en Région flamande, s'affichant très clairement comme un concurrent de Neo, a vu il y a quelque temps son permis d'environnement annulé. Pourtant, à l'occasion du Marché international professionnel de l'implantation commerciale et de la distribution (Mapic), à Cannes, le promoteur de ce projet a fait état de développements nouveaux et d'un délai in fine assez court, dans lequel son projet pourrait débiter.

Disposez-vous d'informations quant à l'octroi éventuel par le nouveau gouvernement flamand d'un nouveau permis d'environnement ?

Le dossier Neo, ô combien important pour la Région bruxelloise et pour lequel je me suis toujours battu avec d'autres, doit pouvoir voir le jour à Bruxelles. En la matière, je ne partage pas du tout l'opinion de M. Arnaud Pinxteren : un emploi dans un centre commercial, dans l'horeca ou chez Solvay n'est pas un sous-emploi ! Ce type d'emplois est positif pour la Région bruxelloise ! Dans la vision de M. Pinxteren, quels autres types d'emplois faudrait-il alors développer à Bruxelles ? Les emplois créés par le nouveau centre commercial Neo sont justement destinés à la main-d'œuvre bruxelloise.

L'autre projet qui devrait voir le jour en Région bruxelloise est celui de Docks Brussel. En la matière, nous savons que le Conseil d'État a été saisi d'une demande en annulation des permis que la Région bruxelloise avait accordés lors de la législature précédente. D'après ce que j'ai compris, l'avis de l'auditeur serait favorable au plaignant. Cela risque, une nouvelle fois, de rallonger considérablement les délais de construction de ce complexe commercial de taille moyenne.

Votre gouvernement continue-t-il de soutenir ce

interessanter dan het stukje niemandsland onder de brug van Vilvoorde, waar Uplace is gepland. We mogen echter niet vergeten dat de rechtszaken tegen Neo en Docks Brussel de zaak zullen vertragen.

Hoe ziet u het overleg met de Vlaamse regering? Die mag niet in alle dossiers het laken naar zich toe trekken! Ik wil u vragen om bijzondere aandacht te besteden aan het dossier van het shoppingcenter.

De komst van Docks Brussel en Neo zal gevolgen hebben voor de bestaande winkelbuurten in de noordelijke Brusselse gemeenten en het stadscentrum (City 2 en de buurt van de Louizalaan).

Ik ben altijd van mening geweest dat shoppingcenters in de Rand geen bedreiging vormen voor de betere winkelbuurten in het stadscentrum. Antwerpen geeft op dat vlak het goede voorbeeld. De bestaande winkelbuurten hebben echter begeleiding nodig om te kunnen evolueren naar een exclusiever, aantrekkelijker aanbod. Ook de openbare ruimte in de bestaande handelswijken is aan verbetering toe.

Ik stond achter het project van de heer Close betreffende de overdekking van de Nieuwstraat. Jammer genoeg trekt de nieuwe Brusselse schepen voor Stedenbouw dat project weer in vraag. Vijf jaar werk gaat op die manier verloren.

(Opmerkingen)

De samenwerking met Atrium en de handelswijken moet nu van start gaan. We mogen niet wachten tot de shoppingcenters hun deuren openen.

(Applaus)

projet, prévu sur les rives du canal ? Il est, selon nous, important pour cette zone de Bruxelles.

Un recours a également été introduit au sujet du projet Neo, prévu sur le plateau du Heysel. Ce recours concerne la décision d'attribution du marché. Ce dossier des centres commerciaux en Région bruxelloise ou en dehors ressemble donc au royaume des recours, puisqu'ils ont tous fait l'objet d'une telle procédure.

Dans une interview, M. Gosuin a affirmé à juste titre voici quelques jours qu'il n'y avait pas de coexistence économique possible entre deux grands centres commerciaux. Pour rappel, le projet du Heysel couvre 80.000m², soit presque autant que l'autre projet tout proche. Tant le schéma de développement commercial établi par la Région bruxelloise à l'époque que les études menées en Flandre montraient en effet que les projets capitalisaient sur une même clientèle potentielle de 1,2 million d'individus.

Vous avez ajouté que cela devait faire l'objet d'une discussion avec le gouvernement flamand. Je suppose donc, M. le ministre-président, que ce dossier est également au menu des discussions que vous avez avec le gouvernement flamand. En l'espèce, j'insiste sur l'urgence, car l'intention du gouvernement flamand et des promoteurs du projet Uplace est d'avancer rapidement. Avec le projet Neo, nous sommes donc lancés dans une course contre la montre.

Bien entendu, ce dernier est bien plus attractif, car il y a une différence, en termes de mobilité, entre un centre commercial situé sur le plateau du Heysel et un autre situé au milieu de nulle part, sous le pont de Vilvoorde ! Toutefois, soyons prudents : les recours et suspensions contre les projets Neo et Docks Brussel ont de quoi nous inquiéter en termes de délais.

Comment envisagez-vous la négociation avec le gouvernement flamand à ce sujet ? Nous avons parlé tout à l'heure de toute une série de dossiers. Il est important de bien faire comprendre à notre partenaire de l'autre côté de la frontière que tout ne peut pas toujours aller dans le même sens. Je vous demanderai donc d'être particulièrement attentif à la problématique de ce centre commercial.

Dans ce cadre-là, l'implantation des deux centres Docks Brussel et Neo aura des conséquences sur

un certain nombre de quartiers commerçants à Bruxelles, notamment les quartiers Marie-Christine, Miroir, De Wand, et même au centre-ville, selon certains. Le haut de la ville et City 2 pourraient être affectés par le développement de ces centres commerciaux.

J'ai toujours été de ceux qui pensaient qu'il était possible de combiner le commerce de qualité en centre-ville avec les centres commerciaux en périphérie. La ville d'Anvers est un bon exemple de la réussite de cette complémentarité. Il faut cependant un accompagnement des noyaux commerciaux les plus proches, afin de leur assurer un surplus d'attractivité et un développement d'une offre qualitative plus exclusive. Par ailleurs, il faut réfléchir à des aménagements qui embellissent l'espace public dans les noyaux commerçants, tant dans le haut de la ville qu'au centre-ville.

J'ai soutenu le projet de M. Close de couverture de la rue Neuve. Je constate maintenant que le nouvel échevin de l'Urbanisme de la Ville de Bruxelles le remet en cause. Ce sont cinq années de perdues.

(Remarques)

J'insiste pour que ce travail, notamment via Atrium et ses noyaux commerciaux, puisse se développer dès maintenant. N'attendons pas l'ouverture de ces centres commerciaux pour constater qu'il est malheureusement trop tard pour les noyaux commerciaux de Bruxelles.

(Applaudissements)

Bespreking

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

De heer Jef Van Damme.- Het recente nieuws over de problemen met de nieuwe shoppingcenters, die al lang aanslepen in Brussel, is niet bepaald opbeurend. Uit recente cijfers blijkt immers dat drie Brusselse shoppingcenters, namelijk Woluwe Shopping Center, Westland Shopping en City 2, het bijzonder slecht doen. Bovendien is België het enige land in Europa waar nog in nieuwe shoppingcenters wordt geïnvesteerd. Ook in de VS is de tijd van de shoppingcenters duidelijk voorbij.

Discussion

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Alors que les nouvelles ne sont pas roses pour trois grands centres commerciaux bruxellois, le Woluwe Shopping Center, le Westland Shopping et City 2, il est à nouveau question d'investir dans de nouveaux centres commerciaux en périphérie bruxelloise. Pourtant, ce genre de sites est en net déclin partout.*

Le sp.a n'a jamais soutenu l'installation de ce type

Ik verwijs naar het fenomeen van de zogenaamde 'dead malls', of zieltogende winkelcentra.

De sp.a is nooit voorstander geweest van shoppingcenters op geïsoleerde locaties in de periferie van grote steden, en dus zeker niet van de plannen om nieuwe winkelcentra te bouwen in de Rand.

De vorige regering nam een aantal belangrijke beslissingen over winkelcentra. Mevrouw Durant zat toen niet in het Brussels parlement, maar haar partij maakte wel deel uit van de meerderheid.

(verder in het Frans)

Mevrouw Durant, de beslissingen over Neo werden door de vorige regering genomen. Het lijkt me logisch dat de huidige regering de verbintenissen van de vorige nakomt.

Als er nog een shoppingcenter moet komen in Brussel, laat het dan Neo zijn. Neo zal goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en past in een globaal stadsproject.

De beloftes van de vorige meerderheid werden trouwens gedaan door nagenoeg iedereen die hier aanwezig is, want de leden van de MR zijn al uit het halfroond vertrokken.

(Applaus bij de oppositie)

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete.- Toen ik de heer Cerexhe hoorde spreken, kreeg ik de indruk dat hij een wedstrijd tussen Brussel en Vlaanderen beschreef. Wie het eerste klaar is met de bouw van het project, heeft gewonnen.

Het zou fout zijn dat de Brusselse regering in die logica meegaat. Mocht er al een wedstrijd zijn, denk ik niet dat Vlaanderen echt een kans maakt. Het project Uplace heeft volgens mij geen enkele kans op slagen. Het is op sommige vlakken maar al te absurd, zoals op het vlak van mobiliteit. U hebt dat trouwens zelf toegegeven, mijnheer de minister. Men mag niet vergeten dat, op basis van de studie van de Vlaamse overheid, de komst van Uplace de verkeersellende op de Ring alleen maar zou vergroten, ook al wordt de Ring verbreed.

d'infrastructures loin des grands centres urbains, mais le précédent gouvernement a pris des décisions importantes en la matière. Mme Durant n'était pas encore députée régionale, mais Ecolo faisait alors bien partie de la majorité.

