



GEWONE ZITTING 2016-2017

14 NOVEMBER 2016

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ter verbetering van de levenskwaliteit in
Brussel door de huidige voetgangerszone
boven het Luxemburgstation te verlengen tot
aan het Schumanstation

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door mevrouw Carla DEJONGHE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heer Paul Delva.

Plaatsvervanger: de heer Julien Uyttendaele.

Ander lid: de heer Alain Destexhe.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-210/1 – 2014/2015: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

14 NOVEMBRE 2016

PARLEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à améliorer la qualité de vie à Bruxelles
en prolongeant l'actuel piétonnier qui se situe
au-dessus de la gare de Bruxelles-Luxembourg
jusque Bruxelles-Schuman

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par Mme Carla DEJONGHE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: MM. Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, M. Paul Delva.

Membre suppléant: M. Julien Uyttendaele.

Autre membre: M. Alain Destexhe.

Voir:

Document du Parlement :

A-210/1 – 2014/2015 : Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Alain Destexhe, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer Alain Destexhe begint met de commissieleden uit te nodigen voor een bezoek aan de Europese wijk, met name aan de voetgangerszone die zich tussen het Europees Parlement en het Luxemburgplein bevindt, op de dekplaat bovenop het vroegere Luxemburgstation. Die voetgangerszone is werkelijk geslaagd. Elke donderdagavond heerst er in die wijk een feestfeer en elke dinsdag wordt er een markt gehouden. Het is dus een wijk die herleeft. Die dekplaat met de voetgangerszone werd in de jaren '90 gelegd en strekt zich uit van de Waversesteenweg tot de Belliardstraat. Het is een zeer aangename plek, met veel wandelaars. De voetgangerszone stopt echter bij de Belliardstraat, een totaal onaangename plek. Virtueel, zou de voetgangerszone uitgebreid kunnen worden door een nieuw plaat te leggen over de spoorwegen (thans nog in openlucht) tot de Schumanrotonde, waar andere Europese instellingen gevestigd zijn, zoals de Commissie en de Raad. De afstand tussen de Belliardstraat en de Schumanrotonde bedraagt maximum 500 meter. Dit voorstel van resolutie beoogt dus die voetgangerszone te verlengen tot aan de Schumanrotonde. De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat die buurt niet alleen bezocht wordt door de Europese ambtenaren, maar ook door vele toeristen die de Europese instellingen wensen te bezoeken. Om zich van het Parlement naar de Commissie te begeven, moeten zij een vreselijk traject afleggen langs Belliardstraat en kleine, slechte straten. De verlenging van die voetgangerszone zou dus een natuurlijke as zijn. Het zou interessant zijn met Infrabel te onderhandelen over de wijze waarop ze zou worden aangelegd. Voor de wandeling in de andere richting, naar de Waversesteenweg, zou trouwens ook kunnen nagedacht worden over een voetgangerszone op een hele as boven de treinsporen in de richting van het station van Etterbeek. Net als in New York, zou daar een soort High Line kunnen komen, en dat zou geen massa geld kosten.

II. Algemene bespreking

De heer Julien Uyttendaele zegt in naam van de PS-fractie niet te willen meegaan in dit avontuur. De plaat waarvoor de heer Destexhe pleit, boven de treinsporen tussen de Belliardstraat en de Schumanrotonde, zou naast geen enkel bestaand gebouw komen, en dus geheel niet interessant zijn. Hebben de indieners van het voorstel van resolutie gesproken met minister Bellot, die op federaal niveau bevoegd is voor de treininfrastructuur? De PS-fractie zal dus tegen dit voorstel stemmen. Er bestaan immers al mobiliteitsplannen voor het Luxemburgplein, die uitgewerkt zijn door Mobiel Brussel.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat dit voorstel misschien interessant zou zijn als er geen andere

