



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

**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 25 AVRIL 2018
—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—
**Integraal verslag
van de interpellaties en
de 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 25 APRIL 2018
—

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@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

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@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE**INTERPELLATIONS**

Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 7

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 prise en compte des revendications des comités de quartier sur le projet d'aménagement de la ZIR Josaphat".

Interpellation jointe de Mme Julie de Groote, 7

concernant "l'état d'avancement du dossier d'urbanisation de Josaphat".

Discussion conjointe – Orateurs : 14

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!)

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

M. Bernard Clerfayt (DéFI)

Mme Brigitte Grouwels (CD&V)

M. Rudi Vervoort, ministre-président

Mme Julie de Groote (cdH)

QUESTIONS ORALES 35

Question orale de Mme Julie de Groote 36

INHOUD**INTERPELLATIES**

Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 7

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 "het rekening houden met de eisen van de wijkcomités over het project voor de aanleg van de ZGB Josaphat".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Groote, 7

betreffende "de vooruitgang in het urbanisatiedossier Josaphat".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: 14

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!)

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

De heer Bernard Clerfayt (DéFI)

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)

De heer Rudi Vervoort, minister-president

Mevrouw Julie de Groote (cdH)

MONDELINGE VRAGEN 35

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote 36

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 vente annoncée de la clinique du Parc Léopold".

Question orale de M. Alain Maron 37

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 prévention des conflits d'intérêts en matière d'aménagement du territoire au sein du cabinet du Ministre-Président".

INTERPELLATION 38

Interpellation de M. Johan Van den Driessche 38

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'entrée de la Région bruxelloise dans l'asbl Brussels Expo".

QUESTIONS ORALES 38

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum 39

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-

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 aangekondigde verkoop van de kliniek Park Leopold".

Mondelinge vraag van de heer Alain Maron 37

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 voorkomen van belangenconflicten inzake ruimtelijke ordening in het kabinet van de minister-president".

INTERPELLATIE 38

Interpellatie van de heer Johan Van den Driessche 38

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 instap van het Brussels Gewest in de vzw Brussels Expo".

MONDELINGE VRAGEN 38

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 39

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke

<p>Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,</p>		<p>Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,</p>	
<p>concernant "la maîtrise des implantations commerciales".</p>		<p>betreffende "het beheer van de handelsvestigingen".</p>	
<p>Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</p>	39	<p>Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven</p>	39
<p>à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,</p>		<p>aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,</p>	
<p>concernant "la préparation d'un Master plan 2040 pour le Port".</p>		<p>betreffende "de voorbereiding van een Masterplan 2040 voor de Haven".</p>	
<p>Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael</p>	45	<p>Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael</p>	45
<p>à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,</p>		<p>aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,</p>	
<p>concernant "les amendes infligées suite à la démolition d'une façade protégée rue Ducale".</p>		<p>betreffende "de boetes voor de sloop van een beschermd gevel in de Hertogstraat".</p>	
<p>Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</p>	48	<p>Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven</p>	48
<p>à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,</p>		<p>aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,</p>	

concernant "les investissements prévus en Région wallonne dans les voies d'eau".

Question orale de Mme Julie de Grootte 53

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 dysfonctionnements au niveau de la direction de la Commission Royale des Monuments et des Sites".

Question orale de Mme Julie de Grootte 57

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'année européenne du patrimoine culturel 2018".

Question orale de Mme Carla Dejonghe 61

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'avenir de la Grande mosquée et du pavillon Horta-Lambeaux".

betreffende "de in het Waals Gewest geplande investeringen in de waterwegen".

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 53

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 problemen bij de directie van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen".

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 57

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 Europese jaar van het culturele erfgoed 2018".

Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe 61

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 toekomst van de Grote Moskee en het Horta-Lambeauxpaviljoen".

*Présidence : M. Mohamed Azzouzi, président.
Voorzitterschap: de heer Mohamed Azzouzi, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

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 "la prise en compte des revendications des comités de quartier sur le projet d'aménagement de la ZIR Josaphat".

INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "l'état d'avancement du dossier d'urbanisation de Josaphat".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- En mars 2017 déjà, je vous interrogeais sur les premiers contours du projet d'urbanisation de la friche de 24 hectares située le long de l'ancien site de la gare de triage Josaphat, laquelle fait l'objet d'une stratégie de développement approuvée par le gouvernement en mars 2014.

À l'époque, je vous faisais part de diverses revendications des riverains de ce quartier qui estimaient que l'implantation de quelque 1.800

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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 "het rekening houden met de eisen van de wijkcomités over het project voor de aanleg van de ZGB Josaphat".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,

betreffende "de vooruitgang in het urbanisatiedossier Josaphat".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *In maart 2017 stelde ik u een vraag over het stadsontwikkelingsproject op het 24 ha grote terrein naast het vroegere rangeerstation Josaphat. De omwonenden vonden het plan om daar 1.800 woningen, een school en twee kinderdagverblijven te bouwen te ingrijpend.*

Perspective.brussels moest een richtplan van aanleg opstellen. Op de website van perspective.brussels staat te lezen dat de

logements, d'une école et de deux crèches était un projet beaucoup trop conséquent et en complète inadéquation avec la géographie des lieux.

Compte tenu des nouveaux outils planologiques, perspective.brussels a été chargé de traduire cette stratégie dans un plan d'aménagement directeur (PAD). Le site internet de perspective.brussels nous indique que, dès l'approbation provisoire dudit PAD par le gouvernement régional, la Société d'aménagement urbain (SAU) préparera la mise en œuvre du site à deux niveaux.

Il s'agira d'abord de coordonner les opérations de développement menées par les nombreux acteurs publics pour raccorder le site au réseau nécessaire, aménager les espaces verts et implanter les équipements. Il faudra ensuite entamer une procédure de marché public pour la réalisation progressive d'une première phase d'aménagement comprenant 650 logements au sud du site.

Les premiers travaux doivent débuter dès cette année avec la viabilisation du terrain - raccordements à l'eau, au gaz et à l'électricité ainsi qu'assainissement - et la création d'un parc de 2,7ha. La construction des logements et des équipements qui commencera dans la foulée s'étendra sur une période de dix ans. Le processus n'est pas figé : il s'agit de réserver des surfaces destinées aux équipements pour satisfaire les besoins et, parallèlement, des emplacements propices à leur développement.

Il y a quelques mois, nous avons appris que la SAU avait lancé son marché public portant sur la première phase de développement immobilier. Cet élément a fait ressurgir toutes les interrogations liées au développement de ce projet, comme la maîtrise de la densification, de la mixité, l'impact environnemental, la question financière, la mobilité ou encore la transparence. Jugé trop dense, ce projet continue de faire l'objet de nombreuses pétitions et revendications de la part des habitants.

Il est reproché à la Région de maintenir une certaine opacité autour de la réalisation de ce chantier. Par exemple, il nous a été rapporté de manière récurrente que, malgré des demandes formulées par les comités de quartier et les habitants, aucune information détaillée sur le

Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) de inrichting van het terrein in twee fasen begint voor te bereiden zodra de regering het richtplan van aanleg voorlopig heeft goedgekeurd.

Ze moet in de eerste plaats de aansluiting van het terrein op het wegennet, de aanleg van groen en de inplanting van openbare voorzieningen coördineren. Vervolgens moet ze een openbare aanbesteding uitschrijven voor de bouw van 650 woningen op het zuidelijke deel van het terrein.

Dit jaar wordt het terrein bouwrijp gemaakt en wordt er een park van 2,7 ha aangelegd. De daaropvolgende bouw van woningen en voorzieningen zal tien jaar in beslag nemen en aanpassingen blijven mogelijk.

Enkele maanden geleden schreef de MSI haar aanbesteding uit voor de eerste fase van de vastgoedontwikkeling. Daarop kwamen er opnieuw vragen over de bouwdichtheid, de mobiliteit en de transparantie. De omwonenden blijven zich tegen het grote aantal woningen verzetten.

Het gewest wordt verweten dat het zich onvoldoende transparant opstelt. Zo krijgen wijkcomités en buurtbewoners geen gedetailleerde informatie over het project en ontvangen ze evenmin een rapport over de effecten op de mobiliteit, het landschap en de levenskwaliteit.

De omwonenden klagen bovendien over een gebrek aan overleg en over het uitblijven van een onafhankelijke, diepgravende studie. Het gewest lijkt hun protest naast zich neer te leggen, terwijl zij bij het project betrokken willen worden. Ze willen immers een menselijke, geïntegreerde en duurzame stadsontwikkeling.

De omwonenden vrezen dat de ontwikkeling van een wijk op een lager gelegen, moeilijk bereikbaar terrein uiteenlopende vormen van vervuiling zal veroorzaken. Door de hoge bouwdichtheid rest er bovendien weinig ruimte voor groen.

Van de oorspronkelijke groene, duurzame visie op dit project blijft niet veel meer over.

Er zijn namelijk plannen voor de bouw van bijna 1.600 woningen voor net geen 4.400 inwoners op

projet ne leur avait été communiquée, pas plus qu'un rapport d'incidences sur la mobilité, sur la qualité paysagère du site ou sur la qualité de vie.

En outre, les riverains se plaignent du manque de concertation, d'une part, et de l'absence d'une étude approfondie et indépendante, d'autre part. Cumulant les rôles de propriétaire du terrain, de concepteur, de promoteur et d'organisme délivrant le permis d'urbanisme, la Région bruxelloise semble faire fi des mécontentements régulièrement exprimés par les citoyens. Les habitants veulent être impliqués dans l'élaboration du projet. Ils réclament une urbanisation humaine, intégrée et durable dans tous les sens du terme.

Ils s'inquiètent notamment du fait que "ce lotissement situé dans une cuvette avec très peu de voies d'accès sera source de pollutions atmosphérique, sonore, visuelle et des sols, une telle concentration laissant peu de place aux espaces verts pour les futurs habitants".

Alors qu'une vision verte et durable semblait primer pour la première mouture de ce projet d'urbanisation, la surdensification aujourd'hui décriée par les associations de riverains est évidemment l'élément le plus problématique, du moins celui qui pose le plus de questions.

En l'occurrence, le projet prévoit la construction de près de 1.600 unités de logement, accueillant un peu moins de 4.400 habitants et réparties sur 14 hectares, ce qui équivaut à 313 habitants par hectare. En guise de comparaison avec les quartiers avoisinants, la moyenne est estimée à 139 habitants par hectare pour le quartier Terdel, et à 165 habitants par hectare pour le quartier Conscience à Evere. Une telle moyenne de 313 habitants par hectare est interpellante, comparée à celle de Paris intra muros, évaluée à 240 habitants par hectare, ou à notre moyenne régionale, estimée à 70 habitants par hectare.

Une telle surdensification aura des incidences négatives dont l'étendue n'est pas encore connue. La mobilité dans et autour de ce quartier totalement enclavé, auquel on accède et duquel on sort du même côté, suscite de fortes inquiétudes. Plus de 4.000 habitants supplémentaires étant appelés à l'occuper, la gestion de la mobilité constitue l'un des défis majeurs d'un projet qui,

14 ha, wat neerkomt op 313 inwoners per hectare. Dat is zelfs hoger dan het Parijse gemiddelde. In de omliggende wijken wonen gemiddeld 139 tot 165 inwoners per hectare en het gemiddelde voor Brussel bedraagt 70 inwoners per hectare.

Een dergelijke overdreven dichte bebouwing zal negatieve gevolgen hebben. Aangezien de wijk niet vlot bereikbaar is, vormt de mobiliteit met de komst van meer dan 4.000 nieuwe inwoners een grote uitdaging.

De omwonenden verzetten zich dan ook tegen een dergelijk grootschalig project, dat op geen enkele manier aansluit bij de omliggende wijken.

Bovendien komt er kritiek over de opdeling van het project, waardoor een impactstudie en een effectenrapport voor het volledige project worden omzeild. Dat is niet bevorderlijk voor de participatie.

U antwoordde vorig jaar dat de MSI de omwonenden door middel van een website op de hoogte bracht van de informatieprocedure. Ze verspreidde een brochure en zal informatiesessies organiseren bij de aanvang van belangrijke fasen van het project. Bovendien worden de grote strategische keuzes en de reglementaire bepalingen in een richtplan van aanleg opgenomen en wordt er na een breed openbaar onderzoek een milieueffectenrapport (MER) opgesteld. Wijkcomités en omwonenden kunnen alle studies inkijken.

U voegde eraan toe dat omwonenden en toekomstige bewoners van het complex zouden worden betrokken bij de inrichting van het terrein en de bouw van de woningen.

Hoever staat het verkeersplan voor het terrein? Komen er voldoende parkeerplaatsen? Met welke maatregelen zal worden voorkomen dat er files ontstaan op de toegangswegen naar het terrein? Wat onderneemt u om ervoor te zorgen dat bewoners niet in de omliggende wijken zullen parkeren?

Klopt het dat er twee bijkomende openbare gewestelijke parkings komen? Hoe zult u het terrein optimaal bereikbaar maken?

parallèlement au développement du quartier Reyers - dans l'immédiat, le réaménagement de la place Général Meiser et la démolition du viaduc - participe à la transformation de toute une zone de notre Région.

En somme, les riverains s'opposent à un projet d'une telle envergure qui n'aura aucun lien, ni par sa taille, ni par son implantation, avec les quartiers environnants de Schaerbeek, Evere, Woluwe-Saint-Lambert et Etterbeek.

Par ailleurs, la découpe du projet est fortement critiquée, en ce qu'elle permet d'éviter une étude d'impact et un rapport d'incidences sur l'ensemble du projet, ce qui n'est pas de nature à favoriser une participation optimale.

À l'occasion de ma première interpellation sur le sujet, vous m'indiquiez : "Concernant les informations aux riverains, la SAU a opportunément placé le processus d'information via un site. Une brochure a été distribuée, des séances d'information seront réalisées aux étapes clés du projet. Par ailleurs, afin de sécuriser les partenariats publics, les acteurs immobiliers et les riverains, les grandes options stratégiques et les dispositions réglementaires du projet seront coulées dans un plan d'aménagement directeur (PAD) accompagné de son rapport d'incidences sur l'environnement (RIE) qui fera l'objet d'une large enquête publique. Les riverains et comités de quartier pourront, dans ce cadre, prendre connaissance de toutes les études finalisées et adaptées aux dernières modifications du projet et se prononcer ainsi en toute connaissance de cause. Cela n'aurait pas été possible si les études éparses et non coordonnées avec le projet leur avaient été transmises".

Vous ajoutiez : "Les projets concrets d'aménagement et de construction seront accompagnés de processus associant et informant les riverains et les futurs habitants du site. Il en sera ainsi des projets d'aménagement de l'espace public et des projets de développement immobilier".

Je souhaiterais dès lors obtenir des précisions de votre part, tout d'abord concernant la mobilité. Qu'en est-il du plan de circulation qui sera déployé sur le site ? Le plan d'aménagement prévoit-il

Daarnaast blijkt dat er, in tegenstelling tot wat op de website te lezen stond, 45% openbare woningen zouden komen en 55% privéwoningen. Dat zijn beduidend meer openbare woningen dan in de omliggende wijken.

Kunt u de definitieve percentages met betrekking tot openbare woningen en privéwoningen toelichten? Komen er ook intergenerationele woningen en rusthuizen? Hoeveel ruimte komt er voor winkels, groen, openbare en gemeenschappelijke ruimten?

De omwonenden vroegen herhaaldelijk om ingerichte pleintjes, speeltuinen, moestuinen en ruimten waar ze kunnen samenkomen. Is daar rekening mee gehouden?

Wat voor kantoren komen er op het terrein? De omwonenden willen dat die niet te veel ruimte innemen en als coworkingruimte kunnen worden gebruikt. Werd daar rekening mee gehouden?

Liet u nagaan aan wat voor winkels de buurtbewoners behoefte hebben?

Een duizendtal omwonenden moest in actie komen en een petitie indienen voordat de MSI details wilde geven over het project. Er bestaat een website met de grote lijnen en doelstellingen van het project, maar die informatie is zeer algemeen. Bovendien kregen de burgers geen inspraak. De MSI zei destijds dat ze op de eisen van de omwonenden zou ingaan na overleg met haar partners.

Wat leverde dat overleg op? Wat voor zin heeft een openbaar onderzoek als de belangrijkste betrokkenen een project voorgeschoteld krijgen waar niets meer aan kan worden gewijzigd?

Wat onderneemt u om de dialoog met de omwonenden weer op gang te brengen?

suffisamment de places de parking pour les résidents ? Quelles dispositions ont-elles été prises pour éviter l'engorgement des points d'entrée sur le site, déjà fortement saturés aux heures de pointe ? Quelles mesures envisagez-vous pour éviter un report de stationnement vers les quartiers avoisinants ?

Qu'en est-il du projet de construction de deux parkings publics régionaux supplémentaires et que prévoit d'ailleurs le plan d'urbanisation pour optimiser la desserte de ce site ?

Ensuite, les éléments qui nous ont été communiqués nous apprennent, contrairement à ce qui était indiqué sur le site www.josaphat.brussels, que la mixité sociale et fonctionnelle a été définie selon une proportion de 45% de logement public (dont 27% d'habitations sociales) pour 55% de logement privé (locatif ou acquisitif).

Le pourcentage de logement public est visiblement supérieur à celui observé dans les quartiers voisins. Quelle est la répartition définitive retenue pour le logement public et le logement acquisitif ? Par ailleurs, quelle importance sera-t-elle donnée à la construction de logements de type intergénérationnel, d'une part, et à la construction de maisons de retraite, d'autre part ? Quelle sera également la proportion retenue pour les commerces, les espaces verts, les espaces publics et les espaces de vie et de rencontre ?

Afin d'améliorer la qualité de vie de ces lieux, les riverains ont, à de multiples reprises, demandé l'implantation de places équipées de mobilier urbain, d'espaces de jeux, de potagers urbains, ainsi que de lieux de socialisation, de rassemblement et de convivialité. Ces demandes sont-elles traduites dans les plans actuels, hormis les espaces verts entre les bâtiments ?

Concernant la création d'espaces de bureaux, de quelle nature seront-ils ? Les riverains revendiquent que ces espaces soient réduits et assimilables à des espaces de coworking. Cette demande a-t-elle été entendue ?

Qu'en est-il de l'implantation de commerces de proximité ? La nature de ces commerces a-t-elle été évaluée à la lumière des besoins des habitants du quartier ?

Je rappelle qu'une mobilisation d'un millier de riverains, illustrée par une pétition, aura été nécessaire pour que la SAU daigne les informer des détails - encore trop lacunaires à leur goût - du projet. Il existe un site internet reprenant les grandes lignes et les objectifs de ce plan d'urbanisme. Toutefois, force est de constater que ce site ne reprend que des informations très générales et que nulle place n'a été laissée à la participation citoyenne dans la réflexion et la construction de ce projet. À l'époque, la SAU avait argué qu'elle donnerait suite aux différentes revendications des riverains après concertation auprès des partenaires impliqués dans le projet.

Quels sont ces retours aujourd'hui ? Comment garantir les effets de l'enquête publique, si c'est pour soumettre aux principaux intéressés un projet dûment ficelé, auquel aucune modification ou amélioration ne pourra être apportée ?

Enfin, pouvez-vous nous éclairer sur les démarches entreprises afin de renouer le dialogue nécessaire avec les riverains concernés par le projet ? À l'époque, la SAU avait annoncé qu'elle donnerait suite aux revendications des riverains après concertation avec les partenaires impliqués dans le projet. Quels ont été ces retours ? Comment garantir que l'enquête publique produise ses effets si les principaux intéressés se voient soumettre un projet dûment ficelé auquel aucune modification ne pourra être apportée ?

