



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—
**Commissie voor de Territoriale
Ontwikkeling,**

**belast met de Ruimtelijke Ordening, de
Stedenbouw, het Stedelijk Beleid, het
Grondbeleid, de Haven van Brussel, de
Monumenten en Landschappen, de
Studentenaangelegenheden, de Biculturele
Aangelegenheden van Gewestelijk Belang,
het Toerisme en de Bevordering van het
Imago van Brussel**

—
**VERGADERING VAN
WOENSDAG 15 JULI 2015**

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

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

—
**Commission du Développement
territorial,**

**chargée de l'Aménagement du territoire,
de l'Urbanisme, de la Politique de la ville,
de la Politique foncière, du Port de
Bruxelles, des Monuments et sites,
des Affaires étudiantes, des Matières
biculturelles d'intérêt régional,
du Tourisme et de la Promotion de
l'image de Bruxelles**

—
**RÉUNION DU
MERCREDI 15 JUILLET 2015**

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	8
Interpellatie van mevrouw Evelyne Huytebroeck	8
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Nethheid,	
betreffende "de verhuizing van de NAVO, de reconversie van de huidige site en de studie voor de OGSO's".	
Bespreking – Sprekers:	9
De heer Rudi Vervoort, minister-president Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo)	
Interpellatie van mevrouw Julie de Grootte	11
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Nethheid,	
betreffende "de heraanleg van het Weststation".	
Bespreking – Sprekers:	13
De heer Fabian Maingain (FDF) De heer Mohamed Azzouzi (PS)	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	8
Interpellation de Mme Evelyne Huytebroeck	8
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
concernant "le déménagement de l'OTAN, la reconversion du site actuel, et l'étude relative à la mise en œuvre des ZEMU".	
Discussion – Orateurs :	9
M. Rudi Vervoort, ministre-président Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo)	
Interpellation de Mme Julie de Grootte	11
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
concernant "le réaménagement de la gare de l'Ouest".	
Discussion – Orateurs :	13
M. Fabian Maingain (FDF) M. Mohamed Azzouzi (PS)	

De heer Arnaud Verstraete (Groen)
Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)
De heer Rudi Vervoort, minister-president
Mevrouw Julie de Grootte (cdH)
De heer Rudi Vervoort, minister-president

Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 22

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de evolutie van de sociaaleconomische rol van de Haven van Brussel".

Bespreking – Sprekers: 24

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)
De heer Rudi Vervoort, minister-president
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellatie van de heer André du Bus de Warnaffe 31

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de link tussen stedenbouw en gezondheid".

Bespreking – Sprekers: 35

De heer Arnaud Verstraete (Groen)
De heer Rudi Vervoort, minister-president

M. Arnaud Verstraete (Groen)
Mme Brigitte Grouwels (CD&V)
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)
M. Rudi Vervoort, ministre-président
Mme Julie de Grootte (cdH)
M. Rudi Vervoort, ministre-président

Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 22

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "l'évolution du rôle socio-économique du Port de Bruxelles".

Discussion – Orateurs : 24

Mme Brigitte Grouwels (CD&V)
M. Rudi Vervoort, ministre-président
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellation de M. André du Bus de Warnaffe 31

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "le lien fait entre urbanisme et santé".

Discussion – Orateurs : 35

M. Arnaud Verstraete (Groen)
M. Rudi Vervoort, ministre-président

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH)		M. André du Bus de Warnaffe (cdH)	
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	39	Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	39
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
betreffende "de Haven van Brussel in het kader van het netwerk van de zee- en binnenhavens".		concernant "le Port de Bruxelles dans le cadre de la mise en réseau des ports maritimes et intérieurs".	
Bespreking – Sprekers:	41	Discussion – Orateurs :	41
Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Rudi Vervoort, minister-president De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		Mme Brigitte Grouwels (CD&V) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Rudi Vervoort, ministre-président M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
MONDELINGE VRAGEN	49	QUESTIONS ORALES	49
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	49	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	49
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
betreffende "de stedelijke ontwikkeling van wijken in de buurt van Seveso-sites".		concernant "le développement urbain de quartiers à proximité de sites Seveso".	
Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe	52	Question orale de Mme Els Ampe	52
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de bouwvergunningen en milieuvergunningen voor communicatienetwerken met een hoge snelheid".

Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck 56

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de oproep tot kandidaten voor de analyse van de programmatorische mogelijkheden rond de Citroënsite".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter, 56

betreffende "de studie rond de Citroënsite van de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV)".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 63

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "les permis d'urbanisme et d'environnement pour les réseaux de communication électroniques à haut débit".

Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck 56

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "l'appel à candidatures pour l'analyse des potentialités programmatiques du site Citroën".

Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter, 56

concernant "l'étude sur le site Citroën lancée par la Société d'acquisition foncière (SAF)".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 63

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

betreffende "de opwaardering van het industrieel erfgoed in het havengebied".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 67

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "het Byrrh-project in Laken".

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 71

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de reclame in de openbare ruimte".

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 71

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "het Huis Saint-Cyr".

concernant "la mise en évidence du patrimoine industriel dans le domaine portuaire".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 67

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "le projet Byrrh à Laeken".

Question orale de Mme Julie de Grootte 71

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "les publicités dans l'espace public".

Question orale de Mme Julie de Grootte 71

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "la Maison Saint-Cyr".

*Voorzitterschap: de heer Ridouane Chahid, voorzitter.
Présidence : M. Ridouane Chahid, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

**betreffende "de verhuizing van de NAVO,
de reconversie van de huidige site en de
studie voor de OGSO's".**

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) *(in het Frans).*- *De NAVO verhuist binnenkort naar de overkant van de Leopold III-laan. Beschikt u over een precieze kalender met betrekking tot de vrijmaking van de huidige site?*

Volgens het regeerakkoord plant de regering daar een nieuwe gemengde wijk, waarvan ze tegen 2014 de krachtlijnen zou vastleggen op basis van de studie betreffende de ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving (OGSO's). Hoever staat die studie? Wat zijn de krachtlijnen voor de ontwikkeling van de site?

Daarnaast zou de regering in 2015 een strategie voor de aanleg van de Leopold III-laan uitwerken om er een kantoorgebied met internationale

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

**concernant "le déménagement de l'OTAN,
la reconversion du site actuel, et l'étude
relative à la mise en œuvre des ZEMU".**

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Je souhaiterais vous entendre sur la reconversion d'un site important et que vous connaissez bien. En effet, l'OTAN doit le quitter pour aller s'installer de l'autre côté du boulevard Léopold III.

Tout d'abord, j'aimerais savoir si vous avez des précisions quant au calendrier de libération du site actuel. En effet, dans sa déclaration de politique générale, le gouvernement bruxellois annonçait : "Dans l'optique de créer un nouveau quartier mixte et en préservant les activités économiques, le gouvernement précisera, pour 2014, les lignes de force du développement de ce site, au travers de l'étude relative à la mise en œuvre des ZEMU, les zones d'entreprise en milieu urbain". Aussi,

uitstraling te ontwikkelen. Hoever staat dat project?

Is het project van de nieuwe stadswijk nog altijd aan de orde of overweegt de regering andere scenario's?

Zullen de projecten in de omgeving, zoals de toekomstige gevangenis van Haren, een invloed op de ontwikkelingsplannen hebben?

In het demografisch Gewestelijk Bestemmingsplan (demografisch GBP) is sprake van een nieuwe wijk van 3.000 tot 4.000 inwoners. Is dat nog altijd het project dat de regering voor ogen heeft?

Wat is de visie van de regering voor deze strategische site?

pourriez-vous m'indiquer ce qu'il en est de cette étude? Les lignes de force ont-elles été développées?

Ce site, implanté sur un terrain de près de 40 hectares, doit être vidé de son activité, les besoins actuels et futurs de l'OTAN nécessitant la construction d'un nouveau siège.

Dans cette même déclaration de politique générale, le gouvernement annonce l'élaboration, en 2015, d'une "stratégie d'aménagement du boulevard Léopold III en vue d'y développer une nouvelle zone de bureaux à vocation internationale". Pouvez-vous me préciser l'état d'avancement de ce projet?

L'idée de reconversion vers "un nouveau quartier urbain" prend-elle forme? Est-elle toujours d'actualité ou le gouvernement envisage-t-il d'autres scénarios?

Il s'agit d'une zone où plusieurs défis se présentent. Les évolutions des différents dossiers voisins - à l'instar de celui de la future prison de Haren dont la localisation pose toujours question et pour laquelle l'option du site de l'OTAN avait été évoquée puis écartée, principalement pour des raisons de calendrier - vous font-elles revoir vos plans de développement?

Le plan régional d'affectation du sol (PRAS) démographique évoque un nouveau quartier qui pourrait accueillir 3 à 4.000 habitants. Sommes-nous toujours dans cette idée de développement?

Quelle est, aujourd'hui, la vision du gouvernement à propos de ce site - le mot n'est pas vain - stratégique?

Bespreking

De voorzitter. - De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans). - *Na jaren van geheimzinnigheid over de toekomst van de site en de plannen van het ministerie van Defensie lijkt er eindelijk schot in het dossier te komen. Het ministerie heeft vergaderingen georganiseerd met de betrokken gemeenten en zou verschillende scenario's met*

Discussion

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Effectivement, après plusieurs années de mystère sur le devenir du site et les intentions du ministère de la Défense, il semble que ce dossier commence à se mettre en mouvement. Des réunions ont été organisées avec les communes concernées. La Défense a annoncé très récemment la reprise des

betrekking tot de verhuizing onderzoeken.

Naast de site van de NAVO is er ook nog de site van het hoofdkwartier van het Belgisch leger, dat er juist achter ligt. De oppervlakte die Defensie nodig heeft is heel wat kleiner geworden sinds de afschaffing van de dienstplicht. Dat is de reden waarom het project betrekking heeft op de hele zone.

Wij hebben al een eerste contact met de minister van Defensie gehad. Het bijzonder bestemmingsplan (BBP) dat in opmaak was voor de site, leek ons niet het meest geschikte instrument. Daarom hebben wij de twee betrokken gemeenten per brief gevraagd om de eventuele herziening van het BBP op te schorten.

In plaats daarvan heb ik het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) gevraagd om een richtschema op te stellen. De resultaten ervan zouden tegen 2015 bekend moeten zijn. De studie zal aandacht hebben voor de identiteit van de site, de noden in de zone, de mogelijkheden, de sterke en de zwakke punten.

Met betrekking tot de ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving (OGSO's) beschikken we over het eindverslag van de bureaus BUUR, MSA en Idea Consult. Dat verslag zal na het zomerreces aan de regering worden voorgesteld. De eigenaars werden niet bij de reflectie betrokken. Het gaat om een theoretische oefening die volledig los staat van de feitelijke situatie. Het is pas in de tweede fase, wanneer de regering de studie heeft goedgekeurd of bijkomende informatie heeft gevraagd, dat de resultaten aan de projectontwikkelaars, waaronder citydev.brussels, zullen worden voorgelegd.

Wij zijn dus bezig met de OGSO vorm te geven en af te stemmen op de huidige behoeften. Ik stel voor dat u mij begin volgend jaar opnieuw over dit onderwerp interpelleert.

travaux relatifs à son déménagement. C'est ainsi que différents scénarios sont actuellement à l'étude.

Au-delà du site de l'OTAN, se pose aussi la question du site de l'état-major qui se situe à l'arrière du premier. Là aussi, les besoins en termes de superficie de la Défense n'ont plus rien à voir avec ceux du glorieux passé du service militaire obligatoire. Là aussi, nous allons connaître une restructuration sur le site même de l'état-major. C'est donc l'ensemble de la zone qui fait l'objet d'un examen.

Nous avons déjà eu un premier contact avec le ministère de la Défense. Dans ce contexte, l'outil que constitue le Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) qui était en cours sur le site, ne nous est pas apparu le plus adéquat. Nous avons envoyé un courrier aux deux communes concernées pour leur demander de suspendre l'éventuel processus de révision du PPAS.

J'ai décidé de lancer la réalisation d'un schéma directeur sur le site. C'est l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) qui a été mandatée pour ce faire. Les premiers résultats sont attendus pour décembre 2015. L'ADT est en train de réaliser ce travail. Cela ne remet pas a priori en cause les engagements que nous avons pris dans la déclaration de politique régionale. Nous attendons donc les résultats de l'étude de l'ADT. Je ne vais pas anticiper ses conclusions.

Les questions qui sont posées concernent l'identité de ce site, les besoins de la zone, ses potentialités, ses atouts et ses faiblesses. C'est la programmation que devra rencontrer le schéma directeur. J'espère que nous en saurons plus au mois de décembre et je vous invite à m'interroger à nouveau en janvier.

Par rapport à l'étude sur les ZEMU, nous disposons d'un rapport final des bureaux BUUR, MSA et Idea Consult qui doit encore être validé et sera présenté au gouvernement à la rentrée. Les propriétaires n'ont pas été associés à la réflexion et c'est évidemment un exercice théorique dégagé de toute confrontation avec la situation de fait. Dans un second temps, quand le gouvernement aura approuvé cette étude ou demandé des compléments d'information, nous confronterons

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik kom er zeker nog op terug.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Er is geen verband met de gevangenis.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (*in het Frans*).- *We verwachten het richtschema van het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling dus tegen december, een duidelijker kalender voor de verhuizing en het eindverslag over de OGSO's.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de heraanleg van het Weststation".

ses résultats à l'avis des développeurs, notamment citydev.brussels, pour valider le devenir des ZEMU.

J'ai demandé à la même équipe de proposer une réflexion plus poussée sur la mise en œuvre de la ZEMU Biestebroeck. J'attends ce rapport dans les semaines ou les mois qui viennent. Il est important de donner corps à ce concept de ZEMU et de le rendre compatible avec les priorités et les besoins actuels et nous travaillons dans ce sens. Je vous invite donc à revenir vers moi vers la fin de l'année, ou au début de l'année prochaine, à propos du site de l'OTAN.

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Je devrai revenir sur le sujet. Je m'en doutais d'ailleurs.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il n'y a pas de lien avec la prison.

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Nous attendons donc le schéma directeur de l'Agence du développement territorial pour décembre, un calendrier plus précis pour le déménagement et le rapport final sur les ZEMU.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "le réaménagement de la gare de l'Ouest".

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Het Weststation is een van de tien prioritair zones in de gewestelijke beleidsverklaring. Het terrein beslaat alles samen 13 hectare en is grotendeels eigendom van de NMBS. Het is een van de best toegankelijke gebieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dus de ideale plek om een dichtbevolkte gemengde wijk te ontwikkelen.*

Enerzijds wil de regering de terreinen van de federale overheid aankopen en anderzijds wil ze in 2015 de krachtlijnen vastleggen van een stadsproject dat voor verdichting en een sociale en functionele mix moet zorgen.

Omdat de NMBS het merendeel van de terreinen bezit, is de federale overheid onze gesprekspartner in dit dossier. De krachtlijnen ervan moeten gebaseerd zijn op het ontwerp van richtschema van Beliris dat tegen 2020 minstens 800 woningen, buurtvoorzieningen en een park van 3 ha tussen Beekkant en Weststation moet opleveren.

Het eerste jaar van de regeerperiode zit er bijna op en daarom zou ik willen weten hoe het er momenteel voor staat. In januari zei u dat het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) belast was met de uitwerking van een ontwikkelingsstrategie voor het Weststation. De eerste resultaten zouden in mei 2015 bekend zijn.

Hoever staat het ATO daarmee? Waarop heeft het agentschap zich gebaseerd? Als ik me goed herinner, maakte een architectenbureau al in 2008 een studie over het Weststation. Houdt de ATO-strategie daar rekening mee? Hoe zit het met de tijdelijke bestemming voor de zone?

Op welke manier worden de oost- en westkant van het gebied met elkaar en met de omliggende buurten verbonden? Het is momenteel niet gemakkelijk of aangenaam om van de Slachthuizen naar het Weststation te gaan. Hoe denkt u beide levendige stadsgebieden met elkaar te verbinden?

Hoe staat het met de verwerving van de terreinen?

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- La gare de l'Ouest fait partie des dix zones prioritaires identifiées dans la déclaration de politique régionale. Ce terrain est très vaste. Le site comprend 13 hectares, 8 si l'on retire le futur parc et les infrastructures de la STIB et de la SNCB. Il appartient en grande partie au groupe SNCB. C'est l'un des terrains les mieux desservis de la Région de Bruxelles-Capitale et pourtant, il est relativement ingrat en termes de liaisons. C'est l'un des problèmes.

Cette conjonction de facteurs en fait donc un lieu idéal pour y développer un nouveau quartier dense et mixte ainsi que de nouveaux projets. Pour ce faire, le gouvernement a prévu d'arrêter une double stratégie de développement. D'une part, le gouvernement mettra tout en œuvre en vue d'acquérir, au travers de la plate-forme territoriale opérationnelle ou de la Société d'aménagement urbain (SAU), les terrains appartenant au pouvoir public fédéral. D'autre part, le gouvernement arrêtera pour 2015 les lignes de force d'un projet urbain basé sur une densification importante et sur une mixité fonctionnelle et sociale. Une des questions posées était la possibilité d'une utilisation temporaire du site.

Puisque le propriétaire majoritaire de ce terrain est le groupe SNCB, nous sommes dans ce dossier en interaction avec le pouvoir fédéral. La définition de ces lignes de force doit être basée sur la programmation proposée par le projet de schéma directeur de Beliris en vue de réaliser à l'horizon 2020 un minimum de 800 nouveaux logements, de nouveaux équipements de proximité ainsi qu'un espace vert de 3ha entre Beekkant et la gare de l'Ouest.

Alors que nous arrivons à la fin de la première année de cette législature, j'aimerais que le point soit fait sur la situation actuelle des projets qui entourent la gare de l'Ouest. En janvier, vous nous annonciez que l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) était chargée d'élaborer une stratégie de développement pour la zone de la gare de l'Ouest et de mener une étude succincte de définition et de programmation. En janvier, vous annonciez que

Hebben hydrologische studies aangetoond hoe gevoelig het gebied is voor overstromingen?

les premiers résultats seraient disponibles en mai 2015.

Pourriez-vous nous faire part des résultats des travaux de l'ADT ? Quelle était la base de travail de l'ADT ? Une étude, si je me souviens bien, avait été lancée par un cabinet d'architectes sur le schéma autour de la gare de l'Ouest en 2008. Ces réflexions ont-elles été intégrées dans la stratégie de l'ADT ? Qu'en est-il de l'affectation temporaire des lieux ?

Comment cette réflexion intègre-t-elle la nécessité de relier les côtés est et ouest du site, mais celui-ci aux différents quartiers qui l'entourent ? Je donne un seul exemple : aller des abattoirs à la gare de l'Ouest n'est au fond pas facile car le chemin pour s'y rendre n'est pas agréable. Comment envisagez-vous de relier ces deux endroits vivants et très porteurs ?

Je pense qu'il serait intéressant aujourd'hui, après l'adoption de votre projet, de savoir où vous en êtes dans l'acquisition des terrains. Est-ce une première application de votre volonté d'avoir cette maîtrise foncière dont vous parlez ?

D'un point de vue plus pratique, pourriez-vous nous dire si des études hydrologiques ont été réalisées, ou sont en cours, pour analyser la sensibilité de cette zone aux inondations ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans).*- *De heraanleg van de wijk rondom het station vraagt om een structurele oplossing voor de overlast en problemen die veroorzaakt worden door het braakliggend terrein van de NMBS.*

Een andere uitdaging is de mobiliteit. De zone wordt uitstekend bediend, maar de reizigers moeten er vaak overstappen. Het gewest heeft al sterk geïnvesteerd in het station zelf. In het kader van de algemene ontwikkeling van de zone zijn er nieuwe investeringen nodig om deze belangrijke mobiliteitsknoop beter op het netwerk aan te sluiten.

Discussion

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

M. Fabian Maingain (FDF).- Nous avons déjà eu un débat sur la gare de l'Ouest il y a quelques mois. Cette gare et le quartier environnant représentent des enjeux multiples.

Si l'on veut réhabiliter cet espace en quartier de vie, il faudra absolument trouver une solution structurelle pour régler les problèmes de propreté et les nuisances engendrés par la friche SNCB. C'est, il faut le rappeler, l'objectif du réaménagement du quartier de la gare.

La mobilité constitue un second défi. La zone est extrêmement bien desservie mais les ruptures de

Ook het economische aspect is belangrijk. Wanneer bedrijven zich in een wijk willen vestigen, houden ze rekening met de mobiliteit. Vanuit dat oogpunt biedt het Weststation tal van mogelijkheden. Bij de verschillende projecten voor de heraanleg van de zone mogen we de economische functie dan ook niet uit het oog verliezen.

Reiken de projecten voor de heraanleg van de wijk een structurele oplossing aan voor de problemen die veroorzaakt worden door het terrein van de NMBS?

Wordt er rekening gehouden met een betere aansluiting, en dus met minder overstappen, en met het economische aspect?

De voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (PS) *(in het Frans).*- *De interpellatie van mevrouw de Groote ging voornamelijk over de vordering van de werkzaamheden van het ATO.*

Ik wil u eraan herinneren dat er in de toekomst een belangrijke rol voor de trein is weggelegd. Hij vormt een alternatieve vervoerswijze voor de Brusselaars. Het gewestelijk expresnet (GEN) moet de Brusselaar een grotere waaier van vervoersmogelijkheden aanbieden.

Mijn fractie pleit voor de uitbouw van de toekomstige GEN-stations en steunt de regering in haar voornemen om van het Weststation een gemengde, strategische buurt te maken. We zullen trouwens niet anders kunnen als we gelijke tred willen houden met de Brusselse bevolkingsgroei.

charges y sont nombreuses. La Région a déjà fait un gros investissement pour améliorer la gare elle-même. Cependant, dans le cadre du développement général de la zone, de nouveaux investissements sont nécessaires pour améliorer la connectivité de ce nœud de mobilité important. C'est un aspect dont devra tenir compte le projet de réaménagement.

L'accord de gouvernement prévoit de développer le tissu urbain, de faire du quartier un lieu de vie. Toutefois, il ne faut pas négliger l'aspect économique. Lorsque des entreprises s'installent dans un quartier, en particulier à Bruxelles, c'est aussi en tenant compte des facilités de mobilité. De ce point de vue, la gare de l'Ouest offre de belles opportunités. Dès lors, les différents projets envisagés pour réaménager la zone doivent tenir compte de la fonction locative mais surtout ne pas négliger la fonction économique.

Monsieur le ministre, les projets de réaménagement du quartier prévoient-ils une solution structurelle aux problèmes engendrés par la friche SNCB, notamment pour ce qui est de la propreté ?

L'amélioration de la connectivité, c'est-à-dire une diminution des ruptures de charges, et l'aspect économique sont-ils pris en considération ?

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

M. Mohamed Azzouzi (PS).- L'interpellation de Mme de Groote portait principalement sur l'avancée des travaux menés par l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) et les études y afférentes.

Je souhaiterais rappeler que l'utilisation du train en Région bruxelloise sera l'un des enjeux principaux de mobilité pour les années à venir. Il consiste en un transport alternatif pour les Bruxellois. Avec la croissance démographique, le RER doit devenir un véritable levier qui permettra à notre institution et au gouvernement d'améliorer l'intermodalité bruxelloise.

