



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

27 JUIN 2018

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

Présentation des grands projets urbains

RAPPORT

fait au nom de la commission
du Développement territorial

par Mme Isabelle EMMERY (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: MM. Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Mme Isabelle Emmery, MM. Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Mmes Caroline Persoons, Julie de Groote, Evelyne Huytebroeck, Brigitte Grouwels, M. Arnaud Verstraete.

Membres suppléants: Mme Jacqueline Rousseaux, MM. Alain Maron, Arnaud Pinxteren, Jef Van Damme.

Autres membres: M. Emmanuel De Bock, Mme Mathilde El Bakri.

GEWONE ZITTING 2017-2018

27 JUNI 2018

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

Voorstelling van de grote stadsprojecten

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Territoriale Ontwikkeling

door mevrouw Isabelle EMMERY (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, mevr. Isabelle Emmery, de heren Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, mevr. Caroline Persoons, mevr. Julie de Groote, mevr. Evelyne Huytebroeck, mevr. Brigitte Grouwels, de heer Arnaud Verstraete.

Plaatsvervangers : mevr. Jacqueline Rousseaux, de heren Alain Maron, Arnaud Pinxteren, Jef Van Damme.

Andere leden : de heer Emmanuel De Bock, mevr. Mathilde El Bakri.

1. Casernes, Mediapark, Gare de l'Ouest, Josaphat, Delta – Herrmann-Debroux, Neo

(réunion du 20 juin 2018)

1.1. Exposé de de M. Tom Sanders, directeur du département Stratégie territoriale à perspective.brussels

M. Tom Sanders a présenté les grands projets urbains Casernes, Mediapark, Gare de l'Ouest, Josaphat, Delta-Herrmann-Debroux, Neo en se basant sur des transparents (http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd20180621125112ppt_parlement_20juin2018_v2.pdf).

1.2. Echange de vues

M. Arnaud Verstraete remercie l'orateur pour son exposé.

Le député s'interroge sur le calendrier. Des arrêtés relatifs au mécanisme du PAD doivent encore être adoptés. Quand les différents projets seront-ils dès lors approuvés par le Gouvernement ? Peut-on s'attendre à ce qu'ils le soient encore sous cette législature ?

Concernant plus spécifiquement Jospahat, il a été décidé de lancer une procédure en vue de désigner un promoteur alors que la phase participative n'a pas encore démarré. Comment le promoteur peut-il tenir compte des résultats de l'enquête publique ?

Sur ce site, des passerelles sont prévues afin de franchir les voies ferrées. A-t-on envisagé une couverture, du moins légère et partielle, de ces voies ?

Enfin, sur le plan de la mobilité, cette zone offre l'opportunité de construire la ville de demain. Comment cela a-t-il été appréhendé ? A-t-on envisagé de créer les parkings en périphérie de la zone, de diminuer le ratio parking/logement à l'image de ce qui s'est fait à Gand,...

M. Gaëtan Van Goidsenhoven remercie à son tour l'orateur.

Le député constate que si les réponses apportées en termes de mobilité à la gare de l'Ouest et à Herrmann-Debroux sont assez claires, un certain flou persiste dans les autres zones. Or, il est essentiel d'avoir, avant même l'arrivée des premiers habitants, une réponse moderne et satisfaisante à cet enjeu qui permette de se passer de véhicules individuels.

Est-il par ailleurs prévu, pour ce qui concerne particulièrement les Casernes, de multiplier les accès à la gare d'Etterbeek qui n'est jusqu'ici accessible que par le boulevard Général Jacques ? La mise en souterrain des lignes de tram 7 et 25 est-elle envisagée ? L'axe gare d'Etterbeek – gare du Luxembourg ne mériterait-il pas d'être couvert de manière à offrir une voie réservée aux cyclistes ? Est-il enfin possible d'améliorer la connexion entre gare et arrêts de bus ?

1. Kazernes, Mediapark, Weststation, Josaphat, Delta – Hermann-Debroux, Neo

(vergadering van 20 juni 2018)

1.1. Uiteenzetting van de heer Tom Sanders, directeur van het departement Territoriale Strategie bij perspective.brussels

De heer Tom Sanders heeft de grote stadsprojecten Kazernes, Mediapark, Weststation, Josaphat, Delta – Hermann-Debroux, Neo voorgesteld aan de hand van volgende slides:

(http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd20180621125112ppt_parlement_20juin2018_v2.pdf).

1.2. Gedachtewisseling

De heer Arnaud Verstraete bedankt de spreker voor zijn toelichting.

Het parlementslid heeft vragen bij het tijdsplan. Er moeten nog besluiten over het RPA goedgekeurd worden. Wanneer zullen de projecten dan door de regering goedgekeurd worden? Nog tijdens deze zittingsperiode?

Voor Josaphat is er beslist om een procedure voor de aanstelling van een promotor te starten, ofschoon de inspraakfase nog niet gestart is. Hoe kan de promotor dan rekening houden met de resultaten van het openbaar onderzoek?

Op die site komen er bruggen over het spoor. Heeft men gedacht aan een op zijn minst lichte en gedeeltelijke overkapping van die sporen?

Op het vlak van mobiliteit, kan die zone een aanzet vormen voor de bouw van de stad van morgen. Hoe heeft men dat aangepakt? Heeft men gedacht aan parkeerplaatsen aan de rand van die zone of aan de vermindering van de verhouding parkeerplaatsen/woningen, naar het voorbeeld van Gent?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven richt op zijn beurt een dankwoordje tot de spreker.

De mobiliteitsoplossingen aan het Weststation en Hermann-Debroux zijn tamelijk duidelijk, maar in de andere zones tast men in het duister. Vóór de komst van de eerste bewoners, moet er een bevredigend en duidelijk antwoord komen op de uitdaging om individuele wagens overbodig te maken.

Zullen in de zone van de Kazernes meer toegangen tot het station van Etterbeek aangelegd worden, want het station is nu enkel toegankelijk via de Generaal Jacqueslaan? Denkt men eraan om tramlijnen 7 en 25 onder de grond te brengen? Zou de as station van Etterbeek-Luxemburgstation niet beter overdekt worden om de fietsers een eigen rijstrook te geven? Is het mogelijk om de verbinding tussen station en bushaltes te verbeteren?

Pour ce qui concerne le site Reyers, a-t-on évalué le trafic additionnel engendré par la future cité des médias ? Quid du tunnel à la place Meiser ? Un plan de mobilité global ne devrait-il pas être prévu, incluant Josaphat ?

M. Arnaud Pinxteren s'étonne du fait que l'ensemble des enquêtes publiques devraient avoir lieu en fin d'année. On ne pourrait pas s'y prendre autrement si on voulait empêcher toute participation citoyenne. Les dossiers sont complexes, les personnes susceptibles de proposer des alternatives ne sont pas nombreuses, il va leur être difficile de participer simultanément à quatre ou cinq enquêtes publiques. On ne peut évidemment reprocher au Gouvernement d'avancer mais il faut créer les conditions de l'adhésion. Une concertation en amont évite de nombreux problèmes en aval.

Le député craint par ailleurs qu'on ne mette la charrue avant les bœufs dès lors que la vision qu'incarne le PRDD est encore en cours de réécriture. A ce propos, l'orateur rappelle que le projet de PRDD envisageait une très forte densification, qu'on retrouve également ici. On peut évidemment avoir une ville compacte, mais il faut pouvoir dégager des espaces publics, verts, de manière à garantir un certain équilibre. Or, les sites dont on envisage aujourd'hui le développement semblent très remplis. Le projet sur Josaphat ne s'inscrit par exemple pas dans une logique de maintien d'un espace vert et de défense de la biodiversité. Il en va de même à Mediapark.

La question de la ville dense se pose aussi dans la mixité des différentes fonctions. Le député aimerait de ce point de vue connaître le nombre de logements prévus dans les différents projets, le taux de densification qu'ils impliquent et leur répartition par type. Neo prévoit ainsi 15% de logements publics mais pas de logement social alors même que le projet est porté par les pouvoirs publics. Josaphat prévoit 22% de logements sociaux, le reste étant de l'acquisitif dont on sait à terme qu'il ne reste pas aux mains du secteur public.

L'orateur s'interroge encore sur l'implication des différentes autorités. Comment la collaboration avec les communes, Infrabel pour ce qui concerne la gare de l'Ouest,... s'opère-t-elle ?

Concernant plus spécifiquement les Casernes, un *fablab* (*fabrication laboratory*) est prévu. Les *fablabs* pullulent actuellement. Le fait qu'il en est un prévu aux Casernes s'intègre-t-il dans un maillage plus global ?

Pour ce qui est de Mediapark, le député s'étonne qu'on ne parle pas de requalification de l'entrée de ville, pourtant centrale dans le réaménagement de la zone. Pourquoi ?

Enfin, M. Arnaud Pinxteren insiste sur la nécessité d'un dialogue dans le cadre du projet Neo.

M. Fabian Maingain constate que l'ensemble des informations ne se retrouvent pas sur le site internet de perspective.brussels : études coûts-bénéfices, décisions du Gouvernement, études urbanistiques,...

Heeft men voor de Reyerssite een schatting gemaakt van het bijkomende verkeer als gevolg van het toekomstige Mediapark? Quid de tunnel aan het Meiserplein? Zou er geen algemeen mobiliteitsplan moeten worden opgesteld waarin Josaphat meegenomen wordt?

De heer Arnaud Pinxteren is verbaasd dat alle openbare onderzoeken op het einde van het jaar zouden moeten worden gehouden. Als men de burger monddood wil maken, had men inderdaad geen betere oplossing kunnen vinden. De dossiers zijn ingewikkeld en er zijn weinig mensen die alternatieven kunnen voorstellen. Zij kunnen moeilijk deelnemen aan vier of vijf openbare onderzoeken. Men kan de Regering niet verwijten dat zij vooruitgang wil boeken, maar men moet ook goodwill creëren. Overleg op voorhand voorkomt dat men daarna op de blaren moet zitten.

Het parlementslid vreest overigens dan men het paard achter de wagen spant aangezien er nog gewerkt wordt aan de visie in het GPDO. De spreker herinnert eraan dat het ontwerp van GPDO in een sterke verdichting voorzag, wat men hier ook terugvindt. Een compacte stad is mogelijk, maar er is ook nood aan een evenwicht met openbare ruimtes en groene zones. De sites die vandaag in de steigers staan, lijken zeer dichtbebouwd te zullen worden. Het Josaphatproject spoort bijvoorbeeld niet met een logica van behoud van groene ruimtes of van bescherming van de biodiversiteit. Hetzelfde kan gezegd worden over het Mediapark.

De kwestie van de verdichte stad rijst ook bij de gemengdheid van de verschillende functies. Hoeveel woningen komen er in de verschillende projecten? Wat is het verdichtingspercentage dat daarmee gepaard gaat en wat is de verdeling volgens type? Neo voorziet aldus 15% overheidswoningen, maar geen sociale woningen terwijl de overheid wel haar schouders onder het project zet. Josaphat voorziet 22% sociale woningen. De rest zijn koopwoningen waarvan men weet dat ze uiteindelijk niet in handen van de overheid zullen blijven.

De spreker heeft nog vragen over de betrokkenheid van de verschillende overheden. Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten, met Infrabel wat het Weststation betreft, ...?

Wat meer bepaald de Kazernes betreft, is er een *fablab* (*fabrication laboratory*) gepland. Vandaag de dag zijn *fablabs* schering en inslag. Wordt het *fablab* in de Kazernes geïntegreerd in een globaler netwerk?

Wat het Mediapark betreft, verbaast het de volksvertegenwoordiger dat men niet spreekt van een heraanleg van de toegang tot de stad, wat nochtans een centrale rol speelt in de heraanleg van de zone. Waarom niet?

Tot slot dringt de heer Arnaud Pinxteren aan op een dialoog over het Neoproject.

De heer Fabian Maingain stelt vast dat niet alle informatie op de internetsite van perspective.brussels staat: kosten-batenstudies, beslissingen van de Regering, stedenbouwkundige onderzoeken, ...

Pour ce qui concerne les Casernes, le grand enjeu est celui de la mobilité et de l'intégration de la gare d'Etterbeek qui, lorsque le RER arrivera, deviendra un des plus grands hubs de mobilité de la Région. Comment cela est-il mis en perspective ?

Le député relève encore que le projet prévu à Herrmann-Debroux ne tient la route qu'à condition que le viaduc soit supprimé. Des ateliers de participation ont été organisés ; que s'en est-il dégagé ? A ce propos, il est à souligner qu'il est relativement difficile pour les citoyens de participer aux réunions prévues en journée.

Enfin, pour ce qui est de Neo, l'orateur aimerait rappeler que la liaison entre l'A12 et le parc d'Osseghem n'est absolument pas menacée. Par ailleurs, une annulation du PRAS est à craindre. Comment s'articule dès lors le développement du projet compte tenu de cette épée de Damoclès ? L'obtention des certificats d'urbanisme permettrait-elle de débiter certains travaux ? Quid en outre du parking C ? En fera-t-on bien un parking de dissuasion ? Maintient-on enfin le stade Roi Baudouin ?

Mme Brigitte Grouwels s'interroge également sur le calendrier. Différents projets doivent être développés simultanément. Le développement de l'ensemble d'un quartier ne peut ainsi se faire sans qu'y soient également implantées des crèches et des écoles. Un appel a-t-il dès lors été lancé vers les Communautés concernées ?

Quid encore de la collaboration avec les autres Régions dans le cadre de la zone métropolitaine ? Le Brabant flamand est en tout cas attentif à ce qui se passe à Bruxelles et partisan d'une coopération.

La députée s'interroge également sur l'implication du Maître architecte.

Quant à la mobilité, elle est évidemment un facteur de réussite de ces projets. Le choix a-t-il été fait de démolir le viaduc Herrmann-Debroux ? Quid du tram qui devrait aboutir au parking de dissuasion ? Un métro n'est-il pas plus adapté ?

Quelles sont par ailleurs les alternatives pour les voitures dans le cadre du projet Reyers, sachant que la fin de l'E40 deviendra un boulevard urbain et que la chaussée de Louvain est un véritable enfer en termes de circulation ? Concernant le logement, la députée se réjouit de la mixité prévue à l'échelle des îlots. La même option est-elle prévue dans les autres projets ?

