



GEWONE ZITTING 2016-2017

15 FEBRUARI 2017

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Voorstelling van het ontwerp van
Gewestelijk Plan voor Duurzame
Ontwikkeling (GPDO)**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Territoriale Ontwikkeling

door de heren Emin ÖZKARA (F)
en Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Bea Diallo, Emin Özkara, Vincent De Wolf, Willem Draps, Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, mevr. Caroline Persoons, mevr. Julie de Groote, mevr. Els Ampe, mevr. Brigitte Grouwels, de heer Arnaud Verstraete.

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

Andere leden : de heer Olivier de Clippele, mevr. Céline Delforge, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Mathilde El Bakri, mevr. Isabelle Emmery, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Milquet, mevr. Cielkje Van Achter.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

15 FÉVRIER 2017

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

**Présentation du projet de
Plan Régional de Développement Durable
(PRDD)**

RAPPORT

fait au nom de la commission
du Développement territorial

par MM. Emin ÖZKARA (F)
en Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Bea Diallo, Emin Özkara, Vincent De Wolf, Willem Draps, Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Mmes Caroline Persoons, Julie de Groote, Els Ampe, Brigitte Grouwels, M. Arnaud Verstraete.

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

Autres membres : M. Olivier de Clippele, Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel, Mathilde El Bakri, Isabelle Emmery, M. Marc Loewenstein, Mmes Joëlle Milquet, Cielkje Van Achter.

I.1. Uiteenzetting van Minister-President Rudi Vervoort

Vergadering van 8 februari 2017

Minister-President Rudi Vervoort heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden:

“Ik ben zeer verheugd dat ik u het derde Gewestelijk Ontwikkelingsplan sinds het ontstaan van het Gewest kan voorstellen.

In 1995 hebben we beslist om het aantal kantoren in de woonwijken te beperken, hebben we ervoor geopteerd om het stadscentrum te vernieuwen en hebben we in de kwetsbare wijken een beleid van positieve discriminatie ingevoerd.

In 2002 hebben we de hefboomgebieden geïdentificeerd en besloten we de Europese wijk een gemengd karakter te geven om ze beter bewoonbaar te maken, met woningen, openbare ruimten.

Wat moeten we onthouden van dit derde plan dat nu het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling is geworden?

Drie kernideeën :

1. het concept "meerpelige stad" wordt voortaan ondersteund door het GPDO. Daarom moeten we aandacht besteden aan het hele grondgebied op basis van een tweeledige dynamiek:
 - het bepalen van strategische en prioritaire polen, waardoor het mogelijk is voor de overheid om specifiek op te treden in bepaalde gebieden, er nieuwe wijken te creëren en de stad op evenwichtige wijze te ontwikkelen;
 - het opzetten van een 'stervormige' organisatie voor ons Gewest en daarbij elke wijk (de "lokale identiteitskernen") de kans geven om zich te ontwikkelen tot een buurtstad. Deze buurtstad betekent dat er in elke wijk een aanbod van buurtdiensten bestaat, en meer bepaald buurtwinkels, voorzieningen (in het bijzonder scholen en opvangmogelijkheid voor kleine kinderen) en kwaliteitsvolle openbare en groene ruimten. Op die manier wordt het ook mogelijk het gebruik van de auto te verminderen en de leefbaarheid in de wijken te vergroten.
2. Deze doelstelling is natuurlijk verbonden aan de tweede nieuwe en belangrijke problematiek die in het GPDO aan bod komt: de mobiliteit tot krachtlijn van deze tekst maken. Het gaat er hier om een oplossing te vinden voor de verzadigingsproblemen in

I.1. Exposé du Ministre-Président Rudi Vervoort

Réunion du 8 février 2017

Le Ministre-Président Rudi Vervoort a tenu devant les commissaires le discours suivant:

« Je suis très heureux de vous présenter le troisième Plan Régional de Développement depuis la création de la Région.

En 1995, on décide de limiter l’envahissement des bureaux dans les quartiers résidentiels, on livre la bataille pour le renouveau du centre, et on met en place les politiques de discrimination positive dans les quartiers fragiles.

En 2002, on identifie les zones leviers et on prend la décision de mixifier le quartier européen pour le rendre plus habitable : des logements, des espaces publics.

Que retenir de ce troisième PRD devenu durable?

Trois idées forces :

1. Le concept de ville multipolaire est désormais soutenu par le PRDD. Cela impose de porter une attention à tout le territoire avec une double dynamique :
 - déterminer des pôles stratégiques et prioritaires, ce qui permet de concentrer une action publique particulière sur certains territoires, d’y faire émerger de nouveaux quartiers et de mener un développement urbain équilibré ;
 - assurer l’organisation « en étoiles » de notre Région en permettant à chaque quartier (les « noyaux d’identité locale ») la possibilité d’une ville de proximité. Cette ville de proximité consiste en la garantie que dans chaque quartier, il y ait une proximité des services, et notamment du commerce de proximité, des équipements (en particulier des écoles et lieux d’accueil de la petite enfance), des espaces publics et des espaces verts de qualité, permettant ainsi de diminuer l’usage de la voiture et de développer une plus grande convivialité dans les quartiers.
2. Cet objectif est évidemment lié à la deuxième problématique nouvelle et décisive intégrée dans le PRDD : celle de faire de la mobilité un axe fort de ce texte. Il s’agit ici de régler les problèmes de congestion que connaît Bruxelles et qui pourraient ruiner tous les efforts entrepris.

Brussel die alle geleverde inspanningen teniet kunnen doen.

3. Ten slotte is de wil om rekening te houden met de milieukwesties in heel het document aanwezig.

Concreet definieert het GPDO het territoriaal beleid rond vier belangrijke pijlers die het stadsproject ondersteunen met drie tijdshorizonten: de korte, de middellange en de lange termijn, dit wil zeggen tegen 2025 en 2040:

1. de ontwikkeling van nieuwe wijken en een ambitieuze productie van aangepaste woningen;
2. de ontwikkeling van voorzieningen en van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving;
3. de uitbouw van sectoren en diensten met een groot werkgelegenheidspotentieel, goede economische vooruitzichten en opleidingsperspectieven;
4. de verbetering van de mobiliteit als factor van duurzame stadsontwikkeling.

We hebben lang getwijfeld of we er een aparte vierde pijler van zouden maken die op gelijke voet staat met de andere pijlers. Mobiliteit op zich verbetert namelijk het dagelijkse leven van de Brusselaars niet. Toch niet zoals de andere drie problematieken die in het GPDO aan bod komen: de creatie van woningen, de verbetering van het levenskader en de ontwikkeling van een sterkere economie.

We moeten mobiliteit eerder zien als een transversale doelstelling, een voorwaarde om het GPDO te doen slagen. Want laten we niet naïef zijn! Als we het mobiliteitsprobleem niet oplossen, zal het moeilijk zijn om de andere projecten in het GPDO uit te voeren.

Ik weet wel dat we de verkiezingen niet winnen door overstapparkings aan te leggen, maar we moeten als politiek leider ook onze verantwoordelijkheden nemen! De verzadigingsproblemen in Brussel vormen niet alleen een beperking voor de economische ontwikkeling en ieders levenskwaliteit, maar schaden ook het imago van de stad. Wat zegt men over Brussel? Dat het de grootste groene hoofdstad van de Europese Unie of de stad met de meeste files in Europa is? Als we dit probleem niet aanpakken, zullen we voor de andere problematieken in het GPDO geen gehoor vinden. Daarom hebben we er een vierde aparte pijler van gemaakt.

Hoe kunnen we het grondgebied benutten om een antwoord te bieden op deze vier grote uitdagingen? Die vraag tracht dit document te beantwoorden.

Het is dus complementair met een reeks strategieën die door het Gewest ingevoerd worden:

3. Enfin, la volonté de prendre en compte les questions environnementales traverse tout le document.

Concrètement, le PRDD définit sa politique territoriale autour de quatre axes prioritaires et fondateurs du projet de ville, avec trois horizons temporels : le court, le moyen et le long terme, c'est-à-dire aux horizons 2025 et 2040 :

1. le développement de nouveaux quartiers et une production ambitieuse de logements adaptés ;
2. le développement d'équipements et d'un cadre de vie agréable, durable et attractif ;
3. le développement de secteurs et de services porteurs d'emploi, d'économie et de formation ;
4. l'amélioration de la mobilité comme facteur de développement urbain durable.

On a hésité longtemps avant d'en faire un quatrième axe, un axe à part entière, sur le même pied que les autres. En effet, la mobilité en tant que telle, n'améliore pas le quotidien des Bruxellois, pas comme les trois autres problématiques évoquées dans le PRDD que sont la création de logements, l'amélioration du cadre de vie ou le développement d'une économie plus performante.

La mobilité devrait plutôt être considéré comme un objectif transversal, une condition de réussite du PRDD. Car ne soyons pas naïfs ! Si on ne règle pas la question de la mobilité, on aura du mal à mettre en œuvre les autres sujets traités dans le PRDD.

Je sais bien qu'on ne gagne pas les élections sur la création de parkings de transit, mais il faut aussi, comme dirigeant politique, prendre ses responsabilités ! Les problèmes de congestion de Bruxelles, non seulement handicapent son développement économique et la qualité de vie de tous, mais écornent également son image de marque. Que dit-on de Bruxelles ? Que c'est la plus grande capitale verte de l'Union européenne ou la ville la plus congestionnée d'Europe ? Si on ne s'attaque pas à cette question, on ne sera pas audibles sur les autres problématiques contenues dans le PRDD. Voilà pourquoi on en a fait un quatrième axe à part entière.

Comment mobiliser le territoire pour répondre à ces quatre grands défis, c'est ce à quoi tente de répondre ce document.

Il est donc complémentaire à une série de stratégies mises en place par la Région :

- de Strategie 2025, de strategische en operationele basis van het Gewest inzake economisch beleid, tewerkstelling, opleiding en onderwijs, in verband met de sociale partners en de betrokken gemeenschapsoverheden;
- de algemene of sectorale mobiliteitsplannen zoals het goederenvervoerplan, het parkeerplan, het fietsplan en het voetgangersplan;
- de sectorale milieuplannen zoals het geluidsplan, het afvalplan, het regenplan, het groene netwerk, het Lucht-Klimaat-Energieplan, het natuurplan en het waterbeheerplan 2010-2015;
- het Gewestelijk Huisvestingsplan waarin de doelstellingen worden bepaald voor de bouw van openbare woningen met een sociaal oogmerk of de Alliantie Wonen die ertoe strekt te beschikken over een meerjarig kader dat het antwoord van overheidswege inzake huisvesting uitbreidt en diversifieert;
- het netheidsplan dat ertoe strekt de gewestelijke prioriteiten inzake netheid te bepalen en te zorgen voor een betere samenhang tussen de gewestelijke en gemeentelijke actoren;
- het gewestelijk programma van de kringlooeconomie en de Good Food-strategie;
- het Gewestelijk Plan voor Innovatie.