Mon groupe plaide pour la concrétisation des futures gares du RER et soutient pleinement la

Het Weststation moet prioriteit krijgen als alternatief overstapstation. Het wordt een van de belangrijkste dossiers van de volgende jaren. Het station staat centraal in de strategie voor de buurt en het gewest.

Een andere vaststelling is dat Brusselaars de treinstations nauwelijks gebruiken. Ligt dat aan het treinaanbod of aan de reistijden? De NMBS is verantwoordelijk voor het onderhoud van stations en stopplaatsen. Het gebruik van de stations stimuleren door rekening te houden met de behoeften van de reiziger, is een prioriteit.

Hoe verloopt het overleg over de ontwikkeling van het gebied met de federale overheid, de NMBS en de gemeenten? De NMBS-Holding wachtte blijkbaar op het richtschema, terwijl de Brusselse regering wacht op de NMBS om verder te werken aan het dossier. Hoeveel staan we vandaag in de ontwikkeling van de zone? Is het richtschema goedgekeurd?

Blijkbaar steunt de NMBS-Holding de grote lijnen van de plannen van de Brusselse regering. Geldt dat nog steeds of is dat veranderd?

De Strategie 2025 wil braakliggende terreinen ontwikkelen, zoals het Weststation, het kanaal en Schaarbeek-Vorming. Wat zal dat concreet betekenen voor de zone?

volonté de notre gouvernement de faire de la gare de l'Ouest, aux multiples qualités, un lieu mixte. Historiquement, c'est un lieu de vie dont il faut maintenir, voire développer, les spécificités. Il faut aussi veiller à y implanter des bureaux, des espaces verts, etc. Ce lieu mérite qu'on s'acharne pour en faire un espace stratégique. Il est indispensable pour répondre à la croissance démographique bruxelloise.

Pour la jonction Nord-Midi, la priorité doit être donnée à la gare de Bruxelles-Ouest comme centre multimodal alternatif pour la Région. Ce sera l'un des dossiers principaux des cinq prochaines années. Cette gare doit être le levier stratégique tant de ce quartier que de notre Région. Certains l'ont évoqué, le Plan de développement international de Bruxelles (PDI) évoque la volonté du gouvernement d'aller dans ce sens.

Un autre constat - et on ne peut l'imputer au gouvernement - est que les gares existantes ne sont pas suffisamment utilisées par les Bruxellois. On peut s'interroger sur les raisons : problèmes du service, vitesse commerciale, etc. ? Il y a une responsabilité de la SNCB en matière d'entretien des gares, des arrêts... Répondre aux demandes des usagers et essayer d'optimiser l'utilisation de ces gares par les navetteurs est une priorité.

Comment se passe la concertation avec le gouvernement fédéral, la SNCB et les communes pour le développement du site ? La SNCB-Holding attendait, semble-t-il, que le schéma directeur soit finalisé pour se prononcer, tandis que notre gouvernement attendait que la SNCB se manifeste pour avancer dans son dossier. Y a-t-il des nouvelles concernant les contacts ? Où en est-on concrètement aujourd'hui dans le développement de la zone ? Le schéma directeur a-t-il été adopté ?

Il semble que la SNCB-Holding soutenait dans les grandes lignes la volonté du gouvernement bruxellois : mixité, mobilité, habitat, travail, collectivité et espaces verts. Les choses sont-elles toujours en l'état ou ont-elles évolué ?

La stratégie à l'horizon 2025 prévoit le développement des zones de réserve foncière régionales, dont font partie la gare de l'Ouest, le canal ou encore Schaarbeek-Formation. Qu'est-ce

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik heb u in het verleden al vragen gesteld over het Weststation. Mijn collega's hebben de uitdagingen op het gebied van mobiliteit goed geschetst. Iedereen is het erover eens dat het complex een groot ontwikkelingspotentieel heeft. Omdat het inmiddels al enkele maanden geleden is dat we het hierover hadden, kom ik op een aantal zaken terug die u toen hebt gezegd.

U had het over een programmastudie die resultaten zou opleveren tegen mei 2015. Kunt u die resultaten toelichten?

Ik wil ook graag stilstaan bij de samenwerking met de federale instanties, waaronder de NMBS. Die samenwerking is niet alleen nodig voor dit dossier, maar ook voor Josaphat, Schaarbeek-Vorming en het Zuidstation. Tot nu toe stellen we vast dat het Brussels Gewest, dat bevoegd is voor stadsontwikkeling, maar heel weinig gedaan krijgt in de samenwerking met federale instanties, zoals de NMBS. Volgens mij moeten we aan een andere aanpak werken. Welke methoden hanteert u om samen te werken met de federale instanties? Zult u het over een andere boeg gooien? Is het geen goed idee om een specifieke werkgroep op te richten met de federale instanties voor stadsontwikkeling in Brussel? Beliris kan een geschikt instrument zijn om werk te maken van stadsontwikkeling. Het gebeurt heel vaak dat er geen schot in de zaak komt door federale problemen.

U hebt gezegd dat u gesprekken voerde met Eurostation. Inmiddels is in de media een en ander aan het licht gekomen over Eurostation. Is het niet beter om terug te keren naar de bron en de gesprekken met de NMBS zelf te voeren? Wat is uw aanpak?

De andere commissieleden benadrukten ook het grote netheidsprobleem in het Weststation. Het Weststation is al een hele tijd een echte stadskanker. Daarom heb ik vroeger al gepleit voor een tijdelijk gebruik van het complex. Op die manier zouden we tegelijkertijd op meerdere

que cela apportera de neuf à cette zone ?

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).* - *Mes collègues ont bien esquissé les défis du dossier en matière de mobilité. Tout le monde estime que le complexe a un grand potentiel de développement.*

Il y a quelques mois, en réponse à mes questions sur la gare de l'Ouest, vous aviez parlé d'une étude de programmation qui devait livrer ses résultats en mai 2015. Pouvez-vous nous les expliquer ?

La collaboration avec les instances fédérales, dont la SNCB, est nécessaire pour ce dossier, mais aussi pour ceux de Josaphat, de Schaarbeek-Formation et de la gare du Midi. Or jusqu'à présent, la Région bruxelloise, qui a la compétence du développement urbain dans son panier, n'a pas obtenu grand-chose de cette collaboration et il est fréquent que des problèmes fédéraux soient des entraves. Nous devrions nous y prendre autrement. Quelles méthodes utilisez-vous pour travailler avec les autorités fédérales ? Ne serait-ce pas une bonne idée de créer un groupe de travail avec les instances fédérales pour le développement de Bruxelles ? Beliris peut être un instrument adéquat pour développer la ville.

Vous avez dit que vous discutiez avec Eurostation. Depuis, les médias ont donné un autre éclairage sur Eurostation. Ne vaudrait-il pas mieux retourner à la source et discuter nous-mêmes avec la SNCB ? Quelle est votre approche ?

Comme le soulignent les autres membres de la commission, la gare de l'Ouest connaît des problèmes de propreté. Depuis un certain temps, c'est un chancre. C'est pourquoi j'avais plaidé pour une occupation provisoire du complexe. Si les gens utilisent un endroit, ils s'en occupent mieux. Par exemple, installer un parc temporaire répondrait notamment au besoin criant d'espaces verts dans le quartier.

Il y a d'autres besoins. Il y a peu, nous avons parlé

terreinen vooruitgang te boeken. Als mensen een plek gebruiken, dan zullen ze die beter verzorgen en beschermen. Zo creëer je sociale controle. Dat is een goede reden om het tijdelijk gebruik van het complex niet alleen te overwegen, maar er ook concreet werk van te maken. In de buurt van het Weststation is de behoefte aan openbare ruimte en groen aanzienlijk groot. Een tijdelijk park is dan ook een interessant denkspoor dat meerdere voordelen biedt.

Er zijn nog andere behoeften. We hebben een tijd geleden in het Brussels parlement gesprekken gevoerd met woonwagengewoners. Ze vinden in Brussel heel moeilijk terreinen om zich te vestigen. In de media werd onlangs nog bericht dat de overheid daarvoor werd veroordeeld. De regering moet ook op dit vlak haar verantwoordelijkheid nemen. Dat doet ze op dit moment onvoldoende. Het kan dus ook een optie zijn om het terrein bij het Weststation te laten gebruiken door woonwagengewoners.

Er zijn nog veel meer opties denkbaar, maar we moeten vooral vermijden dat de omgeving van het Weststation niet wordt gebruikt en verder blijft verloederen zolang er op het federale niveau geen plannen voor het terrein zijn. Wat is uw standpunt over het tijdelijke gebruik van het complex? Welke denksporen worden in overweging genomen? Wanneer kunnen we resultaten op het terrein verwachten?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik sluit me graag aan bij de interpellatie van mevrouw de Grootte, omdat de CD&V-fractie de heraanleg van het Weststation en de omgeving als een heel belangrijk project van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschouwt. Het Weststation is een van de eerste GEN-stations in Brussel. Eigenlijk heeft de NMBS op dat punt wel positief samengewerkt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, meer bepaald voor de renovatie van het station en door er meer treinen te laten stoppen. Maar dat is natuurlijk niet voldoende. Dankzij het GEN is het Weststation een van de best bereikbare verkeersknooppunten van het gewest geworden. Het is ook aangesloten op het metro- en tramnetwerk. Het is dus een heel

des gens du voyage qui ne trouvent pas de terrain où s'installer à Bruxelles. Les laisser utiliser les terrains aux abords de la gare de l'Ouest pourrait être une option.

Bien d'autres options sont envisageables, mais nous devons surtout éviter que les environs de la gare de l'Ouest ne se dégradent en attendant les projets des instances fédérales. Que pensez-vous d'une occupation provisoire du complexe ? Quelles pistes de réflexion sont-elles prises en considération ? Quand pourrions-nous escompter des résultats sur le terrain ?

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) *(en néerlandais).*- *Je me joins à l'interpellation de Mme de Grootte, parce que le CD&V considère le réaménagement de la gare de l'Ouest et de ses environs comme un projet très important. C'est une des premières stations RER de Bruxelles. La SNCB a collaboré positivement avec la Région de Bruxelles-Capitale pour la rénovation de la gare et en y arrêtant plus de trains, mais ce n'est pas encore suffisant. Grâce au RER, la gare de l'Ouest, qui est aussi liée au réseau de métros et de trams, est devenue un des points multimodaux les plus accessibles de la Région. C'est donc un environnement où il est intéressant d'habiter et de travailler.*

interessante omgeving om te wonen en te werken.

Om aan stadsvernieuwing te kunnen doen, moet het gewest natuurlijk eerst de terreinen rond het station verwerven van de NMBS. In het regeerakkoord staat dat vanaf 2015 de eerste terreinen in gewestelijk beheer worden genomen. Via de pers hebben we echter vernomen dat de gesprekken met de NMBS niet echt vlotten. Is er ondertussen al een gunstige evolutie merkbaar in het dossier voor de verwerving van de gronden?

In het regeerakkoord staat ook dat de regering tegen 2015 de krachtlijnen zal bepalen van een stadsproject dat gebaseerd is op een verregaande verdichting en een functionele en een sociale mix voor de buurt van het Weststation. Hoever staat het met dat belangrijke project? Zijn de krachtlijnen ondertussen goedgekeurd? Zo ja, kunt u ze toelichten? Zo neen, wanneer zal de regering ze goedkeuren?

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Het Weststation is een wijk in wording met een groot potentieel, dat hopelijk ook wordt gerealiseerd.*

Ik sluit me aan bij de vragen over de aankoop van de gronden en wil de nadruk leggen op de belangrijke rol van het Weststation voor de ontwikkeling van de wijk, die altijd al een sterk gemengd gebruik heeft gekend met een combinatie van economische activiteit en huisvesting.

De locatie heeft geen neutrale geografische ligging. Uit de nabijheid van de slachthuizen blijkt duidelijk hoe nauw de interactie is tussen de wijk en de omliggende wijken in ontwikkeling. Het project van het Weststation kan uiteraard slechts slagen, als de wijken rondom gelijke tred houden in hun ontwikkeling.

De nabijheid van de slachthuiswijk dwingt tot een transversale stedenbouwkundige benadering. Het project van het Weststation kan slechts een succes worden als we streven naar een sterke interactie met de verschillende zones, die kwetsbaar zijn geworden door het verdwijnen van de industrie.

Pour pouvoir œuvrer à la rénovation urbaine, la Région doit d'abord obtenir de la SNCB les terrains aux abords de la gare. Selon l'accord de gouvernement, les premiers terrains seraient pris en gestion régionale en 2015, mais d'après la presse, les discussions avec la SNCB ne seraient pas faciles. Y a-t-il eu une évolution dans ce dossier ?

Dans l'accord de gouvernement figurait aussi que le gouvernement déterminerait pour 2015 des lignes de force d'un projet de ville basé sur une densification et une mixité sociale et fonctionnelle dans le quartier de la gare de l'Ouest. Où ce projet en est-il ? Quand le gouvernement l'adoptera-t-il ? Pourriez-vous l'expliquer ?

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je pense que la totalité des questions qui devaient être posées l'ont été. Dans le cas de la gare de l'Ouest, il s'agit d'un quartier non abouti, dont le potentiel a été souligné. Néanmoins, nous savons ce que veut dire "potentiel", à savoir des ambitions que l'on a pour des pans de ville mais qui tardent souvent à se réaliser.

Je me joins évidemment aux questions sur l'acquisition des terrains. Et je souhaite insister sur l'avenir de ce nœud intermodal de communication qu'est la gare de l'Ouest. Celui-ci joue un rôle important pour le développement du quartier, dont les usages de mixité sont très anciens : activité économique et logement y coexistent depuis longtemps.

La position géographique de cet endroit n'est pas neutre. D'ailleurs, la proximité avec les abattoirs montre que l'interaction entre ce quartier et d'autres quartiers proches en développement est fondamentale. La réussite du projet de la gare de l'Ouest ne pourra évidemment être complète que si les quartiers avoisinants se développent également de façon coordonnée et pertinente.

Het gewest moet op transversale wijze nadenken over de betreffende zones, die met tal van problemen kampen. Die gaan niet zomaar weg als de omliggende zones niet worden aangepakt.

Tijdens andere interpellaties kwam de Heyvaertzone aan bod. Het heeft geen zin om een dermate problematische zone ongemoeid te laten en te hopen dat de problemen met netheid en stadsontwikkeling in de zone van het Weststation, die ernaast ligt, wel zullen verdwijnen.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) heeft zijn projectdefinitie voor het Weststation voorgesteld, die als basis zal dienen voor het richtplan.*

De projectdefinitie werd goedgekeurd door een stuurcomité, waarin alle betrokken partijen vertegenwoordigd zijn, waaronder mijn kabinet, de gemeente Molenbeek, de Brusselse bouwmeester, de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed en Eurostation.

La proximité avec le quartier des abattoirs, avec la zone Heyvaert et donc avec le canal, avec la gare du Midi semble évidente. C'est pourquoi je crois que la réflexion urbanistique doit se faire de façon transversale. Ces différents enjeux urbains ont beaucoup à voir les uns avec les autres et l'aboutissement et la réussite de la mutation de la gare de l'Ouest ne pourront être complets que s'il y a une recherche d'interaction forte avec la zone des abattoirs, la zone du canal et le pôle du Midi.

Un continuum urbain de fonctionnalités fortes pourrait permettre à l'ensemble de ces projets d'interagir positivement les uns avec les autres. Ces différentes zones ont été fragilisées à la suite de la désindustrialisation. Elles souffrent souvent des mêmes difficultés.

On a parlé de la propreté, de toute une série de problèmes sociaux... Ce sont des zones qu'il faut pouvoir repenser et sur lesquelles la Région a un devoir de réflexion transversal. Aucun de ces sites ne peut réellement voir ses objectifs de rénovation aboutir si les sites voisins demeurent en difficulté.

On a parlé, lors d'autres interpellations, de la zone Heyvaert. On ne peut pas, à proximité de la gare de l'Ouest, conserver une zone si difficile, en espérant que la zone contiguë - la gare de l'Ouest - s'en sortira en matière de propreté et de développement urbain. L'enjeu est large, profond et évidemment passionnant, car il nous amène à réfléchir à cet axe urbain qui relie les gares de l'Ouest et de Bruxelles-Midi en passant par une zone du canal dont nous aurons l'occasion de reparler.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- L'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) a remis son rapport final sur l'étude de définition. Celle-ci avait pour ambition de présenter les grands enjeux de la zone grâce à un diagnostic démographique, socio-économique, urbanistique et paysager. L'objectif était donc très clairement d'établir avec Eurostation et la commune de Molenbeek une base d'entente afin de définir ensemble un plan directeur. Pour l'instant, il n'y en a pas.

L'étude de définition a été suivie et validée par un

Tijdens de studie werden verschillende thematische rondetafelgesprekken georganiseerd, op basis waarvan de krachtlijnen van het toekomstige richtplan werden geformuleerd.

Hoewel het richtschema van 2008 de werkbasis was, wijkt de studie daar op drie belangrijke punten van af. Zo wordt de maximumcapaciteit verlaagd van 150.000 m² naar 90.000 m².

Verder zal er geen weg komen die het terrein van oost naar west doorkruist, maar zullen de voetgangersverbindingen worden uitgebreid. Het richtplan moet de mobiliteitsaspecten verder uitdiepen.

Tot slot zal de openbare ruimte ongeveer 5 hectare bedragen in plaats van 1 hectare zoals voorzien in het Gewestelijk Bestemmingsplan.

De studie bevat ook een lijst van tijdelijke ingrepen die mogelijk zijn op het terrein, voor zover eigenaar Eurostation daarmee instemt. Het grondbeheer is een belangrijke factor. Bovendien is er enige onzekerheid over de toekomst van Eurostation. Vanmiddag zullen we wellicht meer weten, nadat mevrouw Galant de plannen van de NMBS voor de komende jaren uit de doeken heeft gedaan. Ik zal nadien een ontmoeting vragen om meer uitleg te krijgen over die plannen.

Het gaat om twee soorten ingrepen. De eerste vereisen geen overleg met Eurostation en betreffen vooral de openbare verlichting en de renovatie van de voetgangersbrug aan Beekkant. De andere ingrepen vereisen overleg met Eurostation, maar het is moeilijk om vooruitgang te boeken zolang we geen zekerheid hebben over de toekomst van onze gesprekspartner. Tot nu toe evolueerden we naar een scenario van cobeheer, aangezien Eurostation het terrein niet wilde verkopen, maar de situatie kan nog veranderen naargelang van de plannen van de NMBS.

De opmaak van het masterplan kan pas starten, nadat er een formeel akkoord tussen alle partijen is. Het project moet niet alleen de samenhang van de site verbeteren, maar ook de verbinding ervan met de omliggende wijken en de rest van het gewest.

Er is nog geen bodemonderzoek uitgevoerd. Dat

comité de pilotage, composé de mon cabinet, de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, du maître-architecte bruxellois, de la SAF, d'Eurostation, etc., soit de l'ensemble des acteurs.

Au cours de l'étude, une série de tables rondes thématiques ont eu lieu (sur la mobilité, les aspects paysagers, l'urbanisme, la densification). Elles ont permis de formuler les lignes directrices du futur plan directeur. Ces éléments ont été validés par le comité de pilotage.

Si le schéma directeur de 2008 a bien été à la base de la réflexion, les propositions de cette nouvelle étude s'en écartent sur trois aspects centraux. Compte tenu des contraintes du site, sa capacité maximale est de 90.000m² (et non de 150.000 comme prévu dans le schéma directeur de 2008). C'est un élément nouveau dont il va falloir tenir compte.

La liaison carrossable Est-Ouest est abandonnée, mais on veillera à élargir les possibilités de traversées piétonnes. Le prochain plan directeur devra approfondir les aspects de mobilité. L'espace public avoisinera les 5ha (et non plus le seul hectare prévu au PRAS). C'est encore un élément neuf qui ressort de l'étude.

Par ailleurs, cette étude établit une liste d'interventions temporaires ou transitoires potentielles sur le site. Eurostation, en sa qualité de propriétaire, doit bien évidemment valider ces propositions. Nous l'avons dit, au regard de ces zones, l'enjeu de la maîtrise foncière est essentiel. Le dossier Josaphat ne s'envisage pas de la même manière que ce dossier-ci. De plus, notre interlocuteur est quelque peu mouvant à l'heure actuelle. Mme Galant présentera cette après-midi le plan de la SNCB pour les années à venir. Ce sera un moment fort intéressant. Je demanderai dans la foulée une concertation. Nous devons en effet connaître les intentions de la SNCB. J'ai aussi lu beaucoup de choses concernant Eurostation. Il semble que son avenir soit en réflexion. Nous ne pouvons que prendre acte de cette situation.

Les interventions sont de deux types. Nous voulons avancer sur les premières qui ne nécessitent pas un accès public à la propriété d'Eurostation, essentiellement pour l'éclairage

zal de eerste stap zijn nadat het akkoord is gesloten.

Normaal gezien zal de projectdefinitie in september worden voorgesteld. Als daarover een akkoord is, kan onmiddellijk met de opmaak van het masterplan worden gestart. Alles hangt evenwel af van de plannen van de NMBS.

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Ik noteer dat u de NMBS zult ontmoeten en dat u het masterplan zult opstellen op basis van de beloften die u zullen worden gedaan.*

Het is belangrijk om de trein als alternatief vervoermiddel te promoten en overstappen te beperken.

Is het mogelijk om een hoorzitting met de vertegenwoordigers van de NMBS te organiseren?

U hebt het over 5 hectare openbare ruimte. Zal die ook groenzones omvatten?

public et la mise en valeur de la passerelle à Beekant. Les secondes nécessiteront une concertation avec Eurostation mais tant que nous n'avons pas d'assurance sur la stabilité de notre interlocuteur, il est difficile d'avancer. Jusqu'à aujourd'hui, les discussions avec Eurostation avançaient de manière constructive et s'orientaient davantage vers un scénario en comaîtrise, Eurostation ne souhaitant pas se défaire de ce patrimoine foncier. Les choses peuvent encore évoluer en fonction des enjeux propres à la SNCB.

La réalisation du masterplan ne pourra donc débuter que lorsqu'un accord formel sera scellé avec l'ensemble des acteurs. Il nous permettra de donner une véritable cohérence à ce site. Ce projet doit permettre une ouverture progressive du site vers les quartiers limitrophes et au-delà vers l'ensemble de la Région. Nous connaissons tous le caractère stratégique de cette zone.

Enfin, concernant votre dernière question, les études de sol à proprement parler n'ont pas encore été menées. Cette étape sera la première à être réalisée dès qu'un accord aura été scellé.

Le calendrier prévu avec Eurostation était de présenter l'étude de définition en septembre et, s'il y a accord, de lancer dans la foulée l'élaboration du masterplan. Tout cela sera validé à la rentrée, en fonction des intentions, je l'espère stabilisées, au sein du groupe SNCB.

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- J'entends que vous rencontrerez les responsables de la SNCB pour envisager la manière dont la Région bruxelloise sera intégrée dans ses projets de concertation. Ensuite, un masterplan sera élaboré sur la base des engagements de la SNCB et des lignes directrices dégagées.

Je souhaiterais insister sur la nécessité d'une véritable utilisation du mode de transport alternatif que constitue le train et sur la suppression des ruptures de charge.