Enfin, le patrimoine des Casernes est-il classé ? La CRMS a-t-elle un rôle à jouer ?

M. Ridouane Chahid rappelle que sous l'ancienne législature, le Secrétaire d'Etat au logement ne s'est jamais battu pour imposer un quota de logements sociaux dans les différents projets régionaux.

Wat de Kazernes betreft, liggen de grote uitdagingen in de mobiliteit en de integratie van het station van Etterbeek dat, wanneer het GEN operationeel zal zijn, een van de grootste mobiliteitshubs van het Gewest zal worden. Hoe wordt dat in perspectief geplaatst?

De volksvertegenwoordiger wijst er nog op dat het project voor Hermann-Debroux enkel haalbaar is als het viaduct wordt gesloopt. Er werden inspraakvergaderingen georganiseerd: wat is daaruit naar voren gekomen? Er zij in dat verband op gewezen dat het voor de burgers vrij moeilijk is om deel te nemen aan vergaderingen die overdag plaatshebben.

Wat, tot slot, Neo betreft, herinnert de spreker er graag aan dat de verbinding tussen de A12 en het Ossegempark helemaal niet bedreigd wordt. Voorts valt er een vernietiging van het GBP te vrezen. Hoe zal het project dan worden uitgevoerd, rekening houdend met dat zwaard van Damocles? Zou het verkrijgen van de stedenbouwkundige attesten van bepaalde werken van start kunnen laten gaan? Hoe staat het bovendien met de parking C? Zal men er een overstapparking van maken? Wordt het Koning Boudewijnstadion tot slot behouden?

Mevrouw Brigitte Grouwels heeft eveneens vragen over het tijdschema. Verschillende projecten moeten tegelijk uitgevoerd kunnen worden. De ontwikkeling van een hele wijk vereist dat er eveneens crèches en scholen worden gevestigd. Is er bijgevolg een oproep tot de betrokken Gemeenschappen gedaan?

Hoe staat het voorts met de samenwerking met de overige Gewesten in het kader van de metropolitane gemeenschap? Vlaams-Brabant volgt in ieder geval met argusogen wat er in Brussel gebeurt en is voorstander van samenwerking.

De volksvertegenwoordigster heeft tevens vragen over de betrokkenheid van de bouwmeester.

Mobiliteit is natuurlijk een succesfactor voor die projecten. Wordt ervoor gekozen het Hermann Debrouxviaduct te slopen? Hoe staat het met de tramlijn naar de overstapparking? Is een metrolijn niet beter?

Wat zijn voorts de alternatieven voor de wagen in het kader van het Reyersproject, wetende dat het einde van de E40 een stadsboulevard zal worden en de Leuvensesteenweg een echte verkeershel is? De volksvertegenwoordigster is ingenomen met de gepland mix voor de huisvesting in de huizenblokken. Is die keuze ook gemaakt bij de andere projecten?

Zijn de Kazernes tot slot beschermd als erfgoed? Is er een rol voor de KCML weggelegd?

De heer Ridouane Chahid wijst erop dat de staatssecretaris bevoegd voor huisvesting tijdens de vorige zittingsperiode er nooit voor geijverd heeft om een quota sociale woningen in de verschillende gewestelijke projecten op te leggen.

Le député explique également toutes les difficultés qu'a eues le Gouvernement pour imposer à Schaerbeek une proportion de logements sociaux.

Les projets régionaux sont également des projets communaux. On ne peut dès lors se contenter de faire peser la responsabilité sur le seul acteur régional.

Mme Isabelle Emmery se dit intriguée par le concept d'équipement métropolitain. Que recouvre-t-il ?

La densification (en logements) crée par ailleurs de nouveaux besoins en équipements. La députée a bien compris que la collaboration du facilitateur écoles était requise et suppose que les études s'appuient sur un certain nombre de cadastres existants, sur les équipements culturels notamment. Quel équilibre a-t-il été envisagé tant au sein de chacun des pôles stratégiques qu'autour de ceux-ci ? Une réflexion est-elle engagée sur les besoins extérieurs à ces pôles ?

De manière plus particulière, le projet de la gare de l'Ouest a-t-il été mis en corrélation avec le contrat de rénovation urbaine ? Comment le maillage s'opère-t-il avec les autres projets, notamment les projets communaux liés à l'urbanisme ?

Mme Jacqueline Rousseaux regrette qu'on ne parle pas davantage des piétons, et notamment des PMR, de plus en plus maltraités dans la Région.

La députée se dit en outre surprise de constater que la voiture a quasi disparu des schémas présentés ce jour alors que la densification accroîtra nécessairement les déplacements. La circulation est aujourd'hui de plus en plus difficile, retardant les citoyens sur le chemin du travail, ajoutant au stress général et enlevant à la convivialité. Plutôt que de réduire la place de la voiture, il faut au contraire résolument trouver les moyens de faire circuler les voitures agréablement. L'oratrice a ainsi mis deux heures pour aller du Sablon à Tour et Taxis ; c'est inadmissible.

M. Fabian Maingain lui suggère de s'y rendre à vélo la prochaine fois.

M. Jacqueline Rousseaux dit connaître un médecin qui circulait énormément à Bruxelles à moto et à vélo et y a renoncé vu le nombre de motards et de cyclistes qu'il soignait à la suite d'accidents causés la plupart du temps par le comportement assez particulier des conducteurs de deux-roues qui s'estiment maîtres de la route et pensent que tout le monde devrait s'écraser devant eux.

Concernant spécifiquement Josaphat, la députée s'interroge sur la part des vingt-trois hectares réservée aux développements industriels. Le problème de pollution des sols y a-t-il par ailleurs été résorbé ?

De volksvertegenwoordiger licht eveneens alle problemen toe die de Regering heeft gehad om in Schaerbeek een quotum sociale woningen op te leggen.

Gewestelijke projecten zijn eveneens gemeentelijke projecten. Het gaat dan ook niet op om de gewestelijke actor als enige verantwoordelijk te stellen.

Mevrouw Isabelle Emmery is geïntrigeerd door het concept grootstedelijke uitrusting. Wat valt daaronder?

De verdichting (van de huisvesting) leidt voorts tot nieuwe behoeften aan uitrustingen. De volksvertegenwoordigster heeft goed begrepen dat de medewerking van de schoolfacilitator vereist was en veronderstelt dat de onderzoeken gebaseerd zijn op een aantal bestaande kadasters over onder meer de culturele uitrustingen. Welk evenwicht werd overwogen zowel binnen elke strategische pool als errond? Wordt er nagedacht over de behoeften buiten die polen?

Meer in het bijzonder: werd het project voor het Weststation afgestemd op het stadvernieuwingscontract? Hoe komt men tot een link met de andere projecten, met name de gemeentelijke stedenbouwkundige projecten?

Mevrouw Jacqueline Rousseaux betreurt dat niet meer aandacht gaat naar de voetgangers, met name naar de PBM's, die steeds slechter behandeld worden in het Gewest.

De volksvertegenwoordigster uit bovendien haar verbazing over het feit dat de auto bijna verdwenen is uit de schema's die vandaag voorgesteld worden, hoewel de verdichting noodzakelijkerwijze leidt tot meer verplaatsingen. Vandaag de dag wordt het verkeer steeds moeilijker, wat de burgers later op het werk doet aankomen, de algemene stress verhoogt en de sfeer een knauw geeft. Veeleer dan de auto's minder plaats te geven, moet absoluut gezocht worden naar de middelen om de auto's vlot te laten rijden. Het heeft de spreekster bijvoorbeeld twee uur gekost om van de Zavel naar Thurn & Taxis te gaan; dat is onaanvaardbaar.

De heer Fabian Maingain stelt haar voor volgende keer de fiets te nemen.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux zegt dat zij een dokter kent die enorm veel rondreed in Brussel met de moto en met de fiets maar dat heeft opgegeven, gelet op het aantal motorrijders en fietsers die hij verzorgde na ongevallen die meestal veroorzaakt werden door het nogal bijzonder gedrag van de bestuurders van tweewielers die zich meester van de weg wanen en vinden dat iedereen voor hen baan moet ruimen.

Inzake Josaphat meer bepaald, heeft de volksvertegenwoordigster vragen bij de drieëntwintig hectare die voorbehouden zijn voor industriële ontwikkeling. Werd het probleem van de bodemvervuiling daar trouwens verholpen?

A propos de Mediapark, dans lequel on veut promouvoir logements, zone verte,... l'oratrice se demande dans quelle mesure l'objectif de développer une cité des médias demeure principal. Quel est le pourcentage de la superficie totale qui y sera effectivement dédié ? Il est en outre primordial, aux yeux de la députée, d'y porter un geste architectural emblématique. Bruxelles, capitale de la Belgique et de l'Europe, manque cruellement de ce type de projet, pourtant présent à Liège, à Mons,... Est-ce prévu ?

L'interlocutrice se demande encore, concernant Neo, s'il est prévu que Mini Europe déménage ailleurs sur le site. Permettrait-on à l'institution de s'étendre, considérant l'élargissement de l'Union européenne ? C'est en outre la seule attraction réellement européenne de la capitale.

Enfin, la députée se veut le relais de la grande inquiétude des citoyens quant à la mobilité. Si on ne peut plus circuler en voiture de manière fluide, si on ne prône pas le développement industriel, Bruxelles risque de devenir une cité-dortoir.

M. Jef Van Damme observe que 5% de la superficie de la zone Josaphat est réservée au *Community Land Trust*. Cette solution ambitieuse a-t-elle été étudiée sur d'autres sites ?

Par ailleurs, le député se dit heureux du développement par phases prévus sur le site de la gare de l'Ouest. Tout semble toutefois dépendre de l'accord avec Infrabel. Le site est-il maintenant dans les mains de la Région ? Dans quel délai peut-on s'attendre à ce que le parc temporaire devienne réalité ?

Mme Julie de Groote s'interroge également sur le calendrier. Tous les projets n'en sont effectivement pas au même stade de développement.

La députée craint également que toutes les enquêtes publiques ne démarrent en même temps. Si les citoyens concernés par les différents projets sont différents, il n'en va pas de même des associations.

L'oratrice s'intéresse également aux chiffres globaux valant pour l'ensemble des projets et portant sur la densification, les équipements,...

Concernant plus spécifiquement les Casernes, Mme Julie de Groote soulève le danger d'une mobilité qui ne tienne pas compte de la réalité des étudiants, lesquels doivent franchir parfois rapidement un boulevard, pour arriver à temps aux cours, à une fête,... Elle regrette dès lors le manque d'une infrastructure plus prégnante pour permettre la traversée. Quid en outre de la participation des universités au projet ? L'interlocutrice insiste encore sur la nécessité d'un espace public accessible et sur l'attention à porter au patrimoine.

Pour ce qui est de la gare de l'Ouest, qu'en est-il du processus d'occupation temporaire parcellaire ? C'est un territoire à la fois très dense et pas dense du tout. Les deux coexistent sans lien.

Inzake het Mediapark, waarin men huisvesting, groene zone, enz. wil bevorderen, vraagt de spreker zich af in welke mate de uitbouw van een mediawijk het hoofddoel blijft. Welk percentage van de totale oppervlakte zal daadwerkelijk daarvoor aangewend worden? Bovendien is het naar de mening van de volksvertegenwoordigster primordiaal daar een symbolisch architecturaal gebaar te stellen. Het ontbreekt Brussel, de hoofdstad van België en van Europa, ten zeerste aan een dergelijk project, dat er wel is in Luik, in Bergen, ... Wordt dat gepland?

Inzake Neo, vraagt de spreker zich voorts af of een verhuizing van Mini Europa naar een andere plek op de site gepland wordt. Zou men het park de mogelijkheid bieden uit te breiden, gelet op de uitbreiding van de Europese Unie? Bovendien is dat de enige werkelijk Europese attractie van de hoofdstad.

Tot slot wenst de volksvertegenwoordigster uiting te geven aan de grote bezorgdheid van de burgers inzake de mobiliteit. Indien vlot verkeer met de auto niet meer mogelijk is en niet gepleit wordt voor industriële ontwikkeling, dreigt Brussel een slaapstad te worden.

De heer Jef Van Damme merkt op dat 5% van de oppervlakte van de Josaphatzone voorbehouden is voor de *Community Land Trust*. Wordt die ambitieuze oplossing onderzocht voor andere sites?

De volksvertegenwoordiger zegt daarnaast dat hij verheugd is over de fasegewijze ontwikkeling die gepland wordt op de site van het Weststation. Alles lijkt echter afhankelijk van het akkoord met Infrabel. Is de site thans in handen van het Gewest? Binnen welke termijn mag men verwachten dat het tijdelijk park een realiteit wordt?

Mevrouw Julie de Groote heeft eveneens vragen bij het tijdschema. Alle projecten bevinden zich inderdaad niet in dezelfde ontwikkelingsfase.

De volksvertegenwoordigster vreest ook dat alle openbare onderzoeken tegelijk starten. Hoewel verschillende burgers betrokken zijn bij de verschillende projecten, geldt dat niet voor de verenigingen.

De spreker heeft ook interesse voor de algemene cijfers voor het geheel van de projecten met betrekking tot de verdichting, de uitrusting, ...

Met name inzake de Kazernes, wijst mevrouw Julie de Groote op het gevaar van een mobiliteit die geen rekening houdt met de studenten, die plots snel een laan moeten oversteken om op tijd te komen voor de les, voor een feest, ... Zij betreurt dan ook het gebrek aan meer pregnante infrastructuur om te kunnen oversteken. En hoe staat het met de deelname van de universiteiten aan het project? De spreker benadrukt nog de nood aan toegankelijke openbare ruimte en de aandacht die vereist is voor het erfgoed.

Wat het Weststation betreft: hoe staat het met het proces voor het tijdelijk gebruik van de percelen? Dat is een gebied dat tegelijk dicht en helemaal niet dicht is, zonder band tussen beide naast mekaar bestaande delen.