(poursuivant en français)

Mme Durant, vous n'étiez pas députée régionale alors, mais vous faisiez néanmoins partie, au cours de la législature passée, de la majorité qui a pris de nombreuses décisions, notamment concernant le projet Neo. Je trouve donc logique que le gouvernement actuel honore ses engagements pris lors de la précédente législature.

Soyons honnêtes, si un centre commercial est nécessaire à Bruxelles, c'est bien à Neo au Heysel, à un endroit situé non loin de transports en commun, inclus dans un projet de ville faisant partie d'un engagement global. Rien à voir donc avec la situation absurde de Uplace !

Les engagements de la majorité passée ont été pris par quasiment l'ensemble des personnes ici présentes puisque le MR n'est plus là.

(Applaudissements sur les bancs de l'opposition)

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

M. Arnaud Verstraete *(en néerlandais).*- *M. Cerexhe semble aborder la question sous l'angle d'une compétition entre Bruxelles et la Flandre : c'est à celui qui aura le premier achevé la construction de son projet.*

Le gouvernement bruxellois ne doit pas s'inscrire dans cette logique. Selon moi, le projet Uplace n'a aucune chance d'aboutir, tant il est absurde, notamment sur le plan de la mobilité. Comme l'a démontré une étude des autorités flamandes, il ne fera en effet que surcharger un ring déjà embouteillé.

Neo et Docks Brussel sont plus crédibles sur le plan de la mobilité et ont plus de chances d'aboutir. Le gouvernement bruxellois doit donc veiller à ce que ces deux projets soient

Neo en Docks Brussel zijn geloofwaardiger op het vlak van mobiliteit en dergelijke meer. Ze maken wel een kans om in de praktijk te worden gerealiseerd. De centrale vraag voor de Brusselse regering is hoe ze ervoor kan zorgen dat die projecten complementair en versterkend werken voor Brussel en de Brusselse handel, zonder al te hoge lasten met zich mee te brengen op het vlak van de mobiliteit, het milieu en de levenskwaliteit in het algemeen.

De vorige regering heeft een duidelijk kader voor de twee projecten uitgetekend. Er worden duidelijke voorwaarden gesteld op het vlak van de mobiliteit, de energieprestaties van gebouwen, het water- en afvalbeheer enzovoort. Neo is meer dan een winkelcomplex alleen: het is een omvattend stadsontwikkelingsproject met huisvesting enzovoort. De uitdaging bestaat erin ervoor te zorgen dat die randvoorwaarden in de praktijk worden omgezet, zodat de projecten een meerwaarde bieden voor Brussel.

De projectontwikkelaar van Docks heeft gekozen voor de vlucht vooruit. Hoewel er een aantal rechtszaken lopen tegen de vergunningen heeft hij ervoor gekozen om de werken van start te laten gaan, met de bedoeling tegen 2016 klaar te zijn. Recent is bekend geworden dat de auditeur ook over de sociaal-economische vergunning een negatief advies heeft geformuleerd. Dat was eerder al gebeurd voor de milieuvergunning. Daar zijn wel degelijk redenen voor. Het is de taak van de regering om de grond van dat negatieve advies te kennen, en mogelijke oplossingen aan te reiken.

Welke maatregelen nam u of zult u nemen opdat de randvoorwaarden die door de vorige regering zijn opgesteld, worden nageleefd? Welke maatregelen zult u nemen om de economische activiteit in de omliggende handelswijken te ondersteunen, zodat ze niet door de nieuwe projecten wordt getorpedeerd? Welke maatregelen wilt u nemen om het negatieve advies van de auditeur te analyseren en ervoor te zorgen dat daar een antwoord op wordt geformuleerd?

De werken voor Docks Brussel zijn al gestart. Hebt u al maatregelen genomen op het gebied van mobiliteit? Ik denk bijvoorbeeld aan de heraanleg van de Lambermontlaan.

Een tweede punt waarover ik het wil hebben, is het veranderende karakter van stadsontwikkelings-

complémentaires et renforcent le commerce bruxellois, sans trop nuire à la qualité de vie.

Le gouvernement précédent a esquissé un cadre clair pour ces deux projets. Des conditions ont été fixées, notamment sur le plan de la mobilité, des performances énergétiques ou de la gestion de l'eau et des déchets. Neo est bien plus qu'un complexe commercial : c'est un projet global de développement urbain. Il faut simplement qu'il respecte les conditions qui ont été fixées, afin d'apporter une plus-value à Bruxelles.

Le promoteur de Docks Brussel a opté pour la fuite en avant. Il a fait débiter les travaux, malgré plusieurs recours contre les permis. Il espère être prêt en 2016. Récemment, l'auditeur a donné un avis négatif au sujet du permis socio-économique. Le permis d'environnement avait déjà subi le même sort. C'est au gouvernement de proposer d'éventuelles solutions.

Quelles mesures avez-vous prises ou comptez-vous prendre pour faire respecter les conditions fixées par le gouvernement précédent ? Quelles mesures allez-vous prendre pour éviter que l'activité économique des noyaux commerçants avoisinants ne soit torpillée par ces nouveaux projets ? Quelles mesures allez-vous prendre pour qu'une réponse soit apportée à l'avis négatif de l'auditeur ?

Avez-vous pris des mesures en matière de mobilité, eu égard au début des travaux de Docks Brussel ?

Les programmes de développement urbain évoluent, tout comme la manière dont les gens font leurs achats. Aujourd'hui, ils achètent beaucoup plus souvent sur internet, et moins dans des centres commerciaux. Continuer à construire des centres commerciaux comme nous le faisons par le passé comporte donc un risque : nous retrouver à l'avenir avec d'énormes bâtiments qui menacent d'être autant de chancres urbains. Nous devons y être attentifs.

Comment veillerez-vous à ce que les plans, et en particulier ceux des nouveaux centres commerciaux, soient adaptés ? Est-il encore possible de les modifier ? Comment effectuerez-vous ces adaptations ? Dans le projet Neo, comment vous assurerez-vous que le logement et les équipements seront réalisés dans les mêmes délais que l'infrastructure commerciale ?

programma's. Steeds vaker wordt in Brussel niet alleen een bijzonder bestemmingsplan opgesteld, maar wordt er ook een consultant ingeschakeld. Die werkt dan bijvoorbeeld tien jaar lang mee aan het proces om de invulling van het project bij te kunnen sturen.

Het concept 'shoppen' evolueert: mensen doen hun aankopen steeds vaker op het internet en veel minder in shoppingcenters. Hun behoefte om fysiek een winkel te bezoeken, is sterk gewijzigd. Als we winkelcentra blijven bouwen zoals we dat in het verleden deden, ontstaat het risico dat we worden opgescheept met enorme gebouwen die in de toekomst stadskankers dreigen te worden, met alle problemen die daarbij horen. Daar moeten we waakzaam voor blijven.

Hoe wilt u ervoor zorgen dat de plannen, en in het bijzonder die voor de nieuwe winkelcentra, worden aangepast? Is het nog mogelijk de plannen bij te sturen? Welke methodes wilt u gebruiken om aanpassingen door te voeren? Welke garanties bouwt u in om ervoor te zorgen dat essentiële onderdelen van het Neoproject, zoals huisvesting en voorzieningen, minstens even snel worden verwezenlijkt als de winkelinfrastructuur? Indien u het winkelcentrum zo snel mogelijk wilt realiseren, dreigt de verwezenlijking van de rest van het project vertraging op te lopen.

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

De heer Johan Van den Driessche.- Mijnheer de minister-president, in de marge van die problematiek zou ik u graag een vraag willen stellen omtrent de toekomst van de Memorial Van Damme in het atletiekstadion. De komst van een nieuw voetbalstadion belet in principe niet het voortbestaan van het Koning Boudewijnstadion, zodat atletiekmeetings daar kunnen blijven plaatsvinden. Blijkbaar moet het Koning Boudewijnstadion worden afgebroken om Neo II mogelijk te maken. Wat is dan de toekomst van de Memorial Van Damme. Waar zal dan een nieuwe atletiekstadion worden gebouwd? Met welk geld?

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).*- *Mijnheer Bott en ikzelf hebben over dit onderwerp een dringende vraag ingediend.*

De voorzitter.- Inderdaad. De minister-president zal tijdens de namiddagvergadering de dringende

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

M. Johan Van den Driessche *(en néerlandais).*- *En marge de cette problématique, je souhaiterais vous interroger sur l'avenir du Mémorial Van Damme. Le stade Roi Baudouin devra probablement être démolé pour permettre le développement du projet Neo II. Où va-t-on construire un nouveau stade d'athlétisme ? Et avec quel argent ?*

M. Benoît Cerexhe.- Veuillez m'excuser d'interrompre les débats, mais nous avons, M. Bott et moi, déposé une question d'actualité à ce sujet.

M. le président.- En effet, nous invitons dès lors le ministre-président à répondre sur ce point à

vraag van de heer Van den Driessche beantwoorden.