Pourrait-on envisager d'inviter ici des interlocuteurs de la SNCB ? Le parlement pourrait

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Dat behoort tot de mogelijkheden.*

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (*in het Frans*).- *Waarom werd de bouwoppervlakte met 60.000 m² verminderd?*

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Een grotere verdichting zou de levenskwaliteit in het gedrang brengen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de evolutie van de sociaaleconomische rol van de Haven van Brussel".

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

ainsi leur mettre la pression sur un sujet vital pour le développement futur de notre Région. Le pouvoir fédéral et, en l'espèce, la SNCB se sentiraient impliqués dans nos projets.

Vous avez évoqué cinq hectares d'espace public, au lieu d'un hectare. S'agit-il également d'espaces verts ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Cela fait en effet partie des potentialités. Je ne puis évidemment vous proposer aujourd'hui quelque chose de dessiné. Il s'agit en effet d'une piste dans la manière de concevoir le développement du site.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Comment expliquer la perte de 60.000m² que vous avez évoquée ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- C'est une question de faisabilité en termes de densification. Dans le cadre d'un bon aménagement des lieux, c'est la limite de la densification pour ce site.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'évolution du rôle socio-économique du Port de Bruxelles".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- Ook al ging de aandacht de voorbije jaren hoofdzakelijk naar het reconversiepotentieel van de gronden, toch mogen we niet vergeten wat de Haven van Brussel met haar meer dan 300 bedrijven voor de gewestelijke economie betekent. De Brusselse overheden en de Haven van Brussel moeten de economische leefbaarheid van die bedrijven vrijwaren, zeker omdat ze op openbare terreinen gevestigd zijn en veel Brusselaars werk bieden.

Is het netwerk van bedrijven langs het kanaal sinds het begin van de regeerperiode veranderd? Ontstaan er nieuwe economische havenactiviteiten? Welke activiteiten moedigt het gewest aan via het Kanaalplan?

Welke formele ambities koestert het gewest voor het gebruik van het kanaal? Veel bedrijven in de havenzone maken er helaas nauwelijks of geen gebruik van, terwijl vervoer te water een mooie toekomst wacht. Ik vind dat het gebruik van de haventerreinen nauwer verbonden moet zijn met het daadwerkelijke gebruik van het kanaal. Welke nieuwe bedrijven maakten in 2014 gebruik van het kanaal? Over welke tonnages gaan het dan?

Tijdens de economische crisis stagneerde het vervoer te water. Hebt u een overzicht van het aantal Brusselse havenbedrijven dat in 2013 en 2014 in moeilijkheden kwam? Waren er faillissementen in de haven? Welke gevolgen hadden die voor de financiën en de werkgelegenheid?

Welke initiatieven zijn er sinds het begin van de regeerperiode genomen om havenbedrijven, die een concessie genomen of verlengd hebben, ertoe aan te zetten Brusselaars in dienst te nemen? Hoeveel banen heeft dat opgeleverd?

Kunt u ons preciezere informatie geven over eventuele partnerschappen tussen de haven en andere openbare instellingen die actief zijn op het vlak van beroepsopleiding en de begeleiding van werklozen?

Ik zou ook graag de tewerkstellingscijfers in de haven in verhouding tot de ingenomen oppervlakte willen kennen, net zoals de evolutie van die cijfers tijdens de voorbije jaren.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Même si ces dernières années, c'est davantage le potentiel de reconversion de son patrimoine foncier qui est au cœur des attentions des responsables régionaux, il ne faudrait pas oublier combien le port favorise la santé économique de notre Région.

En effet, avec plus de 300 entreprises installées sur son domaine, le Port de Bruxelles est l'un des acteurs économiques majeurs de notre Région de Bruxelles-Capitale. Il est entendu que la vitalité économique des entreprises établies tout le long du domaine portuaire se doit d'être préservée par les pouvoirs publics bruxellois et le Port de Bruxelles en particulier. En outre, puisque ces entreprises occupent un foncier public, leur valeur ajoutée et les emplois générés pour les Bruxellois méritent évidemment une attention très singulière.

Je souhaite aujourd'hui interpellier à propos de ces enjeux économiques importants. Qu'en est-il, depuis le début de la législature, de l'évolution du tissu d'entreprises installées le long de la voie d'eau ? Assistons-nous à l'émergence de nouveaux secteurs économiques dans le domaine portuaire ? Si oui, lesquels sont-ils encouragés par les autorités régionales, notamment au travers du Plan canal ?

Concernant l'avenir du port, quelles sont les ambitions formelles du gouvernement au sujet de l'usage de la voie d'eau par ces entreprises ? On le sait, de trop nombreux occupants du domaine portuaire n'utilisent malheureusement pas assez, voire pas du tout, le canal. Or, l'avenir économique du transport fluvial semble serein. Il est, selon moi, important de lier davantage l'occupation des terrains portuaires à l'emploi effectif de cette voie d'eau. En 2014, quels ont été les nouveaux concessionnaires qui utilisent la voie d'eau ? Quels sont les tonnages escomptés ?

Par ailleurs, selon les indicateurs, la crise économique semble doucement derrière nous. Nous avons constaté à tout le moins une stagnation de certains trafics par voie d'eau, qui s'expliquerait par la morosité de l'économie européenne. Concernant Bruxelles, pouvez-vous estimer le nombre d'entreprises portuaires qui ont connu des difficultés en 2013 et en 2014 ? Le port a-t-il dû enregistrer des faillites ? Si oui, quelle est leur importance sur le plan financier et de

l'emploi ?

Quelles initiatives ont-elles été prises, depuis le début de cette législature, pour renforcer l'embauche de Bruxellois par ces entreprises avec lesquelles une concession est signée ou renouvelée ? Combien d'emplois ont-ils été ainsi créés ?

Pour inscrire davantage le domaine portuaire parmi les principaux bassins d'emplois bruxellois, j'imagine que divers acteurs régionaux coopèrent à flux tendu autour de cet objectif louable. Pourriez-vous nous donner des informations précises sur les éventuels partenariats entre le port et d'autres acteurs publics actifs dans la formation professionnelle et le placement des demandeurs d'emploi ?

Enfin, puisque les chiffres permettent souvent d'illustrer un problème, je souhaiterais connaître, pour le domaine portuaire, le taux d'emploi en fonction des surfaces occupées par les entreprises, ainsi que l'évolution de cet indicateur au cours des dernières années. Cela nous fournirait des indications sur l'utilisation effective et judicieuse de réserves foncières qui ne sont pas extensibles à l'infini.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- De sociaal-economische rol van de Haven van Brussel heeft mij en mijn fractie altijd erg na aan het hart gelegen. We hebben ons daar in het verleden ook voor kunnen inzetten. Laten we niet vergeten dat de haven nog altijd erg belangrijk is voor de werkgelegenheid. Rechtstreeks en onrechtstreeks stelt de Haven van Brussel 12.000 mensen te werk.

Ook zijn de haven en de kanaalzone belangrijk om het mobiliteitsvraagstuk in het gewest aan te pakken. Dankzij het goederenvervoer van de haven rijden er dagelijks 2.000 vrachtwagens minder op de Brusselse wegen. Dat moet nog verder worden ontwikkeld.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Le Port de Bruxelles demeure un pôle d'emploi très important, puisqu'il occupe directement et indirectement 12.000 personnes.*

Du point de vue de la mobilité, l'activité de fret dans le port et la zone du canal permet d'éviter chaque jour le transit de 2.000 camions sur les voiries bruxelloises. Elle doit donc être renforcée.

Des projets économiques de grande envergure initiés par le passé ouvrent la perspective de la création de centaines, voire de milliers d'emplois dans le Port de Bruxelles. Je citerai le projet de construction d'un centre de distribution urbain sur des terrains de Schaerbeek-Formation qu'il reste bien sûr à acquérir.

Er werden in het verleden een aantal belangrijke economische projecten gestart. Die geven uitzicht op de creatie van honderden en misschien wel duizenden jobs in de Haven van Brussel. Zo is het perspectief geschapen om een stedelijk distributiecentrum op het terrein van Schaarbeek-Vorming op te richten. Daarvoor moeten uiteraard ook de terreinen worden verworven.

De vestiging van een pakjessorteercentrum van bpost op het voormalige Carcoke-terrein zou tegen 2016 ongeveer 1.500 jobs opleveren. Door de komst van een bedrijvenzone op het oude BILC-terrein en de organisatie van het goedertransport rond het terrein worden er eveneens jobs gecreëerd.

Dat is heel belangrijk, vooral omdat het hoofdzakelijk om jobs voor laaggeschoolden gaat. Brusselaars moeten in dat aanbod zeker hun gading kunnen vinden. In welk stadium bevinden die projecten zich?

De voorzitter. - De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans). - *In tegenstelling tot tal van andere Europese steden wist Brussel in het centrum van de stad een belangrijke economische activiteitenpool te behouden die rechtstreeks verband houdt met de haven. Die creëert banen voor laaggeschoolden, sluit de economie van het gewest aan op trans-Europese transportnetwerken en vermindert transportgerelateerde overlast (files, lawaai, CO2-uitstoot, enzovoort).*

De ligging van de ondernemingen langs het kanaal, en met name langs de dokken, is een heuse uitdaging in een gewest dat wordt geconfronteerd met grote problemen op het vlak van demografie en onroerend goed. We moesten dus op zoek naar een instrument dat de economische, residentiële en stedelijke functie met elkaar in evenwicht brengt.

Het is niet de bedoeling van het Kanaalplan om de bedrijven uit de kanaalzone te verdrijven, maar wel om hun aanwezigheid beter door de inwoners te laten aanvaarden. Daarbij worden de havenbedrijven betrokken, zowel individueel als via de vereniging die hen vertegenwoordigt, de

Des emplois peu qualifiés, parmi lesquels les Bruxellois trouveront certainement leur bonheur, seront également disponibles dans le futur centre de tri de colis de bpost installé sur l'ancien site de Carcoke, qui devrait proposer quelque 1.500 postes d'ici 2016. Le futur zoning qui sera aménagé sur l'ancien site du BILC et l'organisation du transport de marchandises autour de ce site fourniront également de l'emploi. À quel stade se situent ces projets ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Contrairement à beaucoup de villes européennes, Bruxelles a pu garder au cœur de la ville un important pôle d'activités économiques en lien direct avec la voie d'eau. Les avantages pour la Région de ce pôle portuaire sont nombreux : création d'emplois majoritairement peu qualifiés et de valeur ajoutée, intégration bénéfique pour notre économie dans les réseaux transeuropéens de transport, diminution des nuisances liées au transport (congestion, bruit, émissions de CO2, etc.).

Si elle est indispensable à l'usage du transport fluvial et maritime, la localisation de ces entreprises le long du canal et singulièrement le long des bassins - là où l'attrait de la voie d'eau est le plus fort en termes paysagers - représente un défi dans une Région confrontée à des enjeux démographiques et immobiliers majeurs. Il fallait donc trouver un outil permettant de dépasser les conflits d'usage et d'aboutir à un développement concerté, sinon harmonieux, des fonctions économiques, résidentielles et urbaines.

Je rappelle que c'est l'objectif assigné au Plan

Brusselse Havengemeenschap.

De Brusselse regering van haar kant besliste op 5 februari 2015 om over te gaan tot de operationele fase van het herstructureringsplan voor de Kanaalzone en een operationele perimeter af te bakenen die een voorbode vormt van de perimeter van gewestelijk belang in de zin van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO).

Die perimeter van 700 ha wordt een referentiekader voor de afgevaardigd ambtenaar die wordt aangesteld als specifiek gesprekspartner voor het onderzoek van de stedenbouwkundige vergunning inzake het Kanaalplan. Binnen die perimeter moet elk project met een zekere omvang de ontwikkelingsprincipes van het Kanaalplan vertalen, namelijk dichtheid, functionele mix en stadsintegratie.

De regering besliste tevens om snel een specifieke structuur voor de operationele uitvoering van het Kanaalplan op te richten. Uit ervaring weten we immers dat het bij stadsontwikkelingsprojecten nuttig is om zowel controle te hebben over de gronden als over het ontwikkelingsproces van de projecten. Dat is precies de doelstelling van de op te richten structuur.

Tot slot werd beslist dat er reeds een aanzienlijk bedrag van zo'n 7 miljoen euro zou worden gereserveerd voor een grootscheeps project met het oog op de inrichting van de openbare ruimte op een symbolische locatie teneinde op die manier het engagement van de regering om de kanaalzone om te vormen te concretiseren.

De verschillende havenprojecten worden uitgevoerd in overeenstemming met het Kanaalplan, maar ook het Strategisch Plan voor het goederenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Masterplan van de Haven van Brussel en het bijzonder bestemmingsplan (BBP) Biestebroek. Het gaat om de cruiseterminal ter hoogte van de Meudonpaviljoenen, de concessie voor openbare werken voor de toekomstige terminal in de voorhaven, de creatie van het bouwdoorp aan het Vergotedok, de verkoop van het terrein naast het TIR-centrum en bij Tour & Taxis en de projectoproep voor de exploitatie van een

canal qui doit, dans les dix ans à venir, lancer une dynamique régionale de réappropriation par la Région de son port et par les entreprises portuaires de leur intégration urbaine.

Le Plan canal fait le pari de la densification, de la mixité fonctionnelle et de l'intégration urbaine. Il ne s'agit pas de chasser les entreprises du périmètre canal, mais au contraire de leur permettre d'y développer leurs activités grâce à une meilleure acceptation de leur présence par les habitants.

Les entreprises portuaires, individuellement et par le biais de leur association représentative, la Communauté portuaire bruxelloise, sont associées à cette démarche, qu'elles accompagnent, pour certaines très activement. C'est le cas du fabricant de béton Inter-Beton, qui a lancé fin 2014 un concours d'idées auprès de quatre écoles d'architecture de Bruxelles et dont le résultat sera présenté en septembre prochain.

De son côté, le gouvernement bruxellois a décidé le 5 février dernier de passer à la phase opérationnelle du plan de redéploiement de la zone du canal. Il a décidé de délimiter un périmètre opérationnel qui constitue la préfiguration d'un périmètre d'intérêt régional au sens du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat).

Ce périmètre de 700ha sera un cadre de référence qui fondera l'action d'un fonctionnaire délégué désigné comme interlocuteur spécifique pour l'instruction des permis d'urbanisme liés à la réalisation du Plan canal et constituera un périmètre au sein duquel chaque projet d'envergure devra être la traduction des principes de développement du Plan canal, à savoir la densité, la mixité fonctionnelle et l'intégration urbaine.

Le gouvernement a également décidé de faire aboutir rapidement la constitution d'une structure spécifique dédiée à la mise en œuvre opérationnelle du Plan canal. L'expérience montre en effet que le développement urbain nécessite de concentrer, dans une large mesure, à la fois une certaine dose de maîtrise foncière et une certaine dose de maîtrise d'ouvrage. Ce sera précisément l'objet de cette structure à créer - qui doit être

overslagplatform (CTU) in Biestebroeck.

Dat alles werd door de regering beslist en houdt verband met de consolidatie van de havenschuld, waarvan de investeringen soms een rechtstreekse invloed hebben op het gewest. Over alle voorgemelde economische projecten werd grondig overlegd met alle betrokkenen van het Kanaalplan.

Actiris en de Nationale Bank van België werken de studie over de werkgelegenheid bij. De resultaten worden verwacht tegen begin 2016. De laatste gegevens houden verband met het boekjaar 2008, en het is nog te vroeg om algemene lessen uit de crisis te trekken.

Tal van factoren geven evenwel reeds een eerste indruk van de evolutie. Tussen 2008 en 2014 is het verkeer over het water met 9% gedaald, hoewel de havenactiviteiten het bijzonder goed doen, in het bijzonder dankzij de opkomst van nieuwe verkeersstromen dankzij de stadsfuncties: palletten, verwijderen van glas en bouwafval.

De Brusselse bouwsector kan maar moeilijk aansluiten bij de dynamiek van voor de crisis, wat duidelijk blijkt uit de volumes die door de havenbedrijven worden ingevoerd. Hoewel er de eerste jaren van de crisis geen enkel groot faillissement te betreuren viel, blijven de transportbedrijven kwetsbaar door de aanzienlijke betaalachterstanden bij hun klanten.

De 360 bedrijven die in 2010 voor het laatst door Actiris en de Nationale Bank van België werden geregistreerd, zijn goed voor zo'n 5.645 directe, doorgaans laaggeschoolde, en 6.500 indirecte banen. Die vertegenwoordigen een directe meerwaarde van 680 miljoen euro en een indirecte meerwaarde van 514 miljoen euro.

De Haven van Brussel werkt al lang aan de promotie van de havenarbeid in Brussel en wil de Brusselaars graag in havenbedrijven aan het werk zetten. Zo wordt er in de toewijzingscriteria voor havenconcessies al een aantal jaar rekening gehouden met het aantal gecreëerde banen, kunnen de bedrijven-concessiehouders een premie tot 6.000 euro aanvragen om laaggeschoold personeel in dienst te nemen, neemt de haven deel aan de oprichting van het

votée vendredi prochain -, comme le prévoit l'accord de gouvernement.

Enfin, il a été décidé qu'un budget important, d'environ sept millions d'euros, allait d'ores et déjà être réservé pour financer un vaste projet d'espace public sur un site témoin et ainsi traduire en faits concrets l'engagement du gouvernement de transformer le territoire du canal en une nouvelle centralité, un trait d'union entre les quartiers, alors qu'il est perçu aujourd'hui par beaucoup comme une cicatrice ou une frontière. Dans sa vision de Bruxelles, Eric Corijn fait d'ailleurs de la zone du canal une des futures centralités de notre Région, avec le Pentagone. C'est une vision ambitieuse, à laquelle je souscris pleinement.

Conformément au Plan canal, mais aussi au Plan stratégique pour le transport de marchandises à Bruxelles, au Masterplan du Port de Bruxelles et au plan directeur du Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) Biestebroeck, les projets portuaires poursuivent leur mise en œuvre : adoption du projet de terminal de croisière à hauteur des pavillons Meudon dans le cadre du programme du Fonds européen de développement régional (Feder) pour Bruxelles, lancement d'une concession de travaux publics pour le futur terminal à l'avant-port qui doit permettre de réurbaniser le quartier Heyvaert, création du village de la construction au bassin Vergote, commercialisation du terrain adjacent au centre de transport international routier (TIR) et à Tour & Taxis, lancement de l'appel à projets pour l'exploitation du centre de transbordement urbain (CTU) à Biestebroeck.

Tout cela a été décidé par le gouvernement et est lié à la consolidation de la dette du port, dont les investissements affectent désormais directement la Région. Ce sont des avancées concrètes. Tous ces projets à base économique font l'objet d'une concertation particulièrement poussée avec les acteurs du Plan canal, pour s'inscrire dans l'objectif global que je viens de rappeler.

L'actualisation par Actiris et la Banque nationale de Belgique de l'étude sur l'emploi est en cours. Les résultats sont attendus pour le début de 2016. Les dernières données à ce sujet portent sur l'exercice 2008 et ne permettent pas encore de

beroepsreferentiecentrum voor het transport en de logistiek Iris-TL, worden diensten voor opleiding en werkgelegenheid voor laaggeschoolde Brusselaars, aangeboden door de haven en andere gewestelijke instanties, gepromoot bij de havenbedrijven en wordt de studie over het sociaaleconomische gewicht van de bedrijven in de haven al voor de vijfde keer bijgewerkt.

In overeenstemming met artikel 27 van haar beheerscontract 2013-2018 versterkte de Haven van Brussel de samenwerking met Actiris via twee overeenkomsten die meer Brusselaars aan het werk moeten zetten:

- een overeenkomst als instelling van openbaar nut (ION), waarin de haven zich ertoe verbindt haar contractuelen via Actiris in dienst te nemen en deel te nemen aan de initiatieven van Actiris. De haven heeft reeds 77 jongeren aangetrokken in het kader van een startbaanovereenkomst (SBO) en 4 in het kader van de jongerengarantie;

- een overeenkomst als instelling voor economische ontwikkeling, gericht op de bevordering van de Brusselse werkgelegenheid bij de concessiehouders van de haven en het sluiten van samenwerkingsovereenkomsten tussen Actiris en de havenbedrijven.

De haven neemt vanaf de oprichting van Iris-TL ook deel aan de activiteiten ervan en participeert binnen de mate van het mogelijke ook aan initiatieven van gemeentelijke actoren.

De haven is gemiddeld goed voor 35 banen per hectare, wat minder is dan het quotum van citydev.brussels, maar hoog, rekening houdend met het soort activiteiten op haar grondgebied.

Ook voor wat de rentabiliteit van het vervoer over het water betreft staat Brussel bovenaan de lijst met Europese binnenhavens. De Haven van Brussel is dus wel degelijk een belangrijk instrument voor de economische ontwikkeling van het gewest.

tirer les leçons générales de la crise.

Cependant, plusieurs facteurs donnent une première impression de cette évolution. L'évolution des trafics par voie d'eau entre 2008 et 2014 montre une baisse de 9% malgré le dynamisme certain des activités portuaires, avec notamment le démarrage de plusieurs nouveaux trafics liés aux fonctions urbaines : transport de palettes, évacuation du verre et des terres de chantier.

Le secteur de la construction bruxelloise peine à retrouver le dynamisme d'avant la crise, ce qui a également un impact sur les volumes importés par les entreprises portuaires. Si aucune faillite d'envergure n'a été constatée lors des premières années de la crise, les entreprises de transport restent fragiles du fait des retards de paiement encore importants de leurs clients.

Les quelque 360 entreprises dénombrées pour la dernière fois en 2010 par Actiris et la Banque nationale de Belgique génèrent 5.645 emplois directs, majoritairement peu qualifiés, et 6.500 emplois indirects. Cela représente une valeur ajoutée directe de 680 millions d'euros et indirecte de 514 millions d'euros, soit une valeur ajoutée totale de plus de 1,2 milliard d'euros produite par les activités portuaires bruxelloises.

L'actualisation de l'étude en cours, dont les résultats sont prévus pour le début de 2016, permettra de comparer ces données de 2008 à la situation actuelle. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

Le Port de Bruxelles travaille depuis longtemps à la promotion de l'emploi portuaire à Bruxelles et de l'emploi des Bruxellois dans les entreprises portuaires. Citons quelques exemples :

- la prise en considération, depuis de très nombreuses années déjà, du nombre d'emplois créés dans les critères d'attribution des concessions portuaires ;

- la possibilité pour les entreprises concessionnaires de demander une prime pouvant s'élever jusqu'à 6.000 euros pour le recrutement de personnel peu qualifié ;

- la participation du port à la création du centre de référence professionnelle bruxellois pour les métiers du transport et de la logistique, Iris-TL, avec lequel il collabore à la formation et à la mise à l'emploi des Bruxellois peu qualifiés. Le rôle du port y est notamment de contribuer à faire coïncider les formations dispensées avec les besoins des entreprises portuaires ;

- la promotion auprès des entreprises portuaires, en direct ou via leurs organes représentatifs, des services de formation et de mise à l'emploi des Bruxellois offerts par le port et les autres instances régionales et locales ;

- l'étude d'Actiris sur le poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles, publiée pour la première fois en 1998 et qui en est actuellement à sa cinquième actualisation. Elle a permis de mieux connaître les activités portuaires et de les faire correspondre avec le potentiel d'emploi des Bruxellois. C'est là que réside l'enjeu majeur : faire profiter prioritairement les Bruxellois de cette plus-value économique.