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte pour son interpellation jointe.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Le ton que j'emploierai dans mon interpellation jointe à celle de M. Van Goidsenhoven sera différent du sien. Rappelons d'abord que nous sommes en présence de l'un des grands pôles de développement de notre Région, sans doute celui dont nous parlons depuis le plus longtemps. À maintes fois bloqué, le projet d'urbanisation du site Josaphat avait de quoi susciter nos interrogations.

Je me réjouis donc que nous entrons dans une phase de concrétisation, dont chacun souhaite qu'elle soit portée par l'ensemble des acteurs : communes, habitants présents et futurs, riverains... L'objectif est de disposer d'un projet fort - à défaut

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Ik zie de zaken enigszins anders dan de vorige spreker. De ontwikkeling van de Josaphatsite werd al een aantal keren geblokkeerd en daar stel ik me toch wel vragen bij. Ik ben daarom blij dat alles nu concreter wordt en dat iedereen wil dat alle betrokken partijen achter het project staan.*

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) heeft een openbare aanbesteding gelanceerd om een ontwikkelaar aan te duiden voor de eerste fase van het project, meer bepaald 66.000 m² aan woningen. De informatie die hierover wordt verspreid, is echter niet eenduidig. Daarom zou het nuttig zijn om een stand van zaken te krijgen

d'être consensuel - de ce gouvernement et porté par tous.

Je vous ai déjà interpellé à ce sujet en avril 2017. Depuis, comme vient de le rappeler M. Van Goidsenhoven, la Société d'aménagement urbain (SAU) a lancé un marché public en vue de désigner un développeur chargé de réaliser la première phase du projet, à savoir 66.000m² de logements. À cet égard, il faut reconnaître que les informations communiquées sur le site et dans la presse, en plus des rumeurs, ne se recourent pas toujours. Il sera donc utile de faire le point sur les différents types de logements prévus et de répondre à la question de la surdensification. Tel est le sens de l'interpellation de M. Van Goidsenhoven : la mixité envisagée correspond-elle à un équilibre qui permettra à ce quartier de respirer ?

Selon un article paru dans le quotidien *Le Soir*, ces 66.000m² devaient se répartir entre des logements libres à commercialiser sur le marché privé, des logements sociaux locatifs, des logements moyens acquisitifs, des logements sociaux acquisitifs, des commerces de proximité et des locaux professionnels.

Est-il possible d'estimer le nombre de personnes, de familles et de commerçants que le site devrait accueillir ?

En avril 2017, vous citiez le chiffre de 1.584 logements. Ce chiffre a-t-il été réévalué depuis ?

Concernant l'habitat des personnes âgées, vous aviez évoqué la construction d'une maison de repos. Qu'en est-il d'autres options, comme le logement intergénérationnel ?

Quelle est la part consacrée à la "respiration" dans ce développement, c'est-à-dire aux espaces verts et aux aires de jeux et de loisirs ?

Le même article mentionne que les emplacements de parking seront prévus dans une proportion de 0,7 par logement. Comment veillerez-vous à ce que la mobilité occupe une place centrale dans ce projet ? Quelles lignes de transports en commun desserviront-elles cette zone et en quelle proportion par rapport au nombre d'habitants estimé ? Que sera-t-il mis en œuvre, dès le

van de diverse soorten geplande woningen en van de oplossing voor het probleem van de overconcentratie. Zal de geplande mix voor een evenwicht zorgen waardoor deze buurt wat meer ademruimte krijgt?

Volgens een artikel in Le Soir zou de totale oppervlakte worden onderverdeeld in woningen voor de privémarkt, sociale huurwoningen, koopwoningen voor middeninkomens, sociale koopwoningen, buurtwinkels en lokalen voor professioneel gebruik.

Wat is de raming van het aantal bewoners, gezinnen en handelaars dat de site zal kunnen herbergen? In april 2017 had u het over 1.584 woningen. Klopt dat cijfer nog altijd?

Er zou ook een rusthuis komen. Wordt er ook in andere opties voorzien, zoals bijvoorbeeld kangoeroewoningen?

In hoeveel plaats wordt er voorzien voor groene ruimten, speelruimtes en andere ruimtes voor vrijetijdsbesteding?

Hetzelfde artikel meldt dat de proportie van het aantal parkeerplaatsen 0,7 per woning zal bedragen. Hoe zult u erover waken dat de mobiliteit centraal staat in dit project? Welke openbaarvervoerlijnen zullen deze zone aandoen en in welke proportie ten opzichte van het aantal inwoners? Op welke manier zal de zachte mobiliteit worden aangemoedigd?

Hoe staat het met de planning van het GEN-station Josaphat door de verplaatsing van de halte Evere? Is dit in het investeringsprogramma van Infrabel opgenomen?

Staat Brussel Mobiliteit in voor het beheer van de weg die het ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO) doorkruist? Zal hij worden aangesloten op de Generaal Wahislaan, zodat de site van beide kanten bereikbaar wordt?

Hoe zult u reageren op de burgerbeweging die tot stand gekomen is in het kader van dit project? Het lijkt me belangrijk dat u openstaat voor de vele vragen van de burgers en aantoon dat u rekening houdt met hun noden.

lancement du projet, pour encourager la mobilité douce ?

Toujours en matière de mobilité, qu'en est-il de la programmation de la station RER Josaphat par le déplacement de l'arrêt Evere ? Infrabel a-t-il inscrit ces travaux dans son programme d'investissement ?

Qu'en est-il de la gestion de la voirie qui traverse la zone d'industrie urbaine (ZIU) ? Est-elle gérée par Bruxelles Mobilité ? Qu'en est-il de son embranchement sur le boulevard Général Wahis qui permettrait la desserte des deux côtés du site ?

Enfin, comment comptez-vous répondre à la grande mobilisation citoyenne à laquelle nous assistons dans le cadre de cette procédure ? Il me paraît important qu'à un moment donné, vous fixiez rendez-vous aux citoyens pour répondre aux nombreuses interrogations qui ont fait l'objet de la pétition mentionnée par M. Van Goidsenhoven. Des rendez-vous formels ne suffiront pas, et il importe de mettre en place un processus visant à démontrer aux citoyens qu'ils ont été entendus.

Discussion conjointe

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (*en néerlandais*).- *Je trouve ce sujet passionnant, car le site offre de nombreux atouts. Le gouvernement dispose d'une page blanche et a tout le loisir de décider ce qu'il en fait.*

La Société d'aménagement urbain (SAU) a récemment organisé un marché public pour la première phase d'aménagement du site Josaphat. Apparemment, une procédure de dialogue compétitif a été entamée, ce qui est étonnant, vu que le plan d'aménagement directeur n'a pas encore été approuvé. J'aimerais en savoir plus à ce sujet.

Le gouvernement a l'intention de construire un quartier durable d'ici 2030 sur le site Josaphat. J'ignore si le projet est ambitieux et durable, mais Groen plaide en tout cas pour un projet exemplaire.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik had zelf een vraag ingediend over het Josaphatterrein, maar blijkbaar was ik te laat. Daarom sluit ik graag aan bij deze interpellatie.

Ik vind dit onderwerp zeer interessant, niet enkel omdat ik in Schaarbeek woon, maar ook omdat het een uniek terrein is. De regering heeft alle troeven in handen om zelf te bepalen hoe het evolueert. Er ligt een onbeschreven blad klaar dat we naar believen kunnen invullen. Dat is fascinerend.

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) schreef onlangs een overheidsopdracht uit voor de eerste bouwfase van het Josaphatterrein. Naar verluidt werd er gekozen voor een zogenaamde competitieve dialoog. Het is zeer merkwaardig dat de procedure al van start gaat, terwijl het richtplan van aanleg nog niet is goedgekeurd. Daar wil ik graag meer uitleg over krijgen.

La participation est très critiquée. Je suis d'accord avec M. Van Goidsenhoven sur ce plan. Les procédures prévoient un plan d'aménagement directeur, mais les procédures classiques de demande de permis parlent de participation citoyenne. Les avis émis par les citoyens à un stade aussi avancé du projet peuvent toutefois difficilement être pris en considération. Les gens attendent des informations claires et transparentes, et la possibilité de donner leur avis dès le début de la procédure, pour que le dialogue puisse se poursuivre par la suite.

Les riverains s'inquiètent de la densité de logements sur le site Josaphat, qui aggravera encore les problèmes de mobilité existants. Faute de concertation, le projet risque fort d'engendrer une réelle opposition.

Soyons clairs sur ce que signifie la participation citoyenne. Elle ne consiste pas à céder au moindre souhait, mais à écouter les suggestions, remarques et questions. Dans un esprit de dialogue, l'initiateur du projet tâche ensuite de le revoir en conséquence.

Je me suis également laissé dire que l'avis des riverains restait lettre morte. Sous le nom de 'Commons Josaphat', des associations et des citoyens s'investissent depuis des années pour émettre des propositions novatrices. Le gouvernement n'en tient visiblement pas compte.

Même le bourgmestre de Schaerbeek ne peut répondre à leurs questions, au conseil communal. C'est par la presse qu'il a appris que le gouvernement avait opté pour un dialogue compétitif.

Pourquoi avez-vous choisi cette procédure ?

Les promoteurs semblent recevoir carte blanche pour l'aménagement du site Josaphat. Pourquoi la procédure a-t-elle démarré sans que les riverains et les autres intéressés puissent donner leur avis sur les grandes lignes du projet ?

De quelle manière le gouvernement mettra-t-il en place une politique progressiste sur le plan écologique, social et planologique ? Ce quartier verra le jour dans dix ans. Des objectifs ambitieux seront-ils imposés aux bureaux d'architectes et

De regering wil tegen 2030 een duurzame wijk ontwikkelen op het Josaphatterrein. Het is voor mij niet duidelijk of het project ambitieus en duurzaam is. Groen wil alleszins dat het een voorbeeldig project wordt.

Op de inspraak is er veel kritiek. Op dat vlak ben ik het eens met de heer Van Goidsenhoven. De procedures voorzien in een richtplan van aanleg en de klassieke vergunningsprocedures in inspraakmomenten. U kent echter onze mening daarover: openbare onderzoeken kunnen burgers tot statische tegenspraak dwingen. Zelfs al zou de initiatiefnemer rekening willen houden met de inspraak van burgers, dan nog wordt het moeilijk om dat in een zo ver gevorderde fase van het project te doen. Die aanpak is dus helemaal achterhaald. Mensen verwachten duidelijke, transparante informatie en de mogelijkheid tot inspraak op het moment dat er nog iets mee gedaan kan worden, namelijk vanaf het begin van de procedure. Die dialoog moet daarna worden voortgezet.

Buurtbewoners maken zich zorgen over de dichte bebouwing op het Josaphatterrein en de impact daarvan op de mobiliteit, die nu al problematisch is. Als u daarover geen overleg voert, dan valt het te voorspellen dat die bezorgdheid aanleiding zal geven tot groot verzet tegen het project.

Ik wil vermijden dat u opnieuw een karikatuur maakt van het concept inspraak. Inspraak betekent namelijk niet dat alle wensen ingewilligd moeten worden, wel dat er geluisterd wordt naar suggesties, opmerkingen en vragen en dat de initiatiefnemer probeert in te schatten hoe hij die kan gebruiken om projecten bij te sturen. Het komt erop aan om te luisteren naar de bezorgdheden van de mensen en met hen in dialoog te gaan.

Ook ik vernam dat de omwonenden, die vragende partij zijn voor inspraak en dialoog, geen redelijke antwoorden krijgen. Onder de noemer 'Commons Josaphat' zetten verenigingen en burgers zich al jarenlang in om innoverende voorstellen te doen. Ze komen echter niet verder dan een dovemansgesprek, waarin de regering hun enkel lippendienst bewijst met de bewering dat ze rekening zal houden met hun voorstellen. Uit de plannen blijkt echter dat niets minder waar is.

aux promoteurs immobiliers, en termes de pollution, de quantités de déchets, de circulation automobile ? Visez-vous le 'zero waste' et 'zero emission' ?

Pour prendre un exemple, le nombre d'emplacements de parking fait polémique. Or, plus il y en a, plus le trafic est encombré, alors que la situation est déjà problématique. Groen préfère en l'occurrence limiter leur nombre.

Les habitants choisiront ce nouveau quartier pour son accessibilité en transports en commun, à vélo ou à pied. La moitié des ménages bruxellois possèdent actuellement une voiture, mais des emplacements sont prévus pour 70% des logements.

Nous devons également tenir compte de l'évolution de Bruxelles décrite dans le PRDD : croissance de la population, du trafic, de la pollution, etc. C'est l'occasion d'évoluer vers un autre modèle de mobilité.

Le nombre d'habitants prévu dans le quartier a été réduit de 1.800 à 1.600 familles. Comment le calculez-vous, de manière à préserver la qualité de vie, tant des résidents du quartier que de ceux des quartiers avoisinants ?

Le plan donne l'impression que le site est entièrement bâti, excepté le talus du chemin de fer, qui deviendra une zone verte. Pouvez-vous expliquer ce choix ? Vous pourriez également construire quelques hauts immeubles séparés par de grands espaces dégagés.

Quant aux équipements collectifs, combien de places prévoyez-vous dans les crèches et les écoles ? Comptez-vous sur d'éventuelles activités de production et sur des commerces locaux ?

Enfin, qu'en est-il de la participation citoyenne ? Est-il vrai que la population est mal informée ? Comment comptez-vous entamer le dialogue à court terme ?

Pourquoi les plans sont-ils établis par la SAU, et non par perspective.brussels, le Bureau bruxellois de la planification ? Comment expliquez-vous qu'une instance indépendante et déconsolidée participe au développement du site Josaphat aux

Ook de burgemeester van Schaarbeek zegt in de gemeenteraad steevast dat hij de vragen van burgers niet kan beantwoorden. Hij vernam zelf via de media dat de regering besliste om van start te gaan met een competitieve dialoog. Dat zal hij waarschijnlijk straks kunnen bevestigen. Er is duidelijk een gebrek aan inspraak en betrokkenheid.

Waarom wordt er gekozen voor de procedure van de competitieve dialoog?

Projectontwikkelaars lijken vrij spel te krijgen bij de ontwikkeling van het Josaphatterrein, terwijl omwonenden en belanghebbenden geen inspraak of informatie krijgen. Waarom is de procedure van start gegaan, zonder dat de burgers inspraak kregen over de krachtlijnen van het project?

Op welke manier zorgt de regering voor een vooruitstrevend beleid op ecologisch, sociaal en planologisch vlak? Wat zijn de kenmerken van de duurzame wijk die ten vroegste over tien jaar zal worden gebouwd? Welke doelstellingen moeten de architectenbureaus en projectontwikkelaars halen? Hoeveel uitstoot en hoeveel afval mag er worden geproduceerd? Hoeveel autoverkeer wordt er toegelaten? Streeft u naar 'zero waste' en 'zero emission'? Hoe worden de projectontwikkelaars gestimuleerd om echt ambitieus te zijn op die vlakken?

Het parkeerprobleem is een goed voorbeeld. Sommigen zijn bezorgd dat er te veel parkeerplaatsen zullen zijn en anderen willen meer parkeergelegenheid. Meer parkeergelegenheid genereert meer verkeer, waardoor de impact op de verkeerssituatie vergroot, terwijl die nu al problematisch is. Groen kiest in dit geval dan ook bewust voor weinig parkeergelegenheid.

De bewoners van de nieuwe wijk zullen bewust kiezen voor een woning die bereikbaar is met het openbaar vervoer, de fiets of te voet. Hoewel vandaag slechts de helft van de Brusselse gezinnen een auto bezit, wordt er gemikt op parkeerplaatsen voor 70% van de woningen.

We moeten ook rekening houden met de evolutie van Brussel, die beschreven wordt in het op stapel staande GPDO: toenemende bevolking, verkeersdruk, vervuiling enzovoort. We moeten

côtés des promoteurs ?

evolueren naar een ander verkeersmodel. U hebt nu de kans om dat vorm te geven.

Hoe wordt de dichtheid van de bewoning bepaald? Aanvankelijk zou er plaats zijn voor 1.800 gezinnen, nu is er sprake van 1.600. Hoe houdt u daarbij rekening met de levenskwaliteit van de toekomstige bewoners en de bewoners van de aangrenzende wijken? Welke garanties worden ingebouwd op het vlak van levenskwaliteit?

Nu heerst de indruk dat nagenoeg alles volgebouwd wordt, behalve de talud van de spoorweg. Die is niet geschikt voor bebouwing en zou als groene zone dienen. Waarom werd ervoor gekozen om zoveel gezinnen op het terrein te laten wonen? Kunt u de keuze van de bebouwing toelichten? De voorkeur zou ook kunnen gaan naar een beperkt aantal grote, hoge gebouwen, met daartussen heel veel open ruimte.

Tot slot wil ik het over de openbare voorzieningen hebben. Hoeveel plaatsen worden voorzien in crèches en scholen? Hoe zit het met eventuele productieactiviteiten en lokale winkels?

Hoe zit het met de inspraak en participatie? Klopt het dat de mensen tot dusver enkel beperkt werden geïnformeerd? Hoe zult u ervoor zorgen dat u op korte termijn de dialoog kunt aangaan met de bewoners?

Waarom worden de plannen opgesteld door de MSI in plaats van perspective.brussels? Dat is toch in strijd met wat u zelf door dit parlement hebt laten goedkeuren? Hoe valt te verantwoorden dat een onafhankelijke, gedeconsolideerde instantie samen met projectontwikkelaars de ontwikkeling van het Josaphatterrein mag bepalen? Dat zou toch het werk moeten zijn van perspective.brussels, het Brussels Planningsbureau?

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

De voorzitter.- Mevrouw Geraets heeft het woord.

Mme Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!).- Nous savons que les élections communales approchent quand les libéraux commencent à se soucier des revendications des citoyens. Peut-on donc attendre du MR qu'il se soucie des revendications

Mevrouw Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Als de liberalen zich zorgen beginnen te maken over burgerverzet, dan weten we dat de gemeenteraadsverkiezingen eraan komen. Zullen ze zich ook zorgen maken voor het burgerverzet*

citoyennes qui s'opposent au projet de mégaprisson à Haren ?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je ne savais pas que j'étais élu à Schaerbeek...

Mme Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!).- Ou qu'il se soucie des milliers de citoyens qui ont signé la pétition contre la pension à 67 ans, car ils rejettent sa logique qui pousse les travailleurs à travailler plus longtemps ?

Concernant le site Josaphat lui-même, il est prévu qu'il abritera 322 logements sociaux locatifs et 81 logements sociaux acquisitifs, selon le site www.josaphat.brussels. M. le ministre, confirmez-vous ces chiffres ? D'une part, ils sont très insuffisants par rapport aux besoins de la population et, d'autre part, ils ont diminué par rapport aux réponses que vous apportiez au PTB il y a près d'un an. À l'époque vous affirmiez qu'il était question de 465 logements sociaux. Doit-on en conclure que le taux de logements sociaux prévu sur le site Josaphat se réduit comme une peau de chagrin et que les engagements que vous avez pris ne seront pas tenus, alors qu'ils étaient déjà très faibles ?

D'après les chiffres de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) et de la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) cités dans le journal *Le Soir* de ce 23 avril, Schaerbeek ne compte que 3,88% de logements sociaux. Il est donc crucial d'en créer davantage dans cette commune. Par ailleurs, l'indice de richesse y est au plus bas - 65 en 2015 -, inférieur à l'indice national de référence qui est de 100.

L'argument des libéraux selon lequel les logements sociaux attirent la pauvreté ne tient pas. En effet, une commune comme Watermael-Boitsfort, qui compte 17,73% de logements sociaux, ne peut être considérée comme une commune pauvre. Le logement social n'est donc pas un problème, mais une solution à la pauvreté.