I. Exposé introductif de M. Alain Destexhe, premier coauteur de la proposition de résolution

M. Alain Destexhe commence son exposé en invitant les membres de la commission à se rendre dans le quartier européen et à visiter le piétonnier qui se situe entre le Parlement européen et la place du Luxembourg, sur la dalle recouvrant l'ancienne gare du Luxembourg. Ce piétonnier est un aménagement vraiment réussi. Ce quartier est animé chaque jeudi soir par une ambiance festive, et chaque mardi par un marché. C'est donc un quartier qui revit. Cette dalle, avec son piétonnier, construit dans les années 90, s'étend de la chaussée de Wavre jusqu'à la rue Belliard. C'est un endroit très agréable, et nombreux sont les promeneurs qui s'y déplacent. Mais ce piétonnier s'arrête à la rue Belliard, endroit qui n'est guère agréable. Virtuellement, on pourrait prolonger ce piétonnier par une nouvelle dalle qui couvrirait les voies du chemin de fer, encore aujourd'hui à l'air libre, jusqu'au rond-point Schuman, où se trouvent les autres institutions européennes comme la Commission et le Conseil. Cette distance entre la rue Belliard et le rond-point Schuman n'est que de 500 mètres grand maximum. La présente proposition de résolution vise donc à ce que ce piétonnier soit prolongé jusqu'au rond-point Schuman. Le député rappelle qu'il s'agit d'un quartier fréquenté non seulement par les fonctionnaires européens, mais aussi par nombre de touristes attirés par la visite des institutions européennes. Ceux-ci, pour se rendre du Parlement jusqu'à la Commission, doivent faire un affreux trajet par la rue Belliard et par des petites rues mal aménagées. Le prolongement de ce piétonnier serait donc un axe naturel. Il serait intéressant d'en négocier les modalités de construction avec Infrabel. Par ailleurs, si l'on prend la promenade dans l'autre sens, vers la chaussée de Wavre, on pourrait également envisager un piétonnier sur tout un axe qui se situe au-dessus des voies du chemin de fer en direction de la gare d'Etterbeek. On pourrait peut-être y faire comme à New York une sorte de High Line, et ceci pour un coût qui ne serait pas si exorbitant.

II. Discussion générale

M. Julien Uyttendaele, au nom du groupe PS, ne souhaite pas s'embarquer dans cette aventure. Cette dalle, préconisée par M. Destexhe, au-dessus des voies du chemin de fer entre la rue Belliard et le rond-point Schuman, ne jouterait aucun bâtiment existant, ce qui en ôte tout l'intérêt. Les auteurs de la proposition de résolution ont-ils consulté le ministre Bellot, compétent au Fédéral pour les infrastructures ferroviaires ? Le groupe PS votera donc contre cette proposition. Il y a en effet déjà des projets de mobilité pour la place du Luxembourg, qui sont concoctés par Bruxelles Mobilité.

Mme Céline Delforge estime que, s'il n'y avait pas d'autres priorités à Bruxelles, cette proposition serait peut-

prioriteiten waren voor Brussel. De schrijvende noden van onze stad zijn echter bekend. De Belliardstraat is onaangenaam omdat ze zou moeten worden heraangelegd, met ten minste twee rijstroken minder. De spreekster wijst er tevens op dat elke dag mensen werken in de kantoren langs de Belliardstraat en dat ze een grote hoeveelheid fijn stof inademen. Dat zou onze prioriteit moeten zijn. Het is trouwens helemaal geen sinecure de treinsporen te overdekken met een plaat: het volstaat even te gaan kijken naar de werken aan het station van Bosvoorde, waar een deel van de treinsporen met een plaat is afgedekt. Dat heeft 2 à 3 jaar gevegd, en nu is het een trieste plek. Om al die redenen, zal de Ecolo-fractie zich uiteraard tegen dit voorstel van resolutie kanten.

De heer Marc Loewenstein vindt dat project best leuk, maar de voornaamste vraag is wat de prioriteiten van de federale overheid, en dus van Infrabel zijn. De spreker herinnert eraan dat, in 2015, de commissie een resolutie goedgekeurd had waarin aan de NMBS en aan Infrabel gevraagd werd alle prioriteit te geven aan de uitrol van het GEN. Het zou dus interessanter zijn die resolutie te steunen, die de absolute voorrang geeft aan het GEN, veeleer dan dit nieuwe project te steunen bovenop de spoorwegen. Vandaag voor deze tekst stemmen, zou zelfs indruisen tegen de aangenomen tekst over het GEN. Om die reden, zal de DéFI-fractie deze tekst niet steunen. De spreker vraagt zich af wat het standpunt van de MR-ministers op federaal niveau ter zake is.