Het GPDO werpt twee vragen op.

Hoe kunnen we de gelijkheid tussen de verschillende zones van het Gewest handhaven?

Hoe kunnen we de duurzame ontwikkeling van Brussel bevorderen, met aandacht voor het sociale, het economische en het milieu-aspect?

Concreet zijn de prioritaire doelstellingen van dit GPDO (de vier pijlers) dus gericht op de noodzakelijke aantrekkelijkheid van Brussel en op de verbetering van de leefomgeving en de levensstandaard van de bewoners in het kader van de bevolkingsgroei en de behoeften die daaruit voortvloeien, maar ook op de economische heropleving van Brussel die onder meer verloopt via de internationale functies die daarvan de motor zijn en via nieuwe sectoren van de binnenlandse economie of de aanpassing aan nieuwe milieueisen.

Deze prioritaire doelstellingen zijn, zoals ik zei, gebaseerd op een territoriaal ontwikkelingsproject op twee niveaus: een meerpolige organisatie die samengaat met een mozaïekvormige buurtstad.

Het Gewest en zijn negentien gemeenten worden immers gekenmerkt door een mozaïek van wijken en de

- la Stratégie 2025, socle stratégique et opérationnel de la Région en matière de politique économique, d'emploi et de formation/enseignement, en lien avec les partenaires sociaux et les pouvoirs communautaires concernés ;
- des plans de mobilité généraux ou sectoriels comme le plan marchandises, le plan de stationnement, le plan vélo et le plan piéton ;
- des plans environnementaux sectoriels comme le plan bruit, le plan déchets, le plan pluie, le mailage vert, le plan Air-Climat-Energie, le plan nature et le plan de gestion de l'eau 2010-2015 ;
- du Plan Régional du Logement qui fixe des objectifs de construction de logements publics à finalité sociale ou encore de l'Alliance-Habitat qui vise à disposer d'un cadre pluriannuel amplifiant et diversifiant la réponse publique en matière de logement ;
- du Plan Propreté visant à définir les priorités régionales en matière de propreté et assurer une meilleure cohérence entre les acteurs régionaux et communaux;
- du programme régional en économie circulaire et de la stratégie *Good Food* ;
- du Plan régional d'innovation.

Les questions que soulève le PRRD sont doubles.

Comment maintenir l'équité entre les différentes zones de la Région ?

Comment promouvoir un développement durable de Bruxelles, qui allie aussi bien les dimensions sociales, économiques et environnementales ?

Concrètement, les objectifs prioritaires de ce PRDD (les quatre axes) sont orientés à la fois sur la nécessaire attractivité de Bruxelles, sur l'amélioration du cadre de vie et des conditions de vie de ses habitants étant donné la croissance démographique et les besoins qui en résultent, mais aussi sur le renouveau économique de Bruxelles qui passe notamment par les fonctions internationales qui en sont le moteur, mais aussi par les nouvelles filières de l'économie résidentielle ou de l'adaptation aux nouvelles exigences environnementales.

Ces objectifs prioritaires reposent, comme je l'ai dit, sur un projet de développement territorial à double échelle, une organisation multipolaire conjuguée à une ville mosaïque et de proximité.

En effet, la Région et ses dix-neuf communes sont caractérisées par une mosaïque de quartiers et la présence

aanwezigheid van ontwikkelingszones en -polen met uiteenlopende doelen. Het GPDO gaat uit van deze eigenheid en versterkt ze. Brussel moet worden ontworpen als een territorium met meerdere polen waar verscheiden activiteitskernen georganiseerd zijn rond een nieuwe mobiliteit.

Bovenop de op gewestelijke schaal ontwikkelde meerpoligheid komt de dimensie "buurtstad", die vertrekt van de eigenheid van elke gemeente en van elke wijk (de 104 lokale identiteitskernen).

Deze "buurtstad" is één van de essentiële hefboomen om de diversiteit en de gemengdheid van het Brussels grondgebied te consolideren en tegemoet te komen aan de verwachtingen van de Brusselaars met betrekking tot de levenskwaliteit.

Het GPDO moet dus samen met de gemeenten worden uitgebouwd. Ik kom hier later op terug.

Eén van de grote nieuwigheden van deze tekst is dat het welslagen van het stadsproject volledig van ons afhangt. Hoewel in elk hoofdstuk melding wordt gemaakt van de samenwerkingsverbanden, in het bijzonder met de rand, berust het welslagen van de projecten niet meer op een hypothetische samenwerking met andere bestuursniveaus. De lotsbestemming en de toekomst van de Brusselaars moeten in de handen liggen van de Brusselaars zelf. Dat is een primeur in zulk een strategisch document, het is belangrijk om dat in herinnering te brengen.

Maar het GPDO is ook een oproep tot samenwerken! Brussel ligt centraal op het strategische schakbord en het heeft de medewerking van heel wat actoren nodig als het zijn ambities wil verwezenlijken. De gemeenten, de metropolitane gemeenschap, Europa en de federale overheid zijn stuk voor stuk onmisbare partners in het welslagen van ons project.

Eerst en vooral de gemeenten.

Het subsidiariteitsbeginsel is hier natuurlijk essentieel.

De GPDO doet een oproep tot al de 'municipalisten' om zich aan te sluiten bij het Gewest in een proactieve samenwerkingsdynamiek. Er zal worden voorgesteld om, met alle respect voor de gemeentelijke autonomie, tussen het Gewest en elk van de 19 gemeenten (gemeentelijke) legislatuurovereenkomsten af te sluiten, die zowel het begrotingskader van het gemeentelijk beleid bepalen als de gezamenlijke ontwikkelingsdoelen vooropstellen die met name op het vlak van mobiliteit, parkeren, huisvesting, de ontwikkeling van uitrustingen van collectief belang, ... moeten worden nagestreefd.

Europa

Dankzij de aanwezigheid van Europa in Brussel is ons Gewest kunnen uitgroeien tot een stad met internationale faam. Het is essentieel dat we permanent in dialoog staan

de zones et pôles de développement aux vocations différenciées. Le PRDD s'appuie sur cette spécificité et la renforce. Bruxelles doit être conçue comme un territoire multipolaire où s'organisent des pôles d'activités différenciés autour d'une nouvelle mobilité.

A la multipolarité développée à l'échelle régionale s'ajoute la dimension de la « ville de proximité » qui s'appuie sur les particularités de chaque commune et de chaque quartier (les 104 noyaux d'identité locale).

Cette « ville de proximité » est un des leviers essentiels pour consolider la diversité et la mixité du territoire bruxellois, et pour répondre aux attentes des Bruxellois en matière de qualité de vie.

Le PRDD doit donc être coconstruit avec les communes, j'y reviendrai.

Une des grandes nouveautés de ce texte provient du fait que la réussite du projet de ville dépend entièrement de nous. Bien que les collaborations, singulièrement avec la périphérie, sont évoquées dans chaque chapitre, la réussite des projets ne repose plus sur d'hypothétiques collaborations avec d'autres niveaux de pouvoir. Le destin et l'avenir des Bruxellois doivent être réglés par les Bruxellois eux-mêmes. C'est une première dans un document aussi stratégique, c'était important de le rappeler.

Mais le PRDD c'est aussi un manifeste à la collaboration ! Bruxelles est au centre de beaucoup d'enjeux, et aura besoin de la coopération de nombreux acteurs pour mettre en œuvre ses ambitions. Les communes, la communauté métropolitaine, l'Europe ou encore le fédéral sont autant de partenaires indispensables à la réussite de notre projet

Les communes d'abord.

Le principe de subsidiarité est évidemment fondamental ici.

Le PRDD en appelle à tous les municipalistes pour qu'ils s'inscrivent dans une dynamique de collaboration proactive avec la Région. Il sera notamment proposé, dans le respect de l'autonomie communale, la conclusion de conventions de législature (communale) entre la Région et chacune des dix-neuf communes, tant pour déterminer le cadre budgétaire de l'action communale que le respect des objectifs partagés de développement et notamment la mobilité, le stationnement, le logement, le développement d'équipements d'intérêt collectif, etc.

L'Europe

La présence de l'Europe à Bruxelles a permis à notre Région de devenir une ville internationale de renom. Il est indispensable d'avoir un dialogue permanent avec les

met de instanties die vanuit Brussel opereren en dat we Europa iedere dag beter in de stad integreren en dichterbij de Brusselaars brengen. De aanwezigheid van de Europese instellingen moet een hefboom worden voor de stedelijke ontwikkeling en de sociale cohesie. Het Gewest zal overigens overal waar het dat kan, gebruik trachten te maken van opportuniteiten voor de vestiging van internationale organisaties op zijn grondgebied.

De metropolitane gemeenschap in werking

Deze grootstedelijke dimensie is aanwezig in elke van de pijlers van dit GPDO. Maar meer dan elders is het de mobiliteit die in Brussel baat heeft bij een grootstedelijk discussiekader. De projecten en de oplossingen voor mobiliteit zijn al lang bekend: de uitbouw van een grootstedelijk metro- en tramnet, coördinatie van het busaanbod, de aanleg van 25.000 P+R plaatsen in het grootstedelijk gebied (als aanvulling bij de 25.000 plaatsen die reeds voorzien zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), de ontwikkeling van intergewestelijke fietsnetwerken, een verder gevolg voor de kilometerheffing (vrachtwagens) en de invoering van een kilometerheffing voor auto's, een gemeenschappelijk standpunt van de Gewesten voor het spooraanbod van de NMBS. Voor Brussel is het welslagen van deze projecten broodnodig om de herinrichting van de wegeninfrastructuur mogelijk te maken, en dan vooral van de ring (R0), die gedeeltelijk op Brussels grondgebied ligt, en zo de druk van het autoverkeer terug te brengen.

Investerings van het federaal niveau in zijn hoofdstad stimuleren

Als economische motor voor heel België is het meer dan verantwoord dat het Federaal niveau een financiële inspanning doet voor zijn hoofdstad. Het blokkeren van Beliris doet daar niet veel goeds aan. Maar dat hoeft ons er niet van te weerhouden om datgene te blijven eisen wat ons toekomt!

Het GPDO zou graag overleg zien over een aantal welbepaalde dossiers, zoals de vernieuwing van de grootste Brusselse stations, de federale musea, het Justitiepaleis, bepaalde lokalen van het Koninklijk Conservatorium, ...”.

I. 2. Uiteenzetting van de heer Tom Sanders, directeur van het departement Territoriale Strategie bij perspective.brussels

De heer Tom Sanders geeft toelichting bij het ontwerp van het Gewestelijk Plan voor Territoriale Ontwikkeling met behulp van slides (zie

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd20170208145319prdd_expos_au_parlement_fvriier_2017v2.pdf_pdf).

instances qui opèrent depuis Bruxelles et d'intégrer chaque jour davantage l'Europe dans la ville, au plus près des Bruxellois. La présence des institutions européennes doit devenir un réel levier de développement urbain et de cohésion sociale. La Région se positionnera d'ailleurs partout où elle le peut pour saisir toute nouvelle opportunité d'installation d'organisations internationales sur son territoire.