L'oratrice dit encore tout son enthousiasme à l'idée d'avoir une nouvelle place communale, dans le sens habitant du terme, à Auderghem. S'orienté-t-on aussi vers un processus par parcelles, de sorte que les citoyens se réapproprient peu à peu l'espace public. Quid sur ce site de l'approche métropolitaine, développée lors de la fermeture temporaire du viaduc ?

Enfin, dans quelle mesure le PAD sur Josaphat reste-t-il discutable ?

*
* * *

M. Tom Sanders explique que la situation actuelle en termes de mobilité doit évidemment évoluer. Face à cette problématique, deux approches doivent être combinées :

- l'approche métropolitaine, indispensable notamment pour appréhender de manière volontariste la navette automobile et qui implique une concertation avec les autres Régions et, sur le ferroviaire notamment, avec le fédéral ;
- l'approche à l'échelle du plan.

On peut à ce propos préférer au concept de ville dense, celui de ville compacte, dont la demande en mobilité serait réduite.

L'orateur ajoute que si l'on est particulièrement attentif aux problèmes actuels de mobilité, on se projette dans une temporalité longue (dix à quinze, voire vingt ans) qui correspond à la mise en œuvre phasée des projets urbains. Il faudra effectivement à cette échéance que des progrès significatifs en mobilité aient été accomplis pour rendre soutenable ce développement, dont certains éléments – l'essor démographique notamment – ne sont pas nécessairement choisis.

Un des leviers à actionner à cette fin est le stationnement. Là où les transports en commun sont très présents comme aux Casernes, on peut diminuer les ratios de stationnement par affectation en fonction des problématiques propres aux différentes fonctions urbaines (commerces, bureaux, logements, ...). Bruxelles Environnement par exemple est plus volontariste pour les fonctions hors logement. Toutefois, la question du stationnement pour le logement, en ce compris la mutualisation, devra un jour être abordée. Une des mesures actuelles est d'imposer réglementairement que les parkings sous les logements aient un accès depuis l'espace public.

Sur la question de la densification, l'interlocuteur explique que, sur un territoire bruxellois qui n'a pas vocation à s'élargir, les besoins augmentent et imposent des solutions innovantes pour mixer des fonctions. Demain en ville, il faudra se loger, travailler, il faudra des entreprises, des espaces publics ouverts,...

A propos de la gouvernance, M. Tom Sanders précise que chaque commune impliquée dans un plan est représentée au sein du comité de pilotage. C'est également au sein de ce comité que l'on retrouve les autres acteurs directement concernés tels que, par exemple, Infrabel à la gare de l'Ouest.

De spreekster is verrukt over het idee van een nieuw gemeenteplein in Oudergem, dat uitnodigend is voor de omwonenden. Zullen de burgers morzel per morzel de openbare ruimte weer innemen? Quid de metropolitane aanpak van die site, zoals die gestart werd tijdens de tijdelijke sluiting van het viaduct?

In welke mate blijft het RPA Josaphat bespreekbaar?

*
* * *

De heer Tom Sanders legt uit dat de huidige mobiliteits situatie natuurlijk moet veranderen, via twee gecombineerde benaderingen:

- de metropolitane benadering, die onontbeerlijk is voor de slagvaardige aanpak van het pendelverkeer met de wagen en die overleg met de andere Gewesten vereist, alsook met de federale overheid wat het spoor betreft;
- de benadering op planschaal.

Men kan in dat verband de voorkeur geven aan het concept van compacte stad in plaats van verdichte stad, waarbij de vraag naar mobiliteit zou verminderen.

De spreker voegt eraan toe dat, als men bijzondere aandacht heeft voor de huidige mobiliteitsproblemen, men projecties maakt voor de lange termijn (10 tot 15 of zelfs 20 jaar), die gelijklopen met de gefaseerde uitvoering van de stadsprojecten. Op die termijnen zal immers sterke mobiliteitsvoortgang geboekt moeten zijn om die ontwikkeling het hoofd te kunnen bieden, want voor bepaalde elementen zoals de bevolkingsexplosie heeft natuurlijk niemand gekozen.

Een van de hefboomen is het parkeerbeleid. Waar er veel openbaar vervoer is, zoals aan de Kazernes, kan men de parkeerplaatsverhoudingen per bestemming beperken naargelang de typische problematiek eigen aan de stedelijke functies (handel, kantoren, huisvesting...). Leefmilieu Brussel is bijvoorbeeld beter geplaatst voor de functies buiten de huisvesting. Maar de kwestie van de parkeerplaatsen voor woningen, met inbegrip van deelgebruik, zal op een dag op de agenda moeten komen. Een van de bestaande maatregelen is de regel dat de parkeerplaatsen onder de woningen een toegang moeten krijgen vanop de openbare weg.

Wat de verdichting betreft, legt de spreker uit dat de behoeften op een Brussels grondgebied dat niet kan uitbreiden, toenemen en innoverende oplossingen vragen om functies te vermengen. Morgen is er in de stad nood aan woningen, werk, bedrijven, open openbare ruimtes...

In verband met het behoorlijk bestuur, preciseert de heer Tom Sanders dat elke gemeente die met een plan te maken krijgt, vertegenwoordigd wordt in een stuurcomité, waar ook de andere rechtstreeks betrokken partijen, zoals Infrabel voor het Weststation, lid van zijn.

Avant de démarrer un plan, un diagnostic est par ailleurs posé et les besoins sont objectivés, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle du quartier. Ainsi, à la gare de l'Ouest, un lieu propice à un nouveau développement a été identifié ; une des pistes à l'étude est celle d'une cité des sciences.

En outre, si perspective.brussels définit des espaces et, si nécessaire, les fixe réglementairement dans un plan, il appartient à la SAU, partie prenante aux discussions dès l'entame du projet, de chercher des opérateurs et d'engager avec eux un dialogue en vue de la mise en œuvre concrète du projet.

Au niveau du calendrier, l'orateur explique que pour certains projets, on traduit dans un nouvel outil des réflexions portées précédemment. Or, ces réflexions plus anciennes ont déjà fait l'objet de mécanismes de participation. La question du moment de l'enquête publique n'est en outre pas tranchée aujourd'hui. Le Gouvernement tâchera toutefois de faire en sorte que le processus soit soutenable pour tous. Compte tenu des différents délais, certains plans pourraient être approuvés sous cette législature. Mediapark, gare de l'Ouest et Casernes pourraient ainsi être envoyés au Gouvernement pour une première lecture en juillet, Herrmann-Debroux et Josaphat en septembre.

Pour ce qui est de la présentation au public des différents projets, une réunion était prévue en journée, l'autre le soir, de sorte qu'on touche des publics différents. Quelque quatre-vingt personnes participaient à la réunion sur Herrmann-Debroux en journée ; une réunion, qui affiche complet, aura encore lieu ce soir. Il faut bien admettre que tous les gens qu'on voulait toucher n'ont pas répondu présents. Cela reste un défi d'aller chercher tout le monde, malgré les interviews, les toutes-boîtes,... Le processus doit être interrogé et amélioré.

L'idée d'une gestion transitoire, de la gare de l'Ouest notamment, s'affine quant à elle peu à peu mais reste tributaire de l'entrée en possession du site. Le plan définira la partie du site qui pourra être rendue au public, les conditions et le type d'usage. Cette pratique, proche de l'occupation temporaire, tend à se généraliser. L'élaboration d'un vade-mecum est d'ailleurs en cours de réflexion, qui sera destiné à tous les opérateurs potentiels.

Concernant le PRDD, M. Tom Sanders explique que les résultats de l'enquête publique sont très partagés, notamment en matière de mobilité. Sur de nombreuses thématiques, on ne peut pas dégager de direction plus déterminante qu'une autre. Le texte, dont on a reproché le caractère essentiellement territorial, va maintenant être mis en perspective par rapport à des questions communautaires, culturelles, par rapport à la sécurité, à la cohésion sociale. L'aboutissement est proche.

Pour ce qui est de la typologie des logements, perspective.brussels réalise une photographie très fine des besoins à l'échelle régionale et de ce qui existe dans les quartiers. Deux écoles existent à ce niveau – le débat n'est pas encore tranché : l'une considère qu'il faut faire du logement social sur chaque terrain public, l'autre consiste à tenir compte de la réalité locale. La question de la typologie des logements à prévoir dans un quartier qui fait l'objet d'un plan stratégique

Vóór de start van een plan, wordt een diagnose gesteld en worden de behoeften geobjectiveerd op schaal van het Gewest en van de wijk. Zo heeft men aan het Weststation een zone in kaart gebracht die een nieuwe ontwikkeling kan krijgen; een van de pistes is een wetenschapspark.

Perspective.brussels définit de ruimtes en giet die in een regelgevend plan, maar de MSI die vanaf de start van het project aan de besprekingen deelneemt, moet operatoren zoeken en met hen overleggen over de concrete uitvoering van het project.

Wat het tijdsplan betreft, worden, voor bepaalde projecten, de vroegere denkoefeningen in een nieuwe tool gegoten. Die oudere denkoefeningen waren al onderworpen aan inspraak. De knoop van het moment van het openbaar onderzoek wordt vandaag niet doorgemaakt. De Regering zal wel proberen om de procedure voor iedereen draaglijk te maken. Gelet op al die termijnen zouden enkele plannen tijdens deze zittingsperiode goedgekeurd kunnen worden. Het Mediapark, het Weststation en de Kazernes zouden bijvoorbeeld naar de Regering gestuurd kunnen worden voor een eerste lezing in juli, en Herrmann-Debroux en Josaphat in september.

De verschillende projecten werden aan de bevolking voorgesteld tijdens een vergadering overdag en andere 's avonds om verschillende doelgroepen te bereiken. Ongeveer tachtig personen hebben overdag aan de vergadering over Herrmann-Debroux deelgenomen; vanavond is er nog een vergadering die volgt is. Maar niet alle mensen die men wou bereiken, zijn opgedaagd. Het blijft een huzarenstuk om iedereen te bereiken, ondanks de interviews, de folders in de bussen... De procedure moet in vraag gesteld worden en verbeterd worden.

Het idee van een overgangsbeheer, bijvoorbeeld van het Weststation, wordt stilaan uitgewerkt maar blijft afhangen van de verwerving van de site. Het plan zal bepalen welk deel van de site toegankelijk wordt voor het publiek, alsook de voorwaarden en het soort gebruik. Die praktijk, die niet zo ver afstaat van de tijdelijke bezetting, is aan het uitbreiden. Er wordt trouwens nagedacht over een vademecum voor alle potentiële gebruikers.

Wat het GPDO betreft, legt de heer Tom Sanders uit dat de conclusies van het openbaar onderzoek zeer verdeeld zijn, onder meer over mobiliteit. Wat de talrijke thema's betreft, kan men geen duidelijke marsrichting aangeven. De tekst, waarop de kritiek werd geleverd dat hij een hoofdzakelijk territoriale inslag heeft, zal nu in perspectief worden geplaatst tegenover communautaire, culturele en veiligheidskwesties, alsook tegenover de sociale cohesie. De eindfase is ingezet.

Wat de typologie van de woningen betreft, maakt perspective.brussels een zeer grondige beschrijving van de behoeften op gewestelijke schaal en van wat er in de wijken bestaat. In dat verband zijn er twee scholen (het debat is nog niet gesloten): volgens de ene school moeten er sociale woningen op elk openbaar terrein worden gebouwd; volgens de andere school, moet men rekening houden met de lokale realiteit. De kwestie van de typologie van de woningen die

est systématiquement abordée avec tous les acteurs concernés dans le cadre de l'élaboration dudit plan.

A propos de Mediapark, l'orateur précise que, sur les 370.000 mètres carrés, les sièges des RTBF / VRT devraient recouvrir 95.000 mètres carrés ; 30.000 autres mètres carrés sont réservés pour des activités médias (équipements, écoles ou entreprises) et 2.500 à 3.000 mètres carrés pour la maison des médias, soit au total un peu moins de la moitié de la superficie globale. En d'autres termes, les trois grands principes fixés dans le cadre du plan Canal restent valables pour l'ensemble des projets : la ville de demain, c'est évidemment du logement mais aussi de l'économie et des espaces publics de qualité.

Les bâtiments de la RTBF, de la VRT et de la maison des médias ont par ailleurs tous fait l'objet d'un concours international d'architecture, auquel ont participé des grands noms de l'architecture tels que Rem Koolhaas et Zaha Hadid. Le Maître architecte est en outre là pour veiller à la qualité de l'architecture. Aux Casernes, un concours d'architecture sera lancé par les universités pour les équipements

La question du viaduc Herrmann-Debroux est évidemment celle de l'amélioration de la qualité de vie, laquelle pose la question de l'infrastructure routière. Le potentiel offert pas la destruction du viaduc et l'impact de l'opération sont donc examinés ; la question de ce qui peut être fait à l'échelle du plan (le parking de dissuasion) et à l'échelle métropolitaine (la navette) est posée.

A propos de l'échelle métropolitaine, l'interlocuteur dit être en concertation permanente avec ses homologues de la Flandre et de la Wallonie sur les questions d'aménagement du territoire et de mobilité.

A propos des Casernes, l'orateur reconnaît encore que l'accès à la gare d'Etterbeek est un des plus gros points noirs en termes de sécurité routière. Le périmètre ne va pas jusque-là mais le rapport d'incidences environnementales indique clairement que la situation doit être significativement améliorée. Dans tous les cas de figure, la ligne de la moyenne ceinture constituera un axe majeur de la mobilité de demain.

Les bâtiments des Casernes ne sont pas classés mais la Direction des Monuments et Sites (DMS) est partie prenante au processus. La manière dont les bâtiments sont implantés sera conservée ; certains bâtiments seront préservés.

Pour ce qui est de Josaphat, l'interlocuteur explique que ne pas prévoir de stationnement sur le site comporte un risque évident de report du stationnement dans les quartiers voisins. Toutefois le ratio prévu est de 0,7 par logement plutôt que de 1. Une solution de parking mutualisé est par ailleurs envisagée. Il est de toute façon nécessaire de desservir la zone d'industrie urbaine qui occupe actuellement quatre hectares sur dix-neuf et dont la superficie sera préservée.

moeten worden tot stand gebracht in een wijk waarvoor een strategisch plan is opgesteld, wordt systematisch aangekaart met alle actoren die bij de uitwerking van het plan waren betrokken.