De heer Alain Destexhe antwoordt dat, alvorens minister Bellot te raadplegen, het interessant was te zien of de Brusselaars belangstelling hebben voor dat project, wat kennelijk niet het geval is. De volksvertegenwoordiger vraagt zich overigens af wat de meerderheid doet opdat Brussel verdient de hoofdstad van Europa te zijn. De spreker herinnert eraan dat, in 1957, bij de ondertekening van het Verdrag van Rome, het belang van de ontwikkeling van de Europese instellingen grondig onderschat was, zozeer dat men de zetel ervan zelfs in Luik wilde onderbrengen. De ontwikkeling van de Europese instellingen, die thans zo belangrijk worden in Brussel, was nooit voorspeld. Daarom ziet men thans dat soort van her en der verspreid samenraapsel van Europese gebouwen in Brussel. Vandaag de dag, kunnen de Europese volksvertegenwoordigers niet van het Parlement naar de Commissie gaan zonder twee drukke verkeerswegen over te steken en door bijna smerige straten te lopen. Dat project is natuurlijk nogal duur, maar het is enkel een wandelzone, het gaat niet over een betonplaat die vrachtwagens of trams moet kunnen dragen. Men moet echter zeer erg opletten dat Brussel op een dag niet meer interessant is voor de Europese instellingen.

De heer Willem Draps vindt dat dergelijk project allang uitgevoerd zou zijn als we ons in Luxemburg of Straatsburg bevonden. Het probleem houdt geen verband met de spoorweg; Infrabel zal trouwens geen eurocent besteden aan de verfraaiing van de stad. Toen de plaat boven het vroegere station Leopoldswijk werd gelegd, heeft de NMBS trouwens veel geld gekregen voor de toelating om boven de treinsporen te bouwen.

être intéressante. Mais on connaît les besoins criants de notre ville. Si la rue Belliard est désagréable, c'est parce qu'elle devrait être réaménagée, en y supprimant au moins deux bandes de circulation. L'oratrice rappelle également que chaque jour, il y a des gens qui travaillent dans ces bureaux le long de la rue Belliard, et qui ingèrent quantité de particules fines. Là devrait être notre priorité. Par ailleurs, couvrir les voies de chemin de fer avec une dalle est tout sauf évident : il suffit d'aller voir le chantier de la gare de Boitsfort, où on a couvert une partie des voies de chemin de fer par une dalle. Cela a nécessité entre 2 et 3 ans de travaux, et il faut en voir l'état aujourd'hui : c'est sinistre. Pour toutes ces raisons, le groupe Ecolo s'opposera évidemment à cette proposition de résolution.

M. Marc Loewenstein estime que ce projet est très sympathique, mais la question principale, c'est de savoir quelles sont les priorités du Fédéral, et partant, d'Infrabel. L'orateur rappelle qu'en 2015, notre commission avait voté une résolution demandant à la SNCB et à Infrabel de mettre toutes les priorités sur la mise en place du RER. Il serait donc plus intéressant d'appuyer cette résolution donnant la priorité absolue au RER, plutôt que de lancer ce nouveau projet au-dessus de l'emprise du chemin de fer. Voter ce texte aujourd'hui serait même contradictoire avec le texte voté sur le RER. C'est la raison pour laquelle le groupe DéFI ne soutiendra pas ce texte. L'intervenant se demande quelle est la position des ministres MR au Fédéral à ce sujet.

M. Alain Destexhe répond qu'avant de consulter le ministre Bellot, il était intéressant de voir si ce projet intéressait les Bruxellois, ce qui n'est apparemment pas le cas. Le député se demande d'ailleurs ce que fait la majorité pour que Bruxelles mérite d'être la capitale de l'Europe. L'orateur rappelle qu'en 1957, lors du traité de Rome, on avait complètement sous-estimé l'importance du développement des institutions européennes, à tel point qu'on voulait même mettre le siège des institutions européennes à Liège. On n'a jamais anticipé le développement des institutions européennes, qui prennent tant d'importance aujourd'hui à Bruxelles. C'est la raison pour laquelle on a aujourd'hui cette espèce de bric-à-brac épars que constituent les implantations européennes à Bruxelles. En effet aujourd'hui, les députés européens ne peuvent aller du Parlement à la Commission sans traverser deux voies à grande circulation et passer par des rues quasi sordides. Certes ce projet est quelque peu coûteux, mais il s'agit seulement d'une promenade, il ne s'agit pas de construire une dalle en béton qui supporte des poids lourds ou des trams. Mais il faut faire très attention à ce que les institutions européennes ne se désintéressent un jour de Bruxelles.