Assurer l'effectivité de la Communauté métropolitaine

Cette dimension métropolitaine est évoquée dans chacun des axes de ce PRDD. Mais plus que partout ailleurs, c'est la question de la mobilité qui nécessite un cadre de discussion métropolitain. Les projets et solutions de mobilité sont connus de longue date : développement d'un réseau de métros et trams métropolitains, coordination de l'offre de bus, création de 25.000 places P+R en zone métropolitaine (en complément des 25.000 places prévues en Région de Bruxelles-Capitale), développement de réseaux cyclables interrégionaux, suivi de la tarification kilométrique (poids lourds) et mise en œuvre d'une tarification kilométrique intelligente pour les véhicules légers, position commune entre Régions pour l'offre ferroviaire SNCB. Pour Bruxelles, la réussite de ces projets est indispensable pour permettre de réaménager l'infrastructure routière, en particulier le ring (R0) partiellement sur le territoire bruxellois, et diminuer la pression automobile.

Promouvoir l'investissement du fédéral dans sa capitale

Le moteur économique pour la Belgique tout entière qu'est Bruxelles justifie un effort financier du fédéral envers sa capitale. Le blocage de Beliris n'augure rien de bon de ce côté-là. Mais ça ne nous doit pas nous empêcher de continuer à réclamer notre dû !

Le PRDD en appelle en particulier à une concertation sur des dossiers précis : la rénovation des principales gares bruxelloises, les musées fédéraux, le palais de Justice certains locaux du Conservatoire royal, ... ».

I.2. Exposé de M. Tom Sanders, directeur du département Stratégie territoriale à perspective.brussels

M. Tom Sanders expose le projet de Plan Régional de Développement territorial en se basant sur des transparents (voir

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd20170208145319prdd_expos_au_parlement_fvriier_2017v2.pdf_pdf).

II. Gedachtewisseling

De heer Arnaud Pinxteren heeft de indruk dat de olifant een muis gebaard heeft. Het ontwerp van GPDO, dat volgens de minister-president synthetisch is, is dat inderdaad. De versie die in 2013 goedgekeurd werd bevatte 250 bladzijden, maar de huidige versie telt er nog maar 130. De tekst is dus met twee derde afgeslankt.

De Ecolo-fractie heeft de eventuele vooruitgang in deze jongste versie onder de loep genomen. Men dient echter vast te stellen dat de tekst bevestigt dat men afstapt van het idee om van Brussel een stad van de XXI^e eeuw te maken, die duurzaam is, aangezien het de expliciete ambitie van het GPDO is om voortaan deze verdichting te beheersen en de Brusselse gemengdheid te garanderen. Men is dus lichtjaren verwijderd van de economische, sociale en milieudoelstellingen die deel uitmaakten van de ambitie en de voorstellen van het ontwerp in de vorige versie.

Het parlementslid meent dan ook dat het plan enkel duurzaam is in naam en in feite slechts de synthese vormt van de beslissingen of verklaringen van voorheen. Dit ver van de realiteit staande, functionele en planologische plan neemt voornamelijk het meerderheidsakkoord van 2014 over en geeft een extra termijn van vijfentwintig jaar voor de uitvoering ervan.

De spreker geeft toe dat de vermageringskuur die het GPDO sinds drie jaar opgelegd werd door de regering, natuurlijk tot een afslanking leidt, maar vooral tot het verdwijnen van ganse hoofdstukken over het sectoraal beleid, en niet van de minste: de verbetering van de werkgelegenheid van de Brusselaars, een veilige stad voor iedereen, een Gewest dat het sociale weefsel versterkt, de herbevestiging van de rol van de school als basis van de stedelijke ontwikkeling, de bevordering van de culturele identiteit van de Brusselaars, de betrokkenheid van de burgers bij de territoriale ontwikkeling. Deze elementen stonden in het ontwerp van 2013, na het voorbereidende werk in samenwerking met de burgers, de partijen in kwestie en de deskundigen. Toen bleek dat een plan op lange termijn niet beperkt kon blijven tot de gewestelijke bevoegdheden, maar ook de mensen en de realiteit van de Brusselaars mee moest nemen. Deze thema's die meer dan ooit essentieel zijn voor het samenleven en de toekomst van Brussel, vallen gewoon weg, enkel en alleen omdat die niet exclusief tot de gewestelijke bevoegdheid behoren. De Ecolo-fractie betreurt dat.

De spreker meent ook nog dat men overgestapt is van de noodzaak van een visie op een transversale stad naar een programma voor territoriale aanleg zonder verrassingen of nieuwigheden, dat naar andere documenten of plannen verwijst. Het concept van buurtstad is verdwenen ten voordele van een concept van stad voor promotoren. De plaatsen waar zij hun speculatieve lusten kunnen botvieren worden duidelijk geïdentificeerd.

Wat meer precies de verdichting van de stad betreft, worden er vijf criteria gegeven: een goede

II. Échange de vues

M. Arnaud Pinxteren a l'impression que la montagne accouche d'une souris. Le projet de PRDD, annoncé par le Ministre-Président comme synthétique, l'est effectivement. Si la version qui en avait été approuvée en 2013 faisait 250 pages, l'actuelle mouture n'en fait plus que 130. Il a donc clairement dégrossi de deux tiers.

Le groupe Ecolo s'est penché sur les éventuelles avancées amenées dans cette dernière version. Force est toutefois de constater que ce texte consacre le renoncement à l'idée de faire de Bruxelles une ville du XXI^e siècle, une ville durable, puisque l'ambition explicite du PRDD est désormais de « maîtriser cette densification et [de] garantir la mixité bruxelloise ». On est donc à des années lumières des objectifs économiques, sociaux, environnementaux qui étaient contenus dans l'ambition et les propositions du projet dans sa version précédente.

Le député estime dès lors que le plan n'a de durable que le nom et ne constitue en fait que la synthèse des décisions prises ou des déclarations faites précédemment. Ce plan, désincarné, fonctionnel et planologique reprend pour l'essentiel l'accord de majorité de 2014 en lui accordant vingt-cinq ans de plus pour la mise en œuvre.

L'intervenant reconnaît que la cure d'amaigrissement imposée au PRDD depuis trois ans par le Gouvernement amène certes à plus de concision mais elle aboutit surtout à la disparition de chapitres entiers relatifs aux politiques sectorielles, et non des moindres : « augmenter l'emploi des Bruxellois », « une ville sûre pour tous », « une Région créatrice de lien social », « réaffirmer le rôle de l'école comme base du développement urbain », « promouvoir l'identité culturelle des Bruxellois », « associer les citoyens au développement territorial ». Ces éléments se retrouvaient dans le projet tel que ficelé en 2013, des suites du travail préparatoire accompli en collaboration avec des citoyens, des parties prenantes, des experts, ... dont il était ressorti qu'un plan à long terme ne pouvait se limiter aux seules compétences régionales mais devait parler des gens, de la réalité des Bruxellois. Or, ces thèmes, plus que jamais essentiels pour le vivre ensemble et l'avenir de la société bruxelloise, passent tout simplement à la trappe, juste parce qu'ils ne sont pas exclusivement de compétence régionale. Le groupe Ecolo le déplore.

L'intervenant estime encore que, de la nécessité d'une vision de ville transversale, on est arrivé à un programme d'aménagement territorial sans surprise ni nouveauté, qui renvoie à d'autres documents ou plans. Le concept de ville de proximité a disparu, au profit d'un concept de ville de promoteurs, dont les lieux où ils peuvent exercer leur appétit spéculatif sont clairement identifiés.

Pour ce qui est plus précisément de la densification de la ville, cinq critères sont donnés : une bonne accessibilité en

toegankelijkheid via het openbaar vervoer, de proportionaliteit op het vlak van afstand tussen de bouwlijnen, het respect voor het architecturaal erfgoed, een voldoende aanwezigheid van de groene ruimten, de proportionaliteit op het vlak van de grootte van de percelen en de huizenblokken. De Ecolo-fractie vindt het van groot belang dat deze vijf principes allemaal toegepast worden voor elk project en bij elke denkoefening over de verdichting. De tekst preciseert dat echter niet. Er worden verdichtingspolen aangegeven, alsook modaliteiten voor het bouwvolume, maar er wordt niets gezegd over de mechanismen voor de beheersing van de vastgoedspeculatie.

De spreker onderstreept overigens het feit dat de meerderheid vandaag weigert om voldoende openbaar vervoer te ontwikkelen in de zones die verdicht zullen worden. Op die manier rijst er de facto tegenspraak met de voorstellen in het ontwerp van GPDO. Het idee van de tram aan Thurn en Taxis is ook opgegeven. De tekst heeft het weliswaar over openbaar vervoer tegen 2020, met vermelding van het GEN en de metro Noord waarvan men weet dat die tegen dan zeker niet operationeel zullen zijn.

Inzake huisvesting, vraagt de volksvertegenwoordiger zich af hoe de aangekondigde 6.500 extra eenheden tot stand zullen gebracht worden. Drie vierde van de binnenkort opgetrokken woningen zouden dan bestemd moeten worden voor overheidshuisvesting.

Op het vlak van verdichting en huisvesting, past het ontwerp van GPDO zeker ook in een bouwlogica, maar het maakt helemaal geen plaats voor innoverende projecten, zoals collectieve coöperatieve huisvesting.

Het fietsbeleid blijft beperkt tot de reeds aangekondigde projecten voor de realisatie van 80 km fietspaden en van het GEN voor fietsen. In ieder geval bestaat er geen enkele ambitie om de fiets een meer evenwichtige plaats te geven.

Op het vlak van het leefmilieu, verheugt het de volksvertegenwoordiger dat het idee van een groen en een blauw netwerk behouden blijft. Niettemin is het verband dat gelegd wordt tussen het milieueffectenrapport (MER) en het ontwerp van GPDO niet heel duidelijk. Inzake de kwestie van de uitstoot van broeikasgassen bijvoorbeeld, preciseert het MER dat, om de doelstellingen ter zake te bereiken, met name de 6% uitstoot van de verbrandingsoven moet worden aangepakt en dat dus één van de drie ovens zou moeten verdwijnen. Het ontwerp van GPDO vertaalt deze doelstelling echter geheel niet concreet wanneer het gewag maakt van de afvalkwestie.