Wat het Mediapark betreft, preciseert de spreker dat de VRT/RTBF 95.000 m² van de 370.000 m² in beslag zouden nemen; 30.000 m² wordt gereserveerd voor media-activiteiten (uitrustingen, scholen of bedrijven) en 2.500 tot 3.000 m² voor het Mediahuis, zijnde in totaal iets minder dan de helft van de totale oppervlakte. Met andere woorden, de drie grote principes die in het Kanaalplan werden gehuldigd, blijven gelden voor alle projecten: bij de stad van morgen gaat het natuurlijk om woningen, maar ook om economie en kwaliteitsvolle openbare ruimten.

Voor de gebouwen van de VRT, de RTBF en het Mediahuis werd trouwens een internationale architectuurwedstrijd georganiseerd, waaraan grote architecten zoals Rem Koolhaas en Zaha Hadid hebben deelgenomen. Bovendien waakt de bouwmeester over de kwaliteit van de architectuur. Wat de Kazernes betreft, zullen de universiteiten een architectuurwedstrijd organiseren voor de uitrustingen.

Bij het Hermann-Debrouxviaduct gaat het natuurlijk om de verbetering van de levenskwaliteit. Dat stelt de infrastructuur van het wegennet aan de orde. Het potentieel dat wordt geboden door het slopen van het viaduct en de impact daarvan worden dus onderzocht. De vraag rijst wat er op het niveau van het plan (de overstapparking) en de metropolitane schaal (het pendelen) kan worden gedaan.

Wat de metropolitane schaal betreft, wijst de spreker erop dat hij met zijn Vlaamse en Waalse evenknie voortdurend overleg pleegt over aangelegenheden inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit.

Wat de Kazernes betreft, geeft de spreker toe dat de toegang tot het station van Etterbeek een van de grootste pijnpunten op het gebied van de verkeersveiligheid is. De perimeter reikt niet tot daar, maar uit het milieueffectenrapport blijkt duidelijk dat de situatie aanzienlijk verbeterd moet worden. In alle gevallen zal de lijn van de middenring een belangrijke rol in de mobiliteit van morgen spelen.

De gebouwen van de Kazernes zijn niet beschermd, maar de Directie Monumenten en Landschappen (DML) is betrokken bij het proces. De ligging van de gebouwen zal ongewijzigd blijven. Sommige gebouwen zullen behouden blijven.

Wat Josaphat betreft, wijst de spreker erop dat, als er zich geen parkeerplaatsen op de site bevinden, men natuurlijk in de aanpalende wijken gaat parkeren. Men gaat evenwel uit van een ratio 0,7 per woning in plaats van 1. Er wordt trouwens gedacht aan het delen van parkings. In ieder geval moet de stedelijke industriezone, die thans vier van de negentien hectare in beslag neemt en waarvan de oppervlakte zal worden behouden, worden bediend.

La couverture des voies ferrées a été étudiée mais n'a pas été retenue, au même titre que le tunnel. Trois passerelles sont par contre prévues.

Pour ce qui est du *Community Land Trust*, il n'y a pas d'obstacle à l'étudier pour d'autres pôles. Des discussions sont d'ailleurs en cours au niveau de la gare de l'Ouest.

A propos de cette dernière, M. Tom Sanders explique que si la Région est propriétaire d'une partie des terrains, c'est encore le cas de la SNCB aussi. Infrabel se veut plus constructif puisqu'il ne voit pas de frein à céder des excédents fonciers à la Région. Dès lors, soit un accord est conclu avec la SNCB pour enclencher la dynamique, soit on attend que la Région devienne propriétaire.

Enfin, sur Neo, aucun choix n'a été fait entre les différentes solutions envisagées si la modification du PRAS devait être annulée. Il faut réfléchir à la manière dont le territoire du parking C doit intégrer la stratégie générale. Le *masterplan* avait été conçu de manière à tenir compte des situations avec ou sans stade mais il est clair qu'il se réaliserait mieux sans stade. Quant à Mini Europe, l'attraction pourra rester, sur un périmètre quelque peu élargi destiné à abriter les équipements techniques.

M. Arnaud Pinxteren comprend qu'il soit difficile de répondre à la question de la mobilité dans une approche par projets. La solution relève davantage du plan régional de mobilité, toujours en souffrance.

Le député souhaiterait par ailleurs poursuivre la discussion des conditions de qualité d'une ville dense.

Enfin, l'orateur demande s'il est possible d'obtenir une fiche d'identité pour chacun des projets présentés.

Le président estime que la densité mérite effectivement un débat plus large.

Mme Jacqueline Rousseaux s'interroge sur les raisons pour lesquelles la superficie réservée aux activités industrielles sur le site Josaphat est si faible alors que le terrain avait été acquis à cette fin. Qui a opéré un tel choix ?

L'installation de la Commission européenne avait été un moment évoquée sur ce site. Quelle était la surface demandée ? La Commission européenne a-t-elle finalement trouvé un endroit où s'installer ? De quelles superficies l'ensemble des institutions européennes ont-elles besoin ? La Région est-elle en mesure d'y répondre ?

Pour ce qui est de la gare de l'Ouest, le prix demandé par la SNCB pour la superficie semble assez élevé.

Het overdekken van de sporen werd bestudeerd, maar afgewezen. Dat is ook het geval voor de tunnel. Er komen daarentegen drie loopbruggen.

Wat de *Community Land Trust* betreft, staat niets in de weg dat het voor de andere polen wordt bestudeerd. Er zijn trouwens besprekingen aan de gang over het Weststation.

Wat dit laatste betreft, legt de heer Tom Sanders uit dat het Gewest weliswaar eigenaar is van een deel van de terreinen, maar dat is ook het geval voor de NMBS. Infrabel wil zich constructiever opstellen, aangezien die instantie er geen probleem mee heeft om de terreinen die ze niet nodig heeft, over te dragen aan het Gewest. Bijgevolg wordt er ofwel een overeenkomst gesloten met de NMBS om de dynamiek op gang te brengen ofwel wacht men tot het Gewest eigenaar wordt.

Wat, tot slot, Neo betreft, werd geen enkele keuze gemaakt tussen de verschillende overwogen oplossingen indien de wijziging van het GBP zou worden vernietigd. Men moet nadenken over de manier waarop men voor parking C de algemene strategie moet volgen. Het masterplan is zo ontworpen dat het rekening houdt met situaties met of zonder stadion, maar het is duidelijk dat het beter zou worden verwezenlijkt zonder stadion. Mini-Europa zal kunnen blijven, in een enigszins uitgebreide zone waar de technische uitrusting zal worden ondergebracht.

De heer Arnaud Pinxteren begrijpt dat het moeilijk is om de mobiliteitsvraag te beantwoorden in een benadering per project. De oplossing ligt meer bij het gewestelijk mobiliteitsplan, dat nog steeds hangende is.

Bovendien zou de volksvertegenwoordiger graag de bespreking van de kwaliteitsvoorwaarden van een dichtbevolkte stad voortzetten.

Ten slotte vraagt de spreker of het mogelijk is om een identiteitsfiche te krijgen voor elk van de voorgestelde projecten.

De voorzitter is van mening dat de dichtheid inderdaad een uitgebreider debat verdient.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux vraagt om welke redenen zo weinig oppervlakte wordt voorbehouden voor industriële activiteiten op de Josaphatsite, terwijl het terrein met dat doel werd aangekocht. Wie heeft die keuze gemaakt?

Op een bepaald moment werd de vestiging van de Europese Commissie op die site ter sprake gebracht. Wat was de gevraagde oppervlakte? Heeft de Europese Commissie uiteindelijk een plaats gevonden om zich te vestigen? Hoeveel oppervlakte hebben alle Europese instellingen samen nodig? Is het Gewest in staat om daarin te voorzien?

Wat het Weststation betreft, lijkt de prijs die de NMBS vraagt voor de oppervlakte redelijk hoog.

M. Tom Sanders explique que la superficie de la zone de développement industriel à Josaphat n'a pas évolué et sera conservée. Il s'agit simplement de la rendre compatible avec les autres projets.

Le site avait à l'époque été proposé à la Commission européenne pour l'une de ces implantations. Elle y avait toutefois renoncé. La piste de Delta avait ensuite été examinée mais n'avait pas été concluante non plus. La Commission européenne a maintenant opté pour une valorisation de ses installations actuelles, notamment dans le quartier européen, et a d'ailleurs lancé un concours international d'architecture sur l'îlot 130. Le dialogue entre la Commission européenne et la Région est à ce niveau permanent. L'objectif du Plan urbain Loi est de rationaliser les espaces existants et de reconverter les bâtiments que les institutions européennes quittent, dans des développements plus urbains.

M. Fabian Maingain rappelle sa question concernant la liaison entre l'A12 et le parking C et la préservation des espaces verts.

M. Tom Sanders répond que les options prises précédemment sont maintenues. Le parc sera donc préservé.

2. Plan Canal, Quartier du Midi, Quartier européen, Bordet-Défense, Quartier Nord

(réunion du 27 juin 2018)

2.1. Exposé de M. Tom Sanders, directeur du département Stratégie territoriale à perspective.brussels

M. Tom Sanders a présenté les grands projets urbains plan Canal, Quartier du Midi, Quartier européen, Bordet-Défense, Quartier Nord en se basant sur des transparents (http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd20180627103150ppt_parlement_27juin2018v2.pdf).

2.1. Echange de vues

M. Arnaud Verstraete constate que les développements dans la zone du Canal sont plus rapides que dans les autres zones. Les choses évoluent à Biestebroek et à la porte de Ninove. Pourquoi ? Quelles leçons en tirer pour les autres projets ?

Concernant le quartier Heyvaert, le député s'interroge également sur la manière de procéder pour déplacer les activités liées à l'automobile vers le nord du Canal. Cette zone est certes attrayante mais le changement n'est pas toujours évident. Où en est-on aujourd'hui ?

Pour ce qui est du Canal, l'orateur se dit surpris du silence concernant les développements aux alentours de l'ancien garage Citroën. Comme la porte de Ninove, ce quartier doit être un pont entre l'ouest appauvri et l'est plus riche ainsi que

De heer Tom Sanders legt uit dat de oppervlakte van de zone voor industriële ontwikkeling in Josaphat niet is veranderd en zal behouden blijven. Zij moet enkel compatibel worden gemaakt met de andere projecten.

De site werd indertijd voorgesteld aan de Europese Commissie voor een van haar vestigingen. De Commissie heeft daar echter van afgezien. Vervolgens werd de mogelijkheid van Delta onderzocht, maar die was ook niet overtuigend. Nu heeft de Europese Commissie gekozen voor een opwaardering van haar huidige vestigingen, met name in de Europese wijk, en heeft zij trouwens een internationale architectuurwedstrijd uitgeschreven voor het huizenblok 130. De Europese Commissie en het Gewest zijn voortdurend in overleg op dat vlak. De doelstelling van Stadsproject Wet is de bestaande ruimten te optimaliseren en de gebouwen die de Europese instellingen verlaten, te gebruiken voor meer stedelijke ontwikkelingen.

De heer Fabian Maingain herinnert aan zijn vraag over de verbinding tussen de A12 en parking C en het behoud van de groene ruimten.

De heer Tom Sanders antwoordt dat men blijft bij de keuzes die eerder werden gemaakt. Het park zal dus behouden blijven.

2. Kanaalplan, Zuidwijk, Europese Wijk, Bordet-Defensie, Noordwijk

(vergadering van 27 juni 2018)

2.1. Uiteenzetting van de heer Tom Sanders, directeur van het departement Territoriale Strategie bij perspective.brussels

De heer Tom Sanders heeft de grote stadsprojecten Kanaalplan, Zuidwijk, Europese Wijk, Bordet-Defensie en Noordwijk voorgesteld aan de hand van transparanten (http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd20180627103150ppt_parlement_27juin2018v2.pdf).

2.2. Gedachtewisseling

De heer Arnaud Verstraete stelt vast dat de ontwikkelingen in de Kanaalzone sneller gaan dan in de andere zones. Het gaat vooruit aan Biestebroek en aan de Ninoofsepoort. Waarom? Welke lessen kunnen daaruit worden getrokken voor de andere projecten?

Wat de Heyvaertwijk betreft, stelt de volksvertegenwoordiger zich ook vragen over de wijze waarop de activiteiten in verband met de autohandel naar het noorden van het Kanaal worden verplaatst. Die zone is zeker aantrekkelijk, maar de verandering is niet altijd vanzelfsprekend. Hoe staat het daarmee vandaag?

Wat het Kanaal betreft, is de spreker verbaasd over de stilte rond de ontwikkelingen in de omgeving van de voormalige Citroëngarage. Net als de Ninoofsepoort, moet die wijk een brug vormen tussen het verarmde westen en het

le centre de la ville. Il est donc important de donner forme aux alentours, notamment en diminuant l'impact de la voiture au profit de modes de déplacement actifs.

Concernant Schaerbeek-Formation, il ressort d'un accord que le fédéral devra dépolluer les sols et transmettre le site à la Région. Si tel a été décidé, à quoi le retard observé est-il dû ?

A propos de la gare du Midi, la vision d'AUC était d'en faire une gare habitante. Or, on semble davantage s'orienter vers une zone monofonctionnelle de bureaux. Le projet Victor paraît ainsi privilégier le bureau au détriment du logement et des équipements.

Concernant le quartier européen, le rue de la Loi est censée devenir un territoire attractif. Il était donc prévu de libérer le rond-point Schuman de la voiture et envisagé de réduire à trois les voies de circulation de la rue de la Loi. Quid de la rue Belliard qui conserve cinq bandes ? Cela correspond à une vision passiviste de la mobilité qui veut réduire la capacité à l'entrée de la ville mais conserver une grande capacité à la sortie de la ville. Il semble toutefois que l'heure de pointe soit aujourd'hui plus étendue. Ne pourrait-on dès lors pas réduire également le nombre de voies sur la rue Belliard ? Qu'en est-il dans ce quartier des liaisons piétonnes et cyclistes ?