De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ecolo is geen voorstander van winkelcentra. Het concept, een soort lofzang op massaconsumptie, is hopeloos gedateerd.*

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Ecolo zat in de regering toen Neo en Docks Brussel werden goedgekeurd. Misschien moet u wat minder dogmatisch denken en zich wat pragmatischer opstellen.*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ik heb een andere visie op economie dan u.*

In Brusselse winkelbuurten, waarvan er een aantal worden verwaarloosd door de overheid, ontstaan alternatieve commerciële initiatieven die behoorlijke jobs opleveren. In de horeca en de kleinhandel laten de arbeidsvoorwaarden vaak te wensen over. Laten we die jobs niet als een na te streven voorbeeld beschouwen.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Wat is dan een kwaliteitsvolle job volgens u? Er blijft niet veel over. Een baan in een fietswinkel misschien?*

(Gelach)

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ecolo heeft niet alleen bedenkingen bij de arbeidsvoorwaarden. We vinden ook dat winkelcentra nefast zijn voor de bestaande handelszaken en dat ze mobiliteitsproblemen en andere overlast veroorzaken.*

Hoe zit het met de vergunning voor Uplace? Naar verluidt zal die waarschijnlijk wel worden toegekend.

M. Van den Driessche lors de la séance de questions d'actualité, cet après-midi.

La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Vous connaissez les réserves d'Ecolo quant à l'implantation de centres commerciaux. Certains diront que nous avons des positions dogmatiques. Pour le coup, nous les assumons. Nous avons effectivement une position dogmatique, car nous remettons fondamentalement en question le dogme de ce modèle passé de consommation de masse.

M. Benoît Cerexhe.- Vous étiez au gouvernement lorsqu'on a adopté tant les projets Neo que Docks Brussel. Je tiens à vous rafraîchir la mémoire. Le dogme, c'est bien, mais le pragmatisme...

M. Arnaud Pinxteren.- Je sais que nous ne partageons pas la même vision de l'économie.

À côté de ces projets du passé se développent, dans des noyaux commerciaux parfois délaissés par la Région, des alternatives créatrices d'emploi de qualité. Ce que je disais à propos des emplois dans l'horeca et le commerce ne visait évidemment pas à décrédibiliser les personnes qui y travaillent. Mais ce sont précisément dans ces secteurs que les conditions et la qualité du travail, la rémunération, les horaires sont les plus problématiques. Il ne faut pas faire de ces conditions de travail un modèle à généraliser.

M. Benoît Cerexhe.- C'est quoi, un emploi de qualité, pour vous ? Chez Solvay, ce n'est pas bon, dans une grande surface, ce n'est pas bon, dans le secteur horeca, ce n'est pas bon... Chez un marchand de vélos ?

(Rires)

M. Arnaud Pinxteren.- Vous ne m'avez pas compris sur Solvay, mais je vous expliquerai.

Nos réserves portent non seulement sur le modèle que représentent ces conditions de travail, mais aussi sur des aspects de concurrence avec le tissu économique et commercial existant et, enfin, sur les conséquences potentielles en termes de mobilité automobile et les désagréments éventuels afférents.

De vorige regering stelde een aantal duidelijke voorwaarden voor het toekennen van een milieuvergunning en een stedenbouwkundige vergunning aan Docks Brussel. Ten eerste moest er op het gebied van mobiliteit naar worden gestreefd dat niet meer dan de helft van de bezoekers met de auto zou komen.

Ten tweede mocht Docks Brussel alleen grote, gespecialiseerde winkels aantrekken om concurrentie met de bestaande handelskernen te vermijden.

In oktober vernamen we dat al iets meer dan de helft van de winkelruimte verhuurd zou zijn en dat 46 winkelketens interesse hadden getoond. In tegenstelling tot wat was aangekondigd, komen er echter helemaal geen gespecialiseerde winkels, maar ketens die al ruimschoots aanwezig zijn in de stad, zoals Mediamarkt en H&M. Er zal dus wel degelijk concurrentie ontstaan. Met de voorwaarden die de Brusselse regering had gesteld, wordt de vloer aangeveegd.

Op welke manier zal de regering ingrijpen?

Ecolo heeft er altijd voor gepleit dat de Brusselse regering en de Brusselaars het voortouw zouden nemen inzake Neo. Op die manier zou het Brussels Gewest het project zo veel mogelijk kunnen bijsturen en niet enkel rekening houden met kortetermijnwinst, maar ook met economische ontwikkeling in de ruime zin van het woord.

Trois projets concurrents ont été cités.

Où en est le permis pour Uplace ? Des informations que j'ai pu tout récemment glaner, il va bon train et le projet a de bonnes chances de voir le jour. C'est une donnée, mais nous maîtrisons peu ce paramètre.

Le dossier Just under the Sky / Docks Brussel a fait l'objet de discussions lors de la législature précédente et d'un certificat d'environnement et d'urbanisme. Ceux qui ont une lecture attentive et non une mémoire sélective se souviendront de ce que le gouvernement avait mis deux balises importantes.

La première visait la question de la mobilité, car il fallait qu'un maximum de 50% des visiteurs puisse venir en voiture.

Deuxième considération - et par-là même deuxième balise - extrêmement importante dans ce dossier : l'affectation de ce site devait viser uniquement de grands commerces spécialisés. L'idée était que, pour éviter une concurrence avec les noyaux commerciaux existant à Helmet, au nord de Schaerbeek ou du centre-ville, il fallait développer une autre offre commerciale dans ce centre, situé dans une zone industrielle portuaire.

En octobre dernier toutefois, on apprenait que Docks Brussel se remplissait. Après le creusement d'un trou et la contestation du permis - un problème qui relève de la responsabilité du promoteur -, on apprenait en effet qu'un peu plus de la moitié des espaces commerciaux seraient déjà occupés et que 46 enseignes auraient déjà exprimé leur intérêt pour ouvrir une implantation dans ce futur centre commercial.

Or, contrairement à ce qu'on pouvait croire, ce n'est pas du tout un commerce spécialisé qui va voir le jour à cet endroit, mais bien une nouvelle galerie commerçante, avec des enseignes bien connues du public. Superdry, Mediamarkt, H&M, JBC, et d'autres se sont ainsi déjà manifestées. Il s'agit de magasins - toujours les mêmes - ayant déjà pignon sur rue à City 2, rue Neuve ou dans le haut de la ville. Il s'agit donc bien d'une future implantation commerciale concurrente à ce qui se fait à quelques pas de là. On s'écarte dès lors clairement des balises qui avaient été posées par le gouvernement bruxellois de l'époque, qui visaient de grands commerces spécialisés.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Ecolo heeft toch het Plan voor de internationale ontwikkeling van Brussel (PIO) gesteund? Bent u soms vergeten dat daarin sprake is van een groot winkelcentrum?*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *De plannen voor concurrerende winkelcentra, namelijk Uplace en Docks Brussel, staan duidelijk al een heel eind verder. In de beleidsverklaring staat trouwens dat de regering eventueel een nieuw schema voor de ontwikkeling van de handel zal opstellen.*

Welnu, gelet op de realisatie van Uplace en Docks Brussel, moet u dringend werk maken van dat schema. In de plannen voor Neo staat dat er 80.000 m² winkelruimte op de Heizel komt. Ik heb de gegevens waarop die beslissing is gebaseerd nooit gezien, maar ze moeten duidelijk worden bijgewerkt. Is het nog altijd nodig om zoveel winkelruimte te realiseren?

Ecolo dringt er ook op aan om het voortbestaan van de huidige winkelbuurten veilig te stellen. Het kan toch niet de bedoeling zijn om eerst de concurrentie tussen handelszaken tot een onhoudbaar niveau te laten toenemen en daarna de

Vu ce contexte, il nous semble important de vous interroger à propos des initiatives qui seront prises par le gouvernement pour corriger cette démarche de commercialisation de Docks Brussel qui ne correspond pas aux balises posées.

J'en arrive au troisième point : Neo. Les écologistes ont soutenu au moins un aspect de ce dossier : que la Région, le gouvernement et les Bruxellois soient partie prenante des décisions. Nous avons approuvé cet aspect et mon chef de groupe de l'époque, Yaron Pesztat, avait bien précisé le sens de cette démarche.

Par cette présence et cette participation de la Région au projet Neo, nous souhaitons nous donner les moyens d'un copilotage. Nous entendions nous introduire à l'intérieur du dispositif pour l'ajuster au mieux, non pas uniquement dans la perspective d'une rentabilité foncière ou économique ponctuelle et locale, mais bien dans celle d'un schéma global de développement économique. Aujourd'hui, nous avons parlé de transversalité, et ce dossier en comporte.

M. Benoît Cerexhe.- Et le plan de développement international de Bruxelles (PDI) ? Ne l'avez-vous pas approuvé ? Avez-vous oublié qu'il prévoyait pourtant un grand centre commercial ?

M. Arnaud Pinxteren.- Les concurrents commerciaux de Neo, que sont Uplace et Docks Brussel, sont manifestement plus avancés. J'ai relu certains propos, notamment contenus dans la déclaration de politique régionale. Il y est dit : "Afin de guider les décisions en termes d'implantation commerciale, le gouvernement évaluera l'opportunité de réaliser un nouveau schéma de développement commercial, en concertation avec les acteurs de commerce."

Vu le développement de Uplace et de Docks Brussel, M. le ministre-président, je vous demande de réaliser ce nouveau schéma de développement. Il est essentiel d'actualiser les données que nous n'avons jamais vues mais qui sont utilisées depuis des années pour justifier l'octroi à Neo de 80.000m² de surface commerciale. Est-ce toujours techniquement possible - et de ce point de vue, la réponse est sans doute positive -, mais surtout, est-ce toujours économiquement souhaitable ? Avant de s'engager dans cette voie, il va falloir réévaluer

pijn wat te verzachten met kerstversiering in de Nieuwstraat of de Louizalaan? Of wilt u de Brusselse winkelbuurten naar een meer gespecialiseerd aanbod laten evolueren? Die buurten zijn ontzettend divers. We hebben niet meer concurrentie, maar meer diversiteit nodig.