Le logement social constitue donc une solution au problème de la pauvreté. Je rappelle que la liste d'attente pour un logement social à Schaerbeek compte environ 3.500 familles. Le site Josaphat

tegen de megagevangenis in Haren?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik wist niet dat ik verkozen was in Schaerbeek ...*

Mevrouw Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *En geldt die bezorgdheid ook voor de succesvolle petitie tegen de pensioenleeftijd op 67 jaar?*

Volgens de website www.josaphat.brussels zullen er 322 sociale huurwoningen en 81 sociale koopwoningen op de Josaphatsite komen. Kloppen die cijfers? Dat zijn niet echt veel woningen als je weet hoe groot de behoeften zijn. Bovendien zijn dat een pak minder woningen dan u vorig jaar nog in het vooruitzicht stelde. Toen was er nog sprake van 465 sociale woningen.

*Volgens de cijfers van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) en de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) die in *Le Soir* van 23 april verschenen zijn, telt Schaerbeek maar 3,88% sociale woningen. Er moeten dus nog veel sociale woningen in die gemeente bijkomen, zeker in het licht van de lokale armoedecijfers.*

Het argument van de liberalen dat sociale woningen armoede aantrekken, houdt geen steek. Watermaal-Bosvoorde telt 17,73% sociale woningen, maar kan moeilijk als een arme gemeente worden bestempeld. Sociale huisvesting creëert geen armoede, maar lost armoede net op.

In Schaerbeek wachten er 3.500 gezinnen op een sociale woning. De Josaphatsite biedt mogelijkheden om de wachtlijst in te korten. De PS benadrukt te pas en te onpas dat sociale huisvesting een van haar prioriteiten is. Waarom gebruikt die partij dan de hefbomen niet waarover ze als lid van de meerderheid beschikt?

Welke oppervlakte zal uiteindelijk voor huisvesting worden gebruikt? Dat stuk lijkt trouwens alsmaar meer in te krimpen

Waarvoor zullen de stedenbouwkundige lasten worden gebruikt? Voor de bouw van de twee crèches en de basisschool? Of voor andere

est donc une opportunité en or que la Région doit saisir. Le PS nous répète à souhait que le logement social est une de ses priorités. Dès lors, pourquoi ne pas activer les leviers dont il dispose lorsqu'il est au pouvoir ?

Avec ses 25ha, le site Josaphat est une réserve foncière importante pour notre Région, qui permettrait de loger une partie des 44.000 ménages inscrits sur une liste d'attente pour un logement social. Du reste, quelle sera finalement la surface totale dédiée au logement ? Nous remarquons qu'au fil du temps, elle ne cesse de diminuer. D'autre part, il y a lieu de s'interroger sur l'affectation de la valeur totale des charges d'urbanisme. Que vont-elles permettre de financer ? Les deux crèches et l'école fondamentale dont il est question y sont-elles comptabilisées ? D'autres infrastructures collectives sont-elles prévues et couvertes par ces charges ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Enfin, pour ce qui est de la mobilité - un véritable problème sur ce site -, quelle est l'offre supplémentaire de transports publics, compte tenu des 4.400 habitants que compteront ces nouveaux quartiers ? Qu'en est-il des points d'accès ainsi que des lignes de transport en commun ? Dans la dernière brochure, il est question d'une desserte par une ligne de bus. Pouvez-vous nous préciser la fréquence de cette ligne et son parcours ?

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

M. Bernard Clerfayt (DéFI). - Je me réjouis du nombre d'intervenants qui s'intéressent aujourd'hui au site Josaphat. Toutefois, ce débat n'aurait jamais dû avoir lieu. En effet, dans ce dossier à l'étude depuis 2003 - sachant que la commune de Schaerbeek avait préparé un plan en 2003-2004 -, l'autorité régionale, qui est propriétaire du site et décide des règles d'aménagement urbain, démontre tout ce qu'elle souhaite et prétend ne pas être.

Elle est trop lente. Elle est inefficace et n'a pu, en termes d'urbanisation du site, ni réaliser ses ambitions de quartiers agréables regroupant toutes les fonctions, ni contribuer à résoudre la crise du logement en produisant un grand nombre

collectieve voorzieningen? En welke zullen dat dan zijn?

Die nieuwe wijken zullen 4.400 extra inwoners aantrekken. Op welke manier zal het openbaar vervoer worden uitgebreid? In de recentste brochure is sprake van een buslijn. Hoe vaak zal die bus rijden en welk traject zal hij volgen?

De voorzitter. - De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) *(in het Frans).* - *Het verheugt mij dat veel sprekers vandaag belangstelling tonen voor de Josaphatsite, maar het had eigenlijk nooit tot dit debat mogen komen.*

De gemeente Schaarbeek had in de jaren 2003-2004 al een plan klaar, maar het gewest, dat eigenaar is van de site en de stedenbouwkundige regels bepaalt, is bijzonder traag en inefficiënt te werk gegaan. Het is er niet in geslaagd om zijn ambities waar te maken en op de site aangename wijken met diverse functies te creëren of er massaal woningen op te trekken om de huisvestingscrisis te bezweren. Het gewest gaat bovendien niet erg transparant en participatief te

d'habitations, compte tenu du potentiel gigantesque de la zone.

Elle n'est malheureusement pas non plus très transparente et n'est pas suffisamment participative. Or, je suis convaincu que votre ambition est d'être rapide, efficace, transparent et participatif. Pour diverses raisons, ce dossier ne nous permet pas d'avancer à un rythme et d'obtenir des résultats conformes aux ambitions nourries par la Région.

Je le rappelais, à l'époque, la commune nourrissait l'ambition de créer un écoquartier en 2003. Avec le passage de Mme Huytebroeck au gouvernement et l'obligation que toutes les constructions soient passives ou basse énergie, les objectifs en matière de bâtiments seront atteints. Toutefois, un écoquartier porte d'autres ambitions, notamment en termes de mobilité et de déchets, comme M. Verstraete l'a rappelé. Nous souhaitons que ces défis soient également pris en compte et relevés dans le quartier dont question.

Si je me réfère à l'accord de majorité, l'ambition était très forte en début de législature. Le texte annonçait l'adoption, au printemps 2015, d'un Plan d'aménagement directeur (PAD), ainsi que l'ouverture de concertations et d'enquêtes publiques.

Pour diverses raisons, nous accusons un léger retard par rapport aux ambitions affichées, ce qui est regrettable. Je me joins aux voix qui souhaitent que le traitement de ce dossier avance plus vite et, surtout, de manière transparente. En effet, si le PAD de la Région, sur lequel le gouvernement a mené une profonde réflexion, avait été plus transparent, s'il avait déjà été soumis à la discussion, nous ne nous interrogerions pas sur son contenu.

Le site de perspective.brussels ne publie que quelques informations, trop lacunaires pour satisfaire les demandes, les questions, la curiosité et l'envie de débat de ceux qui se joignent à la discussion et souhaitent connaître l'environnement qui sera réservé à leur quartier. À l'inverse, j'entends des questions qui relaient les débats que nous avons menés en conseil communal et même certaines des réponses que j'ai fournies dans une autre fonction à ce même conseil communal.

werk. Ik kan me echter niet voorstellen dat dit de bedoeling van het gewest zou geweest zijn.

In 2003 koesterde de gemeente de ambitie om een ecowijk op de Josaphatsite te creëren. Dankzij de passief- en lage-energienormen zullen de doelstellingen inzake de energieprestatie van de woningen gehaald worden. Een ecowijk houdt evenwel veel meer in dan dat. Er moet ook aandacht gaan naar bijvoorbeeld mobiliteit en afvalbeheer. We hopen dat de regering de nodige aandacht voor die aspecten zal hebben.

In het regeerakkoord werd aangekondigd dat er in het voorjaar van 2015 een richtplan van aanleg zou worden opgesteld en dat er overleg en openbaar onderzoek zouden plaatsvinden. Om diverse redenen heeft die planning vertraging opgelopen en dat is jammer. Ik had gehoopt dat het dossier sneller vooruit zou gaan en, vooral, dat de regering transparanter te werk zou gaan. Zo werd het richtplan van aanleg niet ter discussie voorgelegd en kennen we de precieze inhoud niet. De informatie op de website van perspective.brussels is bijzonder mager voor wie zich een beeld wil vormen van de toekomstige ontwikkeling van de site.

Wanneer het gewest tegelijk stadspanner en eigenaar van de site is, groeit er een constante spanning tussen beide functies en is het niet altijd duidelijk waardoor bepaalde beslissingen zijn ingegeven. Het gewest moet transparant te werk gaan, zijn keuzes rechtvaardigen en de burgers garanderen dat alle beslissingen door het algemeen belang ingegeven zijn.

De dialoog tussen de gemeente en het gewest was noch openbaar noch transparant, maar heeft het project wel in de goede richting geduwd. Een belangrijk element is de verdichting. In het regeerakkoord was er sprake van 1.800 woningen. Nu kondigt perspective.brussels 1.600 woningen aan. Het debat heeft dus wel degelijk een impact gehad. Op verzoek van de gemeente werden ook de groenzones uitgebreid.

Daarnaast is er nog het mobiliteitsprobleem. Een sterke verdichting is alleen mogelijk als je een goede mobiliteit kan waarborgen. Volgens de studies zou er een mobiliteitsprobleem in de wijk kunnen ontstaan. Het enige wat de regering

Lorsque la Région est à la fois l'aménageur urbain et le propriétaire d'un site, j'éprouve toujours un certain malaise quant à savoir si elle remplit le rôle de promoteur ou de régulateur. Il existe une tension constante entre ces deux rôles et il est parfois difficile de savoir de quel côté penche la balance, ce qui fait planer la suspicion sur les décisions de la Région. Cette dernière doit justifier, expliquer, motiver et rendre transparents ses choix pour garantir aux citoyens que ses décisions ont été prises dans l'intérêt général.

Je me réjouis que dans le dialogue - qui n'était ni public ni transparent - entre la commune et la Région, le projet ait bien évolué. L'accord du gouvernement prévoit 1.800 logements. L'une des questions qui se posent est celle de la densité. Le site de perspective.brussels annonce la création de 1.600 logements. Le débat a donc déjà produit des effets.

À la demande de la commune, la notion d'espace vert a été étoffée dans les plans du projet actuel : un espace vert est proposé d'un seul tenant, avec plus de cohérence et d'intérêt pour les habitants, cela pour autant que le plan sur lequel travaille le gouvernement soit prochainement révélé et approuvé.

Demeure l'épineuse question de la mobilité, dont tout le monde a parlé et qui est essentielle, car elle permet de répondre à la question de la densité. Une forte densité est acceptable si l'on peut garantir une bonne mobilité. On ne peut se permettre d'une forte densité sans mobilité. La notion de densité ne se réduit pas à comparer le nombre d'habitants au kilomètre carré dans un quartier par rapport à un autre. Elle doit être appréhendée en même temps que celle de la mobilité.

Selon les études, il n'est pas impossible qu'un problème de mobilité se pose dans ce quartier. Pour toute réponse, le gouvernement propose de réaliser une première phase du développement et de voir ensuite, alors qu'il devrait anticiper et apporter des réponses plus fortes.

Je me joins aux questions posées. Il importe, à ce stade, qu'il y ait un débat public et qu'un PAD soit adopté par le gouvernement. Les conditions juridiques et administratives sont désormais

voorstelt, is om een eerste fase van het project uit te voeren en het probleem nadien aan te pakken, in plaats van te anticiperen en oplossingen uit te werken.

Ik sluit mij dan ook aan bij de vragen van de vorige sprekers. Het is belangrijk dat er in dit stadium een openbaar debat komt. Nu de juridische en administratieve problemen opgelost zijn, moet de regering dringend werk maken van een richtplan van aanleg, zodat het debat over het mobiliteitsbeheer, de verdichting en het soort woningen kan beginnen. We zullen er misschien niet in slagen om de visie van de PTB met die van de MR te verzoenen, maar we kunnen wel op zoek gaan naar een oplossing die het algemeen belang dient.

Wanneer zal het richtplan van aanleg klaar zijn en het openbaar onderzoek van start gaan? Bent u bereid om naar de opmerkingen van de buurtbewoners en de experts te luisteren?

Welke mobiliteitsmaatregelen is de regering bereid te nemen? Het gewest heeft de MIVB gevraagd om het openbaar vervoer naar de Heizel uit te breiden in het kader van het Neoproject. De regering moet hetzelfde vragen in verband met de Josaphatsite.

Hoe zit het met de weg die de site in het midden doorkruist en door citydev.brussels wordt beheerd?

Volgens perspective.brussels zullen de werkzaamheden om de site bouwrijp te maken in 2018 starten. Voor zover ik weet, is daarvoor nog geen bouwvergunning afgegeven. De kans is dus klein dat de werken nog in 2018 van start gaan. Wat is de precieze stand van zaken?

In dit dossier blijven wij een trouwe maar ook veeleisende partner. Wij willen erop toezien dat de ontwikkeling van de Josaphatsite een succesverhaal wordt.

résolues. Il importe que ce PAD donne lieu à des concertations, des enquêtes publiques et des études qui permettent d'éclairer la situation en matière de gestion de la mobilité et de la densité, et de type de logements. Nous ne ferons pas se rejoindre la vision du PTB et celle du MR sur le quartier, mais nous essaierons néanmoins de dégager une solution qui réponde à l'intérêt général.

Quand disposerons-nous de cette enquête publique et d'un PAD complet pour garantir la transparence et le débat ?

Êtes-vous disposé à entendre les remarques que formuleront les riverains, les experts ou tout autre groupe, et à travailler sur ces éléments pour faire évoluer le projet et répondre au mieux à l'intérêt général ?

En particulier, quelles mesures concrètes le gouvernement serait-il prêt à prendre en matière de mobilité ? Il y a quelques mois, j'ai lu dans la presse que, s'agissant de l'aménagement du plateau du Heysel auquel elle participe dans le cadre du projet Neo, la Région aurait demandé à la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) d'améliorer son offre de transports en commun vers et à travers le plateau. Le gouvernement doit formuler des demandes aussi fortes pour le site Josaphat, au bénéfice des nouveaux habitants et des activités qui viendront s'y implanter.

J'aimerais également en savoir davantage sur la reprise de la voirie gérée par citydev.brussels qui traverse le site en son centre. C'est un petit problème que le gouvernement, qui maîtrise tout, devrait régler rapidement.

Enfin, sur le site web de perspective.brussels, on annonce pour 2018 des travaux de viabilisation de voiries, des espaces verts, des équipements publics... N'ayant pas connaissance d'un permis de bâtir délivré à ce stade, les chances sont minces de voir les travaux débiter en 2018. Qu'en est-il de ces travaux de viabilisation qui permettront d'avoir une perspective sur le site ?

Pour ma part, et pour la commune que je connais bien, nous resterons un partenaire loyal dans ce dossier - car nous souhaitons travailler en toute transparence pour le bien-être général -, ambitieux

- car nous voulons que ce quartier soit une réussite et que soient atteints les objectifs fixés en matière de logement et de nouveaux quartiers - mais aussi exigeant pour que l'on puisse tous se réjouir de l'urbanisation de ce site.

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Ce n'est pas facile de prendre la parole après le bourgmestre de Schaerbeek, qui est l'homme qui connaît le mieux ce dossier.*

Si l'ambition est de créer 1.600 logements pour 4.400 habitants, ce quartier sera densément bâti. Comment ce projet sera-t-il mené à bien ?

La notion de quartier durable implique bien plus que des espaces verts en suffisance. Elle est aussi affaire de contenu.

Le CD&V se joint aux questions sur l'habitat intergénérationnel. Nous devons nous axer sur d'autres formes d'habitat en ville, y compris pour les seniors.

L'accessibilité du quartier est essentielle. Comme d'autres, nous nous inquiétons de l'organisation de la mobilité. Comme l'a souligné M. Clerfayt, il convient de renforcer l'attractivité des transports en commun si l'on entend réduire le trafic automobile. Quelle mission la STIB s'est-elle vu confier ?

Combien d'équipements publics prévoyez-vous ? Des appels ont-ils été lancés auprès d'initiateurs potentiels de projets de crèches ou d'écoles ?

Nous nous joignons aux demandes de consultation de la population à un stade précoce du projet.

De quelle manière le maître-architecte est-il associé à l'ensemble du processus ? Quel rôle joue-t-il ou sera-t-il appelé à jouer dans la conception du projet et la participation citoyenne, qui est déterminante pour le succès de celui-ci ?

Quel est le calendrier ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Het is moeilijk om het woord te nemen, nadat de burgemeester van Schaerbeek heeft gesproken. Hij is de man bij uitstek die dit dossier kent.

Als er wordt gerekend op 1.600 woningen en 4.400 mensen, wordt het een zeer dichtbebouwde wijk. Hoe zal dat in goede banen worden geleid? Heel wat thema's die al werden behandeld, zijn ook thema's waar de CD&V gevoelig voor is.

Een duurzame wijk betekent veel meer dan alleen aandacht besteden aan voldoende groen. We willen natuurlijk weten of er voldoende groen komt, maar duurzaamheid heeft ook te maken met de inhoud.

De CD&V sluit zich aan bij de vragen over intergenerationeel wonen. Op gevorderde leeftijd biedt een woonzorgcentrum misschien soelaas, maar in de stad moeten we ons vooral toespitsen op andere woonvormen, ook voor senioren.

De toegankelijkheid van de wijk is zeer belangrijk. Ook wij zijn bezorgd over de organisatie van de mobiliteit. De wijk is op dit moment namelijk niet vlot toegankelijk. Als u minder autoverkeer wilt, moet het openbaar vervoer aantrekkelijker worden gemaakt, precies zoals de heer Clerfayt al zei. Welke opdracht kreeg de MIVB? Er moet een alternatief zijn voor de wagen.

Aan hoeveel openbare voorzieningen, zoals kinderdagverblijven, denkt u?

Er moeten op tijd oproepen worden verspreid voor kinderdagverblijven en scholen, want zo'n project is niet onmiddellijk klaar, of het nu Frans- of Nederlandstalig is. Werden er oproepen verspreid naar potentiële initiatiefnemers?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je suis d'accord avec vous : le temps passe, et je ne reviendrai donc pas sur les données concrètes du projet car elles n'ont pas changé depuis votre interpellation de l'an dernier. Cependant, depuis le mois d'avril, le projet est élaboré dans le respect strict des décisions prises par le gouvernement. Dans ce cadre, quatre initiatives ont été prises.

Premièrement, concernant le projet de plan d'aménagement directeur (PAD), les documents stratégiques élaborés seront soumis à la procédure d'information/participation que ce parlement a souhaité voir inscrire dans la réforme du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), dès que le gouvernement aura adopté l'arrêté qui en fixe les modalités. M. Clerfayt évoquait les retards à ce sujet, liés au long processus d'élaboration et de vote du PAD. Après adaptation et finalisation du rapport d'incidences sur l'environnement (RIE), le projet de plan sera adopté par le gouvernement et soumis à enquête publique et consultation des instances, comme le prévoit la procédure.

Au sujet du lancement de la première phase de développement immobilier, le 6 décembre 2017, la Société d'aménagement urbain (SAU) a lancé une procédure de dialogue compétitif pour désigner un développeur à qui sera confiée la réalisation de cette première phase, qui concerne

De CD&V vindt het uiteraard ook heel belangrijk dat de bevolking in een vroeg stadium bij het project wordt betrokken. Ik sluit me dan ook aan bij de vragen over dat onderwerp.