Conformément à l'article 27 de son contrat de gestion 2013-2018, intitulé "développement de l'emploi", le Port de Bruxelles a renforcé sa longue collaboration avec Actiris au travers de la conclusion de deux conventions de partenariat visant à augmenter la mise à l'emploi des Bruxellois :

- une convention en tant qu'organisme d'intérêt public, approuvée par le conseil d'administration du port le 23 mars 2014, dans laquelle le port s'engage à recruter ses contractuels via Actiris et à participer aux initiatives d'Actiris tant dans la mise à l'emploi que dans la promotion de la diversité au travail. Il est à noter que le port a déjà accueilli 77 jeunes dans le cadre d'une convention de premier emploi (CPE) et 4 dans le cadre de la garantie jeunes ;

- une convention en tant qu'organisme de développement économique, approuvée par le conseil d'administration du port le 19 décembre 2014, qui vise à la promotion de l'emploi bruxellois auprès des concessionnaires du port et à la conclusion de conventions de partenariat entre Actiris et les entreprises portuaires.

Par ailleurs, et comme mentionné au point précédent, le port participe activement, depuis sa création, aux activités d'Iris-TL : représentation au conseil d'administration d'Iris-TL, projets communs de connaissance du marché, de mise sur pied et adaptation de formations, de promotion, veille technico-pédagogique, etc.

Enfin, concernant les acteurs locaux, le port participe, dans la mesure de ses possibilités, aux initiatives prises par les acteurs communaux, avec notamment l'installation d'un programme de formation de l'antenne locale de la Ville de Bruxelles dans un bâtiment du port au bassin Béco.

Enfin, le taux moyen d'emploi par superficie occupée au port est de 35 emplois par hectare, soit un chiffre inférieur au quota de citydev.brussels mais élevé au regard du type d'activités présentes sur le domaine portuaire : transport, entreposage et logistique, commerce de gros... Cela s'explique par le fait que, dans un contexte urbain, les mètres carrés, plus rares et plus chers, doivent être exploités au mieux.

La même logique prévaut pour le transport par voie d'eau : Bruxelles est dans le haut du classement des ports intérieurs européens en termes de rentabilité "voie d'eau". Ces chiffres doivent nous encourager à poursuivre dans cette voie et à considérer que le Port de Bruxelles représente évidemment un potentiel important pour le développement économique de notre Région. La voie d'eau, c'est donc le Plan canal à propos duquel nous aurons encore l'occasion de débattre. M. Van Goidsenhoven, je compte sur vous pour revenir régulièrement sur ce sujet.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De Kanaalzone werd te lang stiefmoederlijk behandeld. Helaas gingen de oorspronkelijke economische functies daarbij verloren.*

Om de kanaalzone te laten aansluiten bij het stedenbouwkundige project en tegelijk het optimale gebruik van de zone te garanderen, moet

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Merci pour la précision de ces données. Pendant trop longtemps, la zone du canal a été une zone de relégation. Malheureusement, un certain nombre de fonctions de relégation y ont remplacé ses fonctions économiques originelles.

Dans le cadre d'un projet qui doit intégrer au plan urbanistique la zone du canal tout en lui

de aandacht gaan naar de stadsintegratie, de werkgelegenheid en het gebruik van de waterweg bij activiteiten in de buurt van het kanaal.

Het gemiddelde aantal banen per hectare moet nog beter. Gelet op uw wens om de grondbeheersing en het gebruik van terreinen in de buurt van het kanaal te verbeteren, zult u ongetwijfeld voorrang geven aan activiteiten die veel banen opleveren.

Hoeveel bedraagt het verwachte tonnage voor 2014?

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Dat moet ik nagaan.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Dat cijfer moet worden geplaatst tegen het licht van de crisis, waardoor de activiteiten uiteraard vrij sterk zijn afgenomen.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Ik houd u op de hoogte.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

permettant de retrouver son utilisation optimale, les trois éléments qui doivent guider l'implantation d'activités sont l'intégration urbaine, l'emploi et l'usage de la voie d'eau, qui fait encore souvent défaut à un certain nombre d'activités présentes à proximité du canal.

Vous avez dévoilé le chiffre de 35 emplois en moyenne par hectare. J'imagine que ce chiffre doit être encore amélioré, même s'il vous semble satisfaisant. Je ne doute pas, vu votre volonté de maîtriser le foncier et l'usage des terrains à proximité de la voie d'eau, que vous serez très attentif à privilégier les activités les plus porteuses en termes d'emploi.

Vous n'avez cependant pas répondu à une demande formulée dans ma question : êtes-vous en mesure de nous préciser le tonnage escompté pour 2014 ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je dois vérifier. Si nous avons le chiffre, nous vous le transmettrons.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il me semble important de remettre cette donnée en perspective avec les effets de la crise, qui a engendré une baisse relativement significative des activités.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous vous communiquerons l'information.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de link tussen stedenbouw en gezondheid".

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *De band tussen stedenbouw en gezondheid is niet nieuw, want het programma Gezondheidssteden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) dateert reeds van 1979. Brussel werd in 1994 een gezondheidsstad.*

Gezondheidssteden zetten typisch kleinschalige projecten op, zonder een overkoepelende benadering die het gezondheidsconcept opneemt in een structurele en permanente stedenbouwkundige visie.

De WGO definieerde het concept gezondheid in 1946 als een volledige toestand van lichamelijk, mentaal en sociaal welzijn. Het gaat dus niet alleen om de afwezigheid van ziektes. Een hoger gezondheidsniveau is een van de fundamentele rechten van iedere mens.

De definitie herinnert ons eraan dat het gezondheidsbeleid niet alleen het werk van beroepsmensen is. Een heleboel elementen spelen een rol in het welzijn. In haar verslag Stedenbouw en Gezondheid kwam de WGO tot het besluit dat er een band bestaat tussen gezondheidsvraagstukken en stedenbouw. Stedenbouw is weliswaar niet de sleutel tot het geluk, maar toch een van de factoren die een rol speelt.

Het idee dat er een verband bestaat tussen stedenbouw en gezondheid dateert al uit de negentiende eeuw, toen geïndustrialiseerde gebieden ten prooi vielen aan epidemieën. De grootste groei in levensverwachting kwam er tijdens de negentiende eeuw, toen stromend water beschikbaar werd in de steden.

Almaar meer studies tonen aan dat weldoordachte stedenbouw het lichamelijk, geestelijk en sociaal welzijn van individuen kan verbeteren. Zo bestaat er een band tussen ruimtelijke ordening en luchtvervuiling of te weinig bewegen, wat dan weer het risico op eenzaamheid en obesitas

concernant "le lien fait entre urbanisme et santé".

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je suis heureux de constater que de tels sujets sont proposés sous la forme d'interpellations, et pas de questions orales. Je regrette toutefois que nous soyons si tard dans le calendrier, car j'aurais souhaité vous sensibiliser davantage aux défis de la santé dans le cadre de l'urbanisme, notamment dans le cadre du Bureau bruxellois de planification.

Il y a longtemps que sont évoqués les liens entre urbanisme et santé, puisque le lancement du programme Villes Santé de l'Organisation mondiale de la santé date de 1979. Bruxelles est devenue ville-santé en 1994.

Une caractéristique des villes-santé réside dans le fait qu'elles lancent des projets ponctuels - à l'échelon d'une commune, d'un CPAS, de logements sociaux, d'associations locales, de centres sportifs - sans développer d'approche transversale qui permette de décliner le concept de santé dans une vision urbanistique plus structurée et permanente.

L'OMS définissait en 1946 le concept de santé comme suit : "La santé est un état de complet bien-être à la fois physique, mental et social, et pas seulement l'absence de maladie ou d'infirmité. Pouvoir bénéficier du niveau de santé le plus élevé possible est l'un des droits fondamentaux de tout être humain, sans distinction de race, de religion, de conviction politique ou de conditions économiques et sociales."

Cette formulation bien connue nous rappelle que la politique de la santé n'est pas le seul fait des professionnels. De nombreux éléments entrent en compte pour contribuer au bien-être des individus. Dans ce contexte, l'OMS dressait, dans son rapport Urbanisme et santé, le constat que les questions de santé pouvaient être liées à l'urbanisme. Si l'on peut douter de ce que l'urbanisme soit la clé du bonheur de l'homme, comme le disait Robert Auzelle, on ne peut nier qu'il y contribue.

verhoogt. Een analyse door Brussels Studies wees bovendien op het verband tussen stedenbouw en het onveiligheidsgevoel.

Ruimtelijke ordening, mobiliteit, huisvesting en leefmilieu zijn de sleutelementen van de algemene beleidsverklaring die de levenskwaliteit van de Brusselaar wil verbeteren. In die optiek zal de regering tijdens deze regeerperiode starten met de ontwikkeling van tien nieuwe wijken op de laatste terreinen die nog beschikbaar zijn in het Brussels Gewest.

Het is dus van essentieel belang dat die elementen opgenomen worden in het proces. Hoe houdt u rekening met de WGO-aanbevelingen om van die wijken een voorbeeld te maken van stedenbouw die de gezondheid ten goede komt? De WGO heeft daar twaalf criteria voor:

1. Stimuleert de stedenbouw fysieke activiteiten, die van cruciaal belang zijn in de strijd tegen hart- en vaatziekten, diabetes, obesitas enzovoort?

2. de sociale cohesie;

3. de kwaliteit van de huisvesting;

4. de toegang tot werkgelegenheid;

5. de toegang tot voorzieningen en diensten;

6. de lokale productie van voedingsmiddelen waarbij weinig meststoffen en pesticiden gebruikt worden;

7. de veiligheid;

8. de strijd tegen sociale ongelijkheid;

9. goede luchtkwaliteit, bescherming tegen buitensporig lawaai en een aangename werkomgeving;

10. de verbetering van de waterkwaliteit en de hygiëne;

11. de bescherming van de grondkwaliteit en de minerale grondstoffen;

12. de stabiliteit van het klimaat.

Alors que l'idée d'un lien entre l'urbanisme et la santé n'est pas neuve et peut être retracée jusqu'au 19^e siècle, où la nécessité de mettre un terme aux épidémies, répandues dans les zones urbaines industrialisées, a abouti à une étroite interconnexion entre la santé publique et l'urbanisme, l'évolution de nos modes de vie requiert maintenant une approche active d'intervention et non plus une approche réactive qui se limite à pallier les besoins des individus. Quand on analyse les graphiques de la longévité, on remarque qu'au 19^e siècle le bond le plus important de la longévité dans les villes correspond à l'installation de l'eau courante.

De plus en plus d'études démontrent qu'un urbanisme bien pensé peut améliorer les conditions physiques, mentales et sociales des individus. Ainsi des liens sont établis entre l'aménagement du territoire et la pollution de l'air ou les risques de sédentarité, qui peuvent conduire à la fois à un repli sur soi ainsi qu'à des risques accrus d'obésité. Enfin, il y a peu une analyse publiée par Brussels Studies rappelait le lien entre l'urbanisme et le sentiment d'insécurité, notamment des femmes, qui parasite véritablement le développement personnel des individus vivant en milieu urbain.

Monsieur le ministre-président, cette législature est marquée par les grandes ambitions qu'a le gouvernement en termes d'amélioration du lieu de vie des Bruxellois. Aménagement du territoire, mobilité, logement, environnement sont les éléments clés de notre déclaration de politique générale pour apporter un mieux vivre aux Bruxellois. Dans cette optique, le gouvernement mettra en œuvre, tout au long de cette législature, le développement de dix nouveaux quartiers, quartiers qui correspondent par ailleurs aux derniers grands espaces disponibles en Région bruxelloise.

Il nous semble donc essentiel que les considérations évoquées fassent partie intégrante de ce processus. Dans ce cadre, pourriez-vous me dire comment il est prévu de tenir compte des recommandations de l'OMS pour que ces quartiers soient des exemples d'urbanisme de la santé ? Je voudrais reprendre ici les douze critères pointés par l'OMS.

Hoe neemt het gewest deze gezondheidscriteria op in de ruimtelijke ordening, zodat stedenbouw een van de sleutels tot de gezondheid van de Brusselaar wordt? Hoe ziet u de link met het Gezondheidsplan van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, dat bepaalde overkoepelende ambities heeft?

La première question proposée par l'OMS est la suivante : "Les politiques et les propositions d'aménagement urbain favorisent-elles et facilitent-elles la pratique d'activités physiques favorables à la santé ?" Nous savons que l'activité physique permet de lutter contre les maladies cardio-vasculaires, le diabète, l'obésité, etc. Le fait de pouvoir apprendre à faire du vélo quand on est jeune, par exemple, est très important pour la pratique du vélo par la suite. Ceux qui ont fait du vélo à partir de six ou sept ans auront un meilleur réflexe. Mais il faut que le développement urbain le permette.

2. la cohésion sociale (lutte contre l'isolement, lutte contre les phénomènes de ghettoïsation) ;

3. la qualité du logement : on parle bien de qualité. De nombreuses études démontrent aujourd'hui que l'un des facteurs d'identification des individus est leur logement. C'est un élément de structuration d'identité des individus.

4. l'accès à l'emploi : je rappelle toujours ce qu'avait répondu le professeur Léon Cassiers décédé depuis quelques années. Lors de la clôture de l'évaluation du décret sur la santé mentale à la Commission communautaire française (Cocof), on lui avait posé la question suivante : au terme de ce travail, quelle est l'initiative que Bruxelles devrait prendre pour améliorer la santé des Bruxellois ? Il s'agissait plutôt de la santé mentale. Sa réponse a été : "veiller à ce que chacun ait un emploi". C'est intéressant de la part d'un psychiatre.

5. l'accessibilité aux équipements et aux services, dans le cadre de la lutte contre les inégalités de santé ;

6. la production locale des denrées alimentaires à faible apport d'engrais et de pesticides : on connaît Bruxelles mais on voit qu'il y a une multiplication aujourd'hui de potagers urbains groupés, d'apiculture, etc.

7. la sécurité de la population (les enjeux du sentiment de sécurité ou d'insécurité) : un enjeu que vous connaissez beaucoup mieux que moi ;

8. le développement du capital social en lutte précisément contre les inégalités sociales : aujourd'hui, toutes les études démontrent que les

lieux ou les villes où les inégalités sociales sont les plus réduites sont les lieux où le bien-être est le plus important ;

9. une bonne qualité de l'air, une protection contre les bruits excessifs et un environnement agréable pour y travailler : je n'y reviens pas car c'est un sujet largement débattu en commission de l'Environnement.

10. L'amélioration de la qualité de l'eau et de la salubrité, entre autres dans le cadre du traitement des eaux usées ;

11. le maintien de la qualité des terres et des ressources minérales : il s'agit de la lutte contre le dépôt d'ordures, l'état du sol, la qualité de la biodiversité ;

12. la stabilité du climat plus précisément dans tout ce qui relève de la réduction d'utilisation des combustibles fossiles.

Monsieur le ministre-président, de manière plus générale, pouvez-vous nous dire comment la Région intègre dans ses projets de réaménagement ces critères de santé pour que l'urbanisme soit véritablement l'une des clés de la santé des Bruxellois, et aussi en cohérence avec le Plan santé en cours d'élaboration au niveau de la Commission communautaire commune (Cocom) qui a une certaine ambition de jouer la transversalité ?

Vous n'ignorez pas que Bruxelles regorge de ressources intellectuelles et d'associations, entre autres dans le cadre de la promotion de la santé, qui sont actives sur des projets de terrain et qui touchent d'une façon ou d'une autre à des enjeux urbanistiques. Dans ce contexte-là, ça m'intéresse de vous entendre sur la façon dont vous intégrez cette dimension santé dans le développement de la politique urbaine.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik sluit me graag aan bij de interessante interpellatie van

Discussion

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *De nombreuses questions*

de heer du Bus de Warnaffe. Er werden al heel wat pertinente vragen gesteld. Levenskwaliteit is van groot belang in de stad, zeker als het inwonersaantal toeneemt. Momenteel woont 50% van de wereldbevolking al in steden. De verwachting is dat dat percentage nog verder zal toenemen, tot 80% volgens sommigen.

De verwachting voor Brussel is dat de bevolking zal blijven aangroeien. De levenskwaliteit hangt sterk samen met een gezonde leefomgeving en is essentieel. Inzetten op de levenskwaliteit biedt ook oplossingen voor heel wat vraagstukken, onder meer voor problemen in verband met mobiliteit en huisvesting. Het biedt ook een oplossing voor een kwestie die er op het eerste gezicht misschien weinig mee te maken heeft. Zo hanteert het Brussels Gewest graag een inclusieve visie op de bevolking en sluit het daarom heel terecht de armere bevolking in de armen. Dat leidt tot een moeilijke financiële situatie. In België is de fiscaliteit zo georganiseerd dat mensen belastingen betalen waar ze gedomicilieerd zijn. Het gekende gevolg is dat de rand rond Brussel veel meer middelen heeft om voor zijn bewoners te zorgen dan de stad. Inzetten op levenskwaliteit en een gezonde leefomgeving is de beste manier om ondanks beperkte financiële middelen niet alleen te zorgen voor de inwoners, maar ook om aantrekkelijk te blijven voor meer bemiddelde mensen. Op die manier wordt de gezondheid van het gewest bevorderd.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *De heer Van Goidsenhoven had het daarnet over het belang van een transversale reflectie.*

De voorbije 25 jaar heeft het gewest tal van maatregelen genomen op het vlak van leefmilieu, huisvesting en ruimtelijke ordening die de levenskwaliteit van de Brusselaars hebben verbeterd. De gezondheidsdimensie is voortdurend aanwezig in ons beleid.

Wij hebben uiteraard kennis genomen van het rapport "Brussel, gezond stadsgewest" van het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn. Het is overigens ons gewest dat aan de basis ligt van

pertinentes ont déjà été posées. La qualité de vie est essentielle en ville, surtout dans le contexte de la croissance démographique annoncée à Bruxelles.

La qualité de vie dépend étroitement d'un environnement sain. Elle offre des solutions à de nombreux problèmes, comme la mobilité et le logement, mais aussi à une question de prime abord moins évidente.

On sait que la Région bruxelloise prend soin de sa population précarisée, ce qui la place dans une situation financière difficile. Étant donné que la fiscalité belge organise une imposition sur la base du domicile, la périphérie bruxelloise dispose de beaucoup plus de moyens pour ses habitants que la ville. Investir dans la qualité de vie et dans un environnement sain est la meilleure manière de prendre soin des Bruxellois malgré des moyens financiers limités, mais aussi de préserver l'attractivité de Bruxelles pour les plus nantis. C'est tout profit pour la santé de la Région.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- M. Van Goidsenhoven évoquait tout à l'heure un "devoir de réflexion transversale" - concept que je retiendrai - qui nous renvoie à l'ensemble des politiques qui contribuent à l'amélioration de la santé et de la qualité de vie. L'obligation qui nous échoit n'est certainement pas de garantir le bonheur de nos concitoyens mais l'ensemble des politiques mises en œuvre sont censées contribuer à l'amélioration de la qualité de vie.

J'ai ici le relevé de toutes les dispositions mises en œuvre par la Région depuis 25 ans, que cela soit en matière environnementale, de logement, du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), des études d'incidences, etc. et tout

de oprichting van de vzw Gezond Stadsgewest.

U verwijst naar de tien nieuwe wijken. Wij hebben instrumenten ontwikkeld, zoals het Brussels Planningsbureau, om zo veel mogelijk gegevens met betrekking tot de gezondheidsdimensie te verzamelen, zodat we daarmee rekening kunnen houden bij ons beleid in de verschillende wijken.

Mijnheer Draps heeft lacherig gedaan over de planning, die een essentieel concept is dat ervoor moet zorgen dat er bij de ruimtelijke ontwikkeling van ons gewest rekening wordt gehouden met een aantal overwegingen, zoals de bevolkingsgroei.

Die bevolkingsgroei zal misschien iets minder groot zijn dan voorspeld, maar blijft een belangrijk aspect. Wij willen de inwoners van ons gewest een mooie toekomst bieden. Wij willen dat Brussel een nog aangenamere stad wordt om in te wonen. Dat is waar wij naar streven. Ik zeg niet dat de huidige instrumenten volstaan, maar wij hebben al hard gewerkt sinds de oprichting van het gewest. Denk maar aan het geluidsbesluit.

Niet alleen de veiligheid, maar ook de strijd tegen de armoede en de sociale ongelijkheden maken deel uit van de uitdagingen die we de komende jaren moeten aangaan. Sociale problemen leiden immers tot ongelijkheden ten opzichte van de levenskwaliteit en de levensverwachting. De situatie is al beter dan 25 jaar geleden, maar er blijft nog werk aan de winkel.

l'arsenal juridique existant aujourd'hui pour améliorer la qualité de vie des Bruxellois. Bien sûr, cela se fait de manière éclatée, en fonction des compétences de chacun mais il faut reconnaître que les progrès sont réels. Toutes ces dispositions intègrent indubitablement la dimension santé présente dans l'ensemble de nos politiques.

Nous avons évidemment pris connaissance du rapport intitulé "Bruxelles, ville-région en santé de l'OMS", réalisé par l'Observatoire de la santé et du social.

Je me permets d'ailleurs de rappeler que la Région est à l'origine de la création de l'asbl Ville-santé.

Nous disposons donc d'outils et d'acteurs pour les utiliser. Vous avez cité les dix quartiers dans lesquels cela constitue un véritable enjeu. Les outils que nous mettons en œuvre, notamment via le Bureau bruxellois de planification, sont précisément destinés à collecter des données afférentes à cette dimension afin que nous puissions les intégrer dans la mise en œuvre opérationnelle des politiques dans l'ensemble des quartiers. En termes d'urbanisme, d'aménagement d'espaces verts, d'espaces dédiés au vélo, toutes ces dimensions font partie de la réflexion que nous menons. Dans certains quartiers comme celui de Josaphat, la qualité de vie des futurs Bruxellois qui y habiteront constitue l'un des éléments essentiels et transversaux de ce que nous voulons y faire.

Le fait que nous dotions aujourd'hui d'outils statistiques de collecte de données intégrées contribuera évidemment à faire émerger cette dimension dans la réflexion. M. Willem Draps s'est quelque peu gaussé du concept de planification mais c'est pourtant un mot qui a toute sa pertinence aujourd'hui. Il s'agit d'un concept essentiel, permettant de définir comment le développement territorial sera assuré au sein de notre Région tout en gardant à l'esprit un ensemble de considérations qui doivent prendre en compte le boom démographique qui, même s'il s'essouffle un peu, ne va pas s'arrêter.

Le boom sera peut-être un peu moins fort que prévu, mais il sera quand même là. La question cruciale, centrale, est que nous soyons capables de donner ici un avenir aux habitants de notre

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (*in het Frans*).- *Mijn interpellatie heeft niet tot doel de vooruitgang in bepaalde domeinen te benadrukken, maar om te vragen dat de regering een gezondheidstoets invoert waardoor elke maatregel wordt getoetst op de impact die hij op het welzijn van de Brusselaars heeft.*

In Canada moet de gezondheidstoets bij alle politieke beslissingen worden toegepast, zoals de Wereldgezondheidsorganisatie vraagt. Dat is interessant, aangezien op die manier de maatregel in een transversale dimensie wordt geplaatst en men verplicht wordt om aandacht te hebben voor de neveneffecten.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Het zou interessant zijn om ons die*

territoire. Cela inclut un certain nombre de priorités, dont la garantie que cette Région sera demain un lieu de vie encore plus agréable, dans tous ses aspects, qu'elle ne l'est aujourd'hui. C'est le sens des politiques que nous menons. Je ne dis pas que les outils sont suffisants, mais un travail sérieux a déjà été réalisé depuis que la Région existe. L'arrêté bruit, par exemple, fait partie de ces dispositifs dont on ne peut aujourd'hui que se féliciter.