Andere steden, zoals Rijsel, zijn erin geslaagd om een divers winkelaanbod te creëren zonder winkelcentra in de periferie neer te poten.

Dockx Brussel evolueert in een richting die mijlenver verwijderd is van de voorwaarden die in de vergunningen staan opgesomd. Wordt het niet tijd om het project bij te sturen? Zou u ook niet eens opnieuw nadenken over Neo?

(Applaus)

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

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).*- *Ik sta verstomd, want nog geen zes maanden geleden was Ecolo het eens met de oprichting van de naamloze vennootschap voor de ontwikkeling van Neo.*

Mijn fractie heeft zich toen onthouden, maar de verbintenissen die de vorige regering heeft aangegaan, moeten worden gerespecteerd. Mijnheer Pinxteren, u verandert het geweer wel erg vaak van schouder.

(Rumoer)

Marie Nagy was tenminste consequent en onthield zich bij de stemming, maar daar heeft ze een prijs voor betaald.

quelque peu les opportunités et la situation des concurrents potentiels.

Nous évoquions par ailleurs la nécessité de préserver les centres urbains et les noyaux commerciaux existants. Soit, mais dans quel ordre ? Va-t-on d'abord favoriser la concurrence à outrance pour ensuite ramasser quelques miettes en décorant la rue Neuve et l'avenue Louise pour Noël ? Ou va-t-on vraiment spécialiser nos centres urbains et nos noyaux commerciaux, comme on nous y incite ? Imaginez-vous l'avenue Louise devenir la rue Neuve, la rue de Brabant, la chaussée de Haecht ou la rue de Wand, M. Cerexhe ? Bien sûr que non, car ce n'est pas possible. Il faut une offre diversifiée, et surtout, non concurrente.

D'autres villes ont réussi ce pari. Ainsi, sans développer de centres commerciaux en périphérie, Lille est parvenue à dynamiser son centre historique et à y installer une offre commerciale de qualité.

Vu la distance que prend Dockx Brussel par rapport aux conditions d'affectation dédiées au grand commerce spécialisé posées par le permis, ne faudrait-il pas revoir les contours de ce projet ? La concurrence ne nous oblige-t-elle pas à revoir aussi ceux de Neo ?

(Applaudissements)

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

M. Emmanuel De Bock.- Je suis perplexe, car il y a moins de six mois, Ecolo votait, par exemple, la création de la société anonyme. Nous avons compris que vous aviez des balises à géométrie variable, mais il faut être clair !

À l'époque, nous nous sommes abstenus et nous avons dit pourquoi. Il y a des engagements historiques dans ce dossier. Je ne sais pas ce que vous diriez aujourd'hui si vous étiez au gouvernement, mais voir autant de revirements est perturbant.

(Rumeurs)

Marie Nagy, au moins, a été cohérente et n'a pas voté avec le groupe Ecolo. Elle l'a payé cash.

(Rumoer)

Ecolo heeft net zo veel standpunten als parlementsleden.

(Rumoer)

Op enkele jaren tijd is de Brusselse bevolking gestegen van 950.000 tot 1,2 miljoen inwoners. Jullie zijn er altijd als de kippen bij om te zeggen dat er geen winkels mogen bijkomen en dat kleine winkels de voorkeur verdienen. Zijn jullie dan voorstander van franchisezaken?

(Rumoer)

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Als u wilt weten wat het standpunt van Ecolo was, moet u de oude verslagen maar nalezen!*

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Wat hebt u tegen H&M? Mensen moeten toch eten en zich kleden!*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ik had het over concurrentie! U hoort alleen wat u wilt horen.*

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *U pleit eigenlijk voor staatswinkels naar marxistisch model. En blijkbaar wilt u niet dat die winkels bereikbaar zijn met de metro!*

Minister Gosuin is formeel, net zoals zijn voorganger, de heer Cerexhe: er is geen plaats voor twee winkelcentra in Brussel. Mevrouw Lemesre beweerde vóór 2012, in de gemeenteraad van Brussel-Stad, dat ze vierkant tegen Neo was, omdat het project nefast zou zijn voor kleine winkels. Vandaag zwijgt de MR in alle talen.

Het FDF heeft altijd een gematigd standpunt ingenomen en uitgelegd waarom we ons onthielden bij de stemming over Neo. We hebben projecten als Neo nooit getorpedeerd. Ze kunnen nuttig zijn om een aantal wijken nieuw leven in te blazen.

Dit debat overstijgt de taalgrenzen. Voormalig minister Cerexhe zei in de commissie Economische Zaken dat iedereen bij de ontwikkeling van projecten rekening moet houden met de gevolgen die ze elders kunnen hebben.

(Rumeurs)

Il est vrai que chez Ecolo, il y a autant d'opinions que de députés.

(Rumeurs)

J'aime bien ce débat. Fondamentalement, nous devons faire face à une croissance démographique. En quelques années, nous sommes passés de 950.000 habitants à 1.200.000. Vous êtes les premiers à dire qu'il ne faut pas de nouveaux commerces et qu'il faut privilégier le petit commerce. Voulez-vous voir fleurir les commerces de franchisés ?

(Rumeurs)

Mme Céline Delforge.- Si vous voulez vous intéresser aux positions passées d'Ecolo, allez les relire toutes !

M. Emmanuel De Bock.- Pourquoi ne voulez-vous pas de H&M ? Il faut tout de même bien que les gens mangent et se vêtent !

M. Arnaud Pinxteren.- M. De Bock, j'ai parlé de concurrence ! Vous n'entendez que ce que vous voulez bien entendre.

M. Emmanuel De Bock.- C'est quoi, cette vision un peu centralisatrice, marxiste, du magasin unique ? Et en plus, vous ne voulez pas qu'on y aille en métro !

M. Gosuin l'a dit, et avant lui M. Cerexhe, quand il était ministre de l'Économie : il n'y a pas de place pour deux centres commerciaux.

Je ne suivrai pas l'opinion de certains absents ici, comme Mme Lemesre, qui déclarait avant 2012 au conseil communal de la Ville de Bruxelles, être complètement contre le projet Neo. Elle a milité avec Ecolo et déclaré que cela tuait le petit commerce.

Aujourd'hui, on n'entend plus le MR sur cette question. De notre côté, nous avons été plus mesurés, nous avons justifié notre abstention, nous avons expliqué nos interrogations, mais nous n'avons jamais remis en cause des projets tels que Neo, qui visent à redynamiser la ville et un certain nombre de quartiers.

Om Neo te rechtvaardigen werd destijds beweerd dat er Vlaamse winkeliers en klanten moesten worden aangetrokken. Uit studies bleek dat de economie in het noorden van het Brussels Gewest moest worden aangezwengeld. Dat zou zowel Brusselaars als inwoners van de Noordrand ten goede komen.

Mijnheer Vervoort, ik moet erkennen dat u de knoop over het stadion hebt durven doorhakken. Het lijkt me echter geen goed idee om een project dat nauwelijks zes maanden geleden is goedgekeurd op de helling te zetten.

De pers begint zich te roeren: het wordt stilaan tijd om de koe bij de horens te vatten. We hebben deze commerciële projecten sterk verdedigd, maar de uitvoering laat te lang op zich wachten. Tussen de aankondiging en de realisatie van een project, verstrijkt vaak tien tot vijftien jaar. Daardoor ontstaan er stevast problemen en hollen we achter de feiten aan.

Ik woon in het zuiden van het gewest. De mensen trekken daar graag naar Waterloo, waar de buurtwinkels gouden zaken doen en je gratis kunt parkeren. Dat is nefast voor de Brusselse economie. De Brusselse kleinhandel wordt minder aantrekkelijk omdat de overheid er niet in slaagt een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen.

Andere gemeenten en steden staan al veel verder. Het is absoluut noodzakelijk om een algemene visie op kleinhandel te ontwikkelen en om op voorhand goed na te gaan of de ontwikkeling van bepaalde commerciële projecten niet nadelig zijn voor andere handelszaken.

De Brusselse bevolking is ondertussen met 20% aangegroeid. Vraag en aanbod moeten op elkaar afgestemd blijven.

We moeten binnen de context van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel werken en uiteraard moeten we dan met het Vlaams en het Waals Gewest onderhandelen.

Daarnaast mag het stedenbouwkundige aspect niet vergeten worden. Een project dat van een goede politieke en architecturale visie vertrekt, kan de omgeving economisch aantrekkelijker maken.

Ten slotte mag ook de mix van functies niet vergeten worden. Het FDF heeft vanuit de

C'est un débat qui dépasse les frontières linguistiques. Lorsqu'il était interpellé en Commission des affaires économiques, M. Cerexhe répondait qu'il était important de faire sauter le carcan des frontières linguistiques et de ne pas oublier les implications que les projets des uns et des autres avaient ailleurs.

À l'époque, en justifiant le projet Neo, on a invoqué aussi le fait qu'il fallait aller chercher les commerçants et chaland flamands. Les études portant sur les implications économiques montraient qu'il fallait créer de l'activité économique au nord de Bruxelles, qui allait bénéficier tant aux Bruxellois qu'aux habitants de la périphérie et des communes du nord de la Région. De même, le but était d'offrir des alternatives aux grands magasins d'usines, qui captent également des clients bruxellois.