Inzake de groene zones, wijst de volksvertegenwoordiger nog op het feit dat de verdichting van de stad, hoe nodig zij ook is, niet mag gebeuren ten koste van de levenskwaliteit; hij vraagt zich af welke mogelijkheden bestaan om nieuwe parken te creëren. Uit de bij het ontwerp van GPDO gevoegde kaarten blijkt echter een schrijnend tekort aan groene zones in de

transport public, la proportionnalité à la distance entre les fronts bâtis, le respect du patrimoine architectural, la présence suffisante d'espaces verts, la proportionnalité à la taille des parcelles et des îlots. Il est primordial, pour le groupe Ecolo, que ces cinq principes soient tous appliqués à chaque projet, à chaque réflexion sur la densification. Le texte ne le précise toutefois pas. Des pôles de densification sont identifiés, des modalités aussi en termes de gabarit mais rien n'est dit sur les mécanismes de maîtrise de spéculation immobilière.

L'orateur souligne par ailleurs le fait qu'aujourd'hui la majorité refuse de développer des transports en commun suffisants pour les zones amenées à être densifiées et entre de ce fait en contradiction avec ce que le projet de PRDD propose. L'idée du tram à Tour et Taxis a ainsi été abandonnée. Le texte évoque certes des transports publics à l'horizon 2020, citant le RER et le métro Nord dont on sait pourtant qu'ils ne seront pas opérationnels à cette échéance.

Sur le logement, le député s'interroge encore sur la manière dont seront produites les 6.500 unités publiques supplémentaires annoncées. Il faudrait que trois-quarts des logements prochainement construits soient dédiés au logement public.

Assurément aussi, en termes de densification et de logement, le projet de PRDD s'inscrit dans une logique de briques mais ne fait nullement la place aux projets innovants tels que l'habitat collectif coopératif.

Quant à la politique cycliste, elle se résume aux projets déjà annoncés de réalisation de quatre-vingt kilomètres de pistes cyclables et de la mise en place du RER vélo. Il n'y a en tout cas aucune ambition pour donner au vélo une place plus équilibrée.

En termes d'environnement, le député se réjouit du maintien de l'idée d'un maillage vert et d'un maillage bleu. On perçoit toutefois mal le lien qui est établi entre le rapport d'incidences environnementales (RIE) et le projet de PRDD. Par exemple, sur la question des émissions de gaz à effet de serre, le RIE précise que pour atteindre les objectifs en la matière, il faudra notamment s'attaquer aux 6% d'émissions produites par l'incinérateur et donc pouvoir se passer d'un des trois fours. Or, le projet de PRDD ne traduit nullement cet objectif de manière concrète lorsqu'il aborde la question des déchets.

A propos des espaces verts, le député rappelle encore que la densification de la ville, aussi nécessaire soit-elle, ne peut se faire au détriment de la qualité de vie et s'interroge sur les possibilités de créer de nouveaux parcs. Or, des cartes annexées au projet de PRDD, il ressort que la zone nord du Canal manque cruellement d'espaces verts, mais la question du domaine royal n'est nullement abordée alors

noordelijke zone van het Kanaal, maar de kwestie van het koninklijk domein komt nergens aan bod, terwijl ze op een gegeven moment op tafel lag.

En daarnaast, quid met de vergroening van de openbare ruimte? Ook hier ontbreekt het aan duidelijke doelstellingen. Uiteraard wordt gezegd dat elke (her)aanleg niet mag leiden tot een inkrimping van de groene zone, maar het concept van biotoopcoëfficiënt per perceel is daarentegen verdwenen. Welke stuurtool zal tot stand gebracht worden om de vergroening van de openbare ruimte veilig te stellen? Nog ander voorbeeld: de weldaden van de moestuinen, boomgaarden en bijenkorven worden besproken. De terminologie is echter nogmaals zwak, niet volutaristisch, en beperkt tot grote intenties: “Moestuinen zullen uitgebouwd worden en geïntegreerd worden in de openbare groene ruimten waar dat mogelijk blijkt.”.

Voorts zegt de heer Pinxteren dat hij gechoqueerd is door het idee dat het Gewest aankondigt te willen samenwerken met het Vlaams Gewest inzake de verbreding van de ring.

Inzake de economie vervolgens, merkt de volksvertegenwoordiger met verbazing op dat het ontwerp van GPDO zich eigenlijk tevreden stelt met een verwijzing naar de Strategie 2025, die niet ter overleg werd voorgelegd. Ook de kwestie van tewerkstelling en opleiding van de Brusselaars komt nagenoeg niet aan bod.

Tot slot uit te spreker er zijn verbazing dat de presentatieronde voor het ontwerp van GPDO slechts nu van start gaat en dat de gemeenten het Gewest moeten vragen dat de tekst hun wordt voorgelegd. Welke concrete initiatieven werden genomen in het kader van het openbaar onderzoek? Hoe kan gezorgd worden voor een echte uitwisseling met de Brusselaars? Het openbaar onderzoek lijkt meer op een informatievergadering dan op een overlegvergadering.

Kortom, zowel qua inhoud als qua debatprocedure, vergeet dit plan eigenlijk het essentiële: de Brusselaars, hun noden en hun bekommernissen. Het grote diagnosewerk dat verricht werd en geleid had tot de eerste versie van het ontwerp werd vergeten. Er zal veel meer nodig zijn dan enkele reclameberichten of een internetsite om de bevolking te doen deelnemen en hen ertoe te brengen samen een stadsproject uit te werken. Wil de regering dat werkelijk?

De heer Vincent De Wolf uit de ontgoocheling van de MR-fractie over deze catalogus van goede intenties, die helaas niet geschraagd wordt door echte strategische innovaties of door een planning. Naar het voorbeeld van de Strategie 2025, is het voornamelijk een compilatie van eerdere maatregelen of eerder door andere regeringen verwoorde projecten; dat geldt voor de ZEUS, de pool Opleiding-Tewerkstelling voor technische en industriële vakken, de territoriale competitiviteitspolen,...

Uiteraard kan men het moeilijk oneens zijn over vele elementen, die globaal genomen positief zijn. De tien nieuwe wijken en de Kanaalzone bieden bijvoorbeeld

qu'elle était un moment sur la table.

Quid en outre de la verdurisation de l'espace public ? Ici aussi on manque d'objectifs clairs. On précise certes que chaque (ré)aménagement ne pourra conduire à une réduction de l'espace vert mais le concept de coefficient biotope par parcelle a par contre disparu. Quel est dès lors l'outil de pilotage qui sera mis en place pour garantir la verdurisation de l'espace public ? Autre exemple, les bienfaits des potagers, vergers et ruchers sont évoqués. Mais, encore une fois, la terminologie est molle, non volutariste, se contentant de grandes intentions: « Des potagers seront développés et intégrés dans les espaces verts publics là où cela s'avère possible ».

M. Pinxteren se dit encore choqué par l'idée que la Région annonce vouloir collaborer avec la Région flamande sur la question de l'élargissement du ring.

Ensuite, sur la question de l'économie, le député observe avec étonnement que le projet de PRDD se contente en fait de renvoyer à la Stratégie 2025, laquelle n'a pas été soumise à la concertation. La question de l'emploi et de la formation des Bruxellois n'est quasi pas évoquée.

Enfin, l'orateur se dit surpris que la tournée de présentation du projet de PRDD ne débute que maintenant et que ce sont les communes qui doivent solliciter la Région pour que leur soit présenté le texte. Quelles initiatives concrètes ont été prises dans le cadre de l'enquête publique ? Comment assurer un échange réel avec les Bruxellois ? L'enquête publique s'apparente davantage à une séance d'information qu'à une séance de concertation.

En conclusion, dans son contenu comme dans sa mise en débat, ce plan oublie en fait l'essentiel : les Bruxellois, leurs besoins et leurs préoccupations. Le grand travail de diagnostic qui avait été réalisé et avait donné lieu à la première version du projet a été oublié. Il faudra bien plus que quelques messages publicitaires ou un site internet pour faire participer la population et l'amener à coconstruire un projet de ville. Le Gouvernement le veut-il vraiment ?

M. Vincent De Wolf dit la déception du groupe MR face à ce catalogue de bonnes intentions qui n'est hélas pas soutenu par de véritables innovations stratégiques ou par un calendrier. A l'image de la Stratégie 2025, il s'agit essentiellement d'une compilation de mesures antérieures ou de projets formulés précédemment par d'autres Gouvernements ; il en va ainsi de la ZEUS, du pôle de formation – emploi sur les métiers techniques et industriels, des pôles territoriaux de compétitivité,...

Il est évidemment difficile de ne pas être d'accord sur de nombreux éléments, globalement positifs. Les dix nouveaux quartiers et la zone du Canal constituent par

buitenkans die de MR-fractie steunt. Deze talloos herhaalde intenties gaan echter niet gepaard met enige strategie. Het tweede GPR, dat in 2002 werd aangenomen, legt de nadruk op de uitbouw van 14 hefboomzones, waaronder de Zuidwijk, de Kanaalzone, Thurn & Taxis, de Heizelvlakte, Schaarbeek-Vorming, RTBF-VRT, Delta, Weststation, Vorst,... Het GewOP van zijn kant bepaalde 14 zones van gewestelijk belang. Tijdens de gewestelijke beleidsverklaring 2004-2009 bevestigde minister-president Charles Picqué dat de regering zich met het oog op het optimaal gebruik van deze zones ertoe verbond partnerschappen in te stellen tussen de overheden en economische operatoren en private vastgoedoperatoren en dat het primordiaal was na te denken over een vereenvoudiging van de stedenbouwkundige procedures. In 2008 identificeerde het plan voor de internationale ontwikkeling (PIO), dat de regering goedgekeurd heeft zonder openbaar onderzoek of raadpleging, tien strategische polen die concreet gestalte moesten krijgen.

Het parlementslid vraagt hoe het vandaag staat met al deze grote projecten die verondersteld worden investeerders aan te trekken. Hun staat van vooruitgang is volgens de MR-fractie het bewijs van de incompetentie van de opeenvolgende regeringen, alsook van een vertrouwensbreuk en de traagheid van de procedures. Volgens sommige deskundigen, is er 50 jaar nodig om de noordruimte af te werken, tussen 25 en 40 jaar voor de zuidwijk en 30 jaar voor Thurn & Taxis.

De regering lijkt geen echte aanpak te hebben voor de programmering, de fasering en de definitie van de middelen en de termijnen. Thans worden de stadsprojecten in opeenvolgende fasen aangepakt: studies, plannen, schema's worden uitgewerkt door diensten die door een partij gedomineerd worden, zonder veel overleg en inspraak van de bevolking en met het onderliggende idee dat de aanleg, van zodra die achter de rug is, een bepaald gebied definitief zal structureren.

Maar tussen concept en uitvoering is een project vaak voorbijgestreefd. De uitvoering is zo traag dat het, tussen het eerlijke, creatieve, intelligente en positieve concipiëren van het project en de uitvoering ervan, uiteindelijk niet meer voldoet aan de behoeften, wat maakt dat de investeerders natuurlijk niet staan te springen.