Enfin, concernant le quartier Nord, des expériences intéressantes y sont menées avec des associations et des acteurs habituellement moins présents. Comment veiller à maintenir cet équilibre ? Des initiatives ont été prises par des propriétaires de bâtiments. Quel est le rôle de perspective.brussels ?

M. Arnaud Pinxteren se dit frappé par l'ampleur des chantiers et de la tâche qui attend la Région. Comment imaginer la priorisation de ces différents projets dans leur exécution ? Si tous ces projets se réalisent en même temps, l'habitabilité de la ville risque d'être mise à mal pour une génération.

Concernant plus particulièrement le quartier Heyvaert, le projet de terminal roulier (Ro-Ro) semble patiner puisqu'on ne parvient pas à attirer les concessionnaires. Le député avait évoqué, dans la perspective de la circularité, la possibilité de travailler sur une logique de manutention de seconde main, de pièces de rechange,... de manière à attirer de nouveaux acteurs. Le commerce de la voiture d'occasion sera mis en difficulté, d'un point de vue social comme économique puisque certains pays africains commencent eux aussi à estimer qu'ils ne sont pas la poubelle du monde, à subir les affres de la pollution de l'air. Il conviendrait donc de joindre les questions urbanistiques et économiques à ces considérations environnementales.

Sur le concept d'économie bruxelloise urbaine, l'orateur évoque une expérience paradoxale : la rive droite du Canal située entre le square de Trooz et le pont Van Praet était aussi destinée à une économie bruxelloise urbaine et à de grands entrepôts mais moins à un centre commercial comme Docks. Entre la vision et la réalité des investisseurs, il peut y avoir de

rijkere oosten, alsook het centrum van de stad. Het is dus belangrijk om de omgeving vorm te geven, met name door de impact van de auto's te verminderen ten voordele van actieve verplaatsingswijzen.

Inzake Schaerbeek-Vorming blijkt uit een akkoord dat de federale overheid de bodems moet zuiveren en de site moet overdragen aan het Gewest. Indien dat dan werd beslist, waaraan is de waargenomen vertraging te wijten?

Inzake het Zuidstation, had de AUC als visie er een woonstation van te maken, maar het ziet er naar uit dat het eerder een monofunctionele kantoorzone wordt. Het Victorproject bijvoorbeeld lijkt de voorkeur te geven aan kantoren, eerder dan aan huisvesting en voorzieningen.

In de Europese wijk wordt de Wetstraat geacht een aantrekkelijke zone te worden. Daarom werd gepland de Schumanrotonde vrij te maken van auto's en het aantal rijstroken in de Wetstraat te verminderen tot drie. Wat met de Belliardstraat, die vijf rijstroken behoudt? Dat staat gelijk met een traditionalistische visie van mobiliteit, die beoogt de capaciteit bij het binnenrijden van de stad te verlagen, maar een grote capaciteit te behouden bij het buitenrijden. Het spitsuur lijkt thans echter ruimer. Kan het aantal rijstroken in de Belliardstraat dan ook niet verminderd worden? Wat met de verbindingen voor fietsers en voetgangers in die wijk?

In de Noordwijk tot slot worden interessante experimenten verricht met verenigingen en actoren die gewoonlijk minder aanwezig zijn. Hoe kan gezorgd worden voor het behoud van dat evenwicht? Initiatieven werden genomen met de eigenaars van gebouwen. Wat is de rol van perspective.brussels?

Wat de heer Arnaud Pinxteren opvalt, is de omvang van de werven en de taak die het Gewest te wachten staat. Hoe kunnen de prioriteiten voor de uitvoering van de verschillende projecten bepaald worden? Indien al die projecten tegelijk uitgevoerd worden, komt de bewoonbaarheid van de stad in het gedrang voor een generatie.

Meer bepaald in de Heyvaertwijk, lijkt het project van een ro-ro-terminal niet vooruit te gaan omdat men er niet in slaagt de concessiehouders aan te trekken. De volksvertegenwoordiger had gewag gemaakt van de mogelijkheid om te werken aan een behandeling van tweedehandsvoertuigen, wisselstukken, ... teneinde nieuwe actoren aan te trekken. De handel in tweedehandsauto's zal het moeilijk krijgen, zowel op sociaal vlak als op economisch vlak, aangezien sommige Afrikaanse landen ook beginnen te denken dat zij niet de vuilnisbak van de wereld zijn, en niet de nadelen van de luchtvervuiling willen ondergaan. Het zou dus goed zijn de stedenbouwkundige en economische kwesties te koppelen aan die ecologische overwegingen.

Inzake het concept Brusselse stadseconomie, maakt de spreker gewag van een paradoxale ervaring: de rechteroever van het Kanaal, tussen de de Troozsquare en de Van Praetbrug was ook bestemd voor stadseconomie en grote opslagplaatsen, maar minder voor een shoppingcentrum zoals Docks. Tussen de visie en de realiteit van investeerders

la distance. Qu'entend-on dès lors par économie bruxelloise urbaine ?

A propos de la porte de Ninove, alors qu'un PAD est censé intégrer l'ensemble des dimensions d'une zone, il semble qu'on occulte ici un énorme projet de tour en bordure du site à la densité de population déjà importante. Il est donc paradoxal de se doter d'outils de planification et de s'estimer en même temps tenu par des engagements qui ne prenaient pas en compte cette planification qualitative. Comment intégrer ce projet privé dans le réaménagement et l'équilibre des fonctions ? Quid en outre du RRUZ ?

Quant au quartier européen, le député rappelle l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne qui exige une évaluation des incidences environnementales dans le cadre des RRUZ. Quid des conséquences sur le projet comme sur d'autres qui auraient appelé des mécanismes similaires ?

Au niveau de Maximilien – Vergote, le député observe qu'il a été distingué pour des raisons pratiques du quartier Nord. Un lien est toutefois nécessaire entre les deux ; il faut les penser ensemble.

Pour ce qui est de Tour et Taxis, le député s'interroge sur l'état d'avancement de la problématique des charges d'urbanisme. Il semble que le promoteur ait obtenu tout ce qu'il voulait en termes de densification mais refuse de prendre en gestion l'espace vert.

Enfin, concernant Schaerbeek-Formation, le député constate que le projet vise en fait, au-delà du périmètre initial, une requalification de l'ensemble de la rive droite de l'avant-port à partir du square de Trooz. Or, il existe également un enjeu sur la rive gauche à ce même endroit avec notamment l'ouverture, ne serait-ce que partielle, du domaine royal de Laeken.

Mme Isabelle Emmery revient sur la notion d'équipements métropolitains. Une étude a-t-elle été réalisée à ce propos ? Comment ce type d'équipements se réfléchit-il par rapport à un quartier, à une Région, à une zone métropolitaine ?

Concernant le quartier du Midi, la députée s'interroge sur la mobilité et évoque les difficultés de franchissement de la petite ceinture et le fait que la rue Bara soit une véritable autoroute urbaine. Une réflexion ne doit-elle pas être menée en amont compte tenu notamment des nouveaux immeubles qui se développent sur le boulevard industriel ? Ne faudrait-il pas arrêter la circulation aux portes de la ville plutôt que dans la ville ? Cela suppose évidemment qu'on repense l'offre de transports publics, inexistante, du ring à la gare.

Quant au quartier Heyvaert, la députée se joint aux préoccupations de ses collègues. Du développement de Ro-Ro dépend toute la réorganisation du quartier et le nouvel équilibre entre les différentes fonctions. La perspective est de déplacer les concessionnaires mais de nouvelles formes d'économie doivent alors pouvoir se développer sachant que

kan een kloof bestaan. Wat moet dan verstaan worden onder Brusselse stadseconomie?

Inzake de Ninoofsepoort ziet het ernaaruit dat een enorm torenproject vlak naast de site met een al zeer aanzienlijke bevolking verhuld wordt, hoewel een RPA geacht wordt alle dimensies van een zone te omvatten. Het is dus paradoxaal zich te voorzien van planningtools en zich tegelijkertijd gebonden te achten aan beloftes die geen rekening hielden met die kwalitatieve planning. Hoe kan dat privéproject geïntegreerd worden in de heraanleg, met evenwicht tussen de functies? En wat met de ZGSV?

Inzake de Europese wijk, herinnert de volksvertegenwoordiger aan het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie, dat een evaluatie van de milieueffecten vereist in het kader van de ZGSV's. Wat met de impact op het project, en op andere waarvoor vergelijkbare regelingen zouden gelden?

Inzake Maximiliaan – Vergote, merkt de volksvertegenwoordiger op dat, om praktische redenen, een onderscheid werd gemaakt met de Noodwijk, hoewel een verbinding tussen beide nodig is. Ze moeten samen uitgedacht worden.

Inzake Thurn & Taxis, vraagt de volksvertegenwoordiger zich af hoe het staat met de problematiek van de stedenbouwkundige lasten. Kennelijk heeft de promotor alles bekomen wat hij wilde op het vlak van verdichting, maar weigert hij de groene ruimte in beheer te nemen.

Inzake Schaarbeek-Vorming tot slot, stelt de volksvertegenwoordiger vast dat het project in feite verder dan de oorspronkelijke zone gaat en beoogt de gehele rechteroever van de voorhaven vanaf de de Troozsquare opnieuw te omschrijven. Tevens moet echter iets gedaan worden met de linkeroever op dezelfde plaats, met name het koninklijk domein van Laken openen, zij het slechts gedeeltelijk.

Mevrouw Isabelle Emmery komt terug op het begrip hoofdstedelijke voorzieningen. Werd onderzoek verricht ter zake? Hoe worden dergelijke voorzieningen ontworpen voor een wijk, voor een Gewest, voor een metropolaan gebied?

Inzake de Zuidwijk, heeft de volksvertegenwoordigster vragen over de mobiliteit. Zij maakt gewag van de moeilijkheden om de kleine ring te overschrijden, omdat de Barastraat een echte stadssnelweg is. Vergt dat geen voorafgaand denkwerk, met name gelet op de nieuwe gebouwen die worden opgetrokken aan de Industrielaan? Moet het verkeer niet stoppen aan de poorten van de stad, eerder dan in de stad? Dat veronderstelt uiteraard dat het ontbrekend openbaarvervoeraanbod van de ring naar het station opnieuw uitgedacht wordt.

Inzake de Heyvaertwijk, deelt de volksvertegenwoordigster de bekommernissen van haar collega's. De ganse reorganisatie van de wijk en het nieuwe evenwicht tussen de verschillende functies is afhankelijk van de uitbouw van de Ro-Ro. Het plan bestaat erin de concessiehouders te verplaatsen, maar dan moeten nieuwe

l'emploi n'est pas évident dans ces quartiers marqués par une population peu qualifiée.

M. Fabian Maingain voit dans le plan Canal deux éléments intéressants : le PPAS qui va densifier la zone et y implanter de l'habitat, et le réaménagement de l'avenue du Port. Cela pose du coup la question de l'avenir en termes de mobilité. Comment réfléchit-on aujourd'hui le plan de mobilité qui viendra accompagner ce renforcement de la densité, compte tenu également du nouveau Kanal ? Un des enjeux est évidemment le réaménagement de la place de l'Yser. Où en est-on à ce niveau ?

A propos de Schaarbeek-Formation, les négociations semblent être compliquées. La réflexion vise-t-elle aujourd'hui à revoir le schéma directeur ? On entend également parler du démantèlement partiel de la voie ferrée, ce qui ramène évidemment à la question de la mobilité et du transport de marchandises.

A propos du quartier européen, le député rappelle les manquements pointés par la Cour de Justice de l'Union européenne. Comment dès lors intégrer ces remarques dans la réflexion en cours ?

Enfin, pour ce qui concerne le site de l'OTAN, le député souhaiterait bénéficier d'une présentation du programme *Noordrand*. La réflexion doit aussi se faire sur un parking de dissuasion ainsi que sur la fonctionnalité du site qui pourrait accueillir un stade sportif international. Il y a en tout cas là un potentiel énorme en termes d'aménagement.

Mme Brigitte Grouwels constate que le plan Canal est focalisé sur les terrains aux mains des autorités. D'autres terrains relèvent du privé, qui ne sont pas toujours les plus beaux. Comment y travailler ?

A propos du quartier Heyvaert, l'incertitude règne à propos du terminal Ro-Ro. Existe-t-il un plan B ?

Concernant Maximilien-Vergote, de nombreux efforts ont déjà été entrepris pour améliorer la qualité architecturale comme en témoignent les immeubles de Bruxelles Environnement, des autorités flamandes ou le village de la construction. C'est moins le cas de la concession Citroën. Le Maître architecte a-t-il été impliqué ?

Concernant le square de Trooz, qu'est-il prévu pour l'intégrer davantage dans la ville ?

En ce qui concerne le quartier européen, la députée partage l'ambition de faire de la rue de la Loi un véritable boulevard urbain. Aujourd'hui, il n'y a aucun espace vert, c'est dangereux pour les piétons, les pistes cyclables sont devenues trop étroites, ... Qu'y est-il prévu ? En été 2012, une bande de circulation avait été mise à la disposition des cyclistes ; l'expérience avait été positive.

La députée soulève encore le défi que représente le quartier situé entre la rue Belliard et la rue de la Loi, principalement

vormen van economie uitgebouwd kunnen worden, wetend dat tewerkstelling niet makkelijk is in die wijken, die gekenmerkt worden door een laaggeschoolde bevolking.

De heer Fabian Maingain ziet twee interessante elementen in het Kanaalplan: het BBP dat de zone zal verdichten en er huisvesting tot stand zal brengen, en de heraanleg van de Havenlaan. Dat doet meteen de vraag rijzen inzake de toekomst op het vlak van mobiliteit. Hoe wordt vandaag nagedacht over het mobiliteitsplan dat gepaard moet gaan met die verdichting, ook in het licht van het nieuwe Kanaal? De heraanleg van het Ijserplein is uiteraard een van de uitdagingen ter zake. Hoever staat het daarmee?

Inzake Schaarbeek-Vorming, lijken de onderhandelingen ingewikkeld. Beoogt het denkwerk thans het richtplan te herzien? Tevens wordt gewag gemaakt van de gedeeltelijk ontmanteling van de spoorweg, wat uiteraard terug de vraag doet rijzen inzake de mobiliteit en het goederenvervoer.