Pendant des années, nous n'avons pas eu une telle vision. Concernant le stade, il faut reconnaître, M. Vervoort, que vous avez eu le courage de trancher, au risque de faire mal. Cela n'a pas toujours été le cas par le passé. De là à remettre en cause des projets largement approuvés voici à peine six mois, il y a de la marge !

La presse commence à le pointer du doigt : il est temps de dépasser le stade des effets d'annonce. Nous avons vendu à outrance ces projets commerciaux et les choses prennent trop de temps à se mettre en place : dix ou quinze ans séparent ainsi souvent l'annonce d'un projet et sa réalisation. Ainsi, on finit toujours par se heurter à des obstacles, juridiques par exemple. Des permis sont demandés, des recours sont introduits et nous nous retrouvons finalement dépassés par la situation.

À l'heure actuelle, il y a de la concurrence. J'habite dans le sud de la Région et j'y entends qu'il est très bien d'acheter à Waterloo où le commerce de proximité est florissant, où il n'y a pas trop de grandes enseignes et où l'on trouve des parkings gratuits. C'est autant d'activité économique perdue pour la Région de Bruxelles-Capitale.

À Louvain-la-Neuve, l'esplanade n'a de cesse de grandir et les Bruxellois s'y rendent aussi pour faire leurs achats. Force est de constater qu'une perte d'attractivité économique s'opère clairement à l'heure actuelle, parce que nous ne parvenons pas à adopter une vision d'ensemble dépassant un

oppositie voor die mix geijverd.

De Heizel werd in het verleden wat verwaarloosd, net als de kanaalzone. Het is goed dat die buurten weer aandacht krijgen. De kanaalzone komt nu al opnieuw tot leven, hopelijk gebeurt dat met de Heizel en Neo ook.

(Applaus)

De voorzitter.- Mevrouw Désir heeft het woord.

Mevrouw Caroline Désir (in het Frans)- *In 2005-2006 heeft een analyse van de verzorgingsgebieden in het noorden van Brussel een potentieel aangetoond dat niet werd gebruikt. Vervolgens*

certain nombre de conflits partisans.

D'autres communes ou villes sont revenues d'une vision trop fragmentée de la situation. L'on peut se faire une idée des effets pervers occasionnés par un manque de vision englobante, comme c'est le cas à Mons ou à Verviers. Ainsi, cette dimension doit être prise en considération en amont, dans les études, pour éviter l'effet de vases communicants occasionnant, par exemple, une perte de commerce dans le centre-ville en raison d'un déplacement d'activités.

Aujourd'hui, il y a 20% de population en plus, qu'il faut, entre autres, vêtir. Vous avez oublié les fondements de l'économie politique de Marx, à savoir, notamment, la rencontre de l'offre et de la demande !

Il faudra travailler dans le contexte de la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Il est évident qu'il faudra, dans ce cadre, négocier avec la Région flamande et la Région wallonne.

En outre, l'implication urbanistique ne doit pas être absente du projet. Avoir des projets qui tiennent la route, c'est important, mais il faut aussi qu'ils suscitent l'envie de se rendre sur place et aient un certain cachet. Un projet de politiques et d'architectes qui ont une vision peut ajouter à l'attractivité économique.

Enfin, il faut inclure au projet la mixité des fonctions. Neo n'est pas un projet uniquement commercial. Il comprend aussi du logement, de l'espace récréatif et des hôtels. Nous avons lutté, dans l'opposition, pour cette mixité.

Le Heysel est une zone qui a été quelque peu délaissée, tout comme le canal. Je suis donc assez content que des dossiers qui ont été mis en déshérence pendant des années soient repris. La revitalisation du canal commence à se voir. J'espère que le projet Neo pourra aboutir en rencontrant un maximum d'enjeux.

(Applaudissements)

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

Mme Caroline Désir.- Je rappelle qu'en 2005-2006, l'analyse des zones de chalandise avait démontré un potentiel d'attractivité, dans le nord de Bruxelles, qui n'était pas exploité. C'est de ce

werd beslist in die zone een winkelcentrum te bouwen.

Vermits dat project door de vorige regering werd gesteund, ben ik verbaasd over sommige reacties.

Neo zal het Heizelplateau verrijken. Het is niet enkel een commercieel project, het is ook een project van stadsvernieuwing.

Neo laat de Brusselaars niet aan hun lot over want er zijn nieuwe woningen voorzien. Neo is ook een kans om nieuwe jobs en een volledig nieuwe wijk te creëren. Die kans mag niet verloren gaan.

De opmerking van de heer Cerexhe over een wedloop tegen de tijd tussen Uplace en Neo en de mogelijke concurrentie tussen beide projecten verdient onze aandacht. We moeten er vooral naar streven om Neo te laten vooruitgaan.

Hoe staat het nu met Uplace en Neo? Hebt u de kwestie besproken met de Vlaamse regering?

Wat is de rol van Atrium Brussels in deze zaak? Welk type winkels wensen zij aan te trekken en welk doelpubliek? Een gevarieerd maar democratisch aanbod, luxeboetieks, klassieke winkels, nieuwe winkels in België?

Het schema voor commerciële ontwikkeling pleitte voor een grotere aantrekkelijkheid van de bestaande handelskernen, zoals de Nieuwstraat of de buurt rond de Louizalaan. Werkt u daaraan?

(Applaus)

constat qu'émanait la décision de créer un centre commercial dans cette zone. À l'époque, les concurrents étaient déjà connus. Donc, relancer un schéma de développement commercial peut être intéressant, mais pas sur ces données-là.

Ce projet a été soutenu par le précédent gouvernement et je m'étonne donc de certaines réactions.

Comme mon groupe l'a dit et répété, en commission et en séance plénière, le projet Neo est une chance pour l'ensemble de la Région bruxelloise. Il enrichira sa carte de visite qu'est le plateau du Heysel. Il est également l'occasion de montrer la capacité qu'ont les Bruxellois de repenser un morceau de ville.

Le gouvernement précédent a fait le pari de développer la Région bruxelloise en tant que ville internationale qui veut organiser de grands événements et réaliser de grands projets, en relevant les défis qui se présentent à nous en termes d'architecture et d'aménagement du territoire.

Ce projet ne laisse pas les citoyens bruxellois en reste, puisque la construction de nouveaux logements est prévue, ainsi qu'un centre commercial qui est au cœur de notre débat. Surtout, Neo est une opportunité pour la Région bruxelloise de créer des emplois. Nous ne pouvons donc pas nous permettre de perdre cette occasion et d'échouer.

Les enjeux du projet Neo dépassent la seule question de la concurrence entre deux projets de centres commerciaux. Neo est avant tout un projet urbain qui répond à la volonté de repenser la Région et à l'ambition de créer un nouveau quartier. Nous voulons qu'il soit un succès à tout point de vue. La question soulevée par M. Cerexhe d'une course contre la montre entre Uplace et Neo, et de la concurrence potentielle entre ces deux projets doit attirer notre attention pour les raisons évoquées. Mais nous devons surtout nous mobiliser pour que le projet Neo avance rapidement.

Comme M. Cerexhe, je souhaiterais connaître l'état d'avancement du projet de centre commercial Uplace et, avant tout, du projet Neo en Région bruxelloise.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Niet alles wat in de pers verschijnt, is even betrouwbaar.*

De projecten die worden ontwikkeld, moeten een wettelijke basis hebben. De concurrentie tussen de betrokken instanties is enorm. Het zijn trouwens dezelfde instanties die ook meedingen naar de ontwikkeling van het nieuwe stadion en Uplace. Misschien hebben ze niet altijd de beste bedoelingen, maar we moeten er wel mee samenwerken.

Ondanks de beweringen in de pers staat Uplace vandaag niet verder dan een paar maanden geleden. De ontwikkelaars hebben een nieuwe aanvraag ingediend voor een milieuvergunning, maar die is nog niet goedgekeurd.

In het magazine 'Le Vif' verscheen een artikel over het onderwerp. Geen enkele van de betrokken instanties werd echter gecontacteerd. Dat is geen voorbeeld van goede journalistiek.

De wettelijke basis voor het verstrekken van de stedenbouwkundige vergunningen voor Uplace werd in juni vernietigd. Beweren dat het dossier van Uplace goed vooruitgaat, is dus leugenachtig.

Des contacts ont-ils été pris avec le gouvernement flamand à ce sujet ?

Quel est le rôle d'Atrium Brussels dans cette affaire ? Quels types de commerces l'agence régionale du commerce souhaite-t-elle attirer et quelle clientèle veut-elle cibler ? Une offre diversifiée, mais démocratique, des boutiques de haut standing, des enseignes classiques, des nouveautés sur le marché belge ? Un travail spécifique est-il mené sur la mixité commerciale ?

Le schéma de développement commercial plaide pour une plus grande attractivité des noyaux régionaux existants, comme la rue Neuve ou le haut de la ville. Travaillez-vous sur ce volet ?

Quel sentiment domine parmi les enseignes contactées à ce jour face à la concurrence des futurs centres commerciaux ?

(Applaudissements)

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Les informations qui paraissent dans la presse ne sont pas toujours fiables. On y trouve parfois un peu d'enfumage, notamment lorsque des rendez-vous internationaux permettent d'affirmer que l'on existe toujours !

Les différents projets qui sont développés doivent avoir une base juridique. Leurs acteurs savent comme moi qu'ils sont les jouets d'une féroce concurrence. Vis-à-vis de Bruxelles, notamment, cette concurrence atteint parfois des dimensions irrationnelles. On retrouve d'ailleurs les mêmes acteurs dans le dossier du nouveau stade et dans celui de Uplace. Peut-être ne sont-ils pas toujours bien intentionnés, mais nous devons faire avec !