M. Willem Draps estime que si nous étions à Luxembourg ou à Strasbourg, ce genre de projet serait déjà réalisé depuis longtemps. Le problème n'est pas lié au chemin de fer. Infrabel ne dépensera d'ailleurs pas le moindre eurocent à l'embellissement de la ville. Lorsqu'on a réalisé la dalle sur l'ancienne gare du Quartier Leopold, la SNCB à l'époque a d'ailleurs encaissé beaucoup d'argent pour permettre que l'on construise sur l'emprise des voies

Het is onmiskenbaar een feit dat er een stedenbouwkundige hiaat bestaat tussen het Parlement en de Raad. Destijds had minister Hasquin de “Paden van Europa” tot stand gebracht om te pogen dat probleem te verhelpen. Die as is echter werkelijk nodig. Deze tekst vraagt gewoon de haalbaarheid van dergelijk project te onderzoeken. Toen in Parijs een hogesnelheidslijn naar het westen werd aangelegd, kwam een soort groene strook tot stand die opmerkelijk is in het landschap, een echt voorbeeld op het vlak van stedenbouwkunde. Deze resolutie beoogt te tonen dat ons parlement zich bezighoudt met de omgeving van de Europese instellingen. Dit verzoek vergelijken met de onvoltooide werken aan het station van Bosvoorde is niet relevant. De spreker wijst er overigens op dat, in een stedelijke omgeving, vele stations ondergronds zijn. Het zou belangrijk zijn, voor het imago van Brussel in de ogen van de Europese ambtenaren, dergelijke omvangrijke projecten uit te voeren.

De heer Marc Loewenstein antwoordt dat, inzake het imago, vooral nagedacht moet worden over de prioriteiten. Het belangrijkste is dat het GEN tot stand komt, dat de stations worden gerenoveerd, enz. Dat is echt belangrijk voor het imago van Brussel en daaraan moeten we onze energie besteden. Persoonlijk verkiest de volksvertegenwoordiger zich toe te spitsen op wat het parlement al heeft goedgekeurd, eerder dan een nieuw idee te lanceren.

Mevrouw Céline Delforge geeft toe dat Infrabel niet tot rol heeft de stad te verfraaien. Niettemin wijst zij erop dat Infrabel in Wallonië, in het kader van het GEN, investeringen heeft gedaan in de dorpen waar de spoorweg langs rijdt. De volksvertegenwoordigster wijst erop dat het station van Bosvoorde nog altijd niet af is. De kosten van dergelijke werken zijn ook niet min. Er zijn echt andere prioriteiten voor investeringen.

Volgens de heer Ridouane Chahid, is het niet juist dat er niets gedaan wordt voor de Europese wijk. De heer Draps moet terugdenken aan de investeringen die werden gedaan wegens de aanwezigheid van de Europese instellingen in Brussel toen hij staatssecretaris voor de Stedenbouw was. Momenteel is een vicepremier van de MR belast met Beliris, het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en Brussel voor de financiering van investeringen in Brussel in het kader van zijn hoofdstedelijke rol. Op dat niveau, moet iets gedaan worden om het imago van Brussel te verbeteren.

De heer Alain Destexhe merkt op dat het GEN, alsook de netheid in de stations, niet de taak van het Gewest, maar van de NMBS en Infrabel is. Het gaat hier enkel over een idee, een verzoek om de mogelijkheid te onderzoeken om iets te doen. Tien jaar geleden, had de heer Picqué een voorstel gedaan voor de Europese wijk dat nooit tot een goed einde is gebracht: denk maar aan de Portzamparc-projecten. Niets werd gedaan. Aankondigingen worden gedaan, maar niets wordt uitgevoerd. Toen de meerderheid

du chemin de fer.

Il faut bien reconnaître qu’il existe un hiatus urbanistique entre le Parlement et le Conseil. A l’époque, le ministre Hasquin avait réalisé les « sentiers de l’Europe », pour tenter de pallier ce problème. Mais cet axe est vraiment une nécessité. Le présent texte demande simplement d’étudier la faisabilité d’un tel projet. A Paris, lorsqu’on a réalisé la ligne à grande vitesse vers l’ouest, on a réalisé une sorte de coulée verte avec une inscription paysagère remarquable, qui est un véritable exemple urbanistique. Cette résolution vise à montrer que notre parlement se préoccupe des alentours des institutions européennes. Venir comparer cette demande au chantier inachevé de la gare de Boitsfort n’est pas pertinent. L’orateur rappelle d’ailleurs qu’en milieu urbain, beaucoup de gares sont souterraines. Il serait important, par rapport à l’image que l’on donne de Bruxelles aux fonctionnaires européens, de réaliser de tels projets d’envergure.