Inzake de Europese wijk, herinnert de volksvertegenwoordiger aan de tekortkomingen waarop het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft gewezen. Hoe kunnen die opmerkingen worden opgenomen in het denkwerk dat aan de gang is?

Tot slot, inzake de NATO-site, wenst de volksvertegenwoordiger een presentatie van het programma Noordrand. Tevens moet nagedacht worden over een ontradingsparking en over de functionaliteit van de site, waarop een internationaal sportstadion zou kunnen komen. Dat houdt alleszins een enorm potentieel in op het vlak van aanleg.

Mevrouw Brigitte Grouwels stelt vast dat het Kanaalplan focust op de terreinen die in handen zijn van de overheden. De privésector heeft andere terreinen, niet altijd de mooiste. Hoe kan daaraan gewerkt worden?

Voor de Heyvaertwijk heerst onzekerheid over de ro-ro-terminal. Bestaat er een plan B?

Voor Maximiliaan-Vergote werden reeds vele inspanningen gedaan om de architecturale kwaliteit te verhogen, bijvoorbeeld de gebouwen van Leefmilieu Brussel, van de Vlaamse overheden of het Dorp van de Bouw. Dat geldt minder voor de Citroënsite. Werd de bouwmeester daarbij betrokken?

Wat wordt gepland om de de Troozsquare beter in de stad te integreren?

Inzake de Europese wijk, deelt de volksvertegenwoordigster de ambitie om van de Wetstraat een echte stadsboulevard te maken. Thans is er daar geen enkele groene ruimte, is het er gevaarlijk voor de voetgangers, zijn de fietspaden te smal geworden, ... Wat wordt gepland? In de zomer van 2012 werd een rijstrook ter beschikking van de fietsers gesteld; de ervaring was positief.

De volksvertegenwoordigster wijst nog op de kwestie van de wijk tussen de Belliardstraat en de Wetstraat,

dédié aux bureaux. Comment améliorer les choses ? Quelles sont par ailleurs les grandes lignes directrices du concours lancé pour l'îlot 130 ?

Ensuite, rien n'a été dit sur le rond-point Schuman. Or, il est évident qu'il doit être réaménagé. Toutefois, la question de la mobilité se pose. L'oratrice reste en tout cas partisane du prolongement du tunnel Kortenberg dont on n'entend, malgré les études menées antérieurement, plus rien.

Enfin, Mme Brigitte Grouwels se réjouit de l'implication des différents acteurs dans le cadre du réaménagement du quartier Nord.

Mme Julie de Grootte s'interroge sur la capacité du budget régional à couvrir l'ensemble de ces projets et voudrait avoir une photographie des zones dont la Région a la maîtrise foncière. Le Ministre-Président avait à ce propos parlé de vendre une partie des terrains de l'OTAN située en Région flamande pour financer les grands aménagements sur ce site. Qu'en est-il de la maîtrise foncière sur ce pôle, comme sur celui de Schaerbeek-Formation ?

La députée rejoint ensuite les questions de Mme Isabelle Emmery sur les équipements métropolitains. Comment se construit la réflexion à ce sujet ? Avec qui ?

Le Plan urbain Loi prévoit par ailleurs une rationalisation de l'existant. Prévoit-on également une densification ? Quels sont les besoins des institutions européennes ? Ont-ils augmenté ? Dans quelle proportion ? Quid des projets de tours ?

Concernant le Canal et Tour et Taxis, où l'on peut espérer une évolution rapide, notamment du fait de Kanal, l'interlocutrice redoute un vrai décalage avec les activités économiques qui restent sur place.

La députée craint enfin qu'il manque d'une réflexion relative à l'intégration des activités économiques commerciales dans l'ensemble.

Mme Mathilde El Bakri se demande comment Extensia a pu, sur le site de Tour et Taxis, échapper aux charges d'urbanisme et à la création d'équipements collectifs. La députée craint également les conséquences du développement du quartier en termes de mobilité en l'absence d'une desserte de transport en commun.

A propos du quartier européen, l'oratrice constate que si l'on parle d'espaces résidentiels mixtes, on prévoit par ailleurs un développement de 200.000 mètres carrés de bureaux (dont le processus a par ailleurs été critiqué par la Cour de Justice de l'Union européenne), ce qui lui semble pour le moins contradictoire.

Quant à la participation citoyenne, la députée rappelle que l'arrêt de ladite Cour est le résultat de la mobilisation du quartier et d'associations. Or, les critiques sont nombreuses quant au manque de participation dans le cadre de ces pôles

voornamelijk een kantoorwijk. Hoe kunnen de zaken verbeterd worden? Wat zijn de grote leidraden van de wedstrijd die werd gestart voor het huizenblok 130?

En dan werd nog niets gezegd over de Schumanrotonde, maar die moet zeker heraangelegd worden. Ook daar rijst de vraag inzake de mobiliteit. De spreekster blijft alleszins voorstander van de verlenging van de Kortenbergtunnel, waarover men niets meer hoort, ondanks de eerder uitgevoerde onderzoeken.

Tot slot verheugt mevrouw Brigitte Grouwels zich over de betrokkenheid van de verschillende actoren bij de heraanleg van de Noordwijk.

Mevrouw Julie de Grootte vraagt zich af of de gewestbegroting volstaat voor al die projecten en zou een overzicht willen van de zones waarover het Gewest kan beslissen. De Minister-President had ter zake gewag gemaakt van de verkoop van een deel van de NATO-terreinen in het Vlaams Gewest om de grote werken op die site te financieren. Wie kan beslissen over die plaats, en over Schaarbeek-Vorming?

Vervolgens schaarde de volksvertegenwoordigster zich achter de vraag van mevrouw Isabelle Emmery over de metropolitane voorzieningen. Hoe verloopt het denkwerk ter zake en met wie?

Krachtens het stadsplan Wet, moet wat al bestaat trouwens gerationaliseerd worden. Wordt eveneens verdichting gepland? Wat zijn de noden van de Europese instellingen? Zijn zij groter geworden en in welke mate? En hoe staat het met de projecten voor torengebouwen?

Wat het Kanaal en Thurn & Taxis betreft, waar men een snelle evolutie kan verwachten, met name met het Kanal-project, vreest de spreekster een echte kloof met de economische activiteiten die ter plaatse blijven.

Ten slotte vreest de volksvertegenwoordigster dat niet is nagedacht over de integratie van de economische handelsactiviteiten in het geheel.

Mevrouw Mathilde El Bakri vraagt zich af hoe Extensia, op de site van Thurn & Taxis, heeft kunnen ontsnappen aan de stedenbouwkundige lasten en aan de bouw van collectieve voorzieningen. De volksvertegenwoordigster vreest ook voor de gevolgen van de ontwikkeling van de wijk op het vlak van mobiliteit als die niet wordt bediend door het openbaar vervoer.

Inzake de Europese wijk, stelt de spreekster vast dat, als het over gemengde residentiële ruimten gaat, een uitbreiding van 200.000 vierkante meter kantoren wordt gepland (waarvan het proces overigens kritiek kreeg van het Hof van Justitie van de Europese Unie), wat haar op zijn minst tegenstrijdig lijkt.

Wat de burgerparticipatie betreft, herinnert de volksvertegenwoordigster eraan dat het arrest van bovengenoemd Hof het resultaat is van de mobilisatie van de wijk en van verenigingen. Er is veel kritiek op het gebrek aan

stratégiques. Une Carte blanche dénonçait ainsi le fait que la participation citoyenne se résumait à une vingtaine de réunions pour dix PAD.

Mme Jacqueline Rousseaux se dit particulièrement interpellée par la concomitance de l'aboutissement d'une série de projets dans différents quartiers et craint que leur réalisation n'étouffe Bruxelles.

La députée constate que de nombreux logements sont prévus et s'interroge sur leur nombre global. C'est une question d'autant plus importante qu'on parle souvent de mixité mais qu'on parle rarement de commerce et encore moins d'industrie. Quelle est la part de la superficie totale dédiée au commerce d'une part et à l'industrie de l'autre ?

Au niveau du quartier européen, on parle d'améliorer la qualité paysagère et c'est important. Par contre, l'oratrice craint qu'à vouloir réduire les voies de circulation des rues de la Loi et Belliard, on ne finisse surtout par réduire l'activité de la capitale de l'Europe. Ces axes fonctionnent encore, les réduire provoquerait un étouffement généralisé. Même si les transports en commun offrent bien des avantages, on ne peut nier l'importance de la voiture dans la vie de tous les jours.

Concernant la densification et la rationalisation des bâtiments européens, la députée s'interroge sur la demande globale de l'Europe. Quid suite à la décision de la Cour de Justice de l'Union européenne concernant l'îlot 130 ? Un RRUZ avait été réalisé sur mesure pour ce projet. Pourquoi les incidences environnementales n'ont-elles pas été évaluées ? Quelles sont maintenant les articulations envisagées entre le RRUZ et le PAD ? Sont-ils compatibles ? Le PAD annulerait-il le RRUZ ?

La mixité fonctionnelle envisagée est-elle compatible avec les besoins des institutions européennes en termes de bureaux ? Les bureaux sont des espaces de travail qui permettent aux gens de gagner leur vie et font dès lors vivre des tas d'autres activités. Il faut être conscient de la fragilité de la situation de capitale européenne, enviable par nombre d'autres pays, et de l'intérêt que cette fonction représente.

Il existe par ailleurs des parkings de plusieurs milliers de places sous les bâtiments européens. Sont-ils toujours obstinément fermés et donc vides ? Qu'est-ce qui empêche de les ouvrir ?

Sur le site de l'OTAN, la députée se réjouit de la libération de nonante hectares et de l'idée d'y implanter une cinquième école européenne. C'est une bonne nouvelle. La capacité des écoles européennes est largement insuffisante et énormément de Bruxellois adoreraient y inscrire leurs enfants. Combien de places cette cinquième implantation prévoirait-elle ? Ces hectares pourraient-ils par ailleurs abriter des bureaux des institutions européennes ?

L'interlocutrice s'interroge également sur les raisons pour lesquelles le WTC 1 est entièrement vide. Doit-il être remis aux normes ? Que va-t-on en faire ?

participatie in het kader van die strategische polen. Zo werd in een open brief aangegeven dat de burgerparticipatie neerkwam op een twintigtal vergaderingen voor tien RPA's.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux is erg ongerust over het feit dat een reeks projecten in verschillende wijken tegelijkertijd wordt voltooid en vreest dat de uitvoering ervan Brussel zal verstikken.

De volksvertegenwoordigster stelt vast dat veel woningen worden gepland en vraagt hoeveel het er zijn in totaal. Die vraag is des te belangrijker daar men het vaak heeft over een mix, maar zelden over handel en nog minder over industrie. Hoeveel van de totale oppervlakte gaat naar handel enerzijds en naar industrie anderzijds?

Voor de Europese wijk, is sprake van het verbeteren van de landschapskwaliteit en dat is belangrijk. De spreekster vreest echter dat men, door de rijstroken van de Wetstraat en de Belliardstraat te willen verminderen, uiteindelijk vooral de activiteit van de hoofdstad van Europa zal verminderen. Die assen werken nog, ze verminderen zou een algemene verstikking veroorzaken. Ook al biedt het openbaar vervoer vele voordelen, toch mag men het belang van de auto in het dagelijkse leven niet ontkennen.

Wat de concentratie en de optimalisatie van de Europese gebouwen betreft, heeft de volksvertegenwoordigster vragen over de globale vraag van Europa. Quid na de beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie over het huizenblok 130? Voor dat project werd een ZGSV op maat gemaakt. Waarom werden de milieueffecten niet beoordeeld? Welke samenhang wordt nu overwogen tussen de ZGSV en het RPA. Zijn zij verenigbaar? Zal het RPA de ZGSV vernietigen?

Is de geplande functionele mix verenigbaar met de kantoomoden van de Europese instellingen? Kantoren zijn werkruimten die mensen toelaten om hun brood te verdienen en doen bijgevolg een heleboel andere activiteiten bloeien. Men moet beseffen hoe broos de situatie als Europese hoofdstad is, die veel andere landen benijden, en hoe belangrijk die functie is.

Bovendien zijn er parkings met duizenden plaatsen onder de Europese gebouwen. Zijn die nog steeds hardnekkig gesloten en dus leeg? Wat staat de opening ervan in de weg?

De volksvertegenwoordigster is verheugd over het vrijgeven van negentig hectaren op de NAVO-site en over het idee om daar een vijfde Europese school te vestigen. Dat is goed nieuws. De capaciteit van de Europese scholen is ruim ontoereikend en veel Brusselaars zouden hun kinderen daar enorm graag inschrijven. Hoeveel plaatsen zouden in die vijfde vestiging worden voorzien? Zouden op die hectaren ook kantoren van de Europese instellingen kunnen komen?

De spreekster vraagt ook waarom het WTC 1 volledig leegstaat. Moet het worden aangepast aan de normen? Wat gaat men ermee doen?

L'oratrice se dit encore tout à fait affolée par les alentours de la gare du Nord quasiment inatteignable ; le quartier est continuellement bloqué.

Quant à la gare du Midi, il est nécessaire de rendre les quartiers plus agréables. Il n'est pas davantage possible d'y conduire quelqu'un sans recourir à un taxi ou sans se garer dans un parking souterrain. Quid du *kiss and ride* annoncé par le Ministre Pascal Smet ?

Enfin, la députée souhaiterait que le plan Canal s'inspire de Bristol.

*
* * *

M. Tom Sanders explique, pour ce qui est du phasage, qu'il est très important que la Région fixe le cadre même si ce n'est pas en vue d'une réalisation immédiate, de manière à ce que les différentes initiatives suivent la même direction. Même si certains projets s'inscrivent dans un horizon à dix ou quinze ans, cela oriente les décisions et mandate les administrations pour travailler en ce sens. La concrétisation des projets relève quant à elle de la SAU dont le rôle est de saisir le Gouvernement de propositions de phasage, de budgétisation, de priorisation réalistes et rationnelles.