Contrairement aux informations parues dans la presse, le projet Uplace n'a connu aucune avancée significative au cours des derniers mois. En effet, le permis d'environnement du projet a été annulé par le Conseil d'État en mai 2014. Les développeurs ont donc introduit une nouvelle demande, qui suit son cours.

L'avis positif dont se targuent leurs promoteurs est donc celui qui est préalable au processus de délivrance du permis d'environnement.

Vandaag heeft het project noch een wettelijke basis, noch een milieuvergunning.

Het advies van de auditor ten aanzien van Docks Brussel betreft enkel het sociaal-economische aspect en niet de stedenbouwkundige vergunning. De werkzaamheden worden dus niet stopgezet.

De negatieve aspecten van het advies gaan niet over elementen ten gronde, maar over tekortkomingen in de gemotiveerde aanvraag. Ik heb opgevangen dat die problemen kunnen worden opgelost. Laten we afwachten hoe het dossier verder evolueert.

De openbare aanbesteding voor de eerste fase van Neo werd toegekend aan het consortium Unibail-Rodamco, CFE en Besix RED. Het is de bedoeling om tegen het einde van dit jaar de overeenkomsten te ondertekenen. Vanaf dat moment heeft het consortium een jaar tijd om de stedenbouwkundige vergunningen aan te vragen. Neo is meer dan een winkelcentrum. Het project moet ook nieuw leven brengen in een wijk die de afgelopen jaren is verwaarloosd.

Het consortium zou de aanvraag van een stedenbouwkundig attest voor de eerste fase van Neo al aan het voorbereiden zijn.

Atrium werd uiteraard betrokken bij het opstellen van de commerciële hoofdstukken van de bestekken. Wat de werkgelegenheid betreft, zullen er overeenkomsten met Actiris moeten worden ondertekend. Het project zou 3.000 jobs kunnen opleveren.

Neo is niet enkel een economisch project. Er komt een nieuwe wijk, met nieuwe inwoners en nieuwe woningen. We hebben gezorgd voor een evenwicht tussen woningen met vaste prijzen en woningen waarvan de prijs vrij mag worden bepaald.

Gelet op het gematigde klimaat in dit deel van Europa, is de tijd van de 'mall' of het overdekte winkelcentrum volgens deskundigen definitief voorbij. In noordelijker gelegen gebieden, waar het heel koud kan zijn, zijn overdekte winkelcentra wel nog in trek.

(Opmerkingen)

Met deze overweging werd rekening gehouden in

Aujourd'hui, le projet Uplace ne possède pas de permis d'environnement. Un dossier à charge de Bruxelles est paru dans le magazine Le Vif L'Express sur le sujet, mais aucun acteur bruxellois n'avait été contacté à l'occasion de sa rédaction. C'est du grand journalisme !

Autre élément fondamental, la base légale qui a servi à la délivrance des autorisations urbanistiques du projet Uplace a été annulée en juin dernier. Dire que le dossier est bien avancé est donc un mensonge. Il n'a plus ni base légale, ni permis d'environnement.

Pour ce qui est de Docks Brussel, l'avis rendu par l'auditeur porte exclusivement sur le permis socio-économique du projet. Cela ne concerne donc pas le permis d'urbanisme. Le chantier suit par conséquent son cours.

Nous en sommes donc au stade de l'avis. Tout ce que je sais, c'est que les aspects négatifs de l'avis ne sont pas justifiés par des éléments de fond, mais uniquement liés à des défauts de motivation du permis. Pour le moment, les différentes parties peuvent répliquer et il me revient que les répliques répondent aux problèmes évoqués par l'auditeur. Attendons de voir comment le dossier va évoluer ; il ne sert à rien de parler pour ne rien dire.

Quant au projet Neo, le marché Neo 1 a été attribué, en cette phase pré-opérationnelle, au consortium Unibail-Rodamco, CFE et Besix RED. Nous en sommes au stade de la finalisation des conventions entre les différentes parties. L'objectif serait de signer les conventions avant la fin de cette année. À partir de la conclusion du contrat, le consortium disposera d'un an pour déposer les autorisations urbanistiques. Une série de conditions sont prévues. Vous savez que le projet Neo va au-delà d'un projet de centre commercial. Il s'agit du redéploiement d'un quartier qui, il faut le reconnaître, a été sous-exploité à de multiples égards.

Le consortium travaillerait déjà sur le certificat d'urbanisme relatif à cette première phase de développement. Une série de rencontres ont déjà été réalisées avec le consortium, les services de l'urbanisme de la Ville de Bruxelles, la Région bruxelloise et Neo afin d'élaborer le dossier de certificats d'urbanisme.

Bien évidemment, Atrium a été associé à la

het geselecteerde ontwerp. De winkelcentra die de andere kandidaten voorstelden, waren klassieker en bestonden uit slechts één volume, in tegenstelling tot het winnende ontwerp, dat bedoeld is om bij de omgeving aan te sluiten. In het ontwerp wordt ook rekening gehouden met recreatie en nieuwe woningen.

Daarna zal de tweede fase van Neo worden ontwikkeld. Die betreft een hotel en een congrescentrum. De wedstrijd over die fase is nog bezig. Wij verwachten dat we in de eerste helft van 2015 de winnaar zullen kennen.

Als we de vooruitgang van de dossiers objectief beoordelen, is de conclusie dat Neo goed vordert. Het gaat om een omvangrijk project, dat stap voor stap moet worden uitgevoerd om te vermijden dat we in de toekomst problemen krijgen met beroepsprocedures.

Ik wijs er trouwens op dat Neo door de overheid wordt ontwikkeld op een terrein dat eigendom is van de overheid. Het gaat dus om een politieke keuze, niet om een privéproject. De regering ontwikkelt Neo op die manier omdat de wijk kansen biedt voor de ontwikkeling van het Brussels Gewest, en dit zowel op het vlak van levenskwaliteit als van werkgelegenheid.

Atrium Brussels beslist gelukkig niet rechtstreeks over de keuze van de winkels die zich in het shoppingcenter van Neo zullen vestigen, maar er werd wel overleg gepleegd. De winkels die Unibail-Rodamco wil aantrekken, hebben niets te maken met het aanbod elders in de stad, ook al klinken bepaalde merken bekend in de oren. Er wordt op een ander doelpubliek gemikt.

In het winkelcentrum van Neo komen aantrekkelijke winkels uit de gemiddelde en hogere prijsklasse, waarvan er sommige nieuw zijn in België. Unibail-Rodamco behoort tot de wereldleiders in de sector van de winkelcentra en beheert al meerdere Belgische winkelcentra.

Uit de cijfers blijkt dat de markt na de realisatie van Neo nog steeds niet verzadigd zal zijn. Er is nog een potentieel voor 200.000 m² gelijkaardige winkeloppervlakte.

We moeten een globale visie op de commerciële activiteiten in Brussel ontwikkelen en mogen ons niet blindstaren op winkelcentra.

rédaction des aspects commerciaux des cahiers des charges (masterplan et dialogue compétitif). Atrium est donc partie prenante à toutes les étapes du développement du projet. En matière d'emploi, il y aura évidemment obligation de signer des conventions avec Actiris. Tout cela est prévu. Le projet représente un potentiel de près de 3.000 emplois sur site. Ce n'est donc pas à balayer d'un revers de la main.

Le projet Neo va au-delà de l'aspect purement économique. Il s'agira d'un nouveau quartier, avec de nouveaux habitants et de nouveaux logements. Nous avons d'ailleurs veillé à une répartition entre logements conventionnés et logements dont le prix est librement défini.

Pour des raisons liées à l'environnement climatique, le concept même de centre commercial de type "mall" ou bunker fermé a sans doute fait son temps. C'est la conviction des professionnels pour cette partie-ci de l'Europe. Par contre, plus on va vers le nord, plus on a besoin d'environnements clos quand il fait très froid.

(Remarques)

Cette réflexion se retrouve dans le projet qui a été retenu. En effet, ce qui a fait la différence et a permis de désigner ce consortium, c'est le fait que les centres commerciaux qui étaient proposés par les concurrents étaient plus classiques, avec un seul volume. Ce n'est absolument pas le cas ici, puisqu'on observe une intégration dans le quartier. Le volet récréatif fait également partie du parcours, ainsi que les nouvelles habitations.

Tout cela devra être complété par le deuxième volet de Neo, qui concerne exclusivement l'hôtel et le centre de conventions. Le dialogue compétitif pour ce volet est en cours. Nous attendons la désignation des lauréats pour le premier semestre de 2015.

Si l'on regarde objectivement l'état des dossiers, le projet Neo avance bien. Il s'agit d'autant de projets d'envergure dont il faut valider toutes les étapes afin que les futurs recours n'aboutissent pas.

Je rappelle à cet égard que le projet Neo est situé sur un foncier public et qu'il est porté par des pouvoirs publics. C'est un choix politique et non un projet privé. Si nous le développons de cette manière, c'est aussi parce que nous considérons

Dockx Brussel is hoofdzakelijk op Brussel gericht en wil een lacune in het noorden van het gewest opvullen. Neo gaat echter veel verder dan de grenzen van het Brussels Gewest.

(Applaus)

que ce quartier est une opportunité pour le développement de notre Région, en termes de qualité de vie et d'emploi.

Atrium Brussels n'intervient pas directement dans le choix des enseignes. C'est heureux, d'ailleurs ! Par contre, un dialogue a bien lieu. Les enseignes proposées par Unibail-Rodamco n'ont rien à voir avec celles que nous connaissons ailleurs, même si certaines marques se déclinent parfois selon différentes offres. Le public attiré est différent.