Hoe is de bouwmeester betrokken bij dit hele project? Welke rol speelt hij of kan hij spelen bij de vormgeving van het project en bij de inspraak van de bevolking? Uit gesprekken met de bouwmeester bleek dat hij heel wat ideeën had om de bevolking in een vroeg stadium bij het project te betrekken, zonder te wachten tot de procedures inzake vergunningen van start gaan. De bevolking moet mee gestalte kunnen geven aan het project. Dat kan bepalend zijn voor het succes ervan.

Kunt u de planning van het project toelichten?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Sinds april zijn er vier initiatieven genomen.*

In de eerste plaats komt er een informatie- en participatieprocedure over strategische documenten, conform het bijgewerkte Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO). Dat gebeurt zodra de regering een besluit heeft genomen over de randvoorwaarden. De heer Clerfayt had het al over de vertraging in dit dossier. Het ontwerp van richtplan van aanleg zal na de voltooiing van het milieueffectenrapport worden aangenomen door de regering. Daarna komt er een openbaar onderzoek en worden de bevoegde instanties geraadpleegd.

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting startte op 6 december 2017 met de competitieve dialoog voor de selectie van een projectontwikkelaar die de eerste fase van 66.000 m² mag uitvoeren.

De Beliris-studie over de belangrijkste openbare ruimte en de infrastructuur betreft in de eerste plaats algemene maatregelen voor het terrein, zoals de aanleg van riolen en nutsleidingen, en ten tweede de aanleg van infrastructuur om de sporen over te steken en de perrons van het GEN-station te bereiken. Het bestek voor dit belangrijke project wordt binnen enkele weken verwacht. Beliris speelt als bouwheer een vooraanstaande

66.000m².

Concernant l'étude des espaces publics principaux et des infrastructures de viabilisation du site par Beliris, il s'agit premièrement des travaux globaux de viabilisation de l'ensemble du site - c'est-à-dire les égouts et les impétrants, y compris dans la zone d'industrie urbaine (ZIU) qu'inclut le site -, deuxièmement de la réalisation des infrastructures de franchissement du chemin de fer et d'accès aux quais de la gare RER et, troisièmement, de l'aménagement des voiries principales du site. Cela comprend les voiries nouvelles à réaliser sur les deux rives du chemin de fer et le parc linéaire. Le cahier des charges permettant la désignation du ou des auteurs de projet de cette importante mission est attendu dans les jours ou semaines à venir selon l'agenda établi par Beliris. Dans ce dossier, Beliris est en effet un maître d'ouvrage incontournable.

Les travaux menés par Bruxelles Environnement pour la conservation des talus consacrés à la biodiversité et l'aménagement des traversées cyclo-piétonnes en espaces verts d'est en ouest ont été lancés en ce début d'année.

Concernant la densité des constructions sur le site, le site Josaphat, parce qu'il est clairement séparé des quartiers avoisinants par une différence de niveau atteignant 12m à son point culminant, doit être considéré comme une entité pour pouvoir évaluer la densité d'habitat, que celle-ci s'exprime en rapport plancher/sol (P/S) ou en habitants par hectare. L'ensemble du site Josaphat couvert par le plan d'aménagement directeur (PAD) comptera plus de 33ha.

Compte tenu du nombre d'habitants prévu pour la première phase de développement, à savoir 1.727 habitants pour 615 logements, on obtient une population totale de 4.454 habitants sur les 33ha du site. Il s'agit donc d'une densité de 135 habitants par hectare, c'est-à-dire une densité comprise entre celles des deux quartiers statistiques situés à proximité, Terdelt et Conscience.

La question de la densification n'est pas propre au dossier Josaphat. Cette discussion revient de manière transversale, en lien avec la question de la mobilité. Cet élément entre en ligne de compte

rol in dit dossier.

De werkzaamheden van Leefmilieu Brussel voor het behoud van de taluds en de aanleg van voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen en groen gingen begin 2018 van start.

Omdat het Josaphatterrein duidelijk gescheiden is van de omliggende wijken, is de bevolkingsdichtheid er gemakkelijk te regelen. De totale oppervlakte van het Josaphatterrein, dat onder het richtplan van aanleg valt, bedraagt meer dan 33 ha.

Rekening houdend met het feit dat er in de eerste fase ruimte is voor 1.727 bewoners in 615 woningen, zullen er uiteindelijk 4.454 mensen op het terrein van 33 ha wonen. De bevolkingsdichtheid bedraagt dus 135 mensen per hectare.

Verdichting doet zich niet alleen voor op het Josaphatterrein, maar ook in andere dossiers en houdt vaak verband met mobiliteit. Daar moeten we rekening mee houden bij het vastleggen van doelstellingen over verdichting, al mogen de huidige mobiliteitsproblemen ons niet beletten om werk te maken van verdichting.

De heer Verstraete verwees al naar de veranderende mobiliteitsgewoonten van de Brusselaars. Vrijwel de helft van de gezinnen heeft om allerlei redenen geen auto meer. De overheid moet daarop inspelen door binnen een aanvaardbare afstand andere vervoerswijzen aan te bieden.

We mogen ons inzake stedenbouw niet laten verblinden door de huidige situatie. Zoals de heer Clerfayt zei, verstrijkt er soms veel tijd tussen het tekenen van plannen en de uitwerking van het project.

(Opmerkingen van de heer Clerfayt)

Dat herinner ik me nog heel goed. Evere en Schaarbeek waren partners in dat project, maar uiteindelijk viel het in het water. We moeten in staat zijn om ons een beeld te vormen van de stad over tien of twintig jaar, wanneer de mobiliteitsgewoonten er anders zullen uitzien. Nu zijn er weliswaar te veel auto's, maar over enkele

dans le raisonnement que nous devons adopter, en fixant des seuils acceptables en termes de densification, tout en évitant de tomber dans l'excès contraire : la situation actuelle en termes de mobilité ne doit pas nous empêcher d'envisager une densification de la ville, qui est inéluctable en raison du boom démographique.

M. Verstraete a pointé les changements adoptés par les Bruxellois en termes de mobilité. Ainsi, quasiment 50% des ménages ne disposent plus de véhicule, pour de multiples raisons, qui correspondent de plus en plus à un choix de vie. La voiture constitue progressivement un élément annexe de la mobilité dans l'environnement urbain tel que nous l'imaginons. Les quartiers devront répondre aux besoins des habitants en offrant, dans un rayon accessible, d'autres modes de déplacement que la voiture.

C'est de cette manière que nous devons envisager l'urbanisme, sans nous laisser aveugler par la situation existante. De plus, comme l'a rappelé M. Clerfayt, il s'écoule souvent beaucoup de temps entre la conception des plans - qui tombent parfois même à l'eau, comme celui de 2003 - et la concrétisation du projet.

(Remarques de M. Clerfayt)

Je m'en souviens très bien. Les communes d'Evere et de Schaerbeek étaient associées dans cette démarche, pour finalement constater son abandon. C'est la limite de l'exercice. Nous devons être capables d'imaginer la ville telle qu'elle sera dans dix ou vingt ans, en partant du principe que les habitudes de mobilité auront évolué.

Par conséquent, quand on dit qu'il y aura trop de voitures, l'argument est sans doute pertinent aujourd'hui, mais il le sera beaucoup moins dans quelques années. Ce qui explique tout l'enjeu des transports publics et de l'accessibilité, j'en suis intimement convaincu.

Des études de mobilité ont été réalisées. Elles seront intégrées au RIE qui accompagnera le projet de PAD en enquête publique. Il appartiendra au bureau d'études de formuler, le cas échéant, des recommandations complémentaires à prendre en considération pour améliorer la situation. Après l'adoption du PAD, la

jaren zal dat niet meer zo zijn.

Er zijn mobiliteitsstudies uitgevoerd die zullen worden opgenomen in het milieueffectrapport dat bij het richtplan van aanleg hoort. De studiebureaus moeten eventueel aanvullende aanbevelingen verstrekken. Na de goedkeuring van het richtplan van aanleg zal het gewest de evolutie van de mobiliteit in kaart brengen.

De aanleg van openbare parkeergelegenheid als aanvulling bij de ondergrondse parkeergarages zal plaatsvinden naarmate de bouwwerkzaamheden vorderen.

De eerste parking wordt samen met de toegangsweg en de fiets- en voetgangersbrug aangelegd. De tweede parking in de buurt van het station komt er in tweede instantie, als de bouwwerkzaamheden in de tweede en derde fase zitten. De openbare parkings zullen elk zo'n 200 plaatsen tellen.

De sociale mix is een ander debat. De verhouding tussen de woningtypes blijft hetzelfde: 55% van de bruto-oppervlakte is bestemd voor privéwoningen en 45% voor openbare huisvesting. Van de 45% die naar openbare woningen gaat, is 16 procentpunt bestemd voor koopwoningen voor middelgrote inkomens, 6 procentpunt voor sociale koopwoningen en 23 procentpunt voor sociale huurwoningen. De percentages variëren naargelang van de fase van het project. Ik meen dat u daar een tabel van hebt gekregen.

U zegt dat de verhoudingen tussen de verschillende woning en niet overeenstemmen met de toestand in de omliggende wijken. Dat klopt, maar u mag niet vergeten dat de overheid haar verantwoordelijkheid moet nemen. Momenteel is er grote onenigheid tussen degenen die menen dat het hele project naar openbare huisvesting moet gaan en degenen die minder openlijk hopen dat er zo weinig mogelijk openbare huisvesting komt. Wij willen dat er ruimte komt voor alle vormen van openbare huisvesting. Als we willen streven naar sociale gemengdheid, kunnen we geen huisvestingsprojecten meer realiseren zoals dat in de jaren na de Tweede Wereldoorlog gebeurde.

We moeten streven naar een betere spreiding van sociale woningen over alle wijken. Omdat we

Région établira un monitoring de la mobilité spécifique pour suivre l'évolution de la situation au fil du temps.

La construction des parkings publics qui complètent l'offre de stationnements dans les immeubles sera entreprise en phase avec les développements immobiliers correspondants.

La construction du premier parking sera simultanée à celle de la voirie qui le dessert et de la passerelle cyclo-piétonne qui lui donne accès, ces deux infrastructures étant construites par Beliris. Le second parking situé à proximité de la gare sera aménagé dans un deuxième temps, dans le cadre des deuxième et troisième phases des développements immobiliers. Chaque parking public disposera d'une capacité d'environ 200 emplacements.

Concernant la mixité sociale, il s'agit d'un autre débat. Les proportions entre logement privé et logement public et, pour le logement public, la proportion entre les différents types de logement public restent inchangées : pour l'ensemble du site, 55% des surfaces brutes hors sol sont affectées au logement privé et 45% au logement public. Parmi les surfaces affectées au logement public, 16% du total sont affectés à l'acquisitif moyen, 6% à l'acquisitif social et 23% au locatif social. Ces pourcentages varient pour chaque phase du projet. Un tableau avait été réalisé et, me semble-t-il, transmis. Si vous ne l'avez pas reçu, je le transmettrai afin qu'il puisse être distribué aux commissaires présents.

Vous mettez en avant que les proportions entre les différents types de logement du projet varient par rapport à la situation qui prévaut dans les quartiers environnants. Certes, mais je rappelle que les pouvoirs publics ont une responsabilité en la matière. Actuellement, on assiste à une situation de grand écart entre ceux qui souhaitent que 100% du projet soient dédiés à du logement public et ceux qui, de manière moins avouée, souhaiteraient qu'il y en ait le moins possible. Nous ne nous situons pas au centre de ce grand écart - car le centre, c'est l'immobilisme, c'est bien connu - mais nous avons la volonté de faire prévaloir le logement public sous toutes ses formes. Il me semble que la mixité ne peut plus se concevoir comme dans les projets menés après-guerre. La

bovendien rekening dienen te houden met de financiering, moeten we een evenwichtig, haalbaar doel vooropstellen.

Het Josaphatterrein is eigendom van het gewest. Rekening houdend met de huidige woningnood zou het niet verstandig zijn om zo'n terrein op dezelfde manier te ontwikkelen als we in het verleden deden.

Intergenerationele woningen staan centraal bij de vergelijking van de verschillende offertes. De MSI wil bovendien in de tweede ontwikkelingsfase voorrang geven aan geïntegreerde projecten van intergenerationele woningen met verenigingen die op dat gebied actief zijn.

Met de meeste eisen van omwonenden in verband met de openbare ruimte werd rekening gehouden in de landschapsstudie van het bureau Bas Smets, waarvan de regering in december 2016 de conclusies integraal goedkeurde. Minstens 7 ha wordt openbare ruimte en daar komen de sportvelden nog bij.

Een nieuwe vzw begeleidt de samenwerking tussen de bewonersverenigingen en de regering. Twee wijkcomités houden zich bezig met het Josaphatterrein. Omdat de MSI een constructieve dialoog met hen wil voeren, nodigde ze hen uit voor een vergadering over de evolutie van het project, die jammer genoeg niet kon doorgaan. De overheid blijft echter bereid om die comités informatie te verschaffen.

Nog voor de officiële informatie- en participatieprocedure in het kader van het richtplan van aanleg van start gaat, wordt er een informatievergadering voor omwonenden georganiseerd.

Wat de bediening van het terrein door het openbaar vervoer betreft, is de regering van mening dat Infrabel geen nieuw station voor de wijk in zijn investeringsplan moet opnemen. De verplaatsing van de halte Evere naar een locatie ten zuiden van de De Boeckbrug kan volstaan. Infrabel keurde dat plan goed.

mixité que nous visons aujourd'hui ne permet pas de développer des projets de cette manière. Je pense notamment aux ensembles monofonctionnels, comme les cités.

Nous devons viser un modèle beaucoup plus dispersé et dilué sur l'ensemble de nos quartiers.

Comme nous vivons dans une société capitaliste, que d'aucuns voudraient voir disparaître, plusieurs aspects d'équilibre financier du projet empêchent la réalisation de certains rêves un peu fous. Nous devons en tenir compte et viser un objectif qui soit le plus équilibré possible. Un tel équilibre permet d'atteindre les objectifs des uns et des autres.

Je rappelle que le site Josaphat est un foncier public. Reproduire l'existant dans le contexte de crise du logement que nous connaissons n'aurait aucun sens.

L'avenir du logement intergénérationnel sur le site, comme d'autres aspects qui visent à mieux calibrer les logements sur le mode de vie réel des Bruxellois, est au cœur du processus de mise en concurrence des équipes.

La SAU envisage également, dans la deuxième phase de développement immobilier, de privilégier des projets intégrés de logements intergénérationnels avec des associations œuvrant dans cette perspective, dont celle active au sein de Josaph'aire, la nouvelle asbl qui rassemble tous les collectifs citoyens présents sur le site.

Concernant les espaces publics, la plupart des revendications des riverains portant sur les places, les espaces de jeux, les potagers urbains et les lieux de convivialité ont été entendues et satisfaites par l'étude paysagère du bureau Bas Smets, dont les conclusions ont été intégralement validées par la décision du gouvernement de décembre 2016. La surface minimale affectée aux espaces verts publics s'élève à 7 hectares, non compris les terrains de sport. Les placettes et trames plantées, qui constituent des espaces conviviaux plus minéraux, sont réparties sur tout le site. Dès le début de l'aménagement de la zone, environ 2 hectares seront organisés en ce sens.

Concernant la participation des riverains et la collaboration avec les collectifs regroupés, par

simplification, autour de Commons Josaphat, je constate qu'une asbl a bien vu le jour pour structurer cette collaboration, comme le souhaitait le gouvernement. Deux comités de quartier, celui de Terdelt et celui de la friche Josaphat, nouvellement créé pour ce projet, sont actifs sur le site. La SAU qui souhaite établir un dialogue constructif autour du projet les a récemment invités à une réunion dont l'objectif était de fournir toutes les informations nécessaires sur l'évolution du projet. La réunion aurait dû avoir lieu le 7 mars, mais n'a malheureusement pas pu se tenir. Nous sommes toujours prêts à l'organiser, car nous sommes demandeurs.

Une séance large d'information des riverains est également prévue, et ce, avant les procédures officielles d'information et de participation à l'élaboration du PAD. C'est un autre souhait qui avait été formulé.

Pour ce qui est de l'accessibilité du nouveau quartier en transport public, j'aborderai d'abord le cas de la gare RER. Pour rappel, le gouvernement estime qu'il n'est pas nécessaire de prévoir la construction d'une nouvelle gare pour ce quartier dans le plan d'investissement d'Infrabel. Par contre, la halte voyageurs Evere nécessite des travaux mineurs et localisés de déplacement de voies, d'appareils de voie et de quais à prévoir par Infrabel. Ces travaux permettront de déplacer la halte, actuellement située au nord, au sud du pont De Boeck. Infrabel a validé ce projet, ce qui est un élément positif.

M. Arnaud Verstraete (Groen).- Il avait aussi été légalement acté que le réseau RER serait opérationnel pour 2013...

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- En effet.

M. Arnaud Verstraete (Groen).- Les prises d'acte d'Infrabel ne suffisent pas toujours.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Ne comparez pas les atermoiements et les lenteurs dans la mise en place du réseau RER avec le transfert d'un quai d'une rive à l'autre d'un pont. Ces travaux devraient, selon moi, être davantage à

De heer Arnaud Verstraete (Groen) *(in het Frans).*- *Infrabel beweerde ook dat het GEN in 2013 in gebruik zou worden genomen ...*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *Inderdaad.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen) *(in het Frans).*- *De beloftes van Infrabel zijn vaak niet veel waard.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *De invoering van het GEN is heel wat complexer dan het verplaatsen van een treinhalte.*

Het zal uiteraard geld kosten om de treinhalte

la portée d'Infrabel.

Tout cela nécessitera surtout des investissements pour l'accès aux quais depuis le nouveau quartier et les quartiers environnants. C'est ce qu'il faudra réussir avec l'ensemble des partenaires. Ces investissements seront également couverts par Beliris. A priori, cela devrait au moins lever l'incertitude budgétaire souvent avancée par la SNCB ou Infrabel. Beliris coordonnera les investissements émanant des autorités fédérales. Nous serons évidemment attentifs à ce que cela se déroule dans les meilleurs délais.

Le gouvernement a pris la décision de principe de créer une liaison de bus sur le site ainsi que quatre pôles multimodaux accueillant vélos et voitures partagées de tous types. La STIB a validé ses options de localisation sur le site, à savoir la voirie principale de la rive ouest du chemin de fer.

Il appartiendra dans un premier temps à l'auteur de projet de Beliris de réfléchir à l'ensemble des aménagements à opérer pour permettre la correcte implantation du transport public sur et aux abords directs du site, en corrélation avec les objectifs de multimodalité à y développer. Dans ce cadre, des options progressives d'adaptation et de renforcement de l'offre seront prises.

Quant à la voirie actuelle qui traverse le site, il faut également s'attacher à une organisation des travaux menés par Beliris pour préciser le planning de sa réalisation. Il s'agit d'une voirie privée dans un état incertain et non pourvue d'égouttage conforme. Le gouvernement a décidé de son transfert dans le domaine public régional.

Dans un premier temps, il faudra effectuer les réparations urgentes pour permettre l'accès en toute sécurité des véhicules de la zone industrielle, jusqu'à la mise en service de la nouvelle voirie longeant le chemin de fer. Ensuite, les travaux de réaménagement du tronçon de voirie existant qui reste inchangé pourront être entrepris.

L'infrastructure à construire pour franchir le chemin de fer à hauteur du boulevard Général Wahis figure parmi les travaux prioritaires à réaliser par Beliris pour permettre l'accès automobile à la première phase de développement immobilier. Ici encore, les décisions sont prises et

toegankelijk te maken. Beliris coördineert de investeringen van de federale overheid. De NMBS en Infrabel kunnen dus niet beweren dat er onduidelijkheid is over de financiering. Ik zal erop toezien dat de werken zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

Er komt een busverbinding met het Josaphatterrein, naast vier locaties met deelfietsen en -auto's. De MIVB wilde een halte op de hoofdweg die ten westen van de spoorlijn zal lopen.