L'orateur estime par ailleurs que la différence de rythme entre le développement du Canal et celui d'autres zones est à nuancer. D'autres zones connaissent également des avancées très concrètes. A Mediapark, des permis d'urbanisme vont ainsi être délivrés et les chantiers vont pouvoir commencer. Les projets qui se concrétisent aujourd'hui sur le Canal ne nécessitaient toutefois pas de traitement réglementaire ou planologique préalable. Par ailleurs, s'il semble que ce soient avant tout les parcelles aux mains du public qui se développent le long du Canal, à Biestebroek, 90% des parcelles sont privées et cela bouge aussi. Il s'agit d'être systématiquement en dialogue avec eux pour faire évoluer leurs projets et les accompagner.

Quant au décalage entre le musée Kanal et les activités alentours, il faut se rendre compte que des activités comme le béton et les ferrailleurs ont pleinement leur sens à cet endroit. Le temps de parcours entre l'endroit où le béton est produit et celui où il est utilisé doit être réduit pour qu'il ne sèche pas ; le ferrailleur exporte les déchets de chantier par la voie d'eau. La question est de savoir comment on les organise là où elles sont pour éviter qu'elles soient mises en danger par d'autres fonctions urbaines comme le logement aujourd'hui.

La concession Citroën n'est peut-être pas un modèle d'architecture certes, mais le projet a pu considérablement évoluer depuis les premiers croquis qui prévoyaient un parking à ciel ouvert, et ce grâce notamment à l'intervention du Maître architecte.

Sur la question de l'économie urbaine de demain, M. Tom Sanders rappelle que la priorité aujourd'hui est de favoriser l'économie en ville demain. Certains villes sont passées à côté de ce défi-là, à l'image de Londres qui a totalement gentrifié et rendu monofonctionnels les bords de la Tamise. Or, pour

Voorts is de spreekster erg onthutst over de omgeving van het Noordstation, dat bijna onbereikbaar is; de wijk is voortdurend afgesloten.

De wijken rond het Zuidstation moeten aangenamer worden gemaakt. Het is niet meer mogelijk om iemand naar het station te brengen zonder een taxi te nemen of te parkeren in een ondergrondse parking. Quid met de *kiss and ride* die minister Pascal Smet had aangekondigd?

Ten slotte zou de volksvertegenwoordigster willen dat het Kanaalplan het voorbeeld volgt van Bristol.

*
* * *

De heer Tom Sanders legt uit dat het belangrijk is dat het Gewest het kader bepaalt – daarom niet noodzakelijk met het oog op een onmiddellijk uitvoering – om de neuzen in dezelfde richting te krijgen. Ook al gaat het bij bepaalde projecten om een horizon van tien tot vijftien jaar, toch weten de overheidsdiensten op die manier al in welke richting zij moeten werken. De concrete uitvoering van de projecten is een zaak van de MSI, die fasering, budgettering en rationele prioriteiten aan de Regering moet voorleggen.

Het tempoverschil tussen de ontwikkeling van het Kanaal en die van andere zones moet genuanceerd worden. Ook in andere zones worden stappen gezet. Voor het Mediapark worden binnenkort stedenbouwkundige vergunningen afgegeven en de werken zullen kunnen starten. De projecten die vandaag aan het Kanaal uitgevoerd worden, vereisten echter geen voorafgaande verordenende of planologische procedure. Het lijkt er overigens op dat vooral de percelen in handen van de overheid zich langs het Kanaal ontwikkelen. 90% van de grond is privaat en dat gaat ook vooruit. Men moet systematisch overleg plegen met hen om de projecten te sturen.

Inzake de botsing van het museum Kanal met de activiteiten in de omgeving, moet men er zich bewust van zijn dat het daar een geschikte plaats is voor betonactiviteiten en activiteiten van ijzerhandelaars. De tijd tussen de productieplaats van het beton en de plaats waar het gebruikt wordt, moet kort blijven want anders droogt het op. De ijzerhandelaar vervoert het afval van de bouwplaatsen langs het water. De vraag rijst hoe die georganiseerd moeten worden om conflicten te voorkomen met de huisvesting.

De Citroënconcessie is geen architecturaal pareltje, maar het project is sterk veranderd sinds de eerste schetsen voor een open parkeerterrein, dankzij de interventie van de bouwmeester.

Wat de stedelijke economie van de toekomst betreft, herinnert de heer Tom Sanders eraan dat vandaag prioriteit gegeven wordt aan de stadseconomie van morgen. Sommige steden hebben die boot gemist, zoals Londen, dat helemaal ten prooi gevallen is aan gentrificatie en waar de oevers van de Theems monofunctioneel geworden zijn. In Brussel blijft

Bruxelles, la mobilité fluviale demeure par exemple, au niveau de l'économie, un levier important.

Il n'est par ailleurs pas évident de déterminer le type d'activités à promouvoir. Un dialogue s'est instauré avec les partenaires sociaux. C'est plutôt en fonctionnant par objectifs qu'on va déterminer le type d'activités appelé à s'installer sur le territoire. L'activité doit ainsi donner de l'emploi aux Bruxellois, elle doit produire sur place de manière à diminuer la demande en mobilité, elle doit être attentive aux principes de l'économie circulaire et au métabolisme urbain...

Quant au concept d'équipements métropolitains, il s'agit d'abord d'examiner à quel endroit de la ville un équipement d'envergure métropolitaine peut être implanté. Sur la programmation précise, une difficulté a été mise en évidence qui est l'absence de coordination suffisante entre superficies programmées dans les stratégies urbaines et la demande des opérateurs. Une *task force* équipements a dès lors été mise sur pied, pilotée par perspective.brussels et qui vise, avec des acteurs tels que la SAU, Citydev, le Port,... à définir une stratégie pour la programmation des équipements en Région bruxelloise, tant micros (crèches, écoles,...) que macros (stade, musée,...).

Pour ce qui est de la participation citoyenne, la Carte blanche évoquée manque de nuance et se garde de signaler que le processus était inédit. La participation ne se résume cependant pas à ces réunions. Des réunions ont eu lieu avant et auront lieu après. Le parc de la Porte de Ninove est par ailleurs un exemple démontrant que la participation peut aboutir à faire évoluer les choses.

Concernant plus spécifiquement le quartier Heyvaert, un nouvel appel a été lancé pour le terminal Ro-Ro. Les conditions sont telles que les chances de succès sont renforcées. C'est un dossier qui est géré par le Port de Bruxelles mais le lien est fort avec perspective.brussels qui dresse le cadre urbain. Il est évidemment primordial de préserver les espaces dédiés à l'activité économique. Comment faire ? Un champ d'action est celui de la taille des parcelles dédiées à l'activité économique, puisque c'est davantage la taille que le type de commerce qui est générateur de nuisance. La planologie ne suffira pas. Une dimension opérationnelle très forte doit être mise en place avec des acteurs publics comme la SAU, Citydev et le Port ainsi qu'avec les acteurs privés pour réfléchir ensemble à l'avenir. Un lien avec le Programme Régional en Economie Circulaire (PREC) peut également être utile dès lors qu'au travers de ses appels à projets, il fait émerger de nouveaux acteurs économiques très urbains en recherche d'espaces.

L'orateur n'a pas détaillé, pour Maximilien – Vergote, les projets qui viennent aux alentours de Kanal. C'est une des zones de Bruxelles qui va spectaculairement évoluer dans les cinq à dix prochaines années, avec le parc Béco pour lequel un permis est sur le point d'être délivré et qui sera aménagé par Beliris, des développements résidentiels, la passerelle Picard,... La possibilité d'y faire passer un tram, prévue également dans le cadre du PPAS, reste préservée. D'autres réflexions plus larges portent sur la liaison tram avec le site Solvay notamment. Un des objectifs du plan est de coordonner cet ensemble d'initiatives.

de mobiliteit via het water voor de economie een belangrijke hefboom.

Het is geen sinecure om het soort activiteiten te bepalen dat bevorderd moet worden. Er is een dialoog gestart met de sociale partners. Het soort activiteiten op het grondgebied zou volgens bepaalde doelstellingen bepaald moeten worden, zoals een verminderde vraag naar mobiliteit, de principes van de kringlooeconomie en het stedelijk metabolisme.

Wat de metropolitane voorzieningen betreft, moet eerst onderzocht worden waar in de stad een grootschalig metropolitaan project mogelijk is. De exacte programmering is moeilijk als gevolg van een gebrek aan degelijke coördinatie tussen de geprogrammeerde oppervlaktes in de stedelijke strategieën en de vraag van de operatoren. Er is dus een taks force "uitrustingen" opgericht onder leiding van perspective.brussels die samen met spelers als de MSI, Citydev, de Haven... zoekt naar een strategie voor de programmering van de voorzieningen in het Brussels Gewest op kleine schaal (crèches, scholen...) maar ook op grote schaal (stadion, museum...).

Wat de burgerinspraak betreft, vertoont de aangehaalde open brief te weinig nuance en vergeet die te melden dat de procedure een première was. De inspraak is echter niet beperkt tot die vergaderingen. Er zijn daarvoor vergaderingen geweest en er volgen er nog. Het park aan de Ninoofsepoort toont aan dat inspraak tot iets kan leiden.

Voor de Heyvaertwijk is een nieuwe oproep gedaan voor de roll-on/roll-off-terminal. De voorwaarden zijn van die aard dat het kans op welslagen vergroot is. Het gaat om een dossier beheerd door de Haven van Brussel maar de band met perspective.brussels, dat het stedelijk kader bepaalt, is sterk. Het is natuurlijk belangrijk dat de ruimtes voor economische activiteiten behouden worden. Hoe? Een mogelijk actieterrein is dat van de grootte van de percelen voor de economische activiteiten, aangezien het eerder de grootte dan het soort handel is dat hinder veroorzaakt. Alleen maar plannen opstellen zal niet volstaan. Men moet zijn handen durven vuil te maken samen met publieke actoren zoals de MSI, Citydev, de Haven en private actoren om samen aan de toekomst te bouwen. Een band met het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) kan nuttig zijn omdat de projectoproepen nieuwe economische stedelijke actoren op zoek naar ruimte een kans geven.

De spreker heeft bij Maximilien-Vergote geen details gegeven over de projecten die in de omgeving van het Kanal-project zullen komen. Het is een van de zones in Brussel die de komende vijf tot tien jaar spectaculair zal veranderen, met het Becopark waarvoor de vergunning nakend is en dat door Beliris ingericht zal worden, residentiële ontwikkelingen, de Picardbrug... De mogelijkheid blijft bestaan dat een tramlijn aangelegd wordt, zoals ook bepaald in het BBP. Verder wordt nog nagedacht over de tramverbinding met Solvay. Een van de doelstellingen van het plan is al die initiatieven te coördineren.

A propos de Schaarbeek-Formation, l'orateur explique qu'un engagement est pris de libérer et de dépolluer le site à l'horizon 2020. En revanche, la cession du terrain, qui reste l'objectif du Gouvernement, demeure incertaine. Les travaux de démantèlement des rails relèvent de l'engagement pris. Il s'agit maintenant de s'assurer que ce démantèlement ne condamne pas l'avenir et ne mette pas à mal les intérêts de la Région.

Le périmètre est bien celui du schéma directeur approuvé en 2013. Les baux emphytéotiques du Centre européen de fruits et légumes et de Mabru ont été prolongés, de sorte qu'on puisse dialoguer plus sereinement sur l'activité économique à envisager sur ce site.

La maîtrise foncière sur Schaarbeek-Formation et l'OTAN restent des ambitions mais la Région demeure tributaire d'un partenaire.

A proximité, à Bordet, l'intention est d'installer un parking de dissuasion d'environ 500 places dont la localisation précise n'est pas encore arrêtée. Le site offre par ailleurs un certain potentiel de densification et donc de mixité. La vocation économique du quartier est d'autant plus importante qu'il se situe sur un lien physique et symbolique entre le quartier européen et l'aéroport.

La cinquième école européenne à l'OTAN est une piste sérieuse. L'orateur en ignore toutefois le nombre de places. L'idée de l'ouvrir à d'autres enfants que ceux des fonctionnaires européens est évoquée mais la Région n'est pas compétente en première ligne sur ce débat.

Concernant le quartier européen, aucun mètre carré supplémentaire n'est prévu pour les institutions européennes. L'Union européenne veut d'abord mobiliser ses implantations. Il s'agit de rationaliser l'existant, ce qui emporte une certaine densification. Un des objectifs du Commissariat à l'Europe est de mener un dialogue permanent avec la Commission européenne sur ses besoins, notamment immobiliers. Opportunité par opportunité, la Région l'aiguille pour faire en sorte que ses implantations cadrent avec les objectifs du Plan urbain Loi. Le concours lancé sur l'îlot 130 porte sur des immeubles assez élevés pour libérer de l'espace au sol et ainsi assurer un lien vers le quartier des squares et la rue de la Loi.

Quant à la compatibilité du PAD et du RRUZ du quartier européen, le PAD peut ajouter la question des affectations et de la spatialisation des affectations : où et comment va s'organiser la mixité ? L'arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne récemment rendu à ce propos stipule que le RRUZ doit toutefois être considéré comme un plan et donc faire l'objet d'une étude d'incidences, la seule étude d'impacts ne s'avérant pas suffisante. On examine maintenant comment répondre à la possibilité d'une annulation du RRUZ par le Conseil d'Etat.

Wat Schaarbeek-Vorming betreft, wijst de spreker erop dat de verbintenis werd aangegaan om de site tegen 2020 te ontruimen en te saneren. De overdracht van het terrein, wat de doelstelling van de Regering blijft, is daarentegen nog steeds onzeker. De werken om de sporen te verwijderen vallen onder de aangegeven verbintenis. Nu is het de bedoeling dat die werken de toekomst niet in het gedrang brengen en de belangen van het Gewest niet schaden.

De perimeter is wel degelijk die van het in 2013 goedgekeurde richtschema. De erfpachtovereenkomsten van het Europees Centrum voor Fruit en Groenten en van Mabru werden verlengd, zodat men serener kan dialogeren over de economische activiteit die voor die site wordt gepland.