Avec Neo, nous visons le milieu de gamme et le haut de gamme, avec des enseignes fortes et attractives, dont certaines ne sont même pas présentes en Belgique. En effet, Unibail-Rodamco est l'un des leaders mondiaux du secteur. La société gère plusieurs centres commerciaux en Belgique. Sa vision internationale lui confère la capacité de faire venir de telles enseignes à Bruxelles, parce que la société suscite leur confiance et leur propose un véritable plan d'affaires.

Les chiffres en termes de programmation d'espaces commerciaux montrent que la marge de progression attendue pour Bruxelles ne sera toujours pas rencontrée avec ces projets. À taille comparable, les chiffres montrent un différentiel de l'ordre de 200.000m² pour ce type d'infrastructures.

Nous devons avoir une vision globale de l'activité commerciale à Bruxelles et ne pas nous focaliser sur ces centres-là. La Région a défendu plusieurs projets au Marché international professionnel de l'implantation commerciale et de la distribution (Mapic). Certains sont menés de concert avec le secteur privé, comme le projet Monnaie, qui rencontre le besoin de préserver l'hypercentre bruxellois.

Il ne s'agit pas d'organiser ici la concurrence entre les fonctions. Ainsi, le projet Dockx Brussel est davantage centré sur Bruxelles et veut répondre à un manque constaté dans le nord de la Région. La configuration de Neo va bien au-delà de l'espace de notre Région.

(Applaudissements)

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

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

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Mijnheer Vervoort, ik ben het bijna volledig met u eens. Dankzij uw toelichtingen over de procedure maak ik me niet veel zorgen meer over wat er in de pers is verschenen.*

Ik pleit voor een snelle vooruitgang. In tegenstelling tot wat de heer Pinxteren beweert, is het helemaal niet nodig om dit project bij te sturen. Er is niets veranderd sinds de beslissingen over Just under the Sky en Neo van de vorige meerderheid, waar Ecolo trouwens deel van uitmaakte.

Ik wil het nog even hebben over de keuze van de winkels. We weten hoe projectontwikkelaars en makelaars werken: het is voor hen altijd gemakkelijker om dezelfde ketens aan te trekken die al in de stad aanwezig zijn. Een van de factoren voor het slagen van Neo is net het aantrekken van unieke winkels die een verschil maken. Aangezien het Brussels Gewest eigenaar is van de grond waarop Neo wordt gerealiseerd, kunnen we bijvoorbeeld eisen dat een deel van de winkels geen andere vestigingen hebben in België.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Uplace is erg omstreden in Vlaanderen. Heel wat instanties verzetten zich hevig tegen het project.*

(Opmerkingen)

Hun bezwaren houden niet enkel verband met het milieu, maar ook met mobiliteit en economie. VOKA en Unizo zijn allebei tegenstanders van het project.

Uplace doet dus heel wat stof opwaaien, wat niet het geval is voor de Brusselse projecten. De investeerders volgen heus wel het politieke nieuws. Politieke onzekerheid over een project kan ertoe leiden dat investeerders afhaken. Dat heeft ernstige gevolgen voor de leefbaarheid van een project als Neo.

M. Benoît Cerexhe.- Je remercie le ministre-président pour sa réponse : je partage quasiment à 100% sa vision des choses. Les clarifications sur les procédures font que je suis moins inquiet qu'en lisant la presse à ce sujet.

Je plaide pour qu'on avance vite. Contrairement à ce que dit M. Pinxteren, il n'y a pas lieu de revoir ce projet. Rien n'a changé depuis que les décisions concernant Just under the Sky et Neo ont été prises en commission, sous l'ancienne majorité, avec les écologistes en son sein, M. Pinxteren. Le projet Uplace existait depuis des années, et c'est un des paramètres qu'ensemble, nous avons appréhendés pour prendre cette décision. La situation n'a pas changé d'un iota !

J'insiste, comme Mme Désir l'a fait, sur la problématique des enseignes. On sait comment fonctionnent les promoteurs, les intermédiaires, les courtiers qui travaillent avec un portefeuille d'enseignes : pour eux, il est toujours plus facile d'imposer les mêmes, que vous retrouvez déjà à quelques kilomètres de là. Une des clés de la réussite de notre projet Neo est d'accueillir des enseignes spécifiques et différenciatrices. Nous sommes propriétaires du sol, ce qui peut nous permettre d'imposer dans ce centre commercial un pourcentage d'enseignes internationales qui ne sont pas présentes en Belgique.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous l'avons peu mentionné ici, mais le projet Uplace est nettement plus polémique en Flandre que ce que l'on imagine. De nombreux acteurs économiques s'opposent ainsi de façon violente à ce sujet. C'est d'ailleurs l'origine de tous ces recours.

(Remarques)

Exactement, il ne s'agit pas que d'un enjeu limité à des questions environnementales ou autres, il est également question de mobilité et d'économie puisque le Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) ainsi que l'Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) sont totalement opposés au projet.

Cette problématique génère donc de nombreux débats, ce qui n'est pas du tout le cas de nos

Daarom verlaten we voor Neo de platgetreden paden en kiezen we een ander soort winkels.

(Opmerkingen)

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).*- *Ik raad u aan ons schema voor de ontwikkeling van de handel nogmaals door te nemen. Daarin wordt het Brusselse winkelaanbod vergeleken met het aanbod in andere hoofdsteden.*

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- *Ik vraag al vijf jaar om een exemplaar van dat document te ontvangen. Ik zou het graag lezen, maar dan moet ik wel een exemplaar te pakken krijgen.*

De voorzitter.- Het schema voor de ontwikkeling van de handel is een studie die we samen hebben uitgevoerd en die in de commissie werd voorgesteld.

- Het incident wordt gesloten

MONDELINGE VRAGEN

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

Aangezien alle mondelinge vragen een schriftelijk antwoord hebben gekregen, worden ze van de agenda afgevoerd.

- De vergadering wordt gesloten om 13.01 uur.

projets. Il faut bien se dire que les investisseurs lisent les journaux et que des gens leur préparent une revue de presse en permanence qui les tient informés du contexte politique général. En effet, qui dit situation incertaine, dit absence d'investissement. Cela fait une grande différence par rapport à la viabilité de ce type de projet.

C'est la raison pour laquelle, au niveau des conventions pour le projet Neo, nous travaillons à ce qu'il sorte des sentiers battus en matière de développement des enseignes.

(Remarques)

M. Benoît Cerexhe.- Je vous conseille la relecture de notre schéma de développement commercial qui établit des comparatifs entre l'offre commerciale à Bruxelles (notamment dans le nord) et dans d'autres capitales.

M. Arnaud Pinxteren.- Cela fait cinq ans qu'on vous le demande. Je veux bien le lire, mais il faut pour ce faire qu'on puisse prendre connaissance du document !

M. le président.- L'objectivité me commande de dire que le schéma de développement commercial est une étude que nous avons menée ensemble et qui a été présentée en commission.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

Toutes les questions orales inscrites à l'ordre du jour ayant reçu réponses écrites, elles sont dès lors retirées de l'ordre du jour.

- La séance est levée à 13h01.

BIJLAGEN**GRONDWETTELIJK HOF**

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- het beroep tot vernietiging van artikel X.26, tweede lid, van het Wetboek van economisch recht, zoals ingevoegd bij artikel 3 van de wet van 2 april 2014 houdende invoeging van boek X "Handelsagentuurovereenkomsten, commerciële samenwerkingsovereenkomsten en verkoop-concessies" in het Wetboek van economisch recht, en houdende invoeging van de definities eigen aan boek X in boek I van het Wetboek van economisch recht ingesteld door de Beroepsvereniging van zelfstandige bank- en verzekeringsbemiddelaars (nr. van de rol 6064).
- het beroep tot vernietiging van artikel 64, § 1, eerste lid, 1^o, van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, zoals vervangen bij artikel 21 van de wet van 10 april 2014 houdende diverse bepalingen inzake gezondheid, ingesteld door Eric Bodard en anderen (nr. van de rol 6065).
- het beroep tot vernietiging van de wet van 27 maart 2014 houdende invoeging van de bepalingen die een aangelegenheid regelen als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet, in boek XVII "Bijzondere rechtsprocedures" van het Wetboek van economisch recht en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek teneinde de hoven en rechtbanken te Brussel een exclusieve bevoegdheid toe te kennen om kennis te nemen van de rechtsvordering tot collectief herstel, bedoeld in boek XVII, titel 2 van het Wetboek van economisch recht, ingesteld door de « Ordre des barreaux francophones et germanophone » en de vzw « Verbraucherschutzzentrale » (nr. van de rol 6071).

ANNEXES**COUR CONSTITUTIONNELLE**

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- le recours en annulation de l'article X.26, alinéa 2, du Code de droit économique, tel qu'il a été inséré par l'article 3 de la loi du 2 avril 2014 portant insertion du livre X "Contrats d'agence commerciale, contrats de coopération commerciale et concessions de vente" dans le Code de droit économique, et portant insertion des définitions propres au livre X, dans le livre Ier du Code de droit économique introduit par la « Beroepsvereniging van zelfstandige bank- en verzekeringsbemiddelaars » (n° du rôle 6064).
- le recours en annulation de l'article 64, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, tel qu'il a été remplacé par l'article 21 de la loi du 10 avril 2014 portant des dispositions diverses en matière de santé, introduit par Eric Bodard et autres (n° du rôle 6065).
- le recours en annulation de la loi du 27 mars 2014 portant insertion des dispositions réglant des matières visées à l'article 77 de la Constitution dans le livre XVII "Procédures juridictionnelles particulières" du Code de droit économique et modifiant le Code judiciaire en vue d'attribuer aux cours et tribunaux de Bruxelles une compétence exclusive pour connaître de l'action en réparation collective visée au livre XVII, titre 2, du Code de droit économique, introduit par l'Ordre des barreaux francophones et germanophone et l'ASBL « Verbraucherschutzzentrale » (n° du rôle 6071).

- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van artikel 68, en tot gehele vernietiging van de artikelen 69 en 70 van de wet van 10 april 2014 houdende diverse bepalingen inzake gezondheid, ingesteld door de cvba « Centrale Afdeling voor Fractionering van het Rode Kruis » (nr. van de rol 6075).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 3 (partim) en 4 van de wet van 28 maart 2014 tot invoeging van titel 2 « Rechtsvordering tot collectief herstel » in boek XVII « Bijzondere rechtsprocedures » van het Wetboek van economisch recht en houdende invoeging van de definities eigen aan boek XVII in boek I van het Wetboek van economisch recht, ingesteld door Jean-Marc Van Nypelseer et Robert Wttersvulghé (nr. van de rol 6076).
- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van de wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, ingesteld door de beroepsvereniging « Fédération des Courtiers d'assurances & Intermédiaires financiers de Belgique » en de nv « A. Van Ingelgem et Fils » (nr. van de rol 6078).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 2262bis, § 1, eerste en tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door het Hof van Beroep te Bergen (nr. van de rol 6058).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 25 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gesteld door de Nederlandstalige Correctionele rechtbank te Brussel (nr. van de rol 6067).
- de prejudiciële vraag over artikel 871 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de Politierechtbank Henegouwen, afdeling Charleroi (nr. van de rol 6070).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 47 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 2 juli 1981 betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen (vóór de wijziging ervan bij

- le recours en annulation partielle de l'article 68, et en annulation totale des articles 69 et 70 de la loi du 10 avril 2014 portant des dispositions diverses en matière de santé, introduit par la SCRL « Département Central de Fractionnement de la Croix-Rouge » (n° du rôle 6075).
- le recours en annulation des articles 3 (partim) et 4 de la loi du 28 mars 2014 portant insertion d'un titre 2 « De l'action en réparation collective » au livre XVII « Procédures juridictionnelles particulières » du Code de droit économique et portant insertion des définitions propres au livre XVII dans le livre 1^{er} du Code de droit économique, introduit par Jean-Marc Van Nypelseer et Robert Wttersvulghé (n° du rôle 6076).
- le recours en annulation partielle de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, introduit par l'union professionnelle « Fédération des Courtiers d'assurances & Intermédiaires financiers de Belgique » et la SA « A. Van Ingelgem et Fils » (n° du rôle 6078).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- la question préjudicielle relative à l'article 2262bis, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, du Code civil, posée par la Cour d'appel de Mons (n° du rôle 6058).
- la question préjudicielle relative à l'article 25 du décret de la Région flamande du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, posée par le Tribunal correctionnel néerlandophone de Bruxelles (n° du rôle 6067).
- la question préjudicielle relative à l'article 871 du Code judiciaire, posée par le Tribunal de police du Hainaut, division Charleroi (n° du rôle 6070).
- la question préjudicielle relative à l'article 47 du décret de la Région flamande du 2 juillet 1981 relatif à la prévention et à la gestion des déchets (avant sa modification par le décret du

decreet van 22 december 2006), gesteld door het Hof van Cassatie (nr. van de rol 6074).

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 6 van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 6079).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 2262bis, § 1, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van Koophandel te Gent, afdeling Dendermonde (nr. van de rol 6080).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Correctionele rechtbank Oost-Vlaanderen, afdeling Gent (nr. van de rol 6081).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :

- arrest nr. 160/2014 uitgesproken op 6 november 2014, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van de artikelen 85 en 88 van de wet van 28 december 2011 houdende diverse bepalingen (betreffende de verhoging van de pensioenleeftijd in de overheidssector en de uitzonderingen hierop), ingesteld door de vzw « Koninklijke Kring van Officieren van de Lokale Politie van Antwerpen en Omliggende Politiezones » en anderen (nr. van de rol 5438).
- arrest nr. 161/2014 uitgesproken op 6 november 2014, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 10bis van het koninklijk besluit nr. 50 van 24 oktober 1967 betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers, gesteld door het Arbeidshof te Brussel (nr. van de rol 5723).
- arrest nr. 162/2014 uitgesproken op 6 november 2014, in zake :
 - de beroepen tot vernietiging van de artikelen 3, littera a), en 5, littera a), van de programmawet van 28 juni 2013 (wijziging van de artikelen 171 en 269 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992), ingesteld

22 décembre 2006), posée par la Cour de cassation (n° du rôle 6074).

- la question préjudicielle relative à l'article 6 de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, posée par le Conseil d'Etat (n° du rôle 6079).
- la question préjudicielle relative à l'article 2262bis, § 1^{er}, alinéa 2, du Code civil, posée par le Tribunal de commerce de Gand, division Termonde (n° du rôle 6080).
- la question préjudicielle relative à l'article 1382 du Code civil, posée par le Tribunal correctionnel de Flandre orientale, division Gand (n° du rôle 6081).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 160/2014 rendu le 6 novembre 2014, en cause :
 - le recours en annulation des articles 85 et 88 de la loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses (concernant le relèvement de l'âge de la retraite dans le secteur public et les exceptions à cet égard), introduit par l'ASBL « Koninklijke Kring van Officieren van de Lokale Politie van Antwerpen en Omliggende Politiezones » et autres (n° 5438 du rôle).
- arrêt n° 161/2014 rendu le 6 novembre 2014, en cause :
 - la question préjudicielle concernant l'article 10bis de l'arrêté royal n° 50 du 24 octobre 1967 relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs salariés, posée par la Cour du travail de Bruxelles (n° 5723 du rôle).
- arrêt n° 162/2014 rendu le 6 novembre 2014, en cause :
 - les recours en annulation des articles 3, littera a), et 5, littera a), de la loi-programme du 28 juin 2013 (modifications apportées aux articles 171 et 269 du Code des impôts sur les revenus 1992), introduits par l'ASBL

door de vzw « Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen » en anderen, door Steven Beckers en anderen en door de vzw « Verbond der Vlaamse Tandartsen » en de bvba « Dr. Stefan Verellen » (nrs van de rol 5730, 5766 en 5786).

- arrest nr. 163/2014 uitgesproken op 6 november 2014, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende artikel 187, tweede lid, van het Wetboek van strafvordering, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. van de rol 5744).
- arrest nr. 164/2014 uitgesproken op 6 november 2014, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende artikel 2262bis, § 1, eerste en tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (nr. van de rol 5737).
- arrest nr. 165/2014 uitgesproken op 13 november 2014, in zake :
 - de beroepen tot vernietiging van artikel 60 van de wet van 30 juli 2013 houdende diverse bepalingen (opheffing van het 1° van artikel 44, § 1, van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde met betrekking tot de diensten van advocaten), ingesteld door de « Ordre des barreaux francophones et germanophone » en anderen, door Jimmy Tessens en anderen, door de Orde van Vlaamse balies en door de Orde van advocaten bij de balie te Aarlen en anderen (nrs van de rol 5741, 5825, 5832 en 5833).
- arrest nr. 166/2014 uitgesproken op 13 november 2014, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 36, § 2, 3°, van de wet van 26 juni 2002 betreffende de sluiting van de ondernemingen, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Kortrijk (nr. van de rol 5745).
- arrest nr. 167/2014 uitgesproken op 13 november 2014, in zake :
 - de prejudiciële vragen betreffende artikel 31 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 5755).

« Syndicat Neutre pour Indépendants » et autres, par Steven Beckers et autres et par l'ASBL « Verbond der Vlaamse Tandartsen » et la SPRL « Dr. Stefan Verellen » (n^{os} 5730, 5766 et 5786).

- arrêt n° 163/2014 rendu le 6 novembre 2014, en cause :
 - la question préjudicielle relative à l'article 187, alinéa 2, du Code d'instruction criminelle, posée par la Cour de cassation (n° 5744 du rôle).
- arrêt n° 164/2014 rendu le 6 novembre 2014, en cause :
 - la question préjudicielle relative à l'article 2262bis, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, du Code civil, posée par le Tribunal de première instance de Termonde (n° 5737 du rôle).
- arrêt n° 165/2014 rendu le 13 novembre 2014, en cause :
 - les recours en annulation de l'article 60 de la loi du 30 juillet 2013 portant des dispositions diverses (abrogation du 1° de l'article 44, § 1^{er}, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée concernant les prestations des avocats), introduits par l'Ordre des barreaux francophones et germanophone et autres, par Jimmy Tessens et autres, par l'« Orde van Vlaamse balies » et par l'Ordre des avocats du barreau d'Arlon et autres (n^{os} 5825, 5832 et 5833 du rôle).
- arrêt n° 166/2014 rendu le 13 novembre 2014, en cause :
 - la question préjudicielle concernant l'article 36, § 2, 3°, de la loi du 26 juin 2002 relative aux fermetures d'entreprises, posée par le Tribunal du travail de Courtrai (n° 5745 du rôle).
- arrêt n° 167/2014 rendu le 13 novembre 2014, en cause :
 - les questions préjudicielles relatives à l'article 31 des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, posées par le Conseil d'Etat (n° 5755 du rôle).