De MR-fractie wenst dus dat de tien projecten onderworpen zouden worden aan een tijdschema, dat elk project geleid zou worden door een enkele "piloot" die instaat voor de coördinatie, de inspraak en de medewerking van diensten zoals de MIVB, Mobiel Brussel, Citydev, de bouwmeester enzovoort. Deze nieuwe aanpak staat niet in het ontwerp van het GPDO. Welke visie heeft het Gewest voor de stad van de toekomst? Hoe wordt de lange termijn concreet bekeken?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven leest dat het GPDO moet zorgen voor echte sociale gemengdheid in de wijken en dat de verdichting van de wijk niet mag gebeuren ten koste van de levenskwaliteit en dus in evenwicht gebracht moet worden door de aanleg van openbare ruimten van

exemple des opportunités que le groupe MR soutient. Mes ces intentions, maintes fois répétées, ne sont accompagnées d'aucune stratégie. Le second PRD, adopté en 2002, mettait l'accent sur le développement des quatorze zones leviers dont le quartier du Midi, la zone du Canal, Tour & Taxis, le plateau du Heysel, Schaarbeek-Formation – RTBF – VRT, Delta, gare de l'Ouest, Forest,... Le PRAS définissait quant à lui quatorze zones d'intérêt régional. Lors de la déclaration de politique régionale 2004-2009, le Ministre-Président Charles Picqué affirmait que pour exploiter au mieux ces zones, le Gouvernement s'engageait à mettre sur pied des partenariats entre les pouvoirs publics et les acteurs économiques et immobiliers privés et qu'il était primordial de réfléchir à une simplification des procédures urbanistiques. En 2008, le plan de développement international (PDI), approuvé par le Gouvernement sans donner lieu ni à enquête publique ni à consultation, identifiait quant à lui dix pôles stratégiques dont l'aménagement devait être mis en œuvre.

Le député se demande ce qu'il en est aujourd'hui de tous ces grands projets censés attirer des investisseurs. Leur état d'avancement est le signe, selon le groupe MR, de l'incompétence des Gouvernements qui se sont succédé, de la rupture de confiance, de la lenteur des procédures. Selon certains experts, il faudrait cinquante ans pour achever l'espace nord, entre vingt-cinq et quarante ans pour le quartier du Midi et trente ans pour Tour & Taxis.

Il semble que le Gouvernement manque d'une véritable stratégie de programmation, d'échelonnement, de définition des moyens et des délais. Actuellement, les projets urbains se conçoivent par phases successives : études, plans, schémas, sont planifiés par les administrations dominées par un parti, avec peu de concertation et de participation de la population et l'idée sous-jacente que l'aménagement, une fois réalisé, structurera définitivement un territoire concerné.

Or, entre sa conception et sa réalisation, un projet est souvent dépassé. La lenteur est telle qu'entre l'idéation, sincère, créative, intelligente et positive du projet et sa réalisation, il ne répond plus aux besoins, ce qui n'incite évidemment pas les investisseurs à répondre présents.

Le groupe MR souhaite en conséquence que les dix projets soient inscrits dans une temporalité, que chaque projet soit conduit par un unique pilote qui assure coordination, participation et intégration des différents services tels que STIB, Bruxelles Mobilité, Citydev, Maître architecte etc. Or, cette nouvelle gouvernance n'apparaît pas dans le projet de PRDD. Quelle est la vision que la Région a de la ville du futur ? Comment le long terme est-il pensé concrètement ?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven lit que « le PRDD doit garantir une réelle mixité sociale dans les quartiers » et que « la densification de la ville ne doit pas avoir lieu au détriment du confort de vie et doit donc être contrebalancée par l'aménagement d'espaces publics de grande ampleur ».

grote omvang. Maar ondanks interventies ter verbetering van de gebouwen en de openbare ruimte, blijft de inkomensongelijkheid tussen de Brusselse wijken groeien. De sociale en de ruimtelijke kloof tussen de achtergestelde wijken aan het Kanaal en in het westen van het Gewest en de rijkere oostelijke en zuidelijke gemeenten, lijkt onoplosbaar.

Het parlamentslid herinnert eraan dat het geleidelijk verdampen van de middenklasse een bedreiging vormt voor het Brusselse project. Het ontwerp van GPDO lijkt veel aandacht te hebben voor de strategische en prioritaire polen, maar veel minder voor de toestand van de bestaande wijken. Er zijn echter ambitieuze antwoorden nodig en men moet zich de vraag stellen wat behouden, veranderd of afgeschaft moet worden om bepaalde huizenblokken coherent en leefbaar te maken. De aanpak vertoont echter op dat niveau veel lacunes, terwijl de inzet groot is als men van Brussel een stad wil maken die zichzelf opnieuw uitvindt. De stad opbouwen is natuurlijk een aantal braakliggende stedelijke stukken aanspreken, maar soms ook de stad bovenop de stad bouwen.

Wat betreft de verticaliteit, die volgens de spreker het verbindingselement vormt tussen verdichting en de bouw van een Brusselse skyline, betreurt het parlamentslid dat het debat niet voorafgaandelijk gevoerd is, vooral omdat sommige ervaringen uit het verleden een trauma achtergelaten hebben.

De gedefinieerde perimeters blijven op zijn minst theoretisch en de uitvoering van een aantal programma's is onder voorbehoud. Men kan zich vragen stellen bij de wijze van aanleg van torengebouwen tussen COOVI en Erasmus en over de toegevoegde waarde ervan, wetende dat er projecten, soms op initiatief van de overheid, uitgevoerd worden.

Het zou interessanter geweest zijn te kijken waar de bouw van dergelijke torens het best zou passen, vooral omdat er nu een landschapsstudie ontbreekt over de manier waarop die torens optimaal geïntegreerd kunnen worden. De verticaliteit kan natuurlijk een instrument zijn maar men moet pragmatischer, bedachtzamer en meer in overleg te werk gaan om de bevolking niet nodeloos ongerust te maken en dingen te doen die niet bij het Gewest passen.

Het parlamentslid betreurt dat het GPDO enkel gebaseerd is op gewestelijke plannen zonder te verwijzen naar gemeentelijke ontwikkelingsplannen (GemOP). Een omgekeerde werkwijze zou echter het operationele karakter van bepaalde projecten versterkt kunnen hebben, vooral omdat de GemOP's zowel door de gemeenten als door het Gewest goedgekeurd moeten worden.

Quid met het aanbod van openbare woningen die veel steun moeten krijgen? Quid met de verdeling, een garantie van gemengdheid? Welke middelen worden ingezet en welke instrumenten worden gebruikt voor de bouw van woningen en infrastructuur en voor het aanbod van diensten voor de nieuwe bewoners? Een stadsproject moet,

Or, malgré les interventions en vue d'améliorer le bâti et l'espace public, l'inégalité de revenus entre les quartiers bruxellois continue de se creuser. L'accentuation de la dualisation socio-spatiale entre des quartiers précarisés principalement situés autour du Canal et à l'ouest de la Région, et les quartiers aisés concentrés à l'est et au sud de la Région, semble inéluctable.

Le député rappelle aussi que l'évaporation progressive de la classe moyenne constitue une menace pour le projet bruxellois. Néanmoins, si le projet de PRDD parle beaucoup des pôles stratégiques et prioritaires, la situation des quartiers existants paraît faire l'objet d'une expression extrêmement limitée. Or, il faut y apporter des réponses ambitieuses et s'interroger sur ce qu'il faut pouvoir y conserver, transformer ou supprimer pour apporter à certaines îlots une cohérence et une « vivabilité ». L'approche est hélas à ce niveau extrêmement lacunaire alors que l'enjeu est fondamental s'il faut faire de Bruxelles une ville qui se réinvente. Construire la ville, c'est évidemment solliciter un certain nombre de friches urbaines, c'est aussi parfois construire la ville sur la ville.

Pour ce qui est spécifiquement de la problématique de la verticalité, dont l'intervenant estime qu'elle est à la jonction de l'objectif de densification et de la volonté de construire un skyline bruxellois, le député regrette que le débat n'ait pu être mené préalablement et ce d'autant que certaines expériences du passé ont été traumatisantes.

Les périmètres définis demeurent pour le moins très théoriques et la mise en œuvre d'un certain nombre de programmes reste sujette à caution. Ainsi, par exemple, on peut s'interroger sur la manière d'installer des tours entre CERIA et Erasme et sur leur valeur ajoutée, sachant que des projets, parfois portés par l'autorité publique, y sont en cours de concrétisation.

Il aurait été plus intéressant de déterminer des endroits où l'opérationnalité de l'implantation de tours aurait été mieux étudiée, d'autant qu'il faut, pour que ces tours puissent être bien intégrées, une vision paysagère d'ensemble qui semble manquer. La verticalité peut certes constituer un outil mais l'approche gagnerait à être plus pragmatique, plus réfléchie et plus concertée pour ne pas susciter d'inquiétudes inutiles au sein de la population et entraîner des réalisations qui ne seraient pas à la hauteur de la Région.

En outre, le député regrette que le PRDD ne s'appuie que sur des programmes régionaux sans faire référence aux plans communaux de développement (PCD). L'inverse aurait pourtant permis de renforcer le caractère opérationnel de certains projets, et ce d'autant plus que les PCD sont approuvés tant par les communes que par la Région.

Quid ensuite de la création de logements publics qui doivent être particulièrement soutenus? Quid de leur répartition, garante de la mixité? Quelles seront les moyens dégagés et les outils mis en œuvre tant pour la création des logements que pour la mise en place des infrastructures et des services destinés aux nouveaux habitants? Un projet de

des te meer, wanneer het zich op een sterke verdichting richt, de nieuwkomers kunnen opvangen.

Voorts brengt de spreker de vele tekortkomingen aan het licht en vermeldt hij, bij wijze van voorbeeld, de stedenbouwkundige breuk die het viaduct van de ring vormt en die een herkwalificatie nodig heeft.

Vervolgens wordt terecht gezinspeeld op het werk in overleg tussen Gewest en gemeenten. Die samenwerking moet zo vroeg mogelijk gebeuren, vanaf de ontwikkeling van de strategische en verordenende plannen en programma's, om te voorkomen dat de gemeentebesturen vlug en dus op fragmentarische wijze adviezen moeten formuleren. Met de aanpak van het GPDO die het Gewest momenteel hanteert, zullen de gemeenten echter zeer snel moeten reageren.

Tot slot betreurt de heer Van Goidsenhoven dat de nieuwe consumptiepatronen helemaal niet in aanmerking zijn genomen. Het zou interessant zijn geweest om daarover na te denken.

De heer Willem Draps herinnert eraan dat een gewestelijk ontwikkelingsplan een plan met louter indicatieve waarde is. Het bevat geen regelgevend luik, wat de Regering ertoe brengt regelmatig een stijloefening te maken. Dit plan lijkt overigens omzetbaar naar alle steden van de wereld, aangezien de studie bureaus moeten beschikken over een tot in het oneindige aan te passen schema.