M. Marc Loewenstein réplique que par rapport à la question de l’image, il y a surtout une question de priorités. Le plus important, c’est que l’on puisse développer le RER, que l’on rénove les gares, etc. C’est cela qui est important pour l’image de Bruxelles. Et c’est là qu’il faut concentrer nos énergies. Personnellement, le député préfère se concentrer sur ce que le parlement a déjà voté plutôt que de lancer une nouvelle idée.

Mme Céline Delforge reconnaît qu’Infrabel n’a pas le rôle d’embellir la ville. Mais elle rappelle que dans le cadre du RER, en Wallonie, il y a des investissements qui ont été réalisés par Infrabel dans les villages traversés par le chemin de fer. La députée rappelle que la gare de Boitsfort n’est aujourd’hui toujours pas terminée. Le coût d’un tel aménagement n’est pas non plus anecdotique. Il y a vraiment d’autres priorités pour réaliser des investissements.

Pour M. Ridouane Chahid, il est faux de dire que l’on ne fait rien pour le quartier européen. Que M. Draps se rappelle, à l’époque où il a été secrétaire d’État à l’urbanisme, les investissements qui ont été faits en raison de la présence des institutions européennes à Bruxelles. Aujourd’hui, il y a un vice-premier ministre MR qui est en charge de Beliris, l’accord de coopération entre le Fédéral et Bruxelles pour le financement d’investissements à réaliser à Bruxelles dans le cadre de son rôle de capitale. C’est à ce niveau-là qu’il faudrait faire quelque chose pour améliorer l’image de Bruxelles.

M. Alain Destexhe signale que le RER, c’est le rôle de la SNCB et d’Infrabel, pas le rôle de la Région, de même que la propreté des gares. Ici, il s’agit juste d’une idée, d’une demande visant à étudier la possibilité de faire quelque chose. M. Picqué, il y a dix ans, avait fait une proposition pour le quartier européen qui n’a jamais abouti : que l’on se souvienne des projets de Portzamparc. Rien n’a été fait. Ce ne sont que des effets d’annonce mais rien ne se réalise. Par ailleurs, lorsqu’en début de législature, la majorité a

in het begin van de zittingsperiode tien prioritaire wijken voordroeg voor stadsvernieuwing, werd de Schumanrotonde overigens over het hoofd gezien. De commissieleden zouden dus beter een wandelingetje maken aan de Schumanrotonde om te zien hoe die er bijligt. Het zou nuttig zijn een sterk signaal te geven aan de Europese instellingen.

De heer Marc Loewenstein herinnert zich dat minister Smet onlangs is komen uitleggen dat er een project bestaat heeft voor de herinrichting van de Schumanrotonde.

De heer Willem Draps preciseert dat de minister gezegd heeft dat het project nog nergens stond en dat men is afgestapt van het project-de Geyter wegens een geschil over de erelonen van de architect.

De voorzitter merkt op dat, op 14 december 2016, de verenigde commissies voor de Infrastructuur, voor de Territoriale Ontwikkeling en voor Europese Aangelegenheden een hoorzitting houden met de heer Hutchinson, over de herinrichting van de Europese wijk.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter stelt vast dat niemand het woord vraagt om de tekst te bespreken en beslist over te gaan tot de stemming over het voorstel in zijn geheel.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 11 stemmen tegen 3.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Carla DEJONGHE

De Voorzitter,

Boris DILLIÈS

présenté ses dix quartiers prioritaires pour la rénovation urbaine, le rond-point Schuman en a été oublié. Que les députés de la commission aillent donc faire un tour sur le rond-point Schuman, pour voir l'état dans lequel il se trouve. Il serait utile de donner un signal fort aux institutions européennes.

M. Marc Loewenstein rappelle que le ministre Smet est venu dernièrement expliquer qu'il y a eu un projet de réaménagement du rond-point Schuman.

M. Willems Draps précise que le ministre a dit que ce projet n'en était nulle part, car le projet de Geyter a été abandonné pour une question de litige d'honoraires d'architecte.

Le président signale que le 14 décembre 2016, les commissions réunies de l'Infrastructure, du Développement territorial et des Questions européennes entendront M. Hutchinson, sur le thème de l'aménagement du quartier européen.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Le président, constatant que personne ne demande la parole pour la discussion du texte, décide de passer au vote sur l'ensemble de la proposition.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 11 voix contre 3.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

Carla DEJONGHE

Le Président,

Boris DILLIÈS