De uitvoerder van het Belirisproject moet nagaan hoe het openbaar vervoer op en rond het terrein het best kan worden georganiseerd. Het aanbod wordt gaandeweg aangepast en uitgebreid.

De weg die tegenwoordig over het Josaphatterrein loopt, is een privéweg waarvan niet duidelijk is of hij in goede staat verkeert. Bovendien beantwoordt de afwatering niet aan de normen. De regering besliste dan ook om er een gewestweg van te maken.

In een eerste fase worden er dringende reparaties uitgevoerd aan de weg, zodat voertuigen veilig naar de industriezone kunnen in afwachting van de voltooiing van de nieuwe weg naast het spoor. Daarna kunnen de overige werkzaamheden worden uitgevoerd.

Ook aan de brug boven de spoorweg geeft Beliris voorrang. De nodige beslissingen daarvoor zijn reeds genomen. Meer kan ik daarover echter niet zeggen omdat de studies in verband met de werken nog lopen.

Niet de grondregie, maar de MSI is eigenaar van het Josaphatterrein. Het Brussels Gewest wil niet speculeren met dat terrein, maar het is evenmin de bedoeling om er geld aan te verliezen.

Ik begrijp dat mijn antwoorden soms frustratie opwekken. Dit project zal gaandeweg groeien in het kader van een participatief proces. Niet alles wat wordt aangekondigd, zal ook worden uitgevoerd, aangezien de stad en het gewest de plannen voortdurend veranderen.

Ik kan u dan ook geen definitieve visie over het Josaphatterrein voorleggen. Ik houd de evolutie

la succession des opérations est fixée. Toutefois, il est trop tôt pour apporter des réponses précises, car elles résulteront des études en cours.

En ce qui concerne le montage foncier, c'est la SAU, et pas la régie foncière, qui est propriétaire du sol. La maîtrise foncière est et reste bien l'objectif. Je précise que notre rôle ne consiste pas à mener des opérations spéculatives. C'est la neutralité budgétaire de l'opération qui est visée.

J'ai conscience du fait que certaines réponses génèrent toujours une part de frustration. Ce projet devra se construire au fur et à mesure, dans le cadre d'un processus participatif. Rien ne garantit que ce qui est annoncé soit réalisé en fin de parcours. Tel est l'objectif dudit processus. Nous le constaterons dans d'autres quartiers. Du temps s'écoulera entre l'annonce du projet et sa réalisation. La Région et la Ville évolueront encore.

Je comprends que vous souhaitiez disposer d'une vision définitive du projet, car cela rassure. Mais la réalité est tout autre. Une série d'objectifs ont été fixés en termes de répartition et de mixité. Pour les atteindre, nous sommes tributaires d'autres enjeux tels que la mobilité.

Voilà où nous en sommes. Je reste attentif à l'évolution de l'ensemble du projet, et pas seulement à une partie de celui-ci ou du territoire visé par l'aménagement du site. Nous devons atteindre l'objectif que nous nous sommes fixé pour la totalité du site Josaphat. Telle est ma préoccupation pour tous les quartiers de la Région bruxelloise et ne croyez pas que je sois moins attentif au développement du site Josaphat.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'ai écouté avec attention la réponse du ministre-président à cette interpellation qui, du reste, date de quelques mois.

Aujourd'hui, les attentes sont importantes, non pas, comme vous l'avez dit, par rapport au choix de la peinture des murs, mais bien par rapport au cadre dans lequel cet important développement

van het project in de gaten en zal erop toezien dat de doelstellingen voor het volledige terrein worden gehaald.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De verwachtingen zijn hooggespannen met betrekking tot de ontwikkeling van de Josaphatsite.*

Het klopt dat de stadsontwikkeling, het openbaar vervoer en de mobiliteit er de komende decennia wellicht heel anders zullen uitzien, maar dat is een abstract gegeven. We moeten ons vooral afvragen

urbain s'inscrit. Je peux vous rejoindre lorsque vous dites que les modes de développement de la ville, les transports publics, la mobilité vont sans doute évoluer dans les décennies à venir, mais tout cela reste assez abstrait, vous en conviendrez.

Il serait bon de s'interroger sur les moyens qui accompagneront cette mutation de la ville que vous évoquez et d'illustrer les outils concrets qui permettront d'opérer progressivement les choix qui s'imposent. En effet, il faut éviter de se retrouver démunis face à la question du modèle de mobilité et des transports en commun à mettre en place, comme c'est le cas dans d'autres zones soumises actuellement à un grand développement urbain, dont la zone du canal que je connais très bien.

Je peux souscrire à vos propos du point de vue théorique, mais du point de vue pratique, il ne suffit pas "d'envoyer la balle dans les gradins".

(Remarques de M. Vervoort)

En d'autres termes, il faudrait être un peu plus proactif quant à la définition du modèle de ville souhaité et ne pas se contenter de dire que les choses vont évoluer et qu'il ne faut donc pas s'encombrer l'esprit par rapport aux questions de stationnement qui, si elles sont bien réelles aujourd'hui, se résoudront d'elles-mêmes demain. Votre réponse gagnerait à être développée.

Quant à la transparence nécessaire évoquée lors de ce long débat et au processus participatif, il faut réellement associer les riverains et aller bien au-delà d'un processus d'information. À l'heure où des décisions sont prises, il faut garantir de manière très claire et concrète les modalités d'une telle participation. Sans cela, il en résultera beaucoup de frustration et une incapacité de faire émerger un modèle de ville concertée. Tout le monde l'appelle de ses vœux, mais il ne se fera pas sans ses habitants. Or, il semble - mais peut-être me contredirez-vous - qu'il y ait une réelle méfiance à l'égard de ces riverains qui sont manifestement tenus à distance.

Sans doute la situation évoluera-t-elle très prochainement, mais je me permets très modestement de préconiser une rupture avec cette espèce de tenue à distance des riverains. Il s'agit

hoe we vorm kunnen geven aan de stadsontwikkeling die u voor ogen hebt. We moeten vermijden dat er onvoldoende wordt nagedacht over het mobiliteitsmodel en het openbaar vervoer, zoals dat jammer genoeg in de Kanaalzone is gebeurd.

(Opmerkingen van de heer Vervoort)

U moet het stadsmodel waar u naar streeft beter omlijnen. Het volstaat niet te zeggen dat de situatie zal evolueren en dat bepaalde problemen, bijvoorbeeld op het vlak van parkeergelegenheid, vanzelf zullen verdwijnen. Uw antwoord is onvoldoende onderbouwd.

Voorts is het belangrijk dat u de buurtbewoners daadwerkelijk bij het project betreft en ze niet alleen informeert. Vandaag staan de buurtbewoners heel wantrouwig tegenover het project, omdat ze er onvoldoende bij worden betrokken. Het is tijd om daar verandering in te brengen en een vertrouwensrelatie op te bouwen.

Buurtbewoners zijn geen onredelijke mensen. Ze lijden niet allemaal aan het nimby-syndroom. Ze willen gewoon betrokken worden bij de ontwikkeling van hun wijk en stellen zich terecht vragen over de mobiliteit en de verdichting.

Om een dergelijk grootschalig project te doen slagen, moet het samen met de bevolking worden gerealiseerd. Participatie is iets anders dan het verstrekken van informatie over de door de overheid vastgelegde basisprincipes. Als u op dezelfde weg voortgaat en de dialoog uit de weg gaat, mist u de kans om een voorbeeldproject uit te werken dat door iedereen gedragen wordt.

(Opmerkingen van de heer Vervoort)

Ik pleit voor meer dialoog. Ik betreur dat u mij net zoals mijn collega van de PTB in mijn rol van Anderlechtse schepen tracht te duwen. Ik ben ook Brussels parlements lid en verdedig als dusdanig de belangen van het hele gewest.

de les associer et de jouer une certaine forme d'ouverture et de confiance.

Je ne pense pas que ces personnes soient déraisonnables ou animées d'un syndrome Nimby. Il y a quelque chose à construire, là aussi, dans notre modèle de ville, y compris avec des citoyens qui s'interrogent sur les questions légitimes de mobilité et de densité.

Pour réussir ce grand projet, il faudra le faire avec eux et pas en les tenant à distance, ni en confondant participation et information, sachant que les grandes orientations et décisions de base ont déjà été prises par les autorités et que ces dernières n'y reviendront pas. Si vous vous en tenez à la situation actuelle, vous ne pourrez pas organiser le dialogue nécessaire pour faire de ce dossier un projet réellement concerté, accepté et exemplaire de ce que nous devrions davantage réaliser dans notre Région.

(Remarques de M. Vervoort)

J'essaie de promouvoir modestement une certaine forme de dialogue. Comme le fait mon collègue du PTB, vous essayez de me cantonner dans mon rôle à Anderlecht. Je suis aussi député bruxellois et je trouve cette attaque assez déplorable, M. le ministre-président, surtout au vu des enjeux fondamentaux de ce vaste projet.

Mme Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!).- Il s'agissait seulement d'encourager le MR à être à l'écoute de la population dans d'autres domaines.

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

Mme Julie de Grootte (cdH).- Merci d'avoir répondu à mes questions précises, notamment sur le logement intergénérationnel avec Josaph'aire, la validation par Infrabel du déplacement de la halte au sud - que vous avez bon espoir de voir se concrétiser -, les nouveaux accès aux quais, la rénovation de la voirie en piteux état, les travaux qui seront menés par Beliris, etc.

Néanmoins, j'aimerais revenir sur le ton que vous avez utilisé pour d'autres éléments de réponse. Premièrement, j'ai dit moi-même qu'il s'agit

Mevrouw Claire Geraets (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Ik wil de MR enkel aanmoedigen om ook in andere dossiers naar de bevolking te luisteren.*

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Het begin van dit dossier dateert van 2003. Het is dan ook positief dat er eindelijk schot in de zaak komt.*

Wat ik minder positief vind, is dat u klaagt dat u vragen over details moet beantwoorden. Ondertussen stelt u dat het belangrijk is dat we het over de genoemde cijfers eens worden. Wij hebben de overzichten van de cijfers niet ontvangen, terwijl transparantie op dat gebied essentieel is.

probablement du projet dont on parle depuis le plus longtemps et dont on a l'impression qu'il n'a pas encore été lancé. Le bourgmestre de Schaerbeek a rappelé que ce dossier était à l'étude depuis 2003. Vous êtes donc en droit de vous réjouir qu'il soit enfin lancé. Ce ton-là est positif.

Par contre, vous vous plaignez de devoir répondre à des questions de détail, telles que le type de peinture utilisé, alors que vous avez dit vous-même qu'il importait de se mettre d'accord sur les chiffres cités. Or, nous n'avons pas reçu les tableaux. Lorsqu'on évoque, par exemple, les chiffres de densification, il faut s'entendre sur le nombre d'hectares concernés. La densification est évidemment différente pour un site de 24ha ou de 33ha. La transparence est essentielle en matière de chiffres.

Par ailleurs, pour ce qui est du processus participatif, je ne pense pas que les gens veulent une réponse "figée à un moment donné", pour reprendre vos termes. Par contre, ils veulent savoir si ce processus participatif aura bien lieu. C'est vraiment ce qu'ils veulent entendre : la mise en place d'un processus continu au cours duquel ils seront écoutés et recevront des réponses. Ils ne cherchent pas à pinailler, mais veulent être informés de façon transparente, ce qui n'a pas toujours été le cas. C'est ce qu'ils veulent entendre de la part de la Région, dans le cadre de ce formidable développement d'un pôle jusqu'à présent laissé en rade.

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*.- *Vos réponses sont décevantes, car vous faites peu de cas de la demande de participation citoyenne. Comme l'a dit M. Van Goidsenhoven, les propositions des citoyens sont intéressantes et ne sont pas dictées par de simples intérêts personnels. Mme de Grootte a souligné que c'est précisément parce qu'il nécessite des adaptations que le projet ouvre la porte à la participation. Vous vous contentez de donner des informations et n'êtes pas ouvert à l'apport des citoyens.*

Vous devez également viser des résultats concrets

Wat de inspraak betreft, wensen de buurtbewoners geen beschrijving van vastliggende feiten, maar wel de garantie dat ze daadwerkelijk inspraak zullen krijgen. Ze willen transparante informatie over de ontwikkeling van een project dat tot nu toe muurvast zat.

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Uw antwoorden stemmen mij niet tevreden. Mensen willen graag meedenken en in dialoog gaan over zo'n project. U komt daar niet aan tegemoet. Zoals de heer Van Goidsenhoven zegt, hebben de mensen interessante voorstellen en laten ze zich niet enkel leiden door eigenbelang. Mevrouw de Grootte wijst erop dat het feit dat het project nog moet worden bijgestuurd net de mogelijkheid biedt om werk te maken van inspraak. U geeft enkel informatie en staat niet open voor de inbreng van de burger. Ondertussen werkt u voort aan zaken waarover al beslist werd met Leefmilieu Brussel, Beliris enzovoort.

en matière de zéro déchet et zéro émission. Vous devez opter pour un quartier où la circulation automobile est limitée et où la majorité de l'espace est dédié aux habitants. Votre projet manque d'ambition sur ce point.

La combinaison du manque d'ambition et de participation est problématique. Il n'est pas trop tard, mais il est urgent d'y travailler.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Le maître-architecte a été associé à toutes les étapes, notamment celle relative au dialogue compétitif.

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

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Votre réponse apporte des informations et précisions supplémentaires qui sont nécessaires au débat. Je souhaite qu'elles figurent le plus rapidement possible dans un document public et transparent qui permettra une meilleure information ainsi que la participation de tous.

Je note avec plaisir que vous êtes ouvert à faire évoluer ce projet dans le respect de vos propres ambitions. Pour le plaisir du jeu de mots, j'ajouterais que j'aurais souhaité que vous fassiez preuve d'un peu plus d'entrain en ce qui concerne l'aménagement d'un site ferroviaire. Pour que ce quartier - que tout un chacun appelle de ses vœux - aboutisse, il faut une vision claire de la situation ainsi qu'une envie partagée. J'espère que ces conditions seront réunies rapidement.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

U moet ook naar concretere resultaten streven. Volgens Groen moet u op zero waste en zero emission mikken. U moet een uitgesproken keuze maken voor een autoluwe wijk waar mensen het grootste deel van de ruimte krijgen toebedeeld. Ik vind uw voorstel op dat gebied niet ambitieus genoeg.

De wijk van de toekomst moet meer open ruimte hebben en minder ruimte voor auto's. Waarom wordt er niet gekozen voor meer hoogbouw en voor een concentratie van woningen op het gedeelte van het terrein dat 12 meter lager ligt dan de omgeving? Zo kan er meer open ruimte overblijven.

De combinatie van een gebrek aan ambitie en aan inspraak is een probleem. Het is nog niet te laat om daar verandering in te brengen, maar daar moet nu wel echt werk van worden gemaakt.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *De bouwmeester was bij alle fasen van het project betrokken.*

De voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) (in het Frans).- *U zou de informatie die u zonet hebt gegeven, zo snel mogelijk in een document beschikbaar moeten stellen. Dat zou helpen om alle betrokkenen correct te informeren en bij het project te betrekken.*

Het verheugt me dat u ruimte laat voor verdere ontwikkelingen. Wat meer ambitie voor een spoorverbinding had ik echter wel op prijs gesteld. Ik hoop dat er snel eensgezindheid over het project tot stand komt.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

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 vente annoncée de la clinique du Parc Léopold".

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

Mme Julie de Grootte (cdH).- Dans ma question initiale, je parlais d'une vente annoncée le 23 janvier dernier. Entre-temps, cette vente a été réalisée et c'est M. Dominique Janne qui a acquis le bâtiment en question.

Disposez-vous, à ce jour, de plus amples informations concernant la vente de la clinique du Parc Léopold ? Est-il trop tôt pour confirmer le projet de construction d'une tour qui serait la plus haute du pays ? On a évoqué une hauteur de 160m puis, plus récemment, de 110m. Qu'en est-il ?

Il y a également lieu de se demander si le quartier dans lequel cette ancienne clinique se situe - à proximité des institutions européennes - se prête à la construction d'un tel édifice. Le Plan régional de développement durable (PRDD) définit les sites potentiels pour la construction de bâtiments élevés et précise les lieux propices à l'implantation de tours iconiques, qu'elles soient isolées ou groupées. Entendez par "iconiques" les tours d'ampleur régionale. Autrement dit, il s'agit de celles qui déterminent la ligne d'horizon métropolitaine et qui marquent une rupture avec les gabarits moyens à l'échelle urbaine.

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

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 aangekondigde verkoop van de kliniek Park Leopold".

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Op 23 januari werd het Park Leopoldziekenhuis aan de heer Dominique Janne verkocht. Hebt u daar meer informatie over? Klopt het dat op de site het hoogste torengedouw van België komt?*

Is het wel opportuun om op die plaats een dergelijk hoog gedouw op te trekken? De sites waar het toegelaten is om iconische torengedouwen op te trekken, zijn in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) vastgelegd. Eventueel kunnen er meerdere torens op één plaats worden gedouwd.

In de Wetstraatwijk kunnen dergelijke, gegroepeerde torens worden gedouwd. Voldoet het nieuwe torengedouw aan de voor die wijk vooropgestelde eisen?

Le quartier Loi est d'ailleurs repris dans la catégorie des périmètres retenus pour des tours iconiques dites "groupées". Comment le projet de cette nouvelle tour respectera-t-il ces exigences ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Pour ce qui est du projet de tour en lieu et place de l'actuelle clinique du parc Léopold, le porteur de ce projet a été reçu en février 2016 dans le cadre des réunions de la chambre de qualité du maître-architecte.

Une note a été rédigée par ce dernier sur la base d'une concertation entre mon cabinet, le collègue échevinal et l'administration communale d'Etterbeek, le fonctionnaire délégué, l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) et le maître-architecte lui-même. En substance, cette note confirme les prescriptions urbanistiques, en termes de gabarit et d'implantation, du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) "Bloc 533", au sein duquel se situe le terrain en question.

Dès lors, dans le cadre d'une opération de démolition-construction, le gabarit maximum autorisé sur ce terrain est R+4+2 en retrait, soit rez-de-chaussée, quatre étages visibles et deux en retrait, conformément au PPAS actuel.

En conclusion, à moins que la commune ne décide de modifier le PPAS, une tour à cet emplacement n'est pas possible.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ALAIN MARON

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

De voorzitter. - De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*). - *De kwaliteitskamer van de bouwmeester ontving de initiatiefnemer van het project voor de site van het Park Leopoldziekenhuis in februari 2016.*

De bouwmeester stelde vervolgens een nota op waarin hij de stedenbouwkundige voorschriften inzake afmetingen en inplanting uit het bijzonder bestemmingsplan (BBP) voor 'blok 553', waarbinnen het betrokken stuk grond zich bevindt, bevestigt. Die houden in dat er op dat stuk grond gebouwen mogen worden opgetrokken met een benedenverdieping, vier zichtbare verdiepingen en twee vanaf de straat niet zichtbare verdiepingen.

Tenzij de gemeente beslist om het BBP te wijzigen, is een torengedouw op die plaats dan ook niet toegelaten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN MARON

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,

SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "la prévention des conflits d'intérêts en matière d'aménagement du territoire au sein du cabinet du Ministre-Président".

M. le président.- A la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre-président, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Van den Driessche.