Ce travail se poursuit. Certes, il y a la sécurité, mais la pauvreté, la lutte contre les inégalités sont des enjeux déterminants. On parlait de l'espérance de vie, vous avez évoqué l'eau courante... Cela fait partie des enjeux pour les années qui viennent. Il existe en fonction des difficultés sociales une inégalité face à la qualité de vie, à l'espérance de vie. Tous les enjeux sociétaux se jouent et se joueront dans les villes. La question est de pouvoir les rencontrer en fonction des compétences que nous exerçons. Cela va mieux qu'il y a 25 ans, mais il reste du chemin à faire.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Certes, il existe déjà un arsenal législatif et nous avançons sur certains aspects. Toutefois, si j'ai formulé mon interpellation, ce n'est pas pour souligner les avancées mais parce que le concept de santé est l'un des rares à posséder la qualité d'intégrer la démultiplication des matières. Ainsi, nous pouvons observer et analyser l'impact d'une décision politique à l'aune du bien-être des individus ou des collectivités qu'elle procure. C'est pourquoi je plaide pour que l'on nomme expressément cette dimension.

Au Québec ou au Canada, le critère de santé doit être appliqué à toutes les décisions politiques. En d'autres termes, il faut pouvoir définir l'impact de la mesure en termes de santé, au sens de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). C'est intéressant. Cela place la mesure dans une dimension transversale et impose de porter attention aux effets collatéraux.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il serait intéressant que vous nous transmettiez ces

documenten te bezorgen.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (*in het Frans*).- *Geen probleem. Bovendien heb in indertijd in de Senaat een resolutie over de gezondheidstoets ingediend.*

(Opmerkingen van de heer Vervoort)

Ik neem die suggestie ter harte en zal een soortgelijke resolutie indienen in dit parlement.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de Haven van Brussel in het kader van het netwerk van de zee- en binnenhavens".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De voorbije jaren zorgde het containertransport voor nauwere samenwerking tussen de zee- en binnenhavens.*

Bepaalde experts vinden dat het massavervoer via het water en het spoor moet. Dat vergt nauwere samenwerking tussen de semioverheidsbedrijven die de zee- en binnenhavens beheren.

Hoe afhankelijk zijn de Haven van Brussel en de omringende of verder afgelegen havens van elkaar? Ik lees dat de Europese havens eivol zitten. De omwonenden vechten tegen de

documents.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Bien sûr mais, en outre, j'avais déposé à l'époque une résolution au Sénat à ce sujet.

(Remarque de M. Vervoort)

Je rebondis dès lors sur la suggestion du ministre-président de transposer ma résolution sénatoriale et de l'introduire dans ce parlement.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le Port de Bruxelles dans le cadre de la mise en réseau des ports maritimes et intérieurs".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ces dernières années, le transport de conteneurs a entraîné une intensification des relations entre ports maritimes et ports intérieurs. Bruxelles n'échappe pas à cette tendance et il est arrivé que la bonne santé du terminal à conteneurs permette à elle seule de présenter des chiffres globaux de trafic sur notre voie d'eau relativement acceptables.

Aujourd'hui, certains experts évoquent l'exigence de développer des "couloirs de trafics comme réponse aux logiques de massification, tant pour le transport ferroviaire que pour le transport fluvial".

ontsluiting van de havens via de weg, ook in Antwerpen. Om de goede werking niet in het gedrang te brengen, proberen die havens met binnenhavens samen te werken.

Welke synergieën zijn er al ontstaan tussen de Haven van Brussel en andere binnenhavens of zeehavens zoals die van Antwerpen? In welk juridisch kader komen die tot stand?

Tegen 2018 verwacht de haven van Antwerpen 115 miljoen ton overslag via de binnenscheepvaart. Experts verwachten de grootste groei in de containersector. Naar verwachting zal tegen die tijd 43% van de binnenscheepvaart uit containers bestaan.

Kortom, binnenkort zal een groot deel van het containertransport tussen de zeehavens en het hinterland via het water verlopen. Dat biedt mooie vooruitzichten voor onze binnenvaart, zeker op het vlak van werkgelegenheid. Toch mogen we niet bij de pakken blijven zitten.

Hoe zit het met de samenwerking met de andere beleidsniveaus? Welke rol speelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarin? Hoe zit het met het marketingbeleid van de Haven van Brussel? Zijn er al bijzondere inspanningen geleverd? Welke financiële en personeelsmiddelen werden ingezet om een operationele samenwerking met andere havens op te zetten?

Heeft die samenwerking geleid tot een stijging van de vervoerde volumes? Welke impact zal die hebben op de Brusselse werkgelegenheid en niet te vergeten het leefmilieu, doordat er minder transport over de weg moet?

Or, cette nouvelle échelle de travail suppose également un resserrement des relations entre les services parapublics qui gèrent les ports maritimes et intérieurs. Cette véritable mise en réseau des ports maritimes et intérieurs constitue un enjeu majeur pour le développement du transport fluvial et maritime. Cela vaut également pour Bruxelles, du moins si la région entend renforcer sa place dans cet ensemble plus global.

C'est pourquoi je souhaite vous interroger sur cet enjeu stratégique.

Quelles sont les relations d'interdépendance entre le port de Bruxelles et les ports voisins immédiats ou plus lointains ? J'ai lu que les ports maritimes européens sont de plus en plus congestionnés. Les riverains ne cessent de lutter contre les projets de désenclavement routiers autour de ces ports maritimes. C'est aussi le cas à Anvers. Pour préserver leur bon fonctionnement, ces ports maritimes recherchent des collaborations avec des ports et terminaux intérieurs. Autrement dit, ces ports de mer articulent toujours davantage leur fonctionnement autour de ports intérieurs, au sein desquels la création de plateformes intermodales devrait se multiplier.

Pourriez-vous nous indiquer les synergies et partenariats déjà conclus entre notre port et d'autres ports intérieurs, ainsi qu'avec des ports de mer comme celui d'Anvers ? Dans quel cadre juridique se nouent ces partenariats ?

Quant aux enjeux et objectifs stratégiques visés, sur lesquels je souhaiterais aussi vous entendre, je rappelle à mes collègues que, d'ici 2018, le port d'Anvers s'attend à atteindre 115 millions de tonnes de trafic via la navigation intérieure. La plus grande croissance devrait concerner, selon les experts, le secteur des conteneurs. J'ai lu que la part de marché de la navigation intérieure pour les conteneurs devrait atteindre 43% d'ici 2018.

En clair, dès demain, l'acheminement des conteneurs depuis les ports de mer vers l'intérieur du pays devrait s'opérer en masse via la voie d'eau. Voilà des perspectives encourageantes pour notre port intérieur. Voilà de quoi assurer une augmentation significative des emplois liés à la voie d'eau dans les prochaines années.

Évidemment, même si le cadre général est particulièrement favorable, il convient d'accompagner cette évolution.

Pourriez-vous nous éclairer quant à l'éventuelle coopération institutionnelle dans le cadre de cette mise en réseau de nos ports belges ? Quel est le rôle de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Plus généralement, qu'en est-il de la politique marketing du Port de Bruxelles pour encourager plus encore les coopérations avec d'autres ports visant à consacrer des couloirs de trafic passant par Bruxelles.

Des efforts sont-ils singulièrement consentis ? Des moyens humains et budgétaires sont-ils réservés à Bruxelles pour développer ces coopérations opérationnelles avec les autres ports ?

Quels sont les résultats sur les volumes transportés déjà engrangés au travers de cette mise en réseau de nos ports ? Quelles sont, selon vos informations, les perspectives attendues pour le volume de nos trafics par voie d'eau, pour l'emploi des Bruxellois et, ne l'oublions jamais, pour la préservation de l'environnement par la diminution des transports routiers ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik sluit me graag aan bij deze interpellatie over een belangrijk strategisch thema. Dat heeft de heer Van Goidsenhoven helemaal juist verwoord. De Europese binnenhavens kunnen een sleutelpositie innemen op het vlak van logistieke voorzieningen en stedelijke distributie. Het transport over de waterweg is immers het meest milieuvriendelijke en betrouwbare. Het duurt misschien iets langer, maar het staat vast dat de goederen op gezette tijden aankomen.

De aanwezigheid van binnenhavens in de steden biedt kansen voor nieuwe ideeën inzake logistiek en ruimtelijke ordening, in het bijzonder met betrekking tot de stedelijke bevoorrading. Om de binnenhavens op het Europese netwerk te kunnen

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *M. Van Goidsenhoven a très bien résumé ce sujet stratégique. Les ports intérieurs européens peuvent occuper une position clé en matière d'infrastructures logistiques et de distribution urbaine. En effet, le transport par voie d'eau est le plus écologique et le plus fiable qui soit.*

La présence de ports intérieurs au sein des villes offre de nouvelles opportunités en matière de logistique et d'aménagement du territoire. Si l'on veut les connecter au réseau européen et les faire jouer sur l'échiquier de la logistique mondiale, il est nécessaire de stimuler leur développement. D'autant plus que les ports intérieurs subissent une concurrence féroce de la part d'autres acteurs

aansluiten en ze te laten meespelen op het vlak van de wereldwijde logistiek, is het noodzakelijk hun verdere ontwikkeling te stimuleren.

In 2011 nam de Haven van Brussel het initiatief voor het Europese samenwerkingsakkoord Connecting Citizen Ports 21. De binnenhavens van Brussel, Luik, Rijsel, Parijs, Berlijn, Bazel, de Rijnhaven van Bazel-Mulhouse-Weil en de haven van de provincie Utrecht maken deel van uit van dat samenwerkingsverband. Als toenmalig minister bevoegd voor de Haven van Brussel stond ik in 2011 mee aan de wieg van dat akkoord.

De ligging van binnenhavens in een stedelijke omgeving schept mogelijkheden voor nieuwe logistieke concepten, zoals stadsdistributie, regionaal containertransport en een gediversifieerd gebruik van de openbare ruimte. Tegelijkertijd ondervinden de binnenhavens stevige concurrentie van andere stedelijke functies, als gevolg van de schaarse beschikbare ruimte langs de waterwegen. Omdat een waterweg een aantrekkelijke plek is in de stad, wil men er ook graag andere functies ontwikkelen.

Een van de belangrijkste doelstellingen van Connecting Citizen Ports 21 is het zoeken naar innovatieve oplossingen voor de integratie van havenactiviteiten in de stedelijke omgeving. De laatste tijd verneem ik bitter weinig over dat initiatief.

Kunt u me inlichten over de meest recente activiteiten in het kader van het samenwerkingsakkoord? Misschien overval ik u met die vraag. We kunnen er ook later op terugkomen.

Binnenhavens, zoals de Haven van Brussel, vervullen op Europees niveau een belangrijke rol inzake duurzame economische en ecologische ontwikkeling. Ook de Europese Unie erkent dat gelukkig steeds meer. Binnenhavens zorgen ervoor dat de zeehavens sneller capaciteit kunnen vrijmaken en zijn bevorderlijk voor de betrouwbaarheid van de leveringstijden.

Ik sluit me graag aan bij de vragen van de heer Van Goidsenhoven. Hoe zit het met de samenwerkingsakkoorden tussen de Haven van Brussel en de zeehavens? De verbinding tussen

urbains, dans la course à l'espace limité disponible le long de la voie d'eau

En 2011, le Port de Bruxelles a souscrit à la convention européenne de coopération Connecting Citizen Ports 21 (CCP21), dont l'un des principaux objectifs est la recherche de solutions innovantes pour l'intégration d'activités portuaires dans l'environnement urbain.

Pouvez-vous m'informer des activités les plus récentes menées dans le cadre de cet accord de partenariat ?

Les ports intérieurs, comme le Port de Bruxelles, ont un rôle important à jouer au niveau européen dans le cadre d'un développement économique et écologique durable.

Je me joins aux questions de M. Van Goidsenhoven. Qu'en est-il des accords de coopération entre le Port de Bruxelles et les ports maritimes ? La liaison entre Bruxelles et Anvers est assez simple à réaliser, mais des discussions sont aussi en cours avec la Wallonie. Il est important de collaborer pour ce qui est du trafic en direction de Charleroi, car l'Union européenne veut développer dans le nord de la France le canal Seine-Nord Europe, qui reliera l'Escaut à la Seine. Le Port de Bruxelles ne devrait-il pas être relié à cette route ?

Après avoir surtout soutenu les ports maritimes par le passé, l'Union européenne a de plus en plus tendance à se tourner vers les ports intérieurs. Le Port de Bruxelles mène-t-il des projets soutenus par l'Union européenne en vue de développer un port intérieur urbain ?

Bruxelles est aussi un port maritime. Poursuit-on le développement du Port de Bruxelles comme port maritime ou port d'importation pour l'Union européenne ?

Brussel en Antwerpen is uiteraard tamelijk gemakkelijk te realiseren, maar er werden ook gesprekken gevoerd met Wallonië. Een fysiek obstakel daar is het hellend vlak van Ronquières. Ook de samenwerking voor het scheepsverkeer over het kanaal in de richting van Charleroi is belangrijk, omdat de Europese Unie in Noord-Frankrijk het kanaal Seine-Noord-Europa wil ontwikkelen. Door dat kanaal komt er een verbinding tussen de Schelde en de Seine, wat in de toekomst heel wat goederenverkeer teweeg kan brengen. Moet de Haven van Brussel niet op die route worden aangesloten?

De Europese Unie heeft in het verleden vooral de zeehavens gesteund, maar is steeds vaker geneigd ook iets voor de binnenhavens te doen. Ontwikkelt de Haven van Brussel projecten die door de Europese Unie worden gesteund met het oog op de ontwikkeling van een stedelijke binnenhaven?

Brussel is ook een zeehaven. In het verleden heb ik erop gewezen dat goederen via de Haven van Brussel ook in de Europese Unie ingevoerd kunnen worden. Zeker kustvaarders kunnen zonder probleem tot in Brussel geraken vanuit Noord-Europa, de Baltische staten en Rusland, maar ook vanuit Zuid-Europa en Marokko. We hebben destijds een economische missie naar Marokko georganiseerd. Wordt er nog voortgewerkt aan de ontwikkeling van de Haven van Brussel als zeehaven of invoerhaven voor de Europese Unie?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vorige sprekers. Wij moeten echt inzetten op de rol van de waterwegen en het kanaal in de logistieke distributieketen, des te meer omdat Brussel onze filehoofdstad is. Er rijden te veel wagens en vrachtwagens op onze wegen.

Er bestaat via het kanaal al een goede verbinding tussen Brussel en Antwerpen, maar naar het zuiden gaat het moeilijker. Ik heb vernomen dat er in het Brussels Gewest zeventien bruggen over het kanaal zijn.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- Je rejoins les propos des précédents interpellants. Nous devons vraiment miser sur le rôle des voies d'eau et du canal dans la chaîne logistique, d'autant plus que Bruxelles est la capitale des embouteillages.

Il existe déjà une bonne liaison entre Bruxelles et Anvers, mais c'est plus compliqué vers le sud. Dix-sept ponts enjambent le canal en Région bruxelloise.

Quels sont les obstacles au développement du transport par voie d'eau vers le sud ? Ces

Wat zijn volgens u de knelpunten die een uitbouw van het transport via de waterwegen naar het zuiden verhinderen? Worden die knelpunten besproken? Zo ja, hoe zult u ze wegwerken? Hebt u bijvoorbeeld aandacht voor de hoogte van de bruggen of helemaal niet?

Voor de leefbaarheid van onze stad is het nu eenmaal belangrijk om het gebruik van de waterwegen te stimuleren.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Elke haven is een schakel in een min of meer uitgebreid transportnetwerk, zeker als we het over containertransport hebben.*

De Haven van Brussel beschikt over een uitzonderlijke infrastructuur. Er kunnen schepen tot 6.000 ton terecht en ze is via waterwegen en de zee verbonden met heel Noord- en West-Europa.

Om die capaciteit maximaal voor zijn eigen bevoorrading in te zetten, moet het gewest de rol van de Haven van Brussel in een ruimere nationale en internationale context bekijken. Een binnenhaven zoals die van Brussel kan zich maar ontwikkelen in samenwerking met de twee andere gewesten op de as Antwerpen-Brussel-Charleroi, en met andere Europese partners zoals Nederland, Frankrijk, Duitsland, de Europese kuststeden en het Middellandse Zeegebied.

Het leeuwendeel van de consumptiegoederen die naar de Haven van Brussel vervoerd worden, zijn afkomstig van Europese havens, en dan nog vooral Antwerpen en de Nederlandse havens. Het gaat om bouwmaterial, brandstoffen, goederen met hoge toegevoegde waarde, voedingswaren en containertransport. Uit Duitsland en Frankrijk komen granen en uit Rusland staal.

Een intergewestelijke samenwerking is dan ook een buitenkans om het dynamisme en de concurrentiekracht van Brusselse bedrijven te stimuleren, de verkeerschaos en de luchtvervuiling tegen te gaan, maar ook om arbeidsplaatsen voor laaggeschoolden te creëren.

Containers belanden van over de hele wereld in

obstacles sont-ils abordés ? Si oui, comment comptez-vous les lever ? Êtes-vous attentif à la hauteur des ponts ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Tout port, qu'il soit intérieur ou côtier, est avant tout un nœud de transport, une interface entre les origines et destinations plus ou moins lointaines des personnes et des marchandises qui y transitent. Il ne peut donc exister que par son intégration dans un réseau plus ou moins étendu et dense d'autres ports et/ou plateformes avec lesquels il échange ses trafics. Cela est particulièrement vrai pour les marchandises conteneurisées, qui arrivent à Bruxelles du monde entier via Anvers, Rotterdam et Zeebruges.

En tant que port intérieur, le Port de Bruxelles bénéficie d'infrastructures fluviomaritimes exceptionnelles en termes de gabarit et de capacité d'accueil : l'avant-port bruxellois et sa voie d'accès (le canal maritime de Bruxelles à l'Escaut, aussi connu comme le canal de Willebroek) sont catégorisés en classe VIb (classification européenne des transports), ce qui signifie que le Port de Bruxelles a la capacité d'accueillir des bateaux d'un tonnage inférieur ou égal à 6.000 tonnes. Il est ainsi connecté directement, par voie fluviale ou maritime, à l'ensemble du Nord-Ouest européen.

Afin de tirer le meilleur parti de ces capacités pour son approvisionnement, la Région doit donc aborder le rôle de son port au-delà de ses limites institutionnelles, dans un contexte plus large, national et international. Un port intérieur comme celui de Bruxelles ne peut se développer qu'en synergie avec les deux autres Régions de l'axe ABC (Anvers-Bruxelles-Charleroi), mais également des partenaires européens que sont les Pays-Bas, la France, l'Allemagne et, pour le volet maritime, l'Europe côtière et la Méditerranée.

de Haven van Brussel, voornamelijk via Antwerpen. Wekelijks varen 3 tot 5 schepen van de Antwerpse haven naar de voorhaven van Brussel. Daarnaast is er een regelmatige verbinding met Garocentre in La Louvière en sporadisch verkeer uit Rotterdam en Zeebrugge.

De samenwerking tussen de Haven van Brussel en haar gewestelijke en internationale tegenhangers staat zowel in het masterplan 2030 als in de beheersovereenkomst 2013-2018.

Ten tijde van de regionalisering van de waterwegen in 1993 werden er twee samenwerkingsakkoorden gesloten. Het eerste kwam tot stand met Vlaanderen voor de oprichting van de Haven van Brussel en zijn Vlaamse tegenhanger Waterwegen en Zeekanaal, en voor een gecoördineerd beheer van de waterwegen. De twee gewesten komen regelmatig samen om gemeenschappelijke dossiers te bespreken, zoals de geïnformatiseerde follow-up van schepen, het tariefbeleid, de promotie van de waterwegen en de coördinatie van de werkzaamheden om de scheepvaart zo weinig mogelijk te hinderen.

Het tweede samenwerkingsakkoord kwam tot stand tussen het Brussels, Vlaams en Waals Gewest voor de oprichting van de intergewestelijke commissie waterwegen, waarin de gewesten overleg plegen over hun strategie en infrastructuurwerken.

Sinds april 2010 bestaat er ook een samenwerkingsakkoord tussen de Haven van Antwerpen en de Haven van Brussel. Dat akkoord omvat onder meer de gemeenschappelijke promotie van de Brusselse havendiensten door beide havens, met name in verband met de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming. De samenwerking zal ook zichtbaar zijn door de aanwezigheid van Brusselse haven- en logistieke bedrijven tijdens de campagne over supply chain die de Haven van Antwerpen op 14 september in Brussel organiseert.

De Haven van Brussel is de belangrijkste partner van Connecting Citizens Ports 21, een project dat de havens van Luik, Parijs, Rijsel, Utrecht, Port of Switzerland en de Rijnhavens verenigt rond innoverende havenprojecten in een stedelijke context.

L'essentiel des importations portuaires, directement liées à la consommation bruxelloise, provient de ces ports et pays européens : matériaux de construction (sable, ciment, gravier pour le béton, mais aussi depuis peu, briques et blocs de béton palettisés) pour les chantiers bruxellois, essence et diesel vendus dans les stations-services de la capitale. Ces produits proviennent essentiellement d'Anvers et des Pays-Bas, qui sont nos deux plus gros partenaires commerciaux, tout comme pour les marchandises à haute valeur ajoutée que sont les produits alimentaires (en tenant compte du rôle de Schiphol pour les importations de fruits et légumes exotiques) ou les marchandises conteneurisées. L'Allemagne et la France fournissent des céréales, la Russie des aciers spéciaux et rachètent les ferrailles bruxelloises pour leurs industries.

À cet égard, l'établissement d'accords de partenariats interrégionaux visant la mise en œuvre d'une dynamisation du report modal est une opportunité à saisir pour atteindre différents objectifs : dynamisme et compétitivité des activités productives et de négoce bruxelloises, réduction de la congestion routière, des externalités et des émissions de gaz portés par l'Europe notamment. Mais aussi création d'emplois peu qualifiés et de valeur ajoutée bruxelloise.

Dans le cas des conteneurs, l'essentiel des flux actuels provient du monde entier, essentiellement via Anvers. Citons par exemple les vins chiliens, australiens ou sud-africains, des farines à destination de l'Afrique ou de l'Europe, les célèbres jouets et textiles chinois. Pour ce qui concerne la voie d'eau, l'acheminement sur Bruxelles se fait au moyen d'une ligne régulière de 3 à 5 départs par semaine vers le terminal de l'avant-port. Cette navette est complétée par une liaison régulière avec Garocentre à La Louvière et des possibilités moins structurelles avec Rotterdam et Zeebruges, qui augmentent l'attractivité du terminal bruxellois sans aucun mouvement de camion supplémentaire pour Bruxelles.

Cette nécessaire collaboration entre le Port de Bruxelles et ses homologues régionaux et internationaux est d'ailleurs soulignée tant dans le masterplan horizon 2030 du Port de Bruxelles que

De Haven van Brussel is ook actief in verscheidene internationale verenigingen zoals de European Federation of Inland Ports, het Worldwide Network of Port Cities, de World Association for Waterborne Transport Infrastructure en Inland Navigation Europe.