De volksvertegenwoordiger wijst er ook op dat een van de realiteiten die aan de basis van dit ontwerpplan liggen die van de demografische ontwikkeling is, die onvermijdelijk tot bepaalde keuzes moet leiden. Toch vestigt de spreker de aandacht op het feit dat de voorspellingen van de demografen nooit op termijn worden beoordeeld en roept hij dus op tot voorzichtigheid op het vlak van de verdichting.

Wat de stedelijke economie betreft, betreurt de MR-fractie het gebrek aan visie en aan elk vernieuwend idee op het gebied van strategische ontwikkelingsdoelstellingen. De hoofdlijnen van het GPDO willen “de geprefereerde vestiging van bedrijven in bepaalde gebieden aanmoedigen op basis van het type activiteit dat ze ontwikkelen.”. Hoewel er een duidelijk belang bij is om de bestaande perimeters in stand te houden en de omvorming van bepaalde ruimten aan te moedigen, kan de spreker met moeite de volgens hem dirigistische logica vatten die bestaat uit het ontwikkelen van territoriale competitiviteitspolen. Vandaag de dag beantwoordt de geografische ligging van een bedrijf in Brussel aan rationale of historische keuzes, of het nu om stedenbouwkundige, budgettaire, logistieke... verplichtingen gaat. In een stad van 161 vierkante kilometer lijkt die groepering van activiteiten niet echt noodzakelijk.

De MR-fractie heeft aangaande de tien polen ook vragen over de prioritaire keuzes van de sectoren. Hoe worden die

ville, *a fortiori* lorsqu'il s'oriente vers une forte densification, doit pouvoir accueillir les nouveaux venus.

L'intervenant dénonce encore les nombreuses lacunes et cite, à titre d'exemple, la rupture urbaine que constitue le viaduc du ring et qui mérite une requalification.

Ensuite, il est à juste titre fait allusion au travail concerté entre Région et communes. Cette collaboration doit nécessairement se faire le plus en amont possible, dès la conception des plans et programmes stratégiques et réglementaires, de manière à éviter aux administrations communales de devoir produire des avis rapidement et donc de manière fragmentaire. Or, l'approche que la Région a du PRDD, est aujourd'hui telle que les communes seront amenées à devoir réagir très vite.

Enfin, M. Van Goidsenhoven regrette que les nouveaux modes de consommation n'aient nullement été pris en considération. Il eut été intéressant d'intégrer la réflexion dans le cadre de cet exercice.

M. Willem Draps rappelle qu'un plan régional de développement est un plan à valeur purement indicative. Il ne comporte pas de volet réglementaire, ce qui conduit le Gouvernement à se livrer périodiquement à un exercice de style. Ce plan semble par ailleurs transposable à toutes les villes du monde, les bureaux d'études devant disposer d'un schéma déclinable à l'infini.

Le député relève aussi qu'une des réalités sous-tendant le projet de plan est celle de l'évolution démographique, laquelle doit nécessairement conduire à certains choix. L'orateur fait toutefois observer que les prévisions des démographes ne sont jamais vérifiées à terme et incite donc à la prudence en matière de densification.

Pour ce qui est précisément de l'économie urbaine, le groupe MR regrette l'absence de vision et de toute idée de novation au niveau des objectifs stratégiques de développement. Les lignes de fond du PRDD prévoient d'encourager « la localisation préférentielle d'entreprises sur certains territoires en fonction du type d'activités qu'elles développent ». S'il y a un intérêt évident à soutenir les périmètres existants et à encourager la conversion de certains espaces, l'intervenant peine cependant à saisir la logique, d'essence dirigiste selon lui, consistant à créer des pôles territoriaux de compétitivité. Aujourd'hui, la localisation géographique d'une entreprise à Bruxelles répond à des choix rationnels ou historiques, qu'il s'agisse de contraintes urbanistiques, budgétaires, logistiques,... Dans une ville de 161 kilomètres carrés, ce regroupement d'activités ne semble pas particulièrement nécessaire.

Le groupe MR s'interroge également, pour ce qui relève des dix pôles, sur les choix prioritaires des secteurs.

bepaald? Welk groeipotentieel komt ermee overeen, met name op het vlak van jobcreatie? De spreker merkt ook op dat er zonder meer afstand is gedaan van een reeks clusters ten gunste van een hercentering op de traditionele sectoren. De groene technologieën, duurzaam bouwen of de levenswetenschappen worden niet meer vermeld.

Ten slotte, terwijl het Brussels Gewest al sinds een decennium een negatief migratiesaldo van ondernemingen kent, lijkt de kwestie van het gezonde karakter van de economische ontwikkeling wel belachelijk, om niet te zeggen van elke realiteitszin verstoken, in vergelijking met die van de aantrekkelijkheid, het vasthouden, de creatie en de groei van de kmo's. En hoewel in het GPDO wordt gepland om competitiviteitspolen tot stand te brengen, wordt er met geen woord gerept over de hefboomen om die strategische doelstelling te bereiken.

Voorts stelt de heer Draps op economisch vlak vast dat de handel duidelijk stiefmoederlijk wordt behandeld in het document. Handel is echter de eerste werkgever van de privésector in het Gewest en is zeer nauw verbonden met de levenskwaliteit in de stedelijke omgeving, alsook met de menselijke ontwikkeling. Men beperkt zich op dat vlak tot het vermelden van het commerciële ontwikkelingsschema dat sinds juli 2014 beloofd wordt. De initiatieven met het oog op de gemengdheid van de merken, het aantrekken van internationale investeerders en een beter evenwicht tussen de bestaande handelskernen en de grote shoppingcentra horen nog steeds bij de perspectieven. De strategie om een zeker verval van de handelswijken weg te nemen, beperkt zich tot een aaneenschakeling van banaliteiten.

De ZEUS-regeling is opnieuw ingeschreven in het GPDO. De Brusselse vrijzone is nochtans nog niet ten uitvoer gebracht sinds de goedkeuring ervan in 2013.

Ten slotte betreurt de volksvertegenwoordiger dat er in het GPDO geen uitdrukkelijk hoofdstuk over de herindustrialiseringsdoelstelling van het Brussels Gewest en over echte beheershefboomen is opgenomen. Van nanotechnologie tot domotica, over videoverwerking, microbrouwerijen of de luxelederwarenindustrie, er bestaat een reeks van toekomstsectoren die aangepast zijn aan ons stadsmodel, bestaan uit niet-vervuilende industriële structuren, lokale, niet-verplaatsbare banen bezorgen en op harmonische wijze samengaan met andere functies, te beginnen bij de huisvesting. De schone en geïntegreerde economie moet overslaan op het gehele grondgebied, want ze draagt bij tot de verbetering van de leefomgeving die gunstig is voor het behoud van de middenklasse in het Gewest. Op dat vlak kan alleen een hervorming van het GBP op het gebied van de gemengdheidsvoorwaarden van bepaalde zones de vestiging van zulke bedrijven in het stadsweefsel mogelijk maken.

Voorts stelt de heer Vincent De Wolf vast, inzake het mobiliteitsaspect, dat het de bedoeling van het GPDO is

Comment ont-ils été définis ? Quels sont les potentiels de croissance qui y correspondent, notamment en termes de création d'emplois ? L'intervenant note aussi qu'une série de *clusters* ont été purement et simplement abandonnés au profit d'un recentrage sur des secteurs traditionnels. Les technologies vertes, l'écoconstruction ou les sciences de la vie ne sont plus mentionnées.

En définitive, alors qu'on connaît un solde migratoire négatif des entreprises en Région bruxelloise depuis une décennie, la question du caractère zoné du développement économique semble bien dérisoire, pour ne pas dire complètement coupée des réalités, par rapport à celle de l'attractivité, de la rétention, de la création et de la croissance des PME. Et, si le PRDD entend faire émerger des pôles de compétitivité, il reste muet sur les leviers pour parvenir à cet objectif stratégique.

M. Draps constate encore, sur le plan économique, que le commerce est incontestablement le parent pauvre du document. Or, le commerce est le premier employeur du secteur privé de la Région et est lié de très près à la qualité de vie en milieu urbain ainsi qu'au développement humain. On se limite sur ce plan à mentionner le schéma de développement commercial promis depuis juillet 2014 ; les initiatives pour assurer la mixité des enseignes, l'attraction des investissements internationaux et un meilleur équilibre entre les noyaux commerciaux existants et les grands shoppings, relèvent toujours du domaine de la perspective. La stratégie pour résorber une certaine désertification des quartiers commerçants se limite à un tissu de banalités.

Le dispositif de la ZEUS est quant à lui réinscrit au sein du PRDD. La première zone franche bruxelloise n'a cependant pas encore été mise en œuvre depuis son adoption en 2013.

Enfin, le député regrette que le PRDD n'intègre pas explicitement un chapitre consacré à l'objectif de la réindustrialisation de la Région bruxelloise et à de véritables leviers de gestion. Des nanotechnologies à la domotique en passant par le traitement vidéo, les microbrasseries ou la maroquinerie de luxe, il y a une série de secteurs d'avenir adaptés à notre modèle urbain, constituées de structures industrielles non polluantes de petite taille, pourvoyeuses d'emplois locaux non délocalisables et qui peuvent se combiner harmonieusement avec d'autres fonctions, à commencer par le logement. L'économie propre et intégrée doit maculer l'ensemble du territoire car elle contribue aussi à améliorer le cadre de vie propice au maintien de la classe moyenne dans la Région. Sur ce plan, seule une réforme du PRAS au niveau des conditions de mixité de certaines zones peut permettre l'implantation de telles entreprises dans le tissu urbain.

M. Vincent De Wolf constate encore, sur l'aspect mobilité, que le PRDD prévoit de réduire de 20% à

om tegen 2025 de autodruk ingevolge het pendelverkeer met 20% te verlagen. Daartoe wil de Regering de capaciteit van zes invalswegen verminderen: de E19 aan de Industrielaan, de E40 aan de Keizer Karellaan, de E40 aan de Reyerskant, de E411, de A12 en de Woluwelaan. In welke volgorde zullen zij heraangelegd worden? Wordt voorzien in alternatieven voor elke as? Welke? Deze doelstelling staat op de agenda sedert 2010, berekend op grond van de toenmalige cijfers, via het Iris 2-plan. Heeft een monitoring van dat plan plaatsgevonden? Zo ja, wat zijn de resultaten daarvan? Zo nee, waarom niet?