INTERPELLATION DE M. JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

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'entrée de la Région bruxelloise dans l'asbl Brussels Expo".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

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

OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "het voorkomen van belangenconflicten inzake ruimtelijke ordening in het kabinet van de minister-president".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister-president, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Van den Driessche.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

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 instap van het Brussels Gewest in de vzw Brussels Expo".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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 maîtrise des implantations commerciales".

M. le président.- A la demande de l'auteur, excusée, et avec l'accord du ministre-président, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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 "la préparation d'un Master plan 2040 pour le Port".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- En janvier 2018, le Port a publié les chiffres du trafic enregistrés pour l'année 2017. Le trafic propre a connu une progression de 8,8% en 2017 par rapport à 2016. Cette donnée encourageante

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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 beheer van de handelsvestigingen".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister-president, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

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 voorbereiding van een Masterplan 2040 voor de Haven".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Uit het rapport van de Haven van januari 2018 blijkt dat het vervoer over het water in 2017 met 8,8% is toegenomen tegenover 2016. Er worden al veel bouwmaterialen vervoerd, maar*

montre que la voie d'eau peut offrir une véritable alternative au transport des marchandises par la route.

Les matériaux de construction représentent une part non négligeable de l'ensemble du trafic. Il y a certes moyen de renforcer davantage ce créneau. On note avec satisfaction l'augmentation du transport par palette, qui représente 16,9 milliers de tonnes et qui pourrait encore progresser dans les années à venir.

Dans sa communication relative aux chiffres du trafic, le Port fait allusion à l'inauguration du Village de la construction qui a – enfin – vu le jour en mars 2018. Rappelons, si besoin en est, que le masterplan à l'horizon 2010 prévoyait déjà l'existence d'un tel village.

Un autre grand projet est celui du terminal à passagers, dont la concrétisation a aussi pris quelques années. Le tourisme fluvial est pourtant un secteur au succès grandissant et de nature à amener une nouvelle clientèle de touristes dans notre capitale.

Dans les commentaires, le Port évoque aussi la préparation du nouveau masterplan à l'horizon 2040. Le Port n'est-il pas embarqué dans une série de réflexions qui risquent de distraire les autorités portuaires de leur métier de base, à savoir les activités mêmes du Port ? En d'autres termes, ne devrait-il pas stimuler davantage le transport fluvial au lieu de s'enliser dans de vastes procédures administratives dont les prescrits sont peu observés, voire oubliés ?

Une étude confiée à un bureau extérieur est en cours pour déterminer l'impact de l'obligation imposée au port d'être soumis à l'impôt des sociétés à partir du 1er janvier 2018.

Un audit financier et organisationnel a été lancé afin de mieux définir le rapprochement annoncé en septembre 2017 entre citydev.brussels et le Port de Bruxelles.

Le contrat de gestion, dont le texte de base a récemment fait l'objet d'adaptations, a son échéance fixée en principe à la fin 2018.

Une évaluation complémentaire serait diligentée

dat aandeel zou nog kunnen stijgen. Ook het vervoer op palletten neemt toe en zou zich verder kunnen ontwikkelen. Dat toont aan dat waterwegen een goed alternatief zijn voor het wegvervoer.

Voorts verwijst de Haven naar het Bouwmaterialendorp en de passagiersterminal, die een nieuw toeristisch cliënteel naar onze hoofdstad zal kunnen lokken. Ten slotte heeft men het ook over de voorbereiding van een masterplan tegen 2040.

Zou de Haven niet beter het waterverkeer aanmoedigen in de plaats van zich bezig te houden met administratieve procedures?

De Haven gelastte een extern studiebureau met het onderzoek naar de impact van de vennootschapsbelasting, waar de Haven vanaf 1 januari 2018 onderhevig aan is. Voorts werd een financiële en organisatorische audit uitgevoerd om de toenadering tussen citydev.brussels en de Haven van Brussel te definiëren. Daarbij komt een evaluatie van de beheersovereenkomst, die onlangs nog werd aangepast en überhaupt al jaarlijks wordt geëvalueerd. Bovendien wil de Haven een nieuw richtplan voorbereiden tegen 2040. Is dat geen overdaad aan studies, te meer omdat bepaalde resultaten al in andere studies terug te vinden zijn?

Is het financiële resultaat al geraamd, nu de Haven onderhevig is aan de vennootschapsbelasting? Zo ja, hoeveel extra belastingen zullen er in 2018 dan moeten worden betaald?

Hoeveel kost de studie die de samenwerking tussen citydev.brussels en de Haven van Brussel onderzoekt?

Zal de huidige beheersovereenkomst met een jaar worden verlengd? Op hoeveel worden de consultancykosten voor dat document geraamd? Beschikt de Haven zelf niet over voldoende personeel om de nieuwe beheersovereenkomst op te stellen?

Is de opmaak van een richtplan tegen 2040 een prioriteit of kan dat worden uitgesteld, opdat er ook rekening kan worden gehouden met de

au sujet du contrat de gestion, alors qu'une évaluation de celui-ci a lieu chaque année.

En plus, le port a l'intention de préparer une nouvelle mouture du plan directeur à l'horizon 2040.

Dans chaque cas, un appel est fait à la consultance chargée de présenter un texte définitif.

N'est-ce pas "charger lourdement la barque" que de lancer plusieurs études, dont des aspects abordés dans une mission peuvent se retrouver dans d'autres études ou évaluations ?

L'estimation du résultat financier découlant de la soumission du port à l'impôt des sociétés est-elle disponible ? Dans l'affirmative, quelle est la charge supplémentaire qui peut être attendue pour l'exercice d'imposition 2018 ?

Quels sont les coûts de cette étude et de celle consacrée au rapprochement de citydev.brussels et du Port de Bruxelles ?

L'actuel contrat de gestion sera-t-il prolongé d'une année ?

Quelle est l'estimation du montant qui sera engagé pour la réalisation de ce document par un consultant ?

Le Port ne dispose-t-il pas d'un effectif suffisant en son sein pour prendre en charge la rédaction complète du futur contrat de gestion ?

La rédaction d'un plan directeur à l'horizon 2040 constitue-t-elle une priorité ou peut-elle être reportée pour mieux prendre en considération les aménagements envisagés qui doivent servir dans l'ébauche du contrat de gestion ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Concernant l'estimation du résultat financier du Port de Bruxelles pour 2018, une simulation de l'impôt des sociétés a été réalisée sur la base des chiffres 2016. Elle évalue le coût de l'impôt des sociétés à 350.000 euros.

wijzigingen in de nieuwe beheersovereenkomst?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Volgens een simulatie op basis van de resultaten van 2016 zou de vennootschapsbelasting de Haven 350.000 euro kosten.*

De studie door Jones Lang Lasalle, over de

Pour ce qui est du coût de l'étude de KPMG/Jones Lang Lasalle sur l'impact de l'impôt des sociétés, le port se prépare à la soumission à l'impôt des sociétés par le biais d'une réévaluation de son patrimoine. En effet, le niveau fédéral permet de considérer les plus-values réalisées au 1er janvier 2018 comme des réserves déjà taxées. Cela a d'ailleurs donné lieu une série de mouvements. Ainsi, non loin de chez vous, une association a organisé une vente destinée à éviter que les plus-values ne soient soumises à l'impôt des sociétés.

Ces travaux sont pris en charge, d'une part, par Jones Lang Lasalle, pour la revalorisation des bâtiments et des terrains - une étude à hauteur de 30.000 euros - et, d'autre part, par KPMG pour l'infrastructure portuaire. En outre, KPMG assiste également le port dans le processus d'obtention d'une décision anticipée qui doit lui permettre de rester soumis à l'impôt des personnes morales. La valeur totale du contrat de KPMG est estimée à 70.000 euros. Cette estimation sera révisée en fonction du déroulement des négociations avec la Commission des accords fiscaux préalables.

Il n'y a pas d'étude spécifique réalisée sur le rapprochement entre le port et citydev.brussels. Ce point sera toutefois abordé dans le cadre de l'audit général récemment attribué à Ernst & Young et dont le coût est de 93.500 euros.

Par ailleurs, afin de réduire les coûts de consultance de la Région, celle-ci et le port ont convenu de faire réaliser par le bureau chargé de l'audit l'évaluation globale du contrat de gestion, conformément à l'article 56.4, alinéa 2, qui stipule que "la Région fait également procéder par un tiers à cette évaluation". Ladite évaluation reprendra et analysera d'un point de vue externe les évaluations annuelles réalisées depuis 2014 par un comité composé du port, de Bruxelles Mobilité et du cabinet de tutelle de ce même port.

En ce qui concerne le contrat de gestion du Port, le conseil d'administration du Port a effectivement décidé, le 26 janvier 2018, de prolonger le contrat de gestion actuel du Port, qui s'étendait initialement de mai 2013 à avril 2018, jusque fin 2019. Pour ce faire, il s'est basé sur l'article 4 du contrat de gestion qui stipule que : "Le présent contrat de gestion est valable pour une durée de cinq années à dater de la signature par les deux

herwaardering van gebouwen en terreinen, kost 30.000 euro. Die van KPMG, over de haveninfrastructuur en de mogelijkheid om als rechtspersoon belast te blijven, wordt op 70.000 euro geraamd. Die raming zal worden herzien op basis van het verloop van de onderhandelingen met de Commissie voor voorafgaande fiscale akkoorden.

Over de samenwerking tussen de Haven en citydev.brussels komt er geen specifieke studie; het thema wordt aangekaart in de algemene audit door Ernst & Young, die 93.500 euro zal kosten.

Om de kosten voor consultancy te beperken, zijn het Brussels Gewest en de Haven overeengekomen om de evaluatie van de beheersovereenkomst, die conform artikel 56.4, paragraaf 2 door derden wordt uitgevoerd, over te laten aan het bureau dat de algemene audit uitvoert. Die externe evaluatie zal rekening houden met de evaluaties die sinds 2014 jaarlijks werden uitgevoerd door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de Haven, Brussel Mobiliteit en het kabinet dat het toezicht uitoefent op de Haven.

De raad van bestuur van de Haven besliste op 26 januari 2018 om de beheersovereenkomst te verlengen tot eind 2019 conform artikel 4 van dat contract. Brussel Mobiliteit zal een nieuwe beheersovereenkomst opstellen; dan pas zullen wij de kostprijs van de overeenkomst kennen.

Alle instellingen van openbaar nut (ION) doen al langer een beroep op externe consultants, omdat die de doelstellingen helder formuleren en de zaken beter coördineren. Dat neemt niet weg dat wij ons zullen beraden over die werkwijze bij de lancering van de procedure voor het nieuwe plan eind 2019.

Alle directies van de Haven zijn betrokken bij de opmaak van de beheersovereenkomsten : voorbereiding van de onderhandelingsdossiers, de projectvoorstellen en de procedures die de algemene directie aan het gewest moet voorleggen, actieve deelname aan het begeleidingscomité en analyse en technische validering van de voorstellen. Die overeenkomsten geven vorm aan de strategische keuzes voor de Haven, die in het ondernemingsplan worden uitgewerkt.

parties. Si, à l'échéance du contrat, aucun autre nouveau contrat de gestion n'a été conclu, ce contrat est prorogé de plein droit jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau contrat de gestion."

Bruxelles Mobilité - l'administration en charge de la tutelle du Port pour cette matière - engagera une procédure pour la rédaction du nouveau contrat de gestion du Port et c'est sur la base du résultat de cette procédure que nous connaissons le montant du contrat.

Le choix de recourir à un consultant externe est historique et s'applique à tous les autres organismes d'intérêt public (OIP) bruxellois. De l'avis des autres OIP, l'appui d'un consultant externe est précieux pour formuler les objectifs de manière claire en usant des termes adéquats et pour jouer le rôle de "super -coordinateur". Mais, j'en conviens, cette option mérite d'être mise en question. Nous y penserons lors du lancement de la procédure pour l'élaboration du nouveau plan, fin 2019.

Quoi qu'il en soit, les différentes directions du Port sont très fortement impliquées, chacune pour ce qui la concerne, dans la rédaction des contrats de gestion : préparation systématique de dossiers de négociation à l'intention de la Direction générale pour chaque thématique abordée, préparation de propositions de projets et processus à soumettre par la Direction générale à la Région, participation active au comité d'accompagnement, analyse et validation technique des propositions, etc.

Le résultat de ces discussions détermine à la fois les grands choix stratégiques du Port et leur déclinaison dans le plan d'entreprise qui, au final, définit le travail quotidien de chacun des collaborateurs du Port. Ces derniers se sentent, et sont donc de facto, impliqués dans la rédaction du contrat de gestion.

Pour ce qui est de l'articulation du masterplan à l'horizon 2040 et du contrat de gestion du Port, ce dernier a pris, à juste titre, l'initiative de modifier son masterplan afin de répondre aux évolutions rapides du secteur logistique et portuaire et à l'émergence du Plan canal.

Le futur contrat de gestion fixera les grands axes

De Haven wil dat het masterplan 2040 en ook de nieuwe beheersovereenkomst met de grote strategische beleidslijnen en projecten voor de komende legislatuur, waarover de Haven en het gewest zich akkoord hebben verklaard, aangepast zijn aan de snelle ontwikkelingen in de logistieke sector en de havensector en aan het Kanaalplan.

Dat masterplan, waarvan de opmaak binnenkort zal worden aanbesteed, zal rekening moeten houden met the internet of things, nieuwe informatie- en communicatietechnologieën (ICT) en e-commerce, klimaatveerkracht, circulaire economie, innoverende economie, participatieve planning, het potentieel van een waterweg die een dicht stadsweefsel doorkruist en sociale vernieuwing.

De beheersovereenkomst zal de rechten en plichten van beide partijen bevatten en zal aan de hand van efficiënte en transparante projecten en procedures worden uitgevoerd.

stratégiques et projets sur lesquels le Port et la Région se seront mis d'accord pour la prochaine législature. Le masterplan participe à définir ces objectifs. Il est cohérent de s'y atteler dès à présent.

Le cahier spécial des charges du masterplan, en cours d'attribution, prévoit que soient investigués :

- la numérisation, l'internet des objets, les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) et le commerce électronique ;
- la résilience climatique ;
- l'économie circulaire ;
- l'économie innovante ;
- la planification participative ;
- le potentiel d'une voie d'eau traversant un tissu urbain dense ;
- l'innovation sociale.

Une fois cette vision à long terme définie et partagée, le contrat de gestion fixera les droits et devoirs des deux parties pour arriver à sa concrétisation au travers de projets et de processus de gestion permettant de les mettre en œuvre de manière efficace et transparente.

À titre d'exemple, c'est bien le précédent plan directeur qui avait abouti à intégrer, dans le plan de gestion du port, l'orientation privilégiée du trafic vers les matériaux palettisés et le concept d'un Village de la construction pour en faire la commercialisation. Ce concept innovant se réalise.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je prends acte des différents éléments communiqués, dont la volonté de s'orienter vers une réduction des coûts de consultance. Vous avez également considéré qu'il était cohérent de s'atteler dès à présent au masterplan à l'horizon 2040.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Ik neem er akte van dat de Haven de consultancykosten wil verminderen en dat u nu al werk maakt van het masterplan 2040.*

Is een studie naar een vrijstelling van vennootschapsbelasting voor de Haven echter wel

Par contre, pour ce qui est de l'étude commandée auprès de KPMG afin de permettre au Port de ne pas être soumis à l'impôt des sociétés, cet objectif est-il réaliste ? Qu'en est-il de cette décision pour les autres ports, par exemple, Anvers ? Le Port de Bruxelles agit-il ici de façon concertée ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Oui, il est réaliste mais nous pourrions en discuter longuement.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEI

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 "les amendes infligées suite à la démolition d'une façade protégée rue Ducale".

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Il y a deux ans, un promoteur immobilier a détruit la façade néoclassique d'un immeuble de la rue Ducale, alors que le permis de bâtir stipulait expressément qu'elle devait être entièrement préservée.*

Bien que l'amende maximale pour une telle infraction s'élève à 100.000 euros, la Région a finalement infligé une amende de 4.520 euros et donné jusqu'au 14 février 2018 au maître d'œuvre pour soumettre de nouveaux plans de construction. En cas de non-respect de cette obligation, l'amende pouvait grimper à 22.600 euros.

realistisch? Hoe is dat bij andere havens geregeld? Pleegt de Haven van Brussel overleg?

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Een mogelijke vrijstelling is een realistisch streven.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEI

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 boetes voor de sloop van een beschermde gevel in de Hertogstraat".

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Twee jaar geleden vernielde een projectontwikkelaar de neoclassicistische gevel van een pand in de Hertogstraat, vlak bij het Warandepark. In de bouwvergunning stond nochtans uitdrukkelijk dat de gevel volledig behouden moest worden.

Hoewel de maximale boete voor een dergelijke overtreding 100.000 euro bedraagt, legde het gewest uiteindelijk maar een boete van 4.520 euro op en gaf het de bouwheer tijd tot 14 februari 2018 om nieuwe bouwplannen voor te leggen. Als de bouwheer die verplichting niet nakwam, kon de boete oplopen tot 22.600 euro.

En donnant aux promoteurs et aux entrepreneurs le signal qu'ils peuvent démolir des façades classées pour une bouchée de pain, nous créons un dangereux précédent.

Pourquoi l'amende était-elle si peu élevée ?

Le maître d'œuvre a-t-il déposé les nouveaux plans dans les temps ? L'amende a-t-elle été majorée ?

Quel sort sera-t-il réservé à cette façade, qui fait partie du patrimoine bruxellois ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais). - *Les amendes administratives constituent une alternative aux procédures judiciaires. Elles sont infligées quand la justice abandonne les poursuites contre un contrevenant supposé.*

Selon l'article 312/2 du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), l'amende peut s'élever à maximum 100.000 euros, en fonction du nombre et de la gravité des infractions. Les principes d'égalité et de proportionnalité doivent toujours être respectés. Le montant de l'amende est fixé sur la base de critères objectifs, tels que le nombre de mètres carrés, le nombre de mètres courants et la zone d'infraction. En cas d'infraction sur un bâtiment classé, l'amende est systématiquement majorée de 50%.

En l'espèce, l'amende maximale de 22.600 euros infligée pour l'infraction commise rue Ducale semble plutôt peu élevée. Cela étant, seule une partie de la façade a été détruite et elle n'est, de

Het is mijn stellige overtuiging dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een totaal fout signaal heeft gegeven, namelijk dat erfgoed in Brussel niet veel waard is. Voor een projectontwikkelaar is een boete van 4.520 euro een peulenschil. Ondertussen is de beschermde gevel vernietigd. Door projectontwikkelaars en aannemers het signaal te geven dat ze voor een habbekrats beschermde gevels mogen afbreken, scheppen we een gevaarlijk precedent.

Waarom werd de boete zo laag gehouden? De regering kon een veel hogere boete opleggen. Misschien is 100.000 euro nog altijd niet veel voor een projectontwikkelaar, maar we zouden op zijn minst het signaal geven dat ons erfgoed waardevol is.

Heeft de bouwheer de nieuwe bouwplannen tijdig ingediend? Werd de boete al dan niet verhoogd?

Wat brengt de toekomst voor die gevel, die Brussels erfgoed is?

De voorzitter. - De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president. - De administratieve geldboetes zijn een alternatief voor gerechtelijke procedures. Ze worden opgelegd wanneer het gerecht afziet van vervolging van een vermoedelijke overtreder. De geldboete is een middel om een halt toe te roepen aan stedenbouwkundige overtredingen. Naargelang het dossier vordert, kan ze in verschillende schijven worden opgelegd.