Dankzij containers kunnen goederen op uniforme wijze vervoerd en overgeslagen worden. Dat verklaart waarom het containertransport de voorbije jaren zo'n hoge vlucht genomen heeft.

Containervervoer over het water is een belangrijk strategisch element voor de toekomst van de Haven van Brussel en het gewest, zeker ook omdat het de vervuiling door wegtransport doet dalen.

Containervervoer vertegenwoordigt 50% van de overslagvolumes in de Haven van Antwerpen, die niets liever wil dan goederen over het water naar Brussel te vervoeren.

Brussel heeft er belang bij om deel uit te maken van een uitgebreid waterwegennet, omdat dat een duurzame oplossing voor het containertransport biedt, de concurrentiekracht van de Brusselse bedrijven verbetert en voor nieuwe logistieke activiteiten zorgt die werkgelegenheid voor laaggeschoolden creëren.

De Haven van Brussel onderhoudt talloze contacten met haar Belgische en Europese tegenhangers. Ze neemt jaarlijks deel aan twee beurzen waar ze nieuwe prospecten ontmoet. Dit jaar staan de beurs van München en Transport & Logistics in Antwerpen op het programma.

De Haven van Brussel neemt ook deel aan andere fora en conferenties: Inland Terminals, River Dating, promotieactiviteiten van de Haven van Antwerpen en Logistics in Wallonia. Ze onthaalt regelmatig buitenlandse delegaties die willen kennismaken met de Brusselse haveninfrastructuur.

Tot slot neemt de Haven van Brussel jaarlijks deel aan de economische missie die de Brusselse havengemeenschap organiseert. In 2014 ging die naar Straatsburg en dit jaar wordt het Rouen.

De personeels- en financiële middelen die uitgetrokken worden voor de samenwerking tussen

dans son contrat de gestion 2013-2018 (art. 25, notamment).

Lors de la régionalisation des voies navigables et, donc, de l'ancienne Société nationale du canal et des installations maritimes de Bruxelles en octobre 1993, deux accords de coopération ont été signés.

L'un avec la Flandre pour la création du Port de Bruxelles et de son homologue flamand Waterwegen en Zeekanaal, et pour leur coordination dans la gestion de la voie d'eau. Les deux Régions se rencontrent régulièrement pour discuter de dossiers communs tels que le suivi informatisé des bateaux (projet AIS), la stratégie tarifaire de promotion de la voie d'eau, y compris pour le transport maritime, et la coordination des travaux pour limiter les interruptions de la navigation.

L'autre sous forme d'une convention entre les Régions bruxelloise, flamande et wallonne créant la Commission interrégionale des voies hydrauliques, une commission de concertation pour la coordination entre Régions de leurs stratégies et travaux d'infrastructures.

Depuis avril 2010, un accord de coopération existe également entre le Port d'Anvers et le Port de Bruxelles, destiné à améliorer les échanges d'informations et de trafics conteneurisés entre les deux ports. Anvers cherche à améliorer sa desserte d'hinterland ; Bruxelles veut attirer vers la voie d'eau des trafics qui lui arrivent par la route essentiellement, et vers les entreprises portuaires bruxelloises, les fonctions logistiques créatrices de valeur ajoutée et d'emplois qui les accompagnent.

Dans cette optique, l'accord prévoyait une promotion conjointe des services portuaires bruxellois par les deux ports, notamment pour le développement du site de Schaerbeek-Formation. Ainsi, le Port d'Anvers assure la présence du Port de Bruxelles sur les salons auxquels il participe. Cette collaboration se concrétisera aussi par une participation des entreprises portuaires et logistiques bruxelloises à la campagne Supply chain que le Port d'Anvers organise à Bruxelles le 14 septembre prochain.

Enfin, au niveau européen, le Port de Bruxelles est

de havens, zijn een overkoepelende bevoegdheid die door verscheidene personen en teams uitgeoefend wordt. Het komt erop aan om de expertise en de informatie te combineren tot een coherente strategie die resultaten oplevert. Voor gedetailleerde informatie kunt u terecht bij uw vertegenwoordigers die zitting hebben in de raad van bestuur van de Haven van Brussel.

leading partner du projet CCP21 Connecting Citizen Ports 21 qui regroupe les ports de Liège, Paris, Lille, Utrecht, Port de Suisse et les Ports du Rhin autour de projets de développements portuaires innovants dans un contexte urbain. Le projet bruxellois est la plate-forme de transbordement de palettes du bassin de Biestebroeck.

Le port participe activement à différentes associations internationales telles que la Fédération européenne des ports intérieurs - la FEPI, qui a récemment tenu son congrès dans notre parlement - où il a l'occasion de s'informer des nouvelles réglementations et des programmes européens. Il est également membre de l'Association internationale villes et ports (AIVP), de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), fondée en 1885 à Bruxelles, et de l'Inland Navigation Europe (INE) qui regroupe les acteurs publics et privés autour de l'utilisation des voies d'eau.

J'en viens aux enjeux stratégiques. Le conteneur permet de conditionner pratiquement tout type de marchandises, mais également d'être manutentionné partout dans le monde de manière standardisée, tous modes confondus. Ces deux éléments font sa force et lui ont permis une croissance inégalée au cours des dernières décennies.

De ce fait, les trafics conteneurisés par voie d'eau sont bien entendu l'un des éléments stratégiques pour l'avenir du port, mais également pour la Région puisque ceux-ci concourent à la réduction des externalités causées par le transport routier.

Par ailleurs, le transport de conteneurs représente actuellement 50% des volumes manutentionnés à Anvers, qui est donc plus que désireux de transférer à la voie d'eau un maximum de ceux destinés notamment à Bruxelles et préserver ainsi sa compétitivité par rapport à ses concurrents que sont Rotterdam, Amsterdam ou Le Havre.

L'intérêt de Bruxelles de s'insérer dans un réseau dense et fréquent de navettes fluviales correspond à la fois à la recherche d'une solution durable pour le transport de conteneurs qu'à l'amélioration de la compétitivité de ce transport dans l'intérêt des

entreprises bruxelloises ou l'attraction d'activités logistiques complémentaires, porteuses de valeur ajoutée et d'emplois peu qualifiés. C'est notamment l'enjeu de la création d'un cluster logistique à Schaerbeek-Formation.

Comme expliqué ci-dessus, le Port de Bruxelles entretient de nombreux contacts avec ses homologues belges et européens. Il participe en outre à deux salons professionnels par an, qui lui permettent de rencontrer de nouveaux prospects, tel l'actuel exploitant du terminal à conteneurs. Ces salons sont sélectionnés en fonction de leur pertinence par rapport aux spécificités portuaires bruxelloises. En 2015, ces salons sont la Foire de Munich (mai 2015) et Transport & Logistics à Anvers (septembre 2015).

Il participe également à de nombreux forums et conférences : Inland Terminals, River Dating, Activités de promotion du Port d'Anvers et de Logistics in Wallonia...

Il organise régulièrement des visites et événements pour des délégations étrangères désireuses de découvrir les installations portuaires bruxelloises et leur potentiel de développement.

Enfin, le Port de Bruxelles participe chaque année à la mission économique organisée par la Communauté portuaire bruxelloise dans un port européen. Ce fut à Strasbourg en 2014 et ce sera à Rouen en 2015.

Les moyens humains et budgétaires affectés à la coopération interportuaire ne sont pas concentrés sur une ou quelques personnes ou projets, mais sont une compétence transversale, exercée par différentes personnes et équipes : directions générale et commerciale, marketing et développement... Une partie de la mission de l'expert en transport cofinancé par le port et la Région correspond également à cette mission. L'important dans ce domaine est la mise en commun des expertises et des informations pour aboutir à une stratégie cohérente et performante. N'hésitez donc surtout pas à interpellier vos représentants siégeant au sein du conseil d'administration du Port de Bruxelles à propos d'éléments plus factuels.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Dat is nu net de reden van mijn interpellatie. Sinds de vernieuwing van de raad van bestuur hebben we niet meer zo veel vertegenwoordigers in de raad van bestuur van de Haven van Brussel.*

U hebt niets gezegd over de eventuele resultaten van het havennetwerk en de vervoerde volumes. Is er al vooruitgang merkbaar?

(*Instemming door de heer Vervoort*)

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de stedelijke ontwikkeling van wijken in de buurt van Seveso-sites".

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

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- C'est bien pour cette raison que je vous interpelle. Nous avons en effet perdu un certain nombre de représentants au sein du conseil d'administration du Port de Bruxelles, à la suite du récent renouvellement de ce dernier sous la présente législation.

Pour le reste, j'ai pris bonne note des réponses que vous avez fournies. Cependant, vous n'avez pas fait référence aux éventuels résultats engrangés de cette mise en réseau des ports les volumes transportés. Enregistre-t-on déjà des résultats tangibles ?

(*Assentiment de M. Vervoort*)

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le développement urbain de quartiers à proximité de sites Seveso".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Sevesobedrijven zijn industriële bedrijven waarvan de activiteit ernstige vervuiling kan veroorzaken. Voor zover ik weet telt Brussel zeven Sevesobedrijven, waarvan sommige in het hartje of in de buurt liggen van wijken die nu reeds vrij dichtbevolkt zijn en in de toekomst nog verder ontwikkeld zullen worden.*

De regering wil meer gemengde wijken creëren, maar de aanwezigheid van een Sevesobedrijf kan die plannen grondig dwarsbomen. Het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving (OGSO) Biestebroek is daar een goed voorbeeld van.

Kunt u ons een bijgewerkte lijst van de Sevesobedrijven in Brussel geven? Zullen er eventueel nieuwe bedrijven ontwikkeld worden?

Wat zijn de juridische gevolgen van de Seveso III-richtlijn die op 1 juni 2015 in werking is getreden?

Welke maatregelen heeft de regering genomen om de Sevesobedrijven beter in het stedelijk weefsel in te bedden en de openbare veiligheid te waarborgen?

Welke stappen hebt u gezet voor de herbestemming van een aantal Sevesobedrijven, zoals de site aan de Biestebroekkaai? Hoe verloopt het overleg met de betrokken partijen?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Les sites Seveso sont des sites industriels présentant des risques de pollution sérieux pour la population. Selon mes renseignements, la liste des sites Seveso à Bruxelles comporterait au minimum sept implantations. Alors que notre ville-Région est confrontée à une urbanisation sans cesse croissante, en écho notamment aux défis démographiques, certains de ces sites industriels se situent au cœur ou à proximité de quartiers appelés à se développer et d'ores et déjà relativement peuplés.

Or, j'ai pris bonne note de la volonté du gouvernement de travailler à davantage de mixité des fonctions partout en Région de Bruxelles-Capitale, et singulièrement dans les quartiers où des opérations de développement sont prévues. Cependant, et en l'état de notre réglementation, la présence d'un site Seveso peut freiner, voire même tout simplement empêcher toute forme de réhabilitation visant à y inclure plus de mixité d'affectations. La zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) de Biestebroek constitue en l'espèce un exemple assez significatif.

En regard de ces enjeux fondamentaux puisque préalables à toute concrétisation des ambitions urbanistiques du gouvernement, j'aimerais évoquer les points suivants :

- l'inventaire actualisé des sites Seveso en Région de Bruxelles-Capitale ;
- les perspectives de développement d'éventuels nouveaux sites ;
- les conséquences juridiques de la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012, dite directive Seveso 3, publiée le 24 juillet 2012 au journal officiel de l'Union européenne. C'est une évolution de la directive européenne relative aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, entrée en vigueur le 1^{er} juin 2015, qui remplace la directive 96/82/CE, dite Seveso 2, et concerne environ 10.000 établissements dans l'Union européenne, dont certains à Bruxelles ;
- les initiatives particulières prises par le gouvernement pour faire mieux cohabiter les sites Seveso et leur environnement immédiat afin, d'abord, de préserver la sécurité publique ;

De voorzitter. - De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*). - Brussel telt vier Sevesobedrijven: Argos Storage Belgium (Cotanco), Comfort Energy, Total Belgium en Lukoil Belgium. De Seveso III-richtlijn zal dat aantal niet doen toenemen. Voor zover ik weet staan er ook geen nieuwe Sevesoprojecten op stapel. Dat is grotendeels te wijten aan de alsmäär complexer wordende stedelijke omgeving.

Om een coherente omzetting van de Seveso III-richtlijn in Belgisch recht te waarborgen, hebben de federale overheid en de gewesten een samenwerkingsakkoord opgesteld dat het huidige akkoord met betrekking tot de Seveso II-richtlijn moet vervangen. De Brusselse regering heeft op 28 mei 2005 het voorontwerp van ordonnantie ter zake in tweede lezing goedgekeurd. Wij wachten nu op het advies van de Raad van State.

De inbedding van de Sevesobedrijven in de stedelijke omgeving wordt door de Europese richtlijnen geregeld.

Voor de OGSO Biestebroek lijkt een herschikking van de bestaande activiteiten aangewezen. Daarom onderhandelt de Haven van Brussel met het bedrijf Cotanco over een verhuizing naar zijn terrein in het zuiden van Anderlecht. Ik zal u op de hoogte houden.

- les démarches entreprises pour reconverter certains de ces sites, comme par exemple le long du bassin de Biestebroeck en vue de permettre la concrétisation de la ZEMU ;

- dans ce cadre, le résultat des concertations nécessaires entre partenaires concernés : entreprises privées, communes, Port de Bruxelles, institutions publiques régionales, etc.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Selon mes informations, quatre entreprises répondent aux critères Seveso : Argos Storage Belgium (Cotanco), Comfort Energy, Total Belgium et Lukoil Belgium. Je dispose du détail des localisations. Je n'ai pas d'information m'indiquant le développement de nouveaux projets Seveso.

Quant aux conséquences juridiques de la directive 2012/18/UE, en vue d'assurer une transposition cohérente sur le territoire belge de ladite directive, un accord de coopération liant l'État fédéral et les Régions est en voie d'adoption afin de remplacer l'accord existant relatif aux dispositions dites Seveso II. L'avant-projet d'ordonnance d'assentiment à cet accord a été adopté en deuxième lecture par le gouvernement bruxellois lors de sa séance du 28 mai 2015. À cette occasion, il a été expliqué, faisant suite à une remarque du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, que le nombre d'entreprises Seveso II était donc de quatre unités et qu'il ne devrait pas varier avec l'adoption de Seveso III. Nous attendons l'avis du Conseil d'État.

Pour les questions liées à l'aménagement des territoires abritant des entreprises Seveso sur la ZEMU Biestebroeck et les concertations avec les entreprises, vous avez raison de soulever que les entreprises Seveso voient le contexte urbain dans lequel elles s'inscrivent se compliquer, se densifier, se diversifier. Cela explique grandement l'absence de nouveau projet d'implantation d'entreprises de ce type.

La cohabitation entre les entreprises Seveso et leur environnement immédiat est réglée par les

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Het is goed nieuws dat er geen zeven, maar slechts vier Sevesobedrijven zijn.*

Het verheugt mij ook dat u onderhandelt over een verhuizing van het Sevesobedrijf aan de Biestebroekkaai, aangezien de aanwezigheid van dat bedrijf de realisatie van de OGSO in de weg staat. De huidige milieuvergunning loopt eind december 2016 af. Het is belangrijk om tegen dan een oplossing te vinden waarin iedereen zich kan vinden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
PLAATSELIJKE BESTUREN,
TERRITORIALE ONTWIKKELING,
STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-
AANGELEGENHEDEN, TOERISME,
OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPE-
LIJK ONDERZOEK EN OPENBARE**

directives européennes que nous avons évoquées il y a quelques instants.

S'agissant de la ZEMU de Biestebroeck, une réorganisation des activités paraît opportune. C'est le sens du dialogue que le Port de Bruxelles a entamé avec la société Cotanco située sur le quai de Biestebroeck et dont vous connaissez les tenants et les aboutissants, à savoir l'opportunité d'une relocalisation de cette installation sur un terrain exploité par la même société plus au sud de la commune d'Anderlecht. Ce dialogue se poursuit et je ne manquerai pas de vous tenir informé des suites positives qu'il pourrait connaître.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je vous remercie pour ces précisions et le fait que les sept entreprises pointées sont finalement quatre.

Je me réjouis de l'attention que vous portez à la nécessaire réorganisation, particulièrement du bassin de Biestebroeck où la présence du site Seveso rend inopérant le projet d'y créer une ZEMU. Vous planchez sur une relocalisation. J'avais l'impression que le dialogue était rompu ou gelé or le délai de décembre 2016 pour la fin ou le renouvellement du permis d'environnement est proche. Il est important d'avancer pour trouver les conditions d'une solution adéquate pour chacun.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

NETHEID,

betreffende "de bouwvergunningen en milieuvergunningen voor communicatienetwerken met een hoge snelheid".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Onze maatschappij wordt overspoeld door technologische ontwikkelingen die het leven drastisch veranderen. Ook de overheid en haar administratie zullen een versnelling hoger moeten schakelen als ze geen onoverbrugbare achterstand willen oplopen.

Dat de geesten op Europees niveau aan het rijpen zijn, is duidelijk. Er werden al talrijke initiatieven genomen om de lidstaten klaar te stomen voor de toekomst. De richtlijn omtrent communicatienetwerken met hoge snelheid is daar een goed voorbeeld van. Ze is bedoeld om de lidstaten aan te zetten kordate maatregelen te nemen voor het uitrollen van nieuwe communicatienetwerken en het verstrekken van de nodige vergunningen.

Het is een ambitieuze richtlijn die vergaande gevolgen heeft voor het gewest. Dat het niet eenvoudig is om de wetgeving snel aan te passen, is al gebleken in het 4G-dossier. De bedoeling van de voornoemde richtlijn is dat het gewest het uitrollen van zeer snelle communicatienetwerken mogelijk kan maken. Verder zal het mogelijk worden om infrastructuur te delen. Dat zal leiden tot een ingrijpende ontsluiting van de markt en meer mogelijkheden voor de consument.

Het meest opvallende aspect van de richtlijn is dat alle administratieve en vergunningsprocedures vereenvoudigd moeten worden. Dat geldt ook voor het Brussels Gewest. Concreet staat in de richtlijn dat er maximaal vier maanden mogen verstrijken tussen het aanvragen en het bekomen van een vergunning. Het maakt niet uit of het om een milieu- of een bouwvergunning gaat.

De richtlijn zou volgend jaar al van kracht worden en zal van de overheidsdiensten een enorme inspanning vergen. Aangezien veranderingen vaak gepaard gaan met vallen en opstaan, is een jaar

PUBLIQUE,

concernant "les permis d'urbanisme et d'environnement pour les réseaux de communication électroniques à haut débit".

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

Mme Els Ampe (Open Vld) (en néerlandais).- *Notre société est inondée d'innovations technologiques qui changent radicalement notre vie. Les pouvoirs publics et leur administration doivent donc accélérer le mouvement dans ce domaine, au risque d'accuser un retard insurmontable.*

Au niveau européen, de nombreuses initiatives ont déjà été prises, parmi lesquelles la directive relative aux réseaux de communication à haut débit, qui vise à inciter les États membres à prendre des mesures énergiques pour le déploiement de nouveaux réseaux de communication très rapides et la délivrance des permis nécessaires. Les infrastructures pourront également être partagées, ce qui permettra une ouverture importante du marché et offrira davantage de possibilités aux consommateurs.

Cette directive ambitieuse a de grandes conséquences pour la Région et nous savons par expérience qu'il n'est pas simple d'adapter rapidement la législation. En outre, elle impose une simplification de toutes les procédures administratives et d'autorisation et un délai maximal de quatre mois entre la demande et l'obtention d'un permis, qu'il porte sur l'environnement ou l'urbanisme.

La directive entrerait en vigueur dès l'année prochaine, ce qui laisse très peu de temps pour introduire de telles adaptations, lesquelles ne peuvent néanmoins pas être retardées, compte tenu de la vitesse spectaculaire des évolutions technologiques.

Pour les antennes GSM, il faut compter actuellement environ deux mois pour l'obtention d'un permis d'environnement et un an pour le permis d'urbanisme. Quelles mesures allez-vous prendre pour abréger le délai d'obtention du permis d'urbanisme ?

heel kort om dergelijke aanpassingen te verwerken. Maar het is echt wel belangrijk dat het gebeurt. De snelheid van de technologische ontwikkelingen is zo spectaculair dat wachten geen optie is. De hoeveelheid data die tegenwoordig wordt gedeeld, is bijvoorbeeld al dubbel zo groot als vorig jaar en vier keer zo groot als twee jaar geleden. De overheid kan het zich dus gewoon niet veroorloven om lang te wachten.

Ik geef een concreet voorbeeld. In het geval van gsm-masten voor telecominfrastructuur duurt het tegenwoordig twee maanden om een milieuvergunning te verkrijgen en een jaar om een bouwvergunning in de wacht te slepen. De termijnen voor milieuvergunningen zijn al korter geworden, maar die van de bouwvergunningen nog niet. Welke maatregelen zult u nemen om daar iets aan te doen? Ook de gewesten moeten immers de richtlijn volgen.

Welke initiatieven hebt u al genomen om te voldoen aan de voorwaarden die de Europese richtlijn oplegt? Hoeveel dossiers nemen vanaf het ontvangstbewijs en de verklaring van volledigheid meer dan vier maanden tijd in beslag?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- In de richtlijn zijn inderdaad verscheidene aspecten opgenomen die verband houden met het uitrollen van communicatienetwerken met hoge snelheid. We beschikken reeds over beleidsmiddelen waarmee aan de vereisten tegemoetgekomen kan worden, in het bijzonder met betrekking tot de bestaande infrastructuur en de toegang daartoe.

Zo kan elke telecomoperator met plannen om werkzaamheden uit te voeren, een kopie van de plannen van de nutsbedrijven aanvragen via de website KLIM-CICC. Die website is een uniek aanspreekpunt voor alle beheerders van het openbaar net. Ook kan men gebruikmaken van de applicatie Osiris, waarin alle gegevens over openbare wegenwerken zijn opgenomen.

We mogen ook niet vergeten dat België in Europa bovenaan de rangschikking staat inzake vaste internetverbindingen met hoge snelheid en dat het zijn achterstand met betrekking tot 4G aan het

Quelles initiatives avez-vous déjà prises pour satisfaire aux conditions imposées par la directive européenne ? Combien de dossiers prennent-ils plus de quatre mois à compter de l'accusé de réception et de la déclaration du caractère complet du dossier ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président *(en néerlandais).*- *Nous disposons déjà d'instruments politiques pour répondre aux exigences de déploiement de réseaux de communication à haut débit, notamment en ce qui concerne les infrastructures et l'accès à celles-ci.*

Ainsi, tout opérateur de télécommunications envisageant des travaux peut demander une copie des plans de tous les impétrants sur le site internet KLIM-CICC ou consulter l'application Osiris qui recense toutes les données des travaux entrepris sur les voiries publiques.

La Belgique se situe en tête du classement européen en ce qui concerne les connexions internet fixes à haut débit et est en train de rattraper son retard en matière de 4G. La Région est particulièrement proactive dans le déploiement de réseaux de communication à haut débit et a fait installer, par exemple, des réseaux en fibre optique dans les écoles. Elle répond donc aux

inhalen is. Het gewest is bijzonder proactief in het uitrollen van communicatienetwerken met hoge snelheid. Zo heeft Irisnet bijvoorbeeld glasvezelnetwerken ontwikkeld voor scholen. Er werden al initiatieven genomen en die worden voortgezet. Dat verklaart waarom het gewest in regel is met de belangrijkste bepalingen van de richtlijn.