Overigens, hoewel de Regering enerzijds de heraanleg van de stadslanen overweegt, steunt zij anderzijds de verbreding van de noordelijke ring en plant zij te evalueren of het al dan niet wenselijk is elke Brusselse tunnel te behouden. “Alleen tunnels die noodzakelijk zijn voor de vlotte doorgang van het verkeer of voor een splitsing van het gemotoriseerde verkeer van de actieve vervoerswijzen en woongebieden blijven behouden.”. Op 28 september 2016 onthulde de pers dat een versie van het GPDO voorzag in de schrapping van de Montgomery- en de Boileautunnel en dat de tunnels zouden kunnen worden omgevormd tot ondergrondse parkings, gemeenschaps- of stockageruimte. In het kader van de bijzondere commissie betreffende de toestand van de Brusselse tunnels was echter beslist dat de parlementsleden zouden betrokken worden bij de toekomst van de tunnels. De aangekondigde aanpassingen werden vervolgens gewijzigd, aangezien gezegd werd dat twee rijstroken zouden bewaard blijven in de Montgomerytunnel.

Inzake de heraanleg van de plaats waar de E40 Brussel binnenkomt in een nieuwe *parkway*, had de MR-fractie trouwens gevraagd dat de studies aan het Parlement en aan de gemeenten zouden worden bezorgd, maar dat is nog altijd niet gebeurd.

Het plan voorziet tevens in de overkapping van de kleine ring tussen de Rogier- en de Kruidtuintunnel om een rechtstreekse bovengrondse verbinding mogelijk te maken tussen de Kruidtuin en de vijfhoek, alsook in de schrapping van de Sint-Lazaruslaan en de eenmaking van het park. Het plan is hetzelfde te doen met de Madou- en de Troontunnel en tussen de Naamse Poort en het Munthof. De MR-fractie zegt voorstander te zijn van deze projecten, maar heeft vragen inzake de prioriteiten van de Regering ter zake en over de planning.

Het ontwerp van GPDO heeft bovendien tot doel tegen 2025 het aantal bovengrondse parkeerplaatsen te verlagen tot minder dan 200.000 en het aantal niet-gereguleerde plaatsen tot 35.000. Worden ten minste 60.000 plaatsen wel degelijk geschrapt, en gecompenseerd door 20.000 plaatsen buiten de openbare weg? Welke compensatiemethodes zal de Regering kiezen tussen die welke worden voorgesteld door het Brussels Gewestelijk Parkeeragentschap?

Inzake autofiscaliteit blijft de tekst vaag. Is het de bedoeling milieubegrippen te integreren in de

l'horizon 2025 la pression routière due à la navette. Pour ce faire, le Gouvernement entend diminuer la capacité de six axes pénétrants : l'E19 du côté du boulevard Industriel, l'E40 du côté de l'avenue Charles Quint, l'E40 du côté Reyers, l'E411, l'A12 et le boulevard de la Woluwe. Dans quel ordre seront-ils réaménagés ? Des alternatives sont-elles prévues pour chaque axe ? Lesquelles ? L'objectif est à l'ordre du jour depuis 2010, calculé sur la base des chiffres de l'époque, à travers le plan Iris 2. Un monitoring de ce plan a-t-il été opéré ? Le cas échéant, quels en sont les résultats ? Sinon, pourquoi ?

Par ailleurs, si le Gouvernement envisage d'un côté le réaménagement des boulevards urbains, il soutient d'un autre côté l'élargissement du ring nord et prévoit une évaluation du caractère souhaitable ou non du maintien de chaque tunnel bruxellois. « Seuls les tunnels qui seront indispensables pour la fluidité du trafic ou pour une séparation du trafic motorisé des modes actifs et des lieux de résidence seront maintenus ». Le 28 septembre 2016, la presse révélait qu'une version du PRDD prévoyait de supprimer les tunnels Montgomery et Boileau et que des tunnels pouvaient être transformés en parking souterrain, en espace de communauté ou de stockage. Or, il avait été décidé, dans le cadre de la commission spéciale relative à l'état des tunnels bruxellois, que les parlementaires seraient associés aux discussions relatives au devenir des tunnels. Les aménagements annoncés ont ensuite été modalisés puisqu'il a été dit que les deux bandes seraient conservées dans le tunnel Montgomery.

Au niveau du réaménagement de l'arrivée de l'E40 à hauteur de Reyers en nouveau *parkway*, le groupe MR avait par ailleurs demandé que les études soient transmises au Parlement et aux communes mais il n'en est toujours rien.

Le plan prévoit également la couverture de la petite ceinture entre les tunnels Rogier et Botanique pour permettre une liaison directe en surface entre le Jardin botanique et le pentagone ainsi que la suppression du boulevard Saint-Lazare et l'unification du parc. Il prévoit une opération similaire entre les tunnels Madou et Trône et entre la porte de Namur et l'hôtel des Monnaies. Le groupe MR se dit favorable à ces projets mais s'interroge sur les priorités du Gouvernement en la matière et le calendrier.

Le projet de PRDD envisage en outre de réduire à l'horizon 2025 le nombre de places parking en voirie en-dessous de 200.000 places et de diminuer le nombre de places non réglementées à 35.000. Un minimum de 60.000 places sera-t-il bien supprimé, compensé par 20.000 places hors voirie ? Quelles seront les méthodes de compensation retenues par le Gouvernement parmi celles proposées par l'Agence régionale bruxelloise du stationnement ?

En matière de fiscalité automobile, le texte demeure flou. S'agit-il d'intégrer des concepts environnementaux au sein

verkeersbelasting en in de inverkeerstellingstaks?

Bovendien stelt het GPDO dat bij de heraanleg van de ring rekening wordt gehouden met de Brusselse doelstellingen inzake verkeersveiligheid en congestiebestrijding. Kennelijk is de Regering voorstander van de verbreding van de ring, terwijl een in 2013 besteld onderzoek stelde dat zulks zou leiden tot een dagelijkse toename met 54.000 binnenkomende voertuigen, op een totaal van 300.000. Hoe kan gedacht worden dat een dergelijke operatie het verkeer in Brussel ontlast? Welke contacten werden ter zake genomen met het Vlaams Gewest, wetend dat deze werf in 2019 moet starten en in 2023 moet afgelopen zijn?

De volksvertegenwoordiger herinnert overigens aan het feit dat zijn fractie voorstander is van de vlugge bouw van nieuwe metrolijnen. Worden deze projecten opgenomen in het Nationaal pact voor strategische investeringen dat de eerste minister wil? Zo niet, waarom niet?

Vervolgens, inzake de GEN-haltes en het *smart mobility*-project, voorziet het GPDO haltes in zones voor dichte vastgoedontwikkeling en in de wijken met weinig openbaar vervoer, zoals COOVI, Ganshoren-Expo, Verboekhoven, Josaphat, Kuregem en Erasmus. Het project voor de halte Ganshoren-Expo heeft felle kritiek gekregen van de gemeenten Ganshoren, Jette en Sint-Agatha-Berchem, en van de buurtbewoners. Op 5 december 2014 had de federale minister van Mobiliteit gezegd dat de halte er niet zou komen omdat zij vele onteigeningen vergde, omdat de bevolkingsdichtheid dat niet rechtvaardigde en omdat de Natura 2000-zone grote schade zou lijden. Toch behoudt het GPDO deze halte, op minder dan 200 meter van het station van Jette. Waarom blijft dat standpunt behouden?

De MR-fractie uit tot slot haar ontgoocheling over het gebrek aan precisie en ambitie over de *smart mobility*-projecten en heeft een reeks voorstellen in die zin ingediend: simulator voor de mobiliteitsplanning op grond van een stadsvervoermodel, invoering van één enkel referentiesysteem ter voorspelling van het vervoeraanbod in real time. Wat zijn de operationele doelstellingen van het plan ter zake?

Mevrouw Joëlle Milquet verheugt zich over de publicatie van het ontwerp van GPDO en steunt in naam van de cdH-fractie een aantal gelegde klemtonen: de verdichting, de wens om de stad terug te geven aan de bewoners en het plannen van voetgangerszones, de uitbouw van fietsassen, de wens om te investeren in de tien strategische ontwikkelingspolen, het groene netwerk...

Volgens de volksvertegenwoordigster kan het ontwerp echter nog verbeterd worden, om in te spelen op de uitdagingen die nog niet volledig worden aangenomen.

Het zal misschien opportuun zijn om eerst de burgers, de verenigingen en de gemeenteraden te horen en daarna de doelstellingen van het plan inzake dichtheid en

des taxes de circulation et de mise en circulation ?

En outre, le PRDD prévoit que le réaménagement du ring intègre les objectifs bruxellois de sécurité routière et de lutte contre la congestion. Il semble que le Gouvernement soit favorable à l'élargissement du périphérique alors qu'une étude commandée en 2013 indiquait qu'il impliquerait une augmentation de 54.000 voitures entrantes quotidiennes, pour un total de 300.000. Comment concevoir qu'une telle opération décongestionne Bruxelles ? Quels sont les contacts pris à cet égard avec la Région flamande sachant que ce chantier devrait débuter en 2019 et se terminer en 2023 ?

Par ailleurs, le député rappelle que son groupe est favorable au déploiement rapide de nouvelles lignes de métro. Ces projets ont-ils été intégrés dans le Pacte national pour les investissements stratégiques voulu par le Premier Ministre ? Sinon, pourquoi ?

Ensuite, concernant les haltes RER et le projet *smart mobility*, le PRDD prévoit des arrêts dans les zones de développement immobilier dense et dans les quartiers faiblement desservis en transports en commun tels que CERIA, Ganshoren-Expo, Verboekhoven, Josaphat, Cureghem et Erasme. Le projet de halte Ganshoren-Expo a été fort décrié par les communes de Ganshoren, Jette et Berchem-Sainte-Agathe ainsi que par les riverains. Le 5 décembre 2014, la Ministre fédérale de la Mobilité avait indiqué qu'elle ne verrait pas le jour notamment parce qu'elle nécessitait de nombreuses expropriations, que la densité de la population ne la justifiait pas et que la zone Natura 2000 subirait des dégâts importants. Or, le PRDD maintient cette halte située à moins de 200 mètres de la gare de Jette. Pourquoi maintenir cette position ?

Le groupe MR se dit enfin déçu par le manque de précision et d'ambition sur des projets *smart mobility* et a déposé une série de propositions en ce sens : simulateur de planification de mobilité sur la base d'un modèle transport urbain, mise en place d'un référentiel unique de l'offre de transport prédictif et en temps réel. Quels sont les objectifs opérationnels du plan en la matière ?

Mme Joëlle Milquet se réjouit de la publication du projet de PRDD et soutient, au nom du groupe cdH, une série d'accents qui y sont mis : la densification, le fait de vouloir rendre la ville aux habitants et d'envisager des espaces piétonniers, le développement des axes vélo, la volonté d'investir dans les dix pôles stratégiques de développement, le maillage vert,...

Le projet peut toutefois, selon la députée, être encore amélioré afin de répondre à des enjeux qui ne sont pas parfaitement rencontrés.

Il sera ainsi peut-être opportuun, après avoir entendu l'expression des citoyens, des associations et des conseils communaux, d'ouvrir le champ des objectifs, au-delà des

gemengdheid uit te breiden met doelstellingen die meer rekening houden met de menselijke dimensie. De spreker pleit eveneens voor meer coherentie tussen het GPDO en de Strategie 2025 om de aspecten die verbonden zijn aan opvoeding, jeugd, gezondheid, werkgelegenheid en levenskwaliteit beter te integreren in het plan.