Volgens artikel 312/2 van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) mag de boete maximaal 100.000 euro bedragen, afhankelijk van het aantal en de ernst van de overtredingen. Die bovengrens mag nooit worden overschreden, zelfs niet als er in een dossier meerdere ernstige overtredingen zijn. Er wordt gewaakt over de uniformiteit van de beslissingen van de bestraffende ambtenaar. De gelijkheids- en proportionaliteitsbeginselen moeten steeds worden gerespecteerd. De omvang van de boete wordt bepaald op basis van objectieve criteria, zoals het aantal vierkante meter, het aantal lopende meter en de zone waarin de overtreding werd begaan. Bij

surcroît, pas classée. Il a par contre été tenu compte du fait que la façade se situe dans la zone de protection entourant la chancellerie de l'ambassade française, qui est un bien classé.

Enfin, l'article 313 stipule que si une même personne commet une nouvelle infraction dans les cinq ans suivant une première infraction, l'amende peut être doublée. Ce n'était pas le cas en l'espèce.

Sur le montant maximum de 22.600 euros, une première tranche de 4.520 euros a été perçue. Cette amende partielle était assortie de conditions devant mener à la réparation de l'infraction.

Si l'entièreté de l'amende était perçue dès la première tranche, le fonctionnaire sanctionnateur se mettrait lui-même hors-jeu en se privant de levier pour inciter le contrevenant à procéder aux travaux.

Cette approche phasée vise à empêcher qu'une infraction urbanistique ne puisse être "achetée". S'il n'est toujours pas mis fin à l'infraction au terme de la procédure, le service d'urbanisme de la commune peut dresser un nouveau procès-verbal. Si le Parquet abandonne à nouveau les poursuites, la procédure d'amende administrative peut être totalement relancée et, en vertu des articles 300 et 313 du Cobat, le contrevenant s'expose à une amende nettement plus élevée.

Conformément à l'article 310 du Cobat, le collège des bourgmestre et échevins ou le fonctionnaire délégué a également la possibilité d'introduire une action devant le tribunal civil.

Ce dossier est toujours en cours. La Ville de Bruxelles a fait savoir qu'elle a reçu les plans modifiés. Elle doit à présent s'exprimer sur le dossier du permis et en aviser le fonctionnaire sanctionnateur.

overtredingen aan een beschermd gebouw wordt de boete systematisch verhoogd met 50%.

Hierdoor lijkt de maximale boete van 22.600 euro voor de overtreding in de Hertogstraat eerder aan de lage kant. Er werd slechts een deel van de gevel afgebroken en bovendien is die niet beschermd. Het feit dat de gevel zich in de vrijwaringszone rond de kanselarij van de Franse ambassade, een beschermd goed, bevindt, werd wel in rekening gebracht.

Artikel 313, ten slotte, bepaalt dat, indien dezelfde persoon binnen de vijf jaar na een eerste misdrijf een nieuw misdrijf pleegt, de boete verdubbeld kan worden. Ook dat was hier niet het geval.

Van de maximale som van 22.600 euro werd een eerste boeteschijf van 4.520 euro toegekend. Aan die gedeeltelijke beboeting werden voorwaarden verbonden die moeten leiden tot het opheffen van het misdrijf.

Enkel indien de overtreder die voorwaarden nauwgezet respecteert of uitzonderlijke omstandigheden het kunnen verantwoorden, wordt de beperking van de boete aangehouden. Zo niet, wordt een tweede en hogere boeteschijf toegekend, die kan oplopen tot het volledige saldo. Indien dat saldo vanaf de eerste schijf zou worden toegekend, zet de sanctionerende ambtenaar zichzelf buiten spel, omdat hij dan niet meer over een hefboom beschikt om de overtreder tot handelingen of werken aan te sporen.

Deze gefaseerde manier van werken moet voorkomen dat een stedenbouwkundig misdrijf kan worden afgekocht. Als op het einde van de procedure nog steeds geen einde werd gesteld aan het misdrijf, dan kan de stedenbouwkundige dienst van de gemeente opnieuw een proces-verbaal opstellen. Als het parket dan opnieuw afziet van vervolging, kan de procedure van de administratieve geldboete volledig opnieuw beginnen. Daarbij worden artikel 300 en 313 van het BWRO in rekening genomen, waardoor de overtreder een beduidend hogere boete boven het hoofd hangt.

Gelet op artikel 310 van het BWRO is het daarnaast ook mogelijk voor het college van burgemeester en schepenen of de gemachtigde

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais)*.- *Le délai du 14 février pour l'introduction de nouveaux plans a donc été respecté. Nous espérons que la façade sera restaurée dans l'état où elle était il y a deux ans.*

Il serait également utile de réfléchir à l'opportunité d'accélérer la procédure.

- L'incident est clos.

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 "les investissements prévus en Région wallonne dans les voies d'eau".

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

ambtenaar om een vordering in te stellen voor de burgerlijke rechtbank.

Het dossier loopt nog altijd. De stad Brussel heeft laten weten de gewijzigde plannen te hebben ontvangen. Ze dient zich nu verder uit te spreken in het vergunningsdossier en de sanctionerende ambtenaar hiervan op de hoogte te brengen, zodat hij een passend gevolg kan geven in zijn dossier van administratieve sanctie.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Ik begrijp uit uw antwoord dat de deadline van 14 februari om nieuwe bouwplannen in te dienen, gehaald werd. We hopen dat de gevel gerestaureerd zal worden tot de toestand van voor twee jaar geleden.

We betreuren dat die gevel al meer dan twee jaar in dergelijke staat is. Misschien moeten we erover nadenken hoe we de procedure sneller kunnen laten verlopen.

- 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 "de in het Waals Gewest geplande investeringen in de waterwegen".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft

Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La Région wallonne a annoncé au début du mois de février 2018 qu'elle allait procéder à d'importants investissements dans les voies d'eau, et plus particulièrement, dans le canal de Charleroi qui fait partie de l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi (ABC) et qui concerne le trafic au Port de Bruxelles.

Les travaux envisagés portent sur l'élargissement des installations en vue de permettre la navigation de barges de 2.000 tonnes, le trafic sur le canal étant actuellement limité à 1.350 tonnes. Cela implique l'aménagement des écluses et du Plan incliné de Ronquières pour permettre le passage de plus larges embarcations. Le but poursuivi par la Région wallonne est d'augmenter le trafic de l'ordre de 50% d'ici quinze ans.

Cette décision a le mérite de mieux valoriser le transport par la voie d'eau, en offrant la possibilité à des barges de 2.000 tonnes d'utiliser, entre autres, l'axe Bruxelles-Charleroi. Cependant, le communiqué ne faisant pas mention des incidences éventuelles de ce programme d'investissements sur la voie d'eau située dans la Région de Bruxelles-Capitale, j'aimerais vous interroger à ce sujet.

Le programme d'aménagement prévu par la Région wallonne en vue de permettre le passage de barges de 2.000 tonnes au lieu de 1.350 tonnes a-t-il des incidences sur les installations du Port de Bruxelles ?

Dans l'affirmative, sur quoi porteront les aménagements nécessaires à la navigation de barges de 2.000 tonnes ?

Une concertation a-t-elle eu lieu avec la Région wallonne à ce sujet ?

Le Port de Bruxelles a-t-il évalué les possibilités d'accroissement du transport par la voie d'eau à la suite de cette décision prise par la Région wallonne ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.-

het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Het Waals Gewest kondigde begin februari aanzienlijke investeringen in het kanaal Charleroi-Brussel aan. Die moeten ervoor zorgen dat schepen tot 2.000 ton over het kanaal kunnen varen. Momenteel is dat slechts mogelijk voor schepen tot 1.350 ton. Het Waals Gewest wil zo het vrachtvervoer via het kanaal binnen de vijftien jaar met de helft doen toenemen.*

De Waalse investeringen stimuleren het vervoer over water, wat een goede zaak is. In zijn mededeling zegt het Waals Gewest echter niets over de impact op het gedeelte van het kanaal in het Brussels Gewest.

Zijn er aanpassingen nodig aan de installaties in de Haven van Brussel als er schepen tot 2.000 ton over het kanaal kunnen varen? Zo ja, om welke aanpassingen gaat het? Overlegde u daarover met het Waals Gewest?

Bestudeerde de Haven van Brussel de mogelijke toename van vervoer over water als gevolg van de beslissing van het Waals Gewest?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in

Aujourd'hui, le Port de Bruxelles accueille des bateaux de classe IV de maximum 1.350t de port en lourd, qui font plus ou moins 80m de long pour 9m de large et un tirant d'eau de 2,5m maximum. Un passage d'une capacité de barges de 1.350t à 2.000t a évidemment des incidences sur les installations du Port de Bruxelles, puisqu'une augmentation du tonnage entraîne de facto un accroissement du gabarit du bateau, c'est-à-dire de sa longueur, sa largeur, sa hauteur et/ou son tirant d'eau. Une telle augmentation peut dépendre de l'un de ces trois facteurs, voire de tous, en fonction du type de bateau et de son chargement. La prise en compte de ces trois paramètres nous permet de dresser les constats suivants :

- longueur et largeur de coque : nos deux écluses ont une longueur de 84m et une largeur de 10,3m, et ne peuvent donc accueillir que des bateaux de 80m de long maximum. Or le passage en classe Va doit permettre le passage d'un bateau long de 95m et large de 11,4m minimum. Cela suppose un allongement et un élargissement des écluses bruxelloises, mais aussi, vraisemblablement, de certaines courbes de la portion plus étroite du canal entre le pont de Cureghem et les ponts Saintelette ;

- tirant d'eau : si dans l'avant-port et jusqu'au bassin Beco, ce plus grand gabarit peut déjà être accueilli sans problème, c'est moins le cas à partir de Saintelette. La profondeur théorique garantie y est de 3m pour laisser passer des bateaux avec 2,5m de tirant d'eau autorisé. Notons que la classe Va regroupe des bateaux d'un tirant d'eau allant de 2,5 à 2,8m ;

- tirant d'air : la hauteur des ponts entre également en compte, mais à un autre titre. En effet, tant pour la classe IV actuelle que pour la classe Va visée, la résolution 92/2 de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) prévoit une hauteur libre sous ponts de 5,25m minimum, voire de 7 à 9m pour les voies d'eau d'importance internationale telles que l'axe ABC. Comme l'a montré une étude confiée à Stratec par Bruxelles Mobilité en 2008, tous les ponts bruxellois ne sont pas à la même hauteur et certains permettent à peine le passage des bateaux de 1.350t avec une hauteur inférieure aux 5,25m recommandés par la résolution européenne précédemment citée. Face à ce constat, trois types de solution

het Frans).- *Vandaag kunnen er in de Haven van Brussel schepen met een maximaal laadvermogen van 1.350 ton aanmeren. Als dat laadvermogen stijgt tot 2.000 ton, heeft dat uiteraard gevolgen voor de installaties in de haven, aangezien die schepen vanzelfsprekend groter zullen zijn. Als gevolg daarvan zullen de sluisen, de bochten, de diepte van het kanaal en de hoogte van de bruggen moeten worden aangepast.*

Een aanpassing van de Brusselse sluisen is echter bijzonder moeilijk, want daarvoor moet het scheepvaartverkeer minstens twee jaar worden stilgelegd. Het Brussels Gewest beschikt immers niet over voldoende gronden om naast de bestaande sluisen nieuwe aan te leggen, zoals dat elders gebeurt.

Ook bepaalde bochten in het kanaal kunnen voor grotere schepen een probleem vormen. Om te bepalen welke, moeten er studies worden uitgevoerd, waarbij ook wordt gekeken naar de gevolgen voor het milieu en naar de sociaal-economische impact. Er moet een navigatiesimulatie worden uitgevoerd en een waterbalans worden opgemaakt.

Als het kanaal daarnaast dieper moet worden uitgebaggerd, moeten ook de kaden en de oevers worden versterkt, zodat hun stabiliteit gewaarborgd blijft. Ook daarvoor zijn voorafgaande studies nodig. Daarnaast zorgt de aanwezigheid van tunnels voor de nodige beperkingen.

Het brugdek van de Brusselse bruggen verhogen kwam uit de studie naar voor als de technisch en financieel meest haalbare oplossing voor het Brussels Gewest. De verhoging zal gebeuren bij de vervanging of renovatie van de bestaande bruggen. Nieuwe bruggen krijgen bij de aanleg meteen de gepaste hoogte.

De Haven van Brussel neemt regelmatig aan intergewestelijke commissies deel in het kader van de tripartiete overeenkomst betreffende de waterwegen, waar dergelijke vragen aan bod komen.

De Brusselse infrastructuur aanpassen kan alleen als het verkeer dat er gebruik van maakt, ook toeneemt. Stratec analyseerde dat bijkomende

pourraient être envisagés pour porter l'ensemble des infrastructures bruxelloises au gabarit de 2.000t, soit séparément soit conjointement : pour la longueur et la largeur de coque, agrandir les écluses ; pour le tirant d'eau, draguer le canal plus profondément ; pour le tirant d'air, relever les ponts les plus bas.

Si l'augmentation du tirant d'eau et celle du tirant d'air peuvent être envisagées, aucune ne peut compenser les restrictions liées à la longueur de coque. Pour porter le gabarit du canal à 2.000t, il faut donc travailler tant sur la longueur de coque que sur le tirant d'air et/ou le tirant d'eau. Ces trois solutions ont été analysées dans l'étude de Stratec et ont mené à plusieurs conclusions.

D'abord, l'agrandissement des écluses bruxelloises est très problématique, car il suppose une interruption de la navigation d'au moins deux ans, ce qui est contraire au but poursuivi. En outre, la Région ne dispose pas du foncier indispensable pour creuser de nouvelles écluses plus grandes à côté des ouvrages d'art existants, comme cela se fait ailleurs.

En outre, certaines courbes dans l'axe du canal peuvent imposer des contraintes pour le gabarit de 2.000t. Afin d'identifier ces dernières, des études doivent être réalisées sur le tronçon du canal Bruxelles-Charleroi, à l'instar des études menées en Région flamande. Elles portent sur les points suivants : incidences sur l'environnement, volet socio-économique, simulation de navigation, bilan de l'eau.

Ensuite, le fait de draguer plus profondément le canal jusqu'à autoriser un tirant d'eau de 2,80m suppose, outre les travaux d'extraction des boues proprement dits, le renforcement des quais et berges pour en assurer la stabilité. Ces travaux nécessiteraient le même type d'études préalables que pour l'agrandissement des écluses. Il faut également tenir compte de la présence du métro, par exemple le tunnel Léopold II, qui impose également des limites.

Le relèvement du tablier des ponts bruxellois est l'option retenue par l'étude comme étant la moins contraignante pour la Région, techniquement et financièrement. Un tel relèvement devrait se faire au fur et à mesure du remplacement des ouvrages

verkeer in 2008 in het kader van de verhoging van de bruggen. Stratec baseerde zich daarbij op de conclusies en modellen van het Belgische deel van de studies Seine-Noord-Europa, waar het aan meewerkte.

De potentiële toename van het bulkvervoer die destijds werd verwacht tegen 2020, komt er niet door de gevolgen van de crisis van 2008 voor de Belgische economie. Bovendien blijft het scheepvaartverkeer op het kanaal Charleroi-Brussel, en in het bijzonder op het hellend vlak van Ronquières, met problemen kampen. In dat opzicht is het goed nieuws dat het Waals Gewest werken aankondigt.

Voor het containervervoer echter is de Haven er, dankzij de samenwerking tussen de terminals in La Louvière en Brussel, in geslaagd om dit jaar al de door Stratec voor 2020 verwachte hoeveelheid te behalen.

De Haven van Brussel mikt op lange termijn op een toename van het vervoer van containers over het water. Gezien het wegvervoer van containers is er nog een aanzienlijke groeicapaciteit. Daarnaast kan het vervoer van afzonderlijk verpakte eenheden nog sterk toenemen.

Niet alleen in Brussel blijft de vraag groeien, ook in de andere twee gewesten wordt vervoer over water gestimuleerd.

d'art existants ou de leur rénovation profonde, avec mise à gabarit immédiate pour les nouveaux ponts tels que le pont Picard, la passerelle de Gosselies ou le nouveau pont de la Petite-Île.

Le Port de Bruxelles participe régulièrement à des commissions interrégionales, dans le cadre de l'accord de coopération tripartite sur les voies navigables, où ces questions sont évoquées.

La mise à gabarit des infrastructures bruxelloises ne peut s'envisager que dans la perspective d'une augmentation des trafics susceptibles de les emprunter. Ces nouveaux volumes potentiels avaient été analysés par Stratec en 2008, en particulier pour ce qui concerne les conteneurs, dans le cadre de l'étude de rehaussement des ponts déjà citée.

Stratec avait d'ailleurs bénéficié, pour ce faire, des conclusions et modèles du volet belge des études Seine-Nord Europe auquel il avait contribué.

À l'époque, le potentiel attendu était de 7.000 équivalents vingt pieds (EVP) pour les flux conteneurisés et de plus de 6 millions de tonnes de vrac supplémentaires en 2020. Il est déjà clair que ce ne sera pas le cas pour le vrac, notamment en raison des conséquences de la crise de 2008 sur l'économie belge et particulièrement wallonne, mais aussi de problèmes persistants de navigation sur cet axe, principalement dans la manœuvre du Plan incliné de Ronquières. À ce titre, l'annonce des travaux de la Région wallonne est une excellente nouvelle pour la compétitivité de l'axe ABC en matière de report modal.

Pour les trafics conteneurisés en revanche, le partenariat entre les terminaux de La Louvière et Bruxelles a déjà permis au Port, et plus particulièrement à l'exploitant du terminal intermodal de l'avant-port, d'atteindre cette année les estimations globales de Stratec concernant le nombre de conteneurs sur l'axe ABC à l'horizon 2020.

Notons toutefois que le Port de Bruxelles a d'autres perspectives d'augmentation de trafic sur le long terme, qui ne dépendent pas d'une mise à gabarit supérieur, car elles sont plus limitées en volume par cargaison, voire plus urbaines. Il s'agit, bien sûr, des conteneurs qui conservent une

capacité de croissance importante au vu du trafic routier restant, mais aussi des trafics "unitisés" - c'est-à-dire la livraison de cellulose en big bags palettisés à une entreprise de production de papiers spéciaux implantée en Brabant flamand.

Outre la demande interne à Bruxelles qui croît chaque jour - MPRO au Village de la construction, Knauf aujourd'hui aux bassins Vergote et Béco, Gobert à Anderlecht, le centre de transbordement urbain (CTU) Biestebroek -, notamment grâce au soutien du Port, le potentiel de cette forme de transport est aussi renforcé par les deux autres Régions : politiques de subsides concertées avec le Port de Bruxelles, investissement dans des murs de quai au droit des producteurs de matériaux de construction (Coeck près d'Anvers, Roossens au Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO)).

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Votre réponse, intéressante, nous apprend que les investissements prévus en Région wallonne auront des conséquences potentielles sur les installations du Port de Bruxelles. Manifestement, une série de questions doivent être posées quant aux orientations de nos voisins du sud. Le cas échéant, il nous faudra intégrer cette nouvelle donne.

J'ai parfaitement compris les conséquences techniques et financières potentielles de certaines mises à niveau, qu'il s'agisse de l'agrandissement des écluses, qui semble particulièrement complexe, ou du relèvement des ponts.

Ce dossier est intéressant. J'espère que la perspective qui nous est imposée par la Région wallonne pourra être intégrée aux réflexions stratégiques sur le Port de Bruxelles, ce qui semble être le cas.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De investeringen van het Waals Gewest hebben dus mogelijk gevolgen voor de installaties in de Haven van Brussel. Overleg met Wallonië daarover is nodig.*

Hopelijk houdt de Haven van Brussel daar in haar strategische overwegingen rekening mee.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN 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 dysfonctionnements au niveau de la direction de la Commission Royale des Monuments et des Sites".