Graag wil ik verduidelijken dat de vergunningen volgens de richtlijn binnen de vier maanden afgeleverd moeten worden, onverminderd andere toepasselijke termijnen of verplichtingen inzake de aflevering van vergunningen volgens de geldende wettelijke bepalingen. In Brussel zijn er gevallen waarvoor een gemengd onderzoek wordt gevoerd. Het gaat meer bepaald om combinaties van stedenbouwkundige en milieuvergunningen. Op stedenbouwkundig vlak wordt voor bepaalde dossiers een openbaar onderzoek of de indiening van wijzigingsplannen vereist. Daardoor worden de onderzoekstermijnen langer.

De behandeling van een aanvraag van stedenbouwkundige vergunning houdt sinds kort geen verband meer met de behandeling van de milieuvergunningsaanvraag. De termijn voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning is dus korter geworden. Sindsdien wordt de helft van de aanvragen van stedenbouwkundige vergunning binnen de vier maanden verwerkt. Er is dus zeker nog werk aan de winkel.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- België is helemaal geen voorloper op het vlak van glasvezelnetwerken. Ons land komt in het overzicht zelfs niet meer voor. Litouwen staat bovenaan en België bengelt helemaal onderaan. We staan zelfs niet meer in de ranking!

Portugal heeft zijn achterstand ingehaald door glasvezelkabels tegen de gevels van woningen te bevestigen, in plaats van ze in de grond te stoppen. Daardoor wordt de prijs voor de consument gehalveerd en kan het netwerk sneller worden uitgerold.

Voor glasvezelkabels is ook niet altijd een stedenbouwkundige vergunning vereist.

principales dispositions de la directive.

Je tiens à préciser que, si la directive impose la délivrance des permis dans les quatre mois, elle ne porte pas atteinte aux autres délais applicables ou obligations en matière de délivrance de permis prévus dans les réglementations en vigueur. À Bruxelles, certains dossiers combinent des permis d'urbanisme et d'environnement, tandis que d'autres demandent une enquête publique ou le dépôt de plans modificatifs, ce qui allonge les délais d'examen.

L'examen d'une demande de permis d'urbanisme est plus court aujourd'hui, parce qu'il n'est plus lié à celui de la demande de permis d'environnement. La moitié des demandes sont ainsi traitées dans les quatre mois, mais des efforts restent à fournir dans ce cadre.

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

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *La Belgique n'est absolument pas un pays précurseur en matière de réseaux de fibre optique. Elle n'apparaît même pas dans le classement, qui est dominé par la Lituanie !*

Le Portugal a rattrapé son retard en fixant des câbles à fibre optique contre les façades des habitations au lieu de les enfouir. Cela permet un déploiement plus rapide du réseau et une réduction de moitié des coûts pour le consommateur.

Par ailleurs, un permis d'urbanisme n'est pas toujours requis pour des câbles à fibre optique.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Dat is nog niet zeker. Ik weet dat er een project bestaat voor de Vijfhoek. Ik kan nog niet definitief bevestigen of het mogelijk wordt om zonder specifieke vergunning glasvezelnetwerken te installeren.

(Opmerkingen van mevrouw Ampe)

Ik weet dat u een liberaal politica bent, maar de wet geldt voor iedereen.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Maar er is geen wet...

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Daar ben ik niet zo zeker van. De juristen van de verschillende operatoren zijn het niet eens met uw visie.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "de oproep tot kandidaten voor de analyse van de programmatorische mogelijkheden rond de Citroënsite".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de studie rond de Citroënsite van de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV)".

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Ce n'est pas encore certain. Un projet existe pour le Pentagone, mais je ne peux pas encore confirmer de manière définitive qu'il sera possible d'installer des réseaux de fibre optique sans disposer d'un permis spécifique.*

(Remarques de Mme Ampe)

La loi vaut pour tous.

Mme Els Ampe (Open Vld) (en néerlandais).- *Mais il n'existe aucune loi...*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Je n'en suis pas si sûr. Les juristes des différents opérateurs ne partagent pas votre vision.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "l'appel à candidatures pour l'analyse des potentialités programmiques du site Citroën".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'étude sur le site Citroën lancée par la Société d'acquisition foncière (SAF)".

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (in het Frans).- *De oproep tot kandidaten voor de analyse van de programmatische mogelijkheden van de Citroënsite doet een aantal vragen rijzen. Volgens de beschrijving van de opdracht moet de studie naar een mogelijke herbestemming van de site worden toevertrouwd aan een natuurlijke of rechtspersoon of een multidisciplinair team dat de vorm aanneemt van een tijdelijke vereniging. Het gewest wil de Citroënsite een supraregionale uitstraling geven en er een museum voor moderne en hedendaagse kunst onderbrengen.*

Enkel het museum wordt als vereiste vermeld. De woningen waarover u het eerder had om de operatie winstgevend te maken, zijn niet in het bestek opgenomen. Toch vermeldt de tekst dat er rekening gehouden moet worden met de Brusselse woningnood. Betekent dat dat u bereid bent dat criterium te herbekijken?

De duur van de opdracht loopt over zes maanden vanaf de gunning. Is dat gebruikelijk voor een dergelijke opdracht? Vindt u dat voldoende, gelet op de omvang van de site en de vereisten inzake de functionele mix en de museale functie, die lang niet vanzelfsprekend is? De uiterste datum voor indiening van projecten is vastgelegd op 29 juni, dus een maand na de publicatie van de oproep tot kandidaten. Vindt u dat voldoende?

Het betreft slechts een eerste diagnose voor het vastleggen van een relevante perimeter en het definiëren van het potentieel en de beperkingen van de site. Welke criteria worden daarvoor gehanteerd? Aan de dienstverlener wordt gevraagd om de site binnen een ruimere geografische, ecologische en maatschappelijke context te bekijken.

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Nous avons déjà eu l'occasion à plusieurs reprises dans cette commission de vous interpellier sur l'avenir du site Citroën. Au fil de nos échanges, nous n'avons eu de cesse de vous inviter à organiser un débat large autour de cet enjeu.

L'appel à candidatures pour l'analyse des potentialités programmatiques de ce site, publié le 29 mai, est un premier pas dans cette perspective. Cependant, il suscite quelques questions. En effet, la description du marché précise : "Le présent marché a pour objet de confier à une personne physique ou morale ou à une équipe pluridisciplinaire réunie en association momentanée, la mission d'identifier et d'évaluer les potentialités de réaffectation du site Citroën, situé à Bruxelles dans l'îlot formé par le quai des Péniches, le square Saintelette, le quai de Willebroek et le quai de la Voirie. La Région de Bruxelles-capitale souhaite donner à ce lieu, qui s'inscrit dans le périmètre de développement du territoire 'canal', un rayonnement d'ampleur suprarégionale. Elle souhaite notamment y installer un musée d'art moderne et contemporain". Le marché est fixé au prix forfaitaire de 80.000 euros, hors TVA.

Seul le musée apparaît comme "contrainte". Les logements que vous annonciez comme devant servir à rendre l'opération rentable ne sont pas cités. Cependant, la nécessité de prendre en compte le besoin en logements en Région bruxelloise est citée dans la mission. Cela signifie-t-il que vous êtes prêt à revoir cette option ?

La durée du marché est fixée à six mois à partir de son attribution. Est-ce le délai habituel pour ce type de mission ? Vous semble-t-il suffisant étant donné l'étendue du site (1,7 hectare) et de la mission, sachant qu'une mixité fonctionnelle est demandée ainsi qu'une réaffectation en musée, ce qui est loin d'être une fonction banale ? La date limite de réception des offres ou des demandes de participation était fixée au 29 juin, soit un délai d'un mois à dater de la publication de l'appel à candidatures. Là encore, ce délai, malgré tout assez court, est-il habituel et vous paraît-il suffisant étant donné l'étendue de la mission,

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Toen ik de kop 'Studie naar potentieel Citroëngarage' op brusselnieuws.be las, ging mijn hart even sneller kloppen. Ik herinner me onze discussie in maart over dat prachtige gebouw. U zei dat u nog niets wilde vertellen over de aankoop, maar er zou een museum voor moderne en hedendaagse kunst komen. Ik heb u toen opgeroepen om uw idee-fixe voor het museum te laten varen, aangezien heel wat experts grote vragen hebben bij de haalbaarheid en betaalbaarheid van dat plan.

Er zal een studie worden uitgevoerd over het potentieel van de garage. Het gebouw leent zich tot meer dan woningen en een museum. Experts zullen verschillende bestemmingen mogen voorstellen en evalueren. Dat is een goede zaak. Die studie was misschien beter al voor de aankoop uitgevoerd, maar beter laat dan nooit. Overigens weet ik nog niet zeker of de koop wel degelijk gesloten is.

Maar toen ik het artikel aandachtig las, werd het duidelijk dat het museum voor moderne en hedendaagse kunst het centrale onderdeel blijft

même si aucune étude détaillée n'est exigée ?

Il s'agit néanmoins d'un premier diagnostic pour fixer un périmètre pertinent et en définir le potentiel et relever les problèmes et les restrictions qui requièrent des réponses spécifiques en vue du développement du site. Quelles sont les normes en la matière ? Il est précisé que "si la présente mission porte bien sur le site lui-même, la réflexion demandée au prestataire s'étend au-delà de ces limites strictes. Il est évident en effet qu'une réflexion programmatique pertinente ne peut s'envisager que dans un contexte élargi, tant du point de vue géographique qu'environnemental ou sociétal. La réflexion demandée intégrera donc les différents paramètres d'analyse dans une perspective régionale. À l'échelle opérationnelle, l'analyse des potentialités du site prendra en compte l'environnement urbain".

Voilà, monsieur le ministre, les questions que je voulais vous poser.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter pour sa question orale jointe.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *D'après brusselnieuws.be, une étude relative au potentiel du garage Citroën sera menée. Des experts pourront donc proposer et évaluer différentes affectations pour le bâtiment. Mieux vaut tard que jamais, mais il aurait été préférable de le faire avant l'achat, bien que je ne sois pas certaine qu'il soit vraiment conclu.*

À la lecture de l'article, il s'avère cependant que vous n'avez pas encore abandonné votre idée fixe d'aménager dans le bâtiment un musée d'art moderne et contemporain. Les experts évalueront-ils aussi la faisabilité technique et financière du musée ou ne pourront-ils que proposer et évaluer d'autres affectations ?

Vous n'avez encore fait réaliser une étude de faisabilité du musée. En réponse à mes demandes d'information, vous m'avez indiqué il y a moins d'un mois qu'il n'y avait pas encore d'accord sur le prix d'achat. Celui-ci dépend notamment de l'ampleur de l'assainissement, de la qualité des sites proposés à Citroën et de la classe énergétique du bâtiment. Sauf erreur de ma part,

van het project. U hebt uw idee-fixe nog steeds niet laten varen. Zullen de experts ook de haalbaarheid en de betaalbaarheid van het museum onderzoeken of mogen zij enkel andere bestemmingen voorstellen en evalueren?

U hebt nog geen haalbaarheidsstudie voor het museum laten uitvoeren. Ik heb informatie opgevraagd op grond van de openbaarheid van bestuur en u hebt me laten weten dat u me inzake dit dossier nog geen enkel document kunt voorleggen. Mijn vraag dateert van een maand geleden. Ik heb inmiddels een brief van u ontvangen waarin staat dat er nog geen akkoord is over de aankoopprijs. Die is nog onderhevig aan allerlei parameters, zoals de omvang van de sanering, de kwaliteit van de nieuwe locaties die aan Citroën worden aangeboden en de energieclassificatie van het gebouw. Er is dus wel afgesproken om het gebouw te verkopen, maar er is nog geen overeenkomst over de prijs. In feite is er dus nog niet echt een akkoord over de aankoop. Verbetert u me maar als ik me vergis.

Ik heb inmiddels het bestek ontvangen en ik begrijp daaruit dat de studie over het hele complex gaat, dus niet alleen over een gedeelte ervan. Het museum moet aan bod blijven komen in de studie. Moet het museum ook in het huidige showroomgedeelte van de Citroëngarage blijven of kunnen daarvoor andere delen van het complex in aanmerking komen? Wordt er nagegaan of het museum realiseerbaar en betaalbaar is? Veel experts hebben dat al betwist. Ik ben dan ook benieuwd naar het resultaat van de studie.

Zijn de woningen niet meer noodzakelijk om de aankoop financieel haalbaar te maken? Wat zal de impact zijn op het dossier als er geen woningen zullen worden verkocht?

Krijgen buurtbewoners inspraak bij de keuze van de voorstellen?

Hoe zal de selectieprocedure verlopen? Kandidaten moesten zich tegen eind juni inschrijven en een offerte indienen. Wanneer zal de beslissing worden genomen? Wie is bij de selectieprocedure betrokken? Wanneer zullen we vernemen wie de studie mag uitvoeren?

il n'y a donc pas encore d'accord sur l'achat.

J'ai également reçu le cahier des charges. Il en ressort que l'étude portera sur l'ensemble du complexe. Le musée doit-il rester dans la salle d'exposition de l'ancien garage ou d'autres parties du bâtiment sont-elles susceptibles de l'abriter ? L'étude examinera-t-elle la faisabilité technique et financière du musée, que de nombreux experts mettent en doute ?

Les logements ne sont-ils plus nécessaires au financement de l'achat ? Quel impact sur le dossier aurait le fait qu'aucun logement ne soit vendu ? Les habitants du quartier participeront-ils au choix des propositions ?

Comment la procédure de sélection de l'auteur de l'étude se déroulera-t-elle ? Les candidats pouvaient introduire une offre jusqu'à la fin juin. Quand la décision sera-t-elle prise ? Qui est impliqué dans la procédure de sélection ? Quand serons-nous informés de la décision ?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *De bouwmeester werd betrokken bij de redactie van de aanbesteding en zal ook deelnemen aan de selectie van de kandidaten en de analyse van de offertes.*

Zes maanden lijkt mij een voldoende lange termijn, aangezien de studie enkel betrekking heeft op de projectmogelijkheden en niet op de architecturale en stedenbouwkundige aspecten.

Het klopt niet dat de kandidaten slechts een maand de tijd hadden om hun offerte in te dienen. Zij hadden een maand de tijd om hun kandidatuur in te dienen, maar beschikken vervolgens nogmaals over 2,5 maand om een gedetailleerde offerte uit te werken. Er werden in totaal 17 kandidaturen ingediend.

Ik heb van bij het begin gezegd dat, als er een studie komt, die alle mogelijkheden moet onderzoeken. Het project om op een deel van de site woningen te bouwen, is zeker nog niet afgeschreven, maar daarnaast zullen ook andere opties worden onderzocht.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, het bestek dat u heeft ontvangen, lijkt me bijzonder expliciet. Ik citeer: "Deze opdracht heeft betrekking op de site zelf, maar er wordt wel verwacht dat de reflectie van de dienstverlener verder reikt dan de strikte limieten van de opdracht. Het is immers evident dat een relevante programmatische reflectie enkel in een ruimere context mogelijk is, zowel op geografisch als op milieu- of maatschappelijk vlak. De gevraagde reflectie integreert dus de verschillende analyseperimeters vanuit een gewestelijk oogpunt. Operationeel gezien houdt de analyse van de mogelijkheden van de site rekening met de perifere stedelijke omgeving in een perimeter die ten minste overeenkomt met de zone die wordt bepaald voor het BBP 70-20a van de stad Brussel en zelfs daarbuiten."

Het bestek is bovendien zeer duidelijk over de vestiging van het museum in het gebouw. De enige richtlijn op dat vlak is de wens van het gewest om in het complex een museum voor

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je me permettrai d'abord de répondre aux questions d'ordre plus technique en rassurant Madame Huytebroeck sur les questions de la durée de la mission et de délai de remise des offres.

Tout d'abord, je rappelle que le maître-architecte a été associé à la rédaction des documents du marché et qu'il participera à la sélection des candidatures ainsi qu'à l'analyse des offres.

Donc, oui, je pense que 6 mois sont suffisants pour répondre à la question posée qui se limite, si je puis dire aux potentialités de programmation du site, sans entrer donc à ce stade dans des questions d'architecture et d'urbanisme.

Quant au délai d'un mois que vous évoquez pour remettre une offre, ce n'est pas tout à fait exact. Il s'agit d'un délai pour remettre une candidature. Le délai de remise des offres équivaut, lui, à 2,5 mois. Jusqu'à aujourd'hui, 17 candidatures ont été introduites ; on peut donc dire qu'à ce stade, la procédure a suscité l'intérêt des bureaux présents aux alentours du site.

Sur la question des logements, je dis depuis le début que si l'on procède à une étude, c'est pour envisager l'ensemble des potentialités. La piste consistant à construire des logements sur une partie de l'îlot n'est pas abandonnée. Cependant, on ne reprocherait de ne pas élargir le champ de réflexion quant aux potentialités du site. Des experts seront donc mandatés pour étudier ce projet...

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, le cahier des charges que vous avez reçu est explicite. Il a trait au site même, mais il est attendu du candidat que sa réflexion dépasse ces limites au niveau géographique, environnemental et social. L'analyse des possibilités du site doit tenir compte de l'environnement urbain dans un périmètre qui correspond au moins au PPAS 70-20a de la Ville de Bruxelles.

Le cahier des charges est de surcroît très clair par rapport à l'établissement du musée dans le

moderne en hedendaagse kunst op te richten met een internationale uitstraling.

(verder in het Frans)

Het is belangrijk dat de deskundigen alle mogelijke opties analyseren voordat er een definitieve beslissing genomen wordt.

(verder in het Nederlands)

Het antwoord op uw vraag over de financiële haalbaarheid is ook in het bestek te vinden. Ik citeer: "Deze opdracht wil de meest relevante herbestemmingsscenario's van de site identificeren, rekening houdend met de richtlijnen, en ze analyseren op het vlak van hun technische, economische, operationele en ecologische haalbaarheid. De analyses van de voorgestelde scenario's hebben ten minste betrekking op de volgende economische vragen:

- Wat is het financiële gewicht van de implementatie van het voorgestelde scenario (algemene raming)?

- Wat zijn de economische modellen die de toepassing ervan mogelijk maken?"

(verder in het Frans)

Het gaat dus om een ruime reflectie.

Een ander belangrijk aspect is de burgerparticipatie, die van start zal gaan zodra het project concreet is uitgetekend. Het is belangrijk dat alle creatieve geesten in dit gewest samen nadenken over de toekomst van dit bijzonder emblematische gebouw.

De kandidaturen moesten tegen 29 juni 2015 ingediend zijn. De Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV) heeft samen met de bouwmeester 6 kandidaten geselecteerd, aan wie is gevraagd om tegen eind september een offerte uit te werken. Die offertes zullen worden beoordeeld door een adviescomité, dat wordt voorgezeten door de bouwmeester en is samengesteld uit externe deskundigen, vertegenwoordigers van de dienst Stedenbouw en Brussel-Stad, enzovoort.

bâtiment. La seule directive en ce domaine est le souhait de la Région d'établir dans le complexe un musée d'art moderne et contemporain doté d'un rayonnement international

(poursuivant en français)

À nouveau, comme pour les logements, nous avons parlé de certaines pistes qui correspondent à de premières idées et sentiments, mais il convient que des experts se penchent sur toutes les alternatives possibles avant que des décisions définitives ne soient prises.

(poursuivant en néerlandais)

Par ailleurs, le cahier des charges demande d'identifier les scénarios de réaffectation les plus pertinents et de les analyser sur la base de leur faisabilité technique, économique, opérationnelle et écologique. Cette analyse devra notamment comporter une estimation chiffrée de leur mise en œuvre.

(poursuivant en français)

On ouvre donc le champ de la réflexion. Je m'étonne parfois de l'étonnement de certains...

La question de la participation citoyenne sera bien sûr fondamentale, une initiative exceptionnelle comme celle-ci nécessitant à mon sens des dispositifs à la hauteur de nos ambitions. Ceci sera mis en œuvre lorsque nous pourrons proposer à l'examen quelque chose de plus construit.

Ceci étant, l'organisation de l'exposition des travaux des étudiants actuellement en cours dans les bâtiments témoigne du fait que nous avons lancé une réflexion touchant l'ensemble des acteurs de cette Région. Ce n'est pas nous qui avons dit qu'il fallait lancer des travaux mais ce bâtiment est à ce point emblématique au sein de notre Région qu'il allait de soi que toutes les forces vives de la création se mettent autour de la table et réfléchissent au devenir de ce bâtiment.

Sur le déroulement de la procédure, les candidatures devaient être déposées pour le 29 juin. La Société d'acquisition foncière (SAF), en collaboration avec le maître-architecte, vient de sélectionner 6 candidats qui seront invités à

De laureaat krijgt nadien zes maanden de tijd om zijn project uit te werken.

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat weet ik wel, maar ik wil u vragen om niet te laat met de burgerparticipatie van start te gaan.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *Nu is het nog te vroeg.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat klopt, maar uit diverse hoeken is er al interesse voor de ontwikkeling van de site.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat het project zoveel enthousiasme opwekt. Als het gewest de site niet had aangekocht, zou Citroën het gebouw toch hebben verkocht, en wie weet wat er dan mee was gebeurd.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat trek ik niet in twijfel, ik vind het gewoon belangrijk dat de participatie vanaf het begin van start gaat.*

(Instemming van de heer Vervoort)

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De site is inderdaad emblematisch en het is goed dat er wordt nagedacht over de mogelijke bestemmingen. Dat was misschien beter in een vroeger stadium gebeurd.

remettre offre pour fin septembre. Un comité d'avis, présidé par le maître-architecte, sera mis en place et ce, dans une totale transparence avec des experts externes, des représentants du service de l'urbanisme, de la Ville de Bruxelles, etc.

Une fois que le candidat aura été sélectionné, la durée de la mission s'étendra sur six mois. Vous pouvez donc prévoir dès à présent quand je pourrai vous présenter les résultats de cette mission.

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- J'entends bien, mais je vous invite à ne pas débiter trop tard la participation citoyenne. J'en ai quelque expérience.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- C'est actuellement trop tôt.

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Je le sais, mais au-delà de l'exposition d'étudiants, j'ai mesuré la forte demande de différents milieux à participer au développement de ce site qui constitue un réel défi au cœur de la ville.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- C'est réjouissant de constater l'enthousiasme que ce projet génère. Si la Région ne s'était pas portée acquéreuse de ce site, Citroën aurait vendu de toute façon et j'ignore quelle en aurait été la destination.

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Je ne remets pas cela en question, je souligne qu'il est essentiel que la participation se construise dès le départ.

(Assentiment de M. Vervoort)

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Il est positif de réfléchir aux affectations envisageables pour ce site emblématique. Mais il aurait été préférable que cela se fasse plus tôt.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Dat is uw idee-fixe.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat is niet mijn idee-fixe. Heel wat experts zeggen dat een museum niet haalbaar en betaalbaar is.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Dan is het een idee-fixe van federaal staatssecretaris Sleurs.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U moet toch een collectie hebben om in het museum tentoon te stellen? Ik heb in Amsterdam het Rijksmuseum bezocht. Dat krijgt jaarlijks 3 miljoen bezoekers over de vloer. Het zou geweldig zijn als we op de Kunstberg in Brussel een vergelijkbaar museum zouden kunnen oprichten. Ik raad u aan om het Amsterdamse Rijksmuseum te bezoeken en eens met de directie te praten. In Brussel zou er beter een gelijkaardig project kunnen worden gerealiseerd.