Het blijft de ambitie om het grondbeleid op Schaarbeek-Vorming en de NAVO in eigen handen te nemen, maar het Gewest blijft afhankelijk van een partner.

Dichtbij, aan Bordet, is het de bedoeling om een overstapparking van ongeveer 500 plaatsen aan te leggen. De exacte locatie is nog niet vastgesteld. Voorts biedt de site een zeker potentieel aan verdichting en dus aan gemengdheid. De economische roeping van de wijk is des te belangrijker daar ze zich bevindt op een fysieke en symbolische verbinding tussen de Europese wijk en de luchthaven.

De vijfde Europese school in de NAVO is een ernstig denkspoor. De spreker kent evenwel het aantal plaatsen niet. Het idee om de school open te stellen voor andere kinderen dan die van de Europese ambtenaren wordt geopperd, maar het Gewest heeft niet de eerstelijnsbevoegdheid in dat debat.

Wat de Europese wijk betreft, is er niet de minste extra vierkante meter gepland voor de Europese instellingen. De Europese Unie wil eerst haar huidige gebouwen gebruiken. Het is de bedoeling om het gebruik van de bestaande gebouwen te rationaliseren. Dat brengt een zekere verdichting met zich. Een van de doelstellingen van het Commissariaat voor Europa is een permanente dialoog tot stand te brengen met de Europese Commissie over haar behoeften, onder meer inzake vastgoed. Geval per geval wordt ze begeleid door het Gewest zodat de locatie van haar vestigingen overeenkomt met de doelstellingen van het stadsproject Wet. De wedstrijd voor het huizenblok 130 heeft betrekking op vrij hoge gebouwen om onderaan ruimte vrij te maken en aldus een verbinding te maken met de wijk van de squares en de Wetstraat.

Wat de verenigbaarheid tussen het RPA en de GGSV van de Europese wijk betreft, kan het RPA de kwestie van de bestemmingen en de ruimtelijke verdeling ervan toevoegen: waar en hoe zal de gemengdheid tot stand gebracht worden? Het arrest dat het Hof van Justitie van de Europese Unie onlangs in dat verband heeft uitgebracht, bepaalt dat de GGSV echter moet worden beschouwd als een plan en dus moet worden onderworpen aan een effectenstudie, aangezien de impactstudie, het enige onderzoek, ontoereikend is gebleken. Thans onderzoekt men hoe men moet reageren op een mogelijke vernietiging van de GGSV door de Raad van State.

Le projet au rond-point Schuman reste quant à lui d'actualité. Les auteurs de projet ont été désignés à l'issue d'un concours international, le permis d'urbanisme devrait être déposé en décembre 2018 avec une piétonisation partielle. Quant au prolongement du tunnel Kortenberg, l'idée n'est plus vraiment évoquée. La création d'un tunnel reste toutefois une piste opportune compte tenu de l'objectif de libérer de l'espace au sol. Sur la rue de la Loi, 70% du trafic est un trafic de navetteurs, elle est dimensionnée pour cette raison. On peut donc se poser la question de l'intérêt de la Région bruxelloise et de ses habitants.

Cette question vaut d'ailleurs pour de nombreuses entrées de ville. Des quartiers sont cicatrisés par ce type d'infrastructure. La solution à ce problème viendra toutefois d'une approche métropolitaine. Capter la navette automobile relève d'un accord macro sur le train, les parkings de transit en périphérie et près des gares,...

L'autre levier est celui du stationnement. Or, tant dans le quartier du Midi que dans le quartier européen, il y a un nombre significatif de parkings vides. Ne plus créer de parkings supplémentaires, mutualiser, sont autant de pistes pour changer les comportements et inciter les gens à utiliser davantage les transports en commun. Les espaces publics et la mobilité douce restent des axes majeurs des plans en préparation mais nécessitent une approche dépassant les périmètres concernés.

A propos du quartier Nord, l'interlocuteur souligne le décalage entre le moment où les initiatives privées ont vu le jour et l'entrée dans le jeu de perspective.brussels. Lancé par les propriétaires privés, le mouvement s'est étoffé et regroupe aujourd'hui des académiques, des associations, des architectes,... En tant qu'autorité publique, perspective.brussels doit maintenant être à la manœuvre et va développer des propositions de vision, avec une approche cohérente entre Maximilien et Vergote.

Le WTC 1, qui appartient à un privé, est quant à lui vide en raison de conjonctures économiques mais fait l'objet d'un projet de reconversion.

A propos de la tour à la porte de Ninove, l'orateur estime qu'une tour n'est pas *a priori* bonne ou mauvaise dans un environnement. Compte tenu de la typologie des lieux, une tour pourrait être opportune sous certaines conditions. Il faut évidemment mesurer les impacts environnementaux et c'est le rôle de l'étude d'incidences ; il faut aussi que la tour parle au quartier. Il s'agit dès lors de faire en sorte que le socle de la tour se destine majoritairement aux équipements publics qui s'adressent au quartier, notamment sur la thématique de l'emploi et de la formation puisque le quartier n'est pas économiquement favorisé. Si le cadre passe la rampe, un projet d'architecture sera soumis à étude d'incidences et à enquête publique.

Het project aan het Schumanplein blijft actueel. De projectauteurs werden aangewezen na een internationale wedstrijd. De stedenbouwkundige vergunning zou in december 2018 worden afgegeven met een gedeeltelijke omvorming van het plein tot een voetgangerszone. Het idee om de Kortenbergtunnel te verlengen komt niet echt meer ter sprake. De aanleg van een tunnel blijft echter een interessante mogelijkheid, rekening houdend met de doelstelling om meer ruimte op de grond vrij te maken. In de Wetstraat zijn de pendelaars verantwoordelijk voor 70% van het verkeer. Dat verklaart de dimensies van die verkeersader. Men kan zich dus terecht de vraag stellen of dat in het belang is van het Brussels Gewest en zijn inwoners.

Die vraag kan trouwens ook gesteld worden voor de vele toegangspoorten tot de stad. Er zijn wijken opengereten door dat type infrastructuur. De oplossing voor dat probleem vereist evenwel een metropolitane aanpak. Het pendelverkeer met de wagen aanpakken vereist een allesomvattende overeenkomst over de trein, de overstapparkings in de rand en dicht bij de stations, ...

Een andere hefboom is het parkeerbeleid. Zowel in de wijk aan het Zuidstation als in de Europese wijk staan er echter een groot aantal parkings leeg. Geen bijkomende parkings meer aanleggen en parkings delen zijn mogelijkheden om het gedrag te sturen en de mensen ertoe aan te zetten meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. De openbare ruimten en de zachte mobiliteit blijven de krachtlijnen van de plannen die voorbereid worden, maar ze vereisen een aanpak die de perimeters in kwestie overstijgt.

Wat de wijk aan het Noordstation betreft, onderstreept de spreker dat er veel tijd is verstreken tussen het moment waarop de privé-initiatieven werden genomen en de deelname van perspective.brussels. De beweging werd opgestart door de privé-eigenaars, breidde zich uit en telt vandaag academici, verenigingen, architecten enz. Als overheid moet perspective.brussels nu aan het roer staan en een visie ontwikkelen met een coherente aanpak tussen Maximiliaan en Vergote.

WTC 1, eigendom van een particulier, staat leeg wegens de economische conjunctuur, maar er wordt aan een reconversieproject gewerkt.

Wat de toren aan de Ninoofsepoort betreft, vindt de spreker een toren niet *a priori* goed of slecht in een omgeving. Rekening houdend met de typologie van de plaatsen, zou een toren in bepaalde omstandigheden opportuun kunnen zijn. Uiteraard moeten de milieueffecten worden gemeten; dat is de bedoeling van de effectenstudie. Ook moet het torengedouw passen in de wijk. Er moet dus voor worden gezorgd dat de sokkel van het torengedouw voornamelijk bestemd is voor openbare voorzieningen die zich tot de wijk richten, met name rond het thema tewerkstelling en opleiding, aangezien de wijk niet economisch bevoordeeld is. Als het kader inslaat, zal een architectuurproject worden onderworpen aan een effectenstudie en aan een openbaar onderzoek.

En ce qui concerne ce même endroit, la piste du RRUZ avait été évoquée mais a évolué vers un PAD, le RRUZ ne portant pas sur l'affectation.

A propos de Tour et Taxis, tout n'est pas réglé sur la question du parc et de son usage. Néanmoins, il n'est pas neutre d'avoir obtenu un parc de neuf hectares à cet endroit. Conformément au PPAS, 18.000 mètres carrés d'équipements sont prévus, destinés notamment à la formation, à des maisons médicales,...

Comme dans le quartier européen, les problèmes de stationnement dans le quartier du Midi se régleront en amont, en captant la navette, en construisant un parking de transit le plus en amont possible, en le connectant avec un transport en commun de haute performance. Les décisions de principe sont prises ; il reste à étudier notamment le phasage opérationnel compte tenu entre autres du budget. Il faut aussi agir sur le stationnement dans le quartier, de nombreux espaces restent vides.

La question de l'espace public et de l'accessibilité à la gare du Midi est quant à elle un des focus du plan en cours de réalisation.

Pour ce qui concerne Victor, l'interlocuteur rappelle que l'option retenue par la Région reste la concomitance entre le développement de bureaux et celui de logements. Il semble que le promoteur envisage bien de procéder de la sorte.

Le président estime qu'il ne faut pas oublier l'acteur important qu'est le RER dans l'évolution de la mobilité.

M. Tom Sanders considère à ce niveau que l'Etat fédéral doit prendre ses responsabilités. C'est toutefois avant tout une question de fréquences et d'exploitation du réseau plutôt qu'une question de travaux et d'infrastructures.

Sur les commerces, on parle aujourd'hui de commerces de proximité, comme moyens d'animation d'un quartier. Cela répond à une stratégie de qualité de vie qui favorise l'installation de commerces dans un quartier plutôt que de grands *malls*.

M. Arnaud Pinxteren relève, à propos de Tour et Taxis, que toutes les décisions du Gouvernement ont contribué à ralentir le projet de tram.

Le député n'est pas pour ou contre les tours par idéologie mais regrette que l'emprise de la tour à la porte de Ninove ne fût pas incluse dans la réflexion.

L'interlocuteur insiste enfin sur l'utilité que doit revêtir la consultation et pointe l'inquiétude en cours quant au fait d'être réellement entendu. Tout reste à prouver. Les dernières enquêtes publiques démontrent plutôt que les citoyens n'ont rien à dire. On répond certes aux remarques mais on ne module pas pour autant les projets.

Voor diezelfde plaats was sprake van de mogelijkheid van een ZGSV, maar die is geëvolueerd naar een RPA, aangezien de ZGSV geen betrekking had op de bestemming.

Inzake Thurn & Taxis is niet alles geregeld voor het park en het gebruik ervan. Het is evenwel niet neutraal om een park van negen hectaren te hebben verkregen op die plaats. Volgens het BBP wordt 18.000 vierkante meter voorzieningen gepland, die met name bestemd zijn voor opleidingen, wijkgezondheidscentra ...

Zoals in de Europese wijk, zullen de parkeerproblemen in de Zuidwijk vooraf geregeld worden, door voor een pendeldienst te zorgen, zo vroeg mogelijk een transitparking te bouwen en die te verbinden met een goed werkend openbaar vervoer. De principebeslissingen zijn genomen; nu moet vooral nog de operationele fasering worden onderzocht, onder andere rekening houdend met het budget. Ook moet het parkeren in de wijk worden aangepakt, want veel ruimte blijft leeg.

De kwestie van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van het Zuidstation is een van de punten waarop het plan in uitvoering is gericht.

Wat Victor betreft, herinnert de spreker eraan dat het Gewest bij de keuze van de gelijktijdige ontwikkeling van kantoren en woningen blijft. Het lijkt erop dat de promotor van plan is op die manier te werk te gaan.

De voorzitter vindt dat het GEN niet mag vergeten worden als belangrijke tool in de ontwikkeling van de mobiliteit.

De heer Tom Sanders vindt dat de federale overheid haar verantwoordelijkheden moet nemen op dat vlak. Het is echter vóór alles een kwestie van frequentie en exploitatie van het netwerk, eerder dan een kwestie van werken en infrastructuur.

Wat de handelszaken betreft, heeft men het vandaag over buurtwinkels, als middel om leven te brengen in de wijk. Dat beantwoordt aan een strategie van levenskwaliteit die de vestiging van handelszaken in een wijk bevordert in de plaats van grote winkelcentra.

De heer Arnaud Pinxteren wijst er inzake Thurn & Taxis op dat alle beslissingen van de Regering hebben bijgedragen aan de vertraging van het tramproject.

De volksvertegenwoordiger is niet vóór of tegen de torens uit ideologie, maar vindt het jammer dat de invloed van de toren aan de Ninoofsepoort niet werd meegenomen in het denkproces.

De spreker benadrukt ten slotte het nut dat de raadpleging moet hebben en wijst op de bezorgdheid die bestaat om niet echt gehoord te worden. Alles moet nog bewezen worden. De laatste openbare onderzoeken tonen eerder aan dat de burgers niets te zeggen hebben. De opmerkingen worden wel beantwoord, maar daarom worden de projecten nog niet aangepast.

Mme Jacqueline Rousseaux rappelle le rôle des œuvres d'art dans l'amélioration de la qualité paysagère. Où est *Le danseur qui salue* de Philippe Decelle, jadis devant le Résidence Palace ? Pourquoi l'œuvre n'est-elle pas entretenue ? On pourrait en tout cas faire davantage appel aux artistes européens.

3. Clôture des débats

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

– *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse,

Isabelle EMMERY

Le Président,

Mohamed AZZOUZI

Mevrouw Jacqueline Rousseaux herinnert aan de rol van kunstwerken bij de verbetering van de landschapskwaliteit. Waar is "Le danseur qui salue" van Philippe Decelle, die vroeger voor het Residence Palace stond? Waarom wordt het werk niet onderhouden? Men zou in ieder geval meer een beroep kunnen doen op Europese kunstenaars.

3. Sluiting van de debatten

De commissie beslist om de gedachtewisseling te sluiten en een verslag te publiceren.

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

De Rapporteur,

Isabelle EMMERY

De Voorzitter,

Mohamed AZZOUZI