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

Mme Julie de Grootte (cdH).- Nous avons déjà insisté sur l'importance du bon fonctionnement de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS). En septembre de l'année dernière, sa directrice arrivait à la fin de son second mandat. La CRMS est aujourd'hui gérée par une présidente faisant fonction.

Nous déplorons des retards dans la gestion de plusieurs dossiers. Eu égard à la nouvelle réforme notamment, ces retards peuvent se faire ressentir cruellement. Pouvez-vous faire le point sur un éventuel manque de personnel et nous en dire davantage au sujet des retards observés - ou non - dans la gestion des dossiers actuels ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Pour rappel, la commission est composée de dix-huit membres nommés par le gouvernement - douze sur proposition du parlement et six sur celle de la commission - sur la base de leurs compétences notoires en matière de conservation du patrimoine, cela pour un mandat de six ans renouvelable deux fois.

La commission est renouvelée pour moitié tous les trois ans. Le gouvernement nomme un président et un vice-président d'expressions linguistiques différentes parmi les dix-huit membres de la commission. En cas d'absence ou d'empêchement,

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 problemen bij de directie van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen".

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Het tweede mandaat van de directrice van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) liep in september vorig jaar af. Momenteel wordt de KCML geleid door een waarnemend voorzitter.*

Jammer genoeg heeft de behandeling van een aantal dossiers vertraging opgelopen. Komt dat door een gebrek aan personeel? Is er een achterstand bij de behandeling van recente dossiers?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *De KCML bestaat uit achttien leden die de regering benoemt op basis van hun deskundigheid inzake erfgoedbescherming. Zij hebben een mandaat van zes jaar, dat twee keer kan worden verlengd.*

De helft van de commissieleden wordt om de drie jaar vervangen. De regering kiest uit de commissieleden een voorzitter en een ondervoorzitter uit verschillende taalgroepen. Als de voorzitter afwezig is, vervangt de ondervoorzitter of het oudste aanwezige commissielid hem.

le président est remplacé par le vice-président ou, à défaut, par le membre présent le plus ancien de la commission.

La commission a récemment connu un important renouvellement, puisque dix nouveaux membres ont été nommés, six sur présentation du parlement et quatre sur proposition de la CRMS. Parmi ceux-ci, seul M. Steven de Borger a renouvelé son mandat. Les neuf autres sont de nouveaux membres. Parmi les dix membres sortants, on comptait le mandat de la présidente sortante à l'issue d'un seul mandat, ainsi que celui du vice-président, M. Steven de Borger.

Dans ce contexte d'important renouvellement, MM. Christian Frisque et Steven de Borger, comptant tous deux parmi les membres les plus anciens, ont respectivement la qualité de président faisant fonction et de vice-président faisant fonction. Dès que la nouvelle CRMS aura été installée, le gouvernement ne manquera pas de procéder aux nominations définitives des président et vice-président.

Le secrétariat permanent assiste la CRMS dans ses tâches quotidiennes. Il s'agit d'un département de la Direction des monuments et sites, à savoir Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP), au même titre que les départements patrimoine archéologique, documentation et sensibilisation, identification et protection du bâti, restauration du bâti, patrimoine naturel et patrimoine mobilier et immatériel.

Le secrétariat de la CRMS est dirigé par sa secrétaire, Mme Aurélie Autenne, depuis octobre 2016. Il s'agit d'une nomination fixe statutaire, et pas d'un mandat, en tant qu'agent de BUP. La précédente secrétaire de la commission, Mme Anne Van Loo, contractuelle, a été admise à la retraite le 1er août 2016.

Deux départs d'équivalents temps plein (ETP), respectivement en 2014 et 2017, ont, il est vrai, fortement affecté les ressources humaines du secrétariat de la CRMS, puisqu'ils ont structurellement diminué de sept à cinq le nombre d'agents ETP en poste au secrétariat de la CRMS.

S'y sont malheureusement ajoutés des problèmes conjoncturels, puisqu'un agent a sollicité une

Onlangs werden tien nieuwe commissieleden benoemd, waarvan zes door het parlement en vier door de KCML zelf werden voorgedragen. De heer Steven de Borger vernieuwde zijn mandaat, de negen andere leden zijn nieuw. De voorzitter stapt na één mandaat op, net als ondervoorzitter de Borger.

In afwachting van de benoeming van de nieuwe leden treedt de heer Frisque op als waarnemend voorzitter en de heer de Borger als waarnemend ondervoorzitter.

Het permanent secretariaat staat de KCML bij in haar dagelijkse taken. Dat is een afdeling van Brussel Stedenbouw en Erfgoed. Het staat sinds oktober 2016 onder leiding van mevrouw Aurélie Autenne, die vastbenoemd is. In 2014 en 2017 stapten twee voltijdse equivalenten (VTE) op, waardoor het personeelsbestand van zeven naar vijf daalde. Daarnaast nam één medewerker drie maanden loopbaanonderneming en was een andere van januari tot december 2017 ziek.

Sinds september 2017 is een medewerker van de Directie Monumenten en Landschappen (DMS) bij het secretariaat van de KCML aan de slag. Bovendien trad op 1 maart een nieuwe medewerker op het secretariaat in dienst, die door Brussel Stedenbouw en Erfgoed werd aangeworven. Het secretariaat telt nu dus 6,5 VTE's.

Bovendien zal de hervorming van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) de werklast bij het secretariaat van de KCML aanzienlijk doen afnemen. De KCML zal minder dossiers krijgen met een kleiner strategisch belang, waardoor het zich op de echte erfgoeduitdagingen in het Brussels Gewest kan richten.

De gewestelijke en gemeentelijke diensten die de kleinere dossiers afhandelen, krijgen versterking. De hervorming moet ertoe leiden dat dossiers bij nog slechts één dienst worden ingediend, in plaats van bij twee of zelfs drie diensten.

pause carrière de trois mois et qu'un autre a été absent pour maladie de janvier à décembre 2017.

Pour renforcer l'équipe du secrétariat, un agent effectif à mi-temps de la Direction des monuments et sites (DMS) a été affecté, depuis septembre 2017, au secrétariat de la CRMS. En outre, depuis sa création, la priorité de BUP a été de recruter un agent ETP pour le secrétariat de la CRMS. La procédure a eu lieu et la nouvelle recrue a intégré l'équipe le 1er mars 2018.

Hors absences conjoncturelles, le secrétariat de la CRMS compte donc 6,5 ETP depuis mars 2018.

Enfin, si le secrétariat de la CRMS est à nouveau opérationnel, la réforme que j'ai entamée aura également des conséquences importantes sur sa charge de travail. En effet, la réforme du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), qui entrera en vigueur en 2019, entraînera une nette simplification sur le plan administratif.

L'objectif de ces futures modifications sera de désengorger la CRMS de dossiers moins stratégiques et de focaliser son attention sur les véritables enjeux patrimoniaux de notre Région. Nous pouvons ainsi raisonnablement considérer que le nombre de dossiers soumis à la CRMS diminuera, et ce, dans un délai assez proche.

Les dossiers qui bénéficieront de cette simplification feront toujours l'objet d'une attention particulière et pointue des services administratifs régionaux et communaux de première ligne qui traitent déjà ces demandes mais dont la responsabilité sera renforcée. Nous réduirons ainsi les doubles, voire les triples instructions d'un même dossier.

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

Mme Julie de Grootte (cdH).- Il s'agit plutôt de bonnes nouvelles. Qu'en est-il dès lors de cette rumeur, sans doute infondée, relative au retard accumulé dans certains dossiers ? Serait-il dû au temps dont les nouveaux membres ont besoin pour trouver un rythme de croisière ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Dat is goed nieuws. Klopt het dat er in bepaalde dossiers een grote achterstand is, mogelijk omdat de nieuwe medewerkers zich nog moeten inwerken?*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in*

n'avons pas connaissance de l'existence de ces retards.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Il s'agissait donc d'une rumeur alarmiste.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTTE

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'année européenne du patrimoine culturel 2018".

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

Mme Julie de Grootte (cdH).- L'année 2018 est consacrée à l'Année européenne du patrimoine culturel. Une cérémonie d'inauguration a eu lieu à cette occasion le 31 janvier 2018 sur la Grand-Place de Bruxelles. Cette année européenne est l'occasion pour notre Région de mettre en valeur son patrimoine exceptionnel et les Initiatives qu'il reste à prendre pour le pérenniser.

Vous connaissez mon attachement à la sauvegarde du patrimoine bruxellois et notamment mon souhait que notre Région intègre la route européenne des cimetières. Cette année 2018 pourrait voir ce souhait se concrétiser.

Comment la Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle été associée aux préparatifs et aux programmes de l'Année européenne du patrimoine culturel ?

Quel budget a-t-il été prévu dans ce cadre ?
Une campagne de communication spécifique a-t-

het Frans).- *Voor zover ik weet is er geen achterstand.*

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Het ging dus om paniekzaaijerij.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTTE

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 Europese jaar van het culturele erfgoed 2018".

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Op 31 januari werd het Europees jaar van het culturele erfgoed geopend. Dat Europese jaar biedt het Brussels Gewest de gelegenheid om zijn erfgoed in de kijker te zetten.*

Ik hecht veel belang aan het bewaren van het Brusselse erfgoed en blijf hopen dat het gewest zich aansluit bij de Europese kerkhovenroute.

Hoe was het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betrokken bij de voorbereidingen voor en het programma van het Europese jaar van het culturele erfgoed? Welk budget maakte het ervoor vrij?

Komt er een specifieke campagne voor Brusselaars en voor toeristen?

Overlegde u met erfgoedverenigingen? Zo ja, op welke manier?

elle été prévue tant pour les Bruxellois que pour les touristes ?

Les associations actives dans la défense du patrimoine ont-elles été consultées ? Dans l'affirmative, de quelle manière ?

Concernant l'appel à projets "Le patrimoine, c'est nous" dans le cadre des Journées du patrimoine 2018 en Région de Bruxelles-Capitale, combien de dossiers de candidature avez-vous reçus, sachant que l'échéance était le 11 décembre dernier ? Quel est le budget prévu ?

En tant que capitale de l'Europe, notre Région doit profiter pleinement de cette Année européenne du patrimoine pour mettre en exergue ses biens exceptionnels. Nous ne devons pas rater cette occasion et je vous encourage vivement à y être attentif.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - La Région et plus particulièrement la Direction des monuments et sites (DMS) ont été associées à cette Année européenne du patrimoine culturel dès le lancement du concept par l'Allemagne, il y a trois ans. Depuis lors, le projet a été repris par le Conseil de l'Europe et la Commission européenne qui ont déclaré l'année 2018 Année européenne du patrimoine culturel. Le groupe de travail "patrimoine Europe", auquel la DMS participe depuis de nombreuses années, a accompagné le projet qui a ensuite été confié à un comité de suivi international pour lequel chaque pays a désigné un ou plusieurs coordinateurs nationaux.

Dans ce cadre, la Région bruxelloise a obtenu qu'un coordinateur national bruxellois intègre ledit groupe de travail. Celui-ci s'est réuni à plusieurs reprises et a élaboré un riche programme décliné dans de nombreux pays. Donc, la Région bruxelloise a été associée aux préparatifs de cette remarquable initiative et elle en est un acteur dynamique. À ce titre, je vous invite à consulter le programme sur le site internet portail de la Commission européenne ou directement sur le site de la DMS.

Hoeveel kandidaturen ontving u na de projectoproep 'Het erfgoed, dat zijn wij! '? Welk budget maakt u daarvoor vrij?

De voorzitter. - De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).* - *Het Brussels Gewest en de Directie Monumenten en Landschappen (DML) waren van bij het begin bij het Europese jaar van het culturele erfgoed betrokken. De werkgroep Europees erfgoed, waar de DML in zit, begeleidde het project, dat daarna werd toevertrouwd aan een internationaal toezichtcomité. Elk land stelde één of meerdere nationale coördinatoren voor dat toezichtcomité aan.*

Ook het Brussels Gewest had een coördinator in de werkgroep, die regelmatig vergaderde en een uitgebreid programma in meerdere landen opstelde, dat op de websites van de Europese Commissie en de DML te vinden is.

Het gewest trekt voor bewustmaking en communicatie de gebruikelijke middelen uit. De campagnes zullen specifiek op de thema's van het Europese jaar gericht zijn: jeugd, digitalisering, participatie, toegankelijkheid en multiculturaliteit.

In 2017 werd 125.000 euro aan de voorbereidingen besteed. In 2018 is er een budget van 650.000 euro voor speciale 'Europese' edities

S'agissant du budget, nous avons appliqué le principe de l'affectation des moyens habituels aux actions de sensibilisation et de communication récurrentes, en accentuant spécifiquement les thématiques de l'année européenne : la jeunesse, le numérique, la participation, l'accessibilité et la multiculturalité, notamment.

En 2017, 125.000 euros ont été engagés pour la préparation du projet. Sur le budget 2018, un montant d'environ 650.000 euros pourra être affecté aux éditions spéciales "Année européenne du patrimoine culturel" des actions récurrentes de la DMS : Journées du patrimoine, la revue Bruxelles Patrimoines, expositions, concours etc.

Enfin, il a été demandé à chaque bénéficiaire de subventions facultatives, dans la mesure de ses possibilités et de son action, de mettre l'accent sur cette "Année européenne 2018".

En termes de communication, la page d'accueil du site internet de la DMS s'ouvre automatiquement sur le programme de cette année européenne. Toutes les actions menées ou soutenues par le département du patrimoine seront labellisées au moyen de la ligne graphique mise à disposition par l'Europe. Tout opérateur externe souhaitant s'inscrire dans cette dynamique peut également "s'autolabelliser" et demander à voir son action inscrite au programme publié en ligne.

La communication la plus large prendra place à l'occasion des Journées du patrimoine 2018, dont nous célébrerons la 30e édition en Belgique sous le slogan : "Le patrimoine, c'est nous !". Grâce à une collaboration avec visit.brussels qui héberge le site internet dédié aux Journées du patrimoine et décliné en trois langues, la communication est dirigée depuis plusieurs années tant vers les Bruxellois et les Belges que vers les touristes.

Lors de la Foire du livre de Bruxelles, le concours photo citoyen national Zoom sur le patrimoine ! a également été lancé. Sa promotion a été assurée par le biais d'une carte postale diffusée dans les circuits culturels par chacune des entités fédérées coorganisatrices. La remise des prix de ce concours est prévue le 21 septembre 2018.

Les associations actives dans la défense et la promotion du patrimoine sont des partenaires

van terugkerende acties van de DML. Ten slotte vroeg het gewest ook aan begunstigden van subsidies om tijdens hun acties zo veel mogelijk te werken rond de thema's van het Europese jaar.

De communicatie over het Europese jaar verloopt via de website van de DML. De pagina's in verband met de acties zijn opgesteld in de Europese grafische vormgeving. Externe operatoren kunnen zich aansluiten en vragen om hun actie in het online programma op te nemen.

Rond de erfgoeddagen van 2018 zal de grootste communicatiecampagne worden gevoerd op de website van visit.brussels, dat zich daarbij op zowel Brusselaars en Belgen als buitenlandse toeristen richt.

Er loopt een fotowedstrijd rond erfgoed, waarvoor promotie werd gemaakt met een prentbriefkaart die via de culturele circuits werd verdeeld. De prijzen worden op 21 september 2018 uitgereikt.

De erfgoedverenigingen zijn permanente partners van het gewest. In 2017 ontvingen zij de projectoproep 'Het erfgoed, dat zijn wij!'. Tijdens een vergadering in het najaar van 2017 besprak het gewest met hen de samenwerking voor 2018.

Er werden 110 projecten ingediend voor partnerschappen tussen minstens twee operatoren. Een jury keurde er in januari 97 goed. Die projecten vormen het programma van de erfgoeddagen in september. Op 3 februari vond er een coachingdag voor de medewerkers aan die projecten plaats.

Elk project krijgt 1.500 euro steun. Het gaat dus in het totaal om zo'n 150.000 euro. Daarnaast biedt de DML logistieke steun tijdens de organisatie van het weekend. De kosten daarvoor bedragen ongeveer 50.000 euro.

Voor de gebruikelijke communicatiemiddelen is er een budget van ongeveer 100.000 euro. Daarnaast komt er een intensieve, specifieke communicatiecampagne die op de wekelijkse markten in de gemeenten en op de sociale netwerken wordt gevoerd. Daarvoor is een bedrag van 25.000 euro uitgetrokken.

permanents de l'action régionale en matière de communication et de sensibilisation au patrimoine. Cette année, elles le seront plus encore aux côtés d'une série d'autres associations moins directement ou exclusivement orientées vers le patrimoine.

Dès septembre 2017, les associations ont reçu l'appel à projets Le patrimoine, c'est nous !. Une réunion spécifique a été organisée à l'automne dernier pour baliser leur collaboration. Cette dernière comprendra, entre autres, l'événement Lundi du patrimoine organisé le 17 septembre 2018, dont le programme reprend uniquement des lieux que les associations souhaitent faire découvrir à leur manière.

Pour l'appel à projets Le patrimoine, c'est nous !, l'administration a reçu à la mi-décembre près de 110 projets portés par des partenariats comptant au moins deux opérateurs. En janvier, un jury indépendant en a validé 97, qui constitueront le programme des Journées du patrimoine des 15 et 16 septembre 2018. Une journée de coaching a été organisée le 3 février pour l'ensemble de ces projets dont la mise en œuvre sera suivie durant le printemps et l'été.

Chaque projet bénéficie d'un soutien financier de 1.500 euros, soit au total environ 150.000 euros, ainsi que d'un soutien logistique direct de la DMS pour l'organisation du week-end (gardiens, hôtesse, guides...). Ce dernier avoisine 50.000 euros.

Un budget d'environ 100.000 euros est prévu pour les moyens de communication habituels (brochures, affiches, site internet). En outre, une campagne de communication spécifique et intensive sera lancée sur le terrain, dès la mi-août et jusqu'à la veille du week-end, par l'intermédiaire de rendez-vous d'information sur les marchés hebdomadaires des dix-neuf communes et sur les réseaux sociaux, pour un montant de 25.000 euros.

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

Mme Julie de Grootte (cdH).- Vous savez que je suis particulièrement intéressée par la route

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- U zou echt de Europese kerkhovenroute moeten

européenne des cimetières. Je pense qu'il s'agit vraiment de quelque chose à promouvoir. On a beaucoup évoqué les cimetières de Laeken, d'Ixelles et de la Ville de Bruxelles. Il serait très intéressant d'inclure les cimetières dans le programme de l'Année européenne du patrimoine, qui porte aussi sur le patrimoine immatériel de Bruxelles.

Par ailleurs, j'aimerais que vous signaliez à vos services qu'il serait souhaitable d'impliquer les députés de cette commission qui s'intéressent au patrimoine. Un grand nombre d'événements sont mis en place. Même si nous n'avons pas été invités à l'inauguration de cette Année européenne du patrimoine qui s'est déroulée à l'hôtel de ville, les activités organisées dans ce cadre font parler de nous de manière positive.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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'avenir de la Grande mosquée et du pavillon Horta-Lambeaux".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, et avec l'accord du ministre-président, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

promoten. Brussel heeft enkele kerkhoven die in het programma van het Europese erfgoedjaar zouden passen.

Daarnaast zou u ervoor moeten zorgen dat de commissieleden die geïnteresseerd zijn in erfgoed, bij dat erfgoedjaar worden betrokken, want het biedt een uitgelezen kans om Brussel op een positieve manier in de schijnwerpers te plaatsen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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 toekomst van de Grote Moskee en het Horta-Lambeauxpaviljoen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, en met instemming van de minister-president, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.