Het debat van vandaag gaat daar echter niet over. Ik heb het bestek opgevraagd en kon inmiddels de tekst lezen. Ik heb niet op uw antwoord gewacht om dat te doen. Ik had het bestek nog niet toen ik de vraag had ingediend. Door de regel dat hetzelfde onderwerp niet binnen de drie maanden opnieuw aan bod mag komen in een vraag of interpellatie, moeten parlementsleden soms snel zijn. Het scheelde niet veel of ik mocht mijn vraag niet meer indienen. Bovendien mogen we ook niet afwijken van de teksten van de mondelinge vragen. De procedure is soms nogal lastig.

Hoe zit het met de aankoop van de Citroëngarage? Wanneer verwacht u dat de onderhandelingen rond zijn?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Binnenkort.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *C'est votre idée fixe.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *De nombreux experts estiment qu'un musée n'est ni faisable ni financièrement accessible.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Alors c'est une idée fixe de la secrétaire d'État fédérale Sleurs.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Il faut avoir une collection à montrer pour avoir un musée. Il serait formidable que nous puissions créer un musée similaire au Rijksmuseum d'Amsterdam au Mont des Arts à Bruxelles. Je vous invite à discuter avec la direction de ce musée.*

J'ai reçu le cahier des charges après avoir introduit ma question, et je n'ai pas attendu votre réponse pour le lire. La procédure - règle des trois mois avant de pouvoir revenir sur un sujet et obligation de s'en tenir à son texte pour une question orale - est parfois contraignante.

Où en est l'achat du garage Citroën ? Quand pensez-vous que les négociations aboutiront ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Bientôt.*

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de opwaardering van het industrieel erfgoed in het havengebied".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- Brussel is van oudsher een havenstad. In de negentiende eeuw nam het gebruik van het kanaal door de industriële en demografische groei in het gewest nog sterk toe.

De afgelopen decennia zijn tal van getuigen van dat rijke verleden echter verdwenen door de toenemende verstedelijking van de wijken. Het is hoog tijd om het industriële erfgoed van het kanaal, dat in grote mate bepalend is voor de identiteit van de wijken in de kanaalzone, in ere te herstellen.

Heel wat wijken in de kanaalzone staan aan de vooravond van een nieuw tijdperk als gevolg van de ontwikkeling van de zone. We moeten ons dan ook stilaan afvragen wat de regering van plan is met dat industrieel erfgoed en hoe ze het in het stadswefsel wil opnemen.

Komt die dimensie ook aan bod in het Kanaalplan? Bestaat er een specifiek strategisch plan om een deel van dat erfgoed te beschermen? Welke zijn de belangrijkste voorbeelden van erfgoed die uw diensten willen beschermen of openstellen voor de bevolking? Hoeveel geld is daarvoor beschikbaar?

Werden er reeds contacten gelegd tussen het gewest, de Haven van Brussel en de betrokken gemeenten om samen te werken aan de

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

concernant "la mise en évidence du patrimoine industriel dans le domaine portuaire".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Bruxelles s'est réellement développée parce qu'il s'agissait d'une ville portuaire offrant des facilités dans l'acheminement des biens et des marchandises. Au 19e siècle, le développement industriel, couplé à l'essor démographique de notre Région, a, plus que jamais, consacré l'usage de la voie d'eau, et singulièrement celui du canal.

Ces dernières décennies, au fil des évolutions et de l'urbanisation croissante des quartiers, de nombreux témoins de ce riche passé bruxellois ont disparu. Il semble utile de mener une véritable politique de mise en valeur des derniers témoins de ce passé que l'on peut qualifier de patrimoine industriel - fluvial ou maritime - qui contribue grandement à l'identité des quartiers traversés par le canal.

Nous sommes aujourd'hui à l'heure du Plan canal et donc à la veille de l'émergence d'une nouvelle ère pour nombre d'espaces qui se situent le long de la voie d'eau. Le temps est venu de s'interroger sur les ambitions du gouvernement en matière de préservation de ce patrimoine industriel ainsi que de sa mise en valeur dans le tissu urbain.

Cette dimension est-elle intégrée dans la mise en œuvre du Plan canal? Un plan stratégique spécifique est-il défini pour protéger une partie du patrimoine industriel fluvial ou maritime? Quels principaux éléments patrimoniaux ont-ils été

opwaardering van dat specifieke erfgoed?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- Volgens artikel 16 van het beheerscontract voor 2013-2018 van de Haven van Brussel moet de haven haar ligging in het centrum van een grote metropool zo goed mogelijk uitspelen. De aansluiting bij de stad is dan ook essentieel voor haar ontwikkeling. De haven werkt haar meerjarenplan voor stedelijke integratie ten laatste negen maanden na de inwerkingtreding van het beheerscontract bij. In dat plan worden initiatieven voor de komende tien jaar bepaald, rekening houdend met het Kanaalplan.

Hierbij worden eventueel de duurzaamheid en architecturale kwaliteit van de investeringen door de haven versterkt met het oog op de herwaardering van de huidige haveninfrastructuur en verbetering van de omringende openbare stadsruimte.

Met het oog daarop stelde de haven een overzicht op van het industriële erfgoed in de vorm van gebouwen en infrastructuur dat representatief is voor de activiteiten bij het kanaal. Die lijst wordt aangevuld met een aantal monumenten met historische en culturele waarde. In de tabellen die ik u nog kan bezorgen, vindt u de gebouwen per zone, de eigenaars ervan en de stand van zaken van hun opwaardering.

De opwaardering van dertien van de 26 gebouwen is rond. Voor zes gebouwen is ze gepland of aan de gang. De zeven resterende gebouwen zijn eigendom van Brussel-Stad of de gemeente Anderlecht, of zelfs van privépersonen of de Koninklijke Schenking. Er werden inmiddels contacten gelegd.

Om het erfgoed en de geschiedenis van de

identifiés par vos services pour leur préservation mais aussi pour une plus grande ouverture vers la population ? Quels sont les moyens budgétaires consacrés à ces fins ?

Des contacts sont-ils noués entre l'administration régionale, le Port de Bruxelles et les communes concernées pour travailler de concert à cette nouvelle mise en valeur de ce patrimoine singulier ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je vais vous lire un extrait de l'article 16 "Intégration urbaine" du contrat de gestion 2013-2018 du Port de Bruxelles : "Pour le Port de Bruxelles, un des objectifs essentiels est d'optimiser l'atout de son implantation au cœur d'une grande métropole. Dans ce cadre, l'intégration urbaine constitue un enjeu crucial pour le développement portuaire. Le Port met à jour son plan pluriannuel d'intégration urbaine au plus tard neuf mois après l'entrée en vigueur du contrat de gestion, en identifiant les initiatives à réaliser sur les dix prochaines années et en tenant compte du Plan canal..."

...Le renforcement, le cas échéant, de la durabilité et de la qualité architecturale des investissements réalisés par le port en vue d'une valorisation des infrastructures portuaires actuelles (grues, écluses, ponts, etc.) et d'une amélioration de l'espace public urbain environnant".

Afin de remplir cette mission, le Port a effectué un inventaire des bâtiments et équipements du patrimoine industriel représentatifs des activités liées à la voie d'eau. Du nord au sud, de l'avant-port au bassin de Biestebroeck, qu'il s'agisse d'ouvrages d'art sur le canal ou d'anciens bâtiments industriels installés le long de la voie d'eau, ces monuments remarquables témoignent de l'importance que la zone du canal a toujours constituée pour l'économie bruxelloise. En outre, certains monuments à valeur historique et culturelle complètent la liste. Les tableaux très fournis que j'ai ici et qui peuvent vous être communiqués reprennent la liste des bâtiments par zone, leurs propriétaires et l'état d'avancement de leur mise en valeur.

La mise en valeur de treize des 26 bâtiments

havenactiviteiten onder de aandacht te brengen, plaatste de Haven van Brussel 54 borden met informatie over de geschiedenis van de waterwegen in Brussel en het belang van de havenactiviteit in het verleden en vandaag.

De haven krijgt van het gewest een jaarlijkse dotatie van 1 miljoen euro voor stedelijke integratie. Dat bedrag is uitsluitend bedoeld voor investerings-, renovatie- en opfrissingskosten. Het dekt alle kosten voor de integratie van de haven in de stad, zoals opgenomen in het meerjarenplan voor stedelijke integratie. Bovendien kan de haven gebruikmaken van de diensten van een havenarchitect, waarvan de jaarlijkse kostprijs van 50.000 euro voor 51% wordt betaald met eigen middelen. Het saldo is voor rekening van het gewest.

Ook de Directie Monumenten en Landschappen (DML) buigt zich over de herwaardering van het erfgoed in de kanaalzone en de andere prioritaire ontwikkelingszones die door de regering werden vastgelegd.

Op basis van een inventaris van bronnen wil de DML een kaart opstellen met het belangrijkste erfgoed in de zone en vervolgens het belang ervan evalueren. Over het meest opvallende erfgoed worden informatiefiches opgesteld. Het is de bedoeling om de besluitnemers op die manier beter te informeren over het erfgoed van de zone.

répertoriés est terminée. Six bâtiments sont en cours ou planifiés. Les sept bâtiments restants sont propriété de la Ville de Bruxelles ou de la commune d'Anderlecht, voire appartiennent à des privés, ou même à la Donation royale. Des contacts sont en cours.

Afin d'illustrer le patrimoine et l'histoire des activités portuaires, le Port de Bruxelles a pris l'initiative d'installer sur le domaine portuaire 54 panneaux à caractère historique, destinés à fournir aux Bruxellois et aux touristes des informations sur le patrimoine portuaire. Pour la mise en œuvre de ce projet, un comité scientifique a été mis en place. Ce comité a identifié les endroits du domaine portuaire où ont été installés ces panneaux. Les textes, rédigés par la Fonderie et le Centre d'histoire économique et sociale de la Région bruxelloise et validés par le Comité scientifique, sont en quatre langues : les trois langues nationales plus l'anglais. Le but de cette initiative est de permettre la découverte de l'histoire de la voie d'eau à Bruxelles, l'importance que l'activité portuaire a eue pour le développement de la ville, mais également le rôle vital que le port remplit aujourd'hui. Il s'agit de replacer l'activité portuaire au centre du patrimoine historique et industriel bruxellois.

Le port bénéficie d'une dotation intégration urbaine. Cette dotation annuelle forfaitaire d'un million d'euros octroyée par la Région au Port sert exclusivement à couvrir les dépenses d'investissement, de rénovation ou de rafraîchissement liées à l'intégration de celui-ci dans la ville. Elle couvre tous les travaux d'intégration du port dans la ville repris dans le plan pluriannuel d'intégration urbaine visé à l'article 16 du contrat de gestion. En outre, le Port bénéficie des services d'un architecte portuaire, dont le coût annuel de 50.000 euros est couvert à hauteur de 51% sur fonds propres et le solde par la Région.

Parallèlement à ce travail mené par le Port de Bruxelles, la Direction des monuments et sites (DMS) a également entrepris une réflexion sur la valorisation du patrimoine situé dans la zone du canal et dans les autres zones de développement prioritaires définies par le gouvernement.

Au départ d'un inventaire des sources - littérature,

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De kanaalzone moet worden beschermd en een nieuwe bestemming krijgen: beide aspecten kunnen niet van elkaar worden losgekoppeld.*

Ik weet niet of de dotatie van 1 miljoen euro volstaat om de zone een eigen identiteit te geven en de integratie ervan in de stad te bevorderen, maar het geld kan ongetwijfeld bijdragen tot het succes van het Kanaalplan.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het Byrrh-project in Laken".

dossiers de permis, etc. -, la DMS compte établir une carte des éléments notables de la zone, puis évaluer l'intérêt des biens repérés. L'ensemble des biens identifiés seront repris sur une carte. Les plus remarquables feront l'objet d'une fiche descriptive. L'objectif de cette démarche est de mieux informer les décideurs du potentiel patrimonial de la zone. Certains biens pourraient faire l'objet d'une plus grande protection.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Merci pour ces différents éléments de réponse. L'enjeu est en effet double : sauvegarder et réaffecter le site. Ces deux aspects sont intimement liés. Certes, les enjeux sont nombreux dans cette future "zone de centralité dans la ville" mais le fait de lui trouver une identité plus particulière passera inmanquablement par la sauvegarde et la réaffectation pertinente de ce patrimoine. Bien sûr, il faudra se baser sur les différents intervenants possibles.

J'entends que le Port de Bruxelles bénéficie d'une dotation d'un million d'euros par an pour améliorer son intégration dans la ville. J'ignore si cette somme suffira mais elle constitue indubitablement l'un des éléments de la réussite globale du Plan canal.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le projet Byrrh à Laeken".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Het OCMW van de stad Brussel renoveert sinds 2007 een industrieel gebouw van 13.700 m² uit 1923 dat aan de rand van Tour & Taxis ligt. Het deel van het gebouw dat zichtbaar is vanop straat is opmerkelijk en het is dan ook geen wonder dat diverse delen van het gebouw in 1997 beschermd werden.*

De renovatie wil van de voormalige opslagplaatsen een stedelijk centrum voor economische activiteiten maken. Het project is daarmee van sociaaleconomisch belang voor de hele buurt. Hoe staat het ermee?

Schieten de stedenbouwkundige procedures op? Er waren moeilijkheden met een parkeergarage met veertig plaatsen onder het gebouw. Zijn alle vergunningen afgeleverd? Wordt de parkeergarage behouden?

Zullen de eerste huurders er in het voorjaar van 2016 terecht kunnen? Zijn de gewestelijke diensten betrokken bij de zoektocht naar potentiële kopers of huurders?

Werken de beheerders al samen met de Haven van Brussel? De haven is immers nauw betrokken bij het centrum voor internationaal wegtransport (TIR) en bij andere economische projecten in de buurt. Bij Byrrh is niet minder dan 9.000 m² voorbehouden voor stedelijke economische activiteiten.

Ik neem dus aan dat er intensieve onderhandelingen gaande zijn tussen de gewestelijke overheidsinstellingen.

Het lijkt tijd voor een evaluatie van de gewestelijke steun voor de grondige renovatie van het deels beschermde gebouw. Hoeveel is er geïnvesteerd? Is er nog nieuwe steun begroot?

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le CPAS de la Ville de Bruxelles est porteur depuis 2007 d'un grand projet de rénovation d'un bâtiment industriel de 13.700m², partiellement classé, datant de 1923 et situé en bordure du site de Tour & Taxis. La partie visible de la rue de ce bâtiment est tout simplement remarquable, notamment par ses sgraffites et les moellons de pierre. C'est donc légitimement que diverses parties furent classées dès 1997.

Cette initiative de réhabilitation, qui implique le CPAS, la Région, Beliris et le Feder (programmation 2007-2013), vise à réaffecter ces anciens entrepôts en un "pôle d'activités économiques urbaine". Cela représente un enjeu urbain mais aussi socio-économique pour tout le quartier.

Monsieur le ministre, je souhaite vous entendre sur l'état d'avancement de ce projet qui s'intègre – faut-il le rappeler ? – dans un contexte plus large puisque nous sommes à la fois à Tour & Taxis mais aussi contre le site Tivoli et non loin de l'extinctive piscine et du probable futur parc public au bassin Béco.

Étant donné cette position stratégique dans un quartier en fort développement, qu'en est-il de l'état d'avancement des procédures urbanistiques ? J'ai le souvenir de certaines difficultés d'intégration d'un parking de quarante places sous le bâtiment. Toutes les autorisations ont-elles été délivrées ? Le parking souterrain est-il maintenu ?

Pour ce qui concerne le calendrier du chantier, l'échéancier sera-t-il respecté sachant qu'il était prévu d'accueillir les premiers locataires au printemps 2016 ? Les services régionaux sont-ils associés à la recherche d'acheteurs ou de locataires potentiels ?

Quels sont en outre les partenariats d'ores et déjà noués entre les gestionnaires de ce site et le Port de Bruxelles ? Le port est en effet très impliqué dans le centre du transport international routier (TIR) mais aussi dans divers projets à vocation économique dans le quartier. On évoque pour le

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Een eerste stedenbouwkundige vergunning voor de vernieuwing van het Byrrh-complex dateert van maart 2014. De oorspronkelijk geplande parkeergarage is geschrapt en vervangen door enkele bijkomende parkeerplaatsen voor bestelwagens op de benedenverdieping.*

De oorspronkelijke planning in verband met de financiering door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) kwam in het gedrang door de lange procedure, wat de vorige minister belast met EFRO ertoe aanzette om bij de Europese Commissie uitstel te bepleiten. Dat zou ons respijt geven tot eind maart 2019, maar de Europese autoriteiten moeten daar hun zegen nog voor geven.

Door de vertraging is het kinderdagverblijf afgevoerd, waardoor er een vergunning moest aangevraagd worden om de vrijgekomen ruimte in te delen als extra werkruimtes. Die vergunning kwam er in oktober 2014. In december 2014 besliste de raad van het OCMW om de werken niet te gunnen aan de enige indiener van een geldige offerte omdat de totale kostprijs van de werkzaamheden ruim boven het oorspronkelijk geschatte bedrag lag.

De werkzaamheden konden dus niet in januari 2015 van start gaan, wat voor nog meer vertraging zorgde. Het OCMW wil nu casco

projet Byrrh pas moins de 9.000m² réservés aux activités économiques urbaines, sans parler de la crèche de 900m².

J'imagine donc que les concertations se multiplient également entre les acteurs publics régionaux.

Pour conclure, au terme de plusieurs années de gestion de ce dossier, le temps semble venu de dresser un premier bilan des aides régionales accordées pour la réfection profonde de ce bâtiment partiellement classé. Quels sont donc les montants investis ? De nouvelles aides sont-elles par ailleurs budgétisées ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Un premier permis d'urbanisme a été délivré en mars 2014 au CPAS de Bruxelles pour la rénovation et la réaffectation du complexe Byrrh au terme d'une procédure particulièrement longue due à la complexité du dossier. Le parking souterrain initialement prévu a été supprimé et remplacé dans le permis d'urbanisme par quelques places pour camionnettes supplémentaires au rez-de-chaussée.

Le calendrier initial lié au financement du Fonds européen de développement régional (FEDER) étant mis à mal par cette longue procédure, la ministre en charge du FEDER au sein du gouvernement précédent s'était engagée à défendre auprès de la Commission européenne, lors de la clôture opérationnelle de la programmation en 2017, un délai supplémentaire de deux ans pour réaliser le projet. Le délai d'opérationnalité de celui-ci serait donc postposé à la fin de mars 2019 mais cette décision revient exclusivement aux autorités européennes.

À cause de cette révision du calendrier, le projet de crèche a dû être abandonné, nécessitant l'introduction d'une demande de permis modificatif pour la réaffectation des espaces ainsi libérés en ateliers supplémentaires. Ce permis modificatif a été délivré en octobre 2014. En décembre 2014, le conseil du CPAS a décidé de ne pas attribuer le marché de travaux au seul soumissionnaire ayant rentré une offre valide car

bedrijfsruimtes maken waar bedrijven terechtkunnen. Het oorspronkelijk begrote bedrag in het EFRO-programma 2007-2013 bedroeg 10.778.274 euro.

Het was onmogelijk om het subsidiebedrag tijdig uit te geven, en dus hebben we 3.340.875 euro doorgesluisd naar andere projecten uit het EFRO-programma 2007-2013. Het totaalbedrag dat voor het Byrrh-project uitgegeven mag worden, is nu 7.437.399 euro, aangevuld met een financiering van 4.455.992 euro die de regering in november 2014 goedkeurde voor de restauratie van de beschermde gedeelten.

In juni 2011 tekenden het OCMW en de haven een samenwerkingsakkoord in verband met de aanleg van de rand van het Byrrh-terrein langs het TIR.

Het OCMW moest aan de renovatie van Byrrh beginnen in januari 2015, maar het OCMW kondigde in december 2014 de stopzetting van het project aan. In juni 2015 bracht het OCMW de haven op te hoogte dat er aan een aangepast renovatieproject gewerkt werd. De werkzaamheden zouden in 2016 van start gaan.

le coût total des travaux était largement supérieur au montant initialement estimé, entraînant un important surcoût pour le CPAS.

Les travaux n'ont donc pas pu débuter en janvier 2015 comme prévu, engendrant un retard supplémentaire. Le CPAS recentre actuellement son projet sur la réalisation d'un espace brut pour accueillir les entreprises. Le montant initialement prévu sur la programmation Feder 2007-2013 était de 8.947.372 euros auquel a été ajouté un supplément de 1.830.902 euros, ce qui portait le montant total à 10.778.274 euros.

Au vu des diverses adaptations du projet et les impossibilités techniques pour dépenser l'ensemble du subside réservé dans les temps impartis, un montant de 3.340.875 euros a été réaffecté vers d'autres projets de la programmation Feder 2007-2013. Le montant qui pourra être utilisé dans les temps pour le projet Byrrh se monte donc désormais à un total maximum de 7.437.399 euros. À ce budget s'ajoute un financement de 4.455.992 euros approuvé par le gouvernement en novembre 2014 pour la restauration des parties classées du bâtiment sur le budget de la Direction des monuments et sites.

Quels sont les partenariats d'ores et déjà noués entre les gestionnaires du site et le Port de Bruxelles ? Une convention de partenariat entre le CPAS et le port a été signée en juin 2011 pour organiser une concertation commune pour l'aménagement des abords du Byrrh du côté du centre TIR, pour prendre en considération les besoins du Byrrh en termes de parking dans les projets de développement du TIR et du terrain adjacent au centre TIR (TACT), pour donner la possibilité au CPAS d'utiliser une partie du terrain du port pour transformer le Byrrh, et enfin, pour réaliser un avant-projet conjoint pour l'aménagement des abords.

En janvier 2015, le CPAS devait commencer la rénovation du Byrrh. Un projet de concession était prévu mais le CPAS a annoncé l'arrêt du projet en décembre 2014. En juin 2015, le CPAS a informé le port que le projet de rénovation adapté était en cours de réalisation. Les travaux pourraient démarrer en 2016.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Het dossier heeft dus met veel vertraging te kampen en het is niet waarschijnlijk dat de eerste huurders er in de lente van 2016 hun intrek kunnen nemen.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Ik vrees van niet.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *We komen er later nog op terug.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de reclame in de openbare ruimte".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

Le Port de Bruxelles et les gestionnaires du projet se sont rencontrés plusieurs fois dans le cadre du dossier, notamment avec d'autres partenaires au projet, comme l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) dans son rôle de facilitateur pour le développement de la zone de Tour & Taxis.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'entends que ce dossier a accusé de nombreux retards. Il est donc peu probable que les premiers locataires soient accueillis au printemps 2016.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je le crains.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Nous aurons l'occasion d'y revenir.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "les publicités dans l'espace public".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
JULIE DE GROOTE**

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
PLAATSELIJKE BESTUREN,
TERRITORIALE ONTWIKKELING,
STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-
AANGELEGENHEDEN, TOERISME,
OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPE-
LIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,**

betreffende "het Huis Saint-Cyr".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE
GROOTE**

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

concernant "la Maison Saint-Cyr".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.