Het zou tevens nuttig zijn om, op basis van de analyse van de adviezen in het kader van het openbaar onderzoek en van andere adviezen uit de academische wereld en vooral van de jongste burgers, wier levenswijze verschilt van die van de oudere generaties, een meer anticipatieve visie op 2025 tot 2040 te hebben. Men zou de gegevens over de evolutie van de levenswijzen, de beroepen, de arbeidswijzen en de woonvormen beter kunnen analyseren, opdat het GPDO nog meer aangepast wordt aan de toekomst.

Wat de digitale strategie en de visie op de stad van morgen betreft, bestaan er wellicht interessantere innovaties die nog geïntegreerd moeten worden. De *smart city*-dimensie is immers vrij beperkt en zou in vergelijking met andere metropolen moeten worden uitgediept.

Het verheugt de cdH-fractie ten zeerste dat de functionele gemengdheid van de wijken wordt benadrukt, maar het deel betreffende de sociale gemengdheid zou meer ontwikkeld moeten worden om maatschappelijke en interculturele versplintering te voorkomen.

Sommige ambities zouden bovendien moeten worden aangepast aan de tijdschema's die niet enkel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afhangen. Het mobiliteitsvraagstuk bijvoorbeeld valt eveneens onder de federale overheid voor de kwesties die met het GEN samenhangen.

Is het niet zo dat, wat de methode betreft, er vrij precieze samenwerkingsovereenkomsten met de gemeenschappen moeten worden gesloten ter wille van de efficiëntie, de coherentie en het operationele karakter, met name op cultureel vlak? Het belang van legislatuurovereenkomsten met de gemeenten kan trouwens niet genoeg worden benadrukt.

Wat de vorm betreft, pleit mevrouw Milquet tot slot voor de publicatie van twee documenten: een document met de visie van het Gewest en een ander document dat concrete actieplannen met cijferdoelstellingen, tijdschema's en operatoren bevat.

Meer concreet en billijkheidshalve dringt de volksvertegenwoordigster erop aan dat het plan "Hôpital 2025" van Saint-Luc, het grootste universitaire ziekenhuis van de Franse Gemeenschap met meer dan 5.000 werknemers, de logica van het GPDO om de campussen op te waarderen, de kenniseconomie te ontwikkelen en het aanbod aan gezondheidsdiensten uit te breiden, integreert en dat de campus van het universitaire ziekenhuis wordt beschouwd als een prioritaire pool, net als die van de kazernes.

objectifs prioritaires que s'est fixé le plan en termes de densité et de mixité, à des enjeux plus humains. L'intervenante plaide aussi pour une cohérence plus forte entre le PRDD et la Stratégie 2025 de manière à mieux intégrer dans le plan les aspects liés à l'éducation, à la jeunesse, à la santé, à l'emploi et à la qualité de vie.

Il ne serait pas inutile non plus d'avoir, sur la base de l'analyse des avis émis dans le cadre de l'enquête publique et d'autres avis à susciter dans le monde académique et, surtout, parmi les citoyens les plus jeunes dont les pratiques de vie sont différentes de celles des générations plus âgées, une vision plus anticipative de l'horizon 2025 à 2040. Sur l'évolution des pratiques de vie, des emplois et des modes de travail et des formes d'habitat, des données pourraient être mieux analysées pour que le PRDD soit encore davantage adapté à la réalité future.

Par ailleurs, en termes de stratégie numérique et de vision de la ville de demain, il existe sans doute des innovations plus intéressantes encore à intégrer. La dimension *smart city* est en effet assez limitée et mériterait, par comparaison à d'autres métropoles, d'être enrichie.

Ensuite, si le groupe cdH est très heureux de voir combien la mixité fonctionnelle des quartiers est mise en avant, le volet relatif à la mixité sociologique gagnerait à être développé pour éviter le phénomène de la fragmentation sociétale et interculturelle.

Certaines ambitions devraient en outre être adaptées à la réalité des calendriers qui ne dépendent pas de l'unique Région de Bruxelles-Capitale. La question de la mobilité par exemple relève également du pouvoir fédéral pour les questions liées au RER.

Pour ce qui concerne la méthode, l'efficacité, la cohérence et l'opérationnalité n'imposent-elles pas, en matière culturelle notamment, de conclure des accords de coopération assez précis avec les Communautés ? On ne saurait par ailleurs trop insister sur l'importance de conclure des conventions de législation avec les communes.

Pour ce qui est de la forme, Mme Milquet plaide enfin pour la publication de deux documents : l'un portant la vision de la Région, l'autre comprenant des plans d'actions concrets avec objectifs chiffrés, calendrier et opérateurs.

Plus concrètement et par équité, la députée insiste pour que le plan « Hôpital 2025 » de Saint-Luc, qui est le plus grand hôpital universitaire de la Communauté française avec plus de 5.000 employés, intègre la logique du PRDD visant à valoriser les campus, à développer l'économie de la connaissance et à multiplier les offres de santé, et que le campus de l'hôpital universitaire soit considéré comme un pôle prioritaire au même titre que celui des casernes.

Wat de culturele voorzieningen betreft, vindt de spreker dat er een link moet worden gelegd met het culturele aanbod, gelet op de evolutie van de behoeften inzake pluraliteit en gemengdheid. Ze stelt een grotere coherentie tussen het aangeboden voor.

De cdH-fractie steunt natuurlijk de sleutelsectoren, namelijk de beslissingspool, de creatieve en culturele pool en de pool toerisme en diensten, maar dringt erop aan dat de commerciële pool en wat onder de kennis- en gezondheidseconomie valt, daaraan toegevoegd kunnen worden.

Wat de problematiek van de ring betreft, wenst de cdH niet dat het dossier uitmondt in een verbreding van de ring en in een delokalisatie van de economische pool buiten het Gewest. Voorzichtigheid blijft dus geboden.

Wat het parkeren betreft, stemt mevrouw Milquet volop in met de beslissing om de autodruk te verminderen. Men zou er echter moeten op toezien dat de transitie correct verloopt en dat het verlies aan parkeerplaatsen op de weg wordt gecompenseerd om de situatie leefbaar te houden voor de buurtbewoners.

De volksvertegenwoordigster staat open voor de discussie over de iconische torens, maar wil niet dat ze leiden tot een tegenstelling tussen de buurtstad op mensenmaat en een stad met grote flatgebouwen die, als ze slecht ontworpen zijn, onmenselijk kunnen werken.

Tot slot dreigt de overgangperiode lang te zijn. Ze zal ook draaglijk moeten zijn.

Mevrouw Cieltje Van Achter heeft de indruk dat ze de algemene beleidsverklaring van de Regering en luistert naar is enigszins teleurgesteld in de ambities van de Regering voor het Gewest en in de manier waarop zij denkt die te kunnen concretiseren. Volgens de volksvertegenwoordigster onderbreekt er een ernstige evaluatie van de bestaande obstakels, alsook een onderzoek naar de manier hoe die kunnen worden weggenomen, aangezien er al geruime tijd veel projecten op tafel liggen, die nog steeds niet gerealiseerd zijn.

Er zijn natuurlijk aanwijzingen die erop duiden dat deze Regering zoekt naar manieren om deze obstakels weg te nemen: zo spreekt de minister-president van legislatuurovereenkomsten met de gemeenten, aangezien, zoals iedereen weet, een van de grootste hinderpalen voor de projecten te maken heeft met de verschillende visie van het Gewest en de gemeenten. De volksvertegenwoordigster betwijfelt (evenwel) of legislatuurovereenkomsten het wondermiddel zijn en vindt dat men een stap verder moet gaan. De obstakels zijn dus bekend, maar ze worden niet geanalyseerd en wat er wordt gedaan om vooruitgang te boeken, is in ieder geval niet genoeg.

Voorts betreurt de volksvertegenwoordigster dat het ontwerp van GPDO ertoe strekt de autodruk ten gevolge van het pendelen te verminderen met 20% tegen 2025,

Pour ce qui concerne les équipements culturels, l'intervenante estime qu'un lien doit être établi avec l'offre culturelle au vu de l'évolution des besoins en termes de pluralité et de mixité, et suggère une meilleure cohérence des offres.

Le groupe cdH soutient évidemment les secteurs clés que sont le pôle décisionnel, le pôle créatif et culturel et le pôle tourisme et services mais insiste pour que le pôle commerce ainsi que ce qui relève de l'économie de la connaissance et de la santé puissent y être ajoutés.

Quant à la problématique du ring, le cdH ne voudrait pas que le dossier aboutisse à un élargissement du ring et une sortie du pôle économique en dehors de la Région. La prudence doit donc rester de mise.

En ce qui concerne le stationnement, Mme Milquet ne peut qu'approuver la décision de réduire la pression automobile. Il faudrait toutefois veiller à assurer correctement la transition et à réellement compenser les pertes de places en voirie pour ne pas rendre intenable la situation des riverains.

La députée se dit encore ouverte à la discussion sur les tours iconiques mais se refuse à ce qu'elles conduisent à une antinomie entre la ville de proximité et humaine et une logique de grands immeubles qui, s'ils sont mal conçus, peuvent être déshumanisants.

Enfin, la période de transition risque d'être longue ; elle devra être soutenable.

Mme Cieltje Van Achter, qui a l'impression d'entendre la déclaration de politique générale du Gouvernement, reste un peu sur sa faim quant aux ambitions que le Gouvernement affiche pour la Région et à la manière dont il compte les concrétiser. Il manque, aux yeux de la députée, d'une évaluation sérieuse des obstacles existants et d'un examen sur la manière dont les lever, puisque de nombreux projets sont sur la table depuis longtemps mais ne sont toujours pas réalisés.

Il y a bien sûr des indices qui indiquent que ce Gouvernement cherche des pistes pour surmonter ces obstacles : le Ministre-Président parle ainsi de conventions de législature avec les communes dans la mesure où, comme chacun sait, l'un des freins les plus importants aux projets réside dans la différence de vision entre Région et communes. La députée doute (néanmoins) que ce soit la panacée et estime qu'il faut aller un pas plus loin. Les obstacles sont donc connus mais ils ne sont pas analysés et ce qui est fait pour aller au-delà n'est en tout cas pas suffisant.

La députée regrette encore que le projet de PRDD vise à réduire la pression automobile due à la navette de 20% d'ici à 2025 alors que les alternatives ne seront pas développées

terwijl de alternatieven niet worden ontwikkeld tegen dan. De spreekster is natuurlijk voorstander van een verlaging van de autodruk, maar ze vindt niet dat de aanbevolen maatregelen de efficiëntste zijn. Zonder geloofwaardige alternatieven dreigt de vermindering van de capaciteit van de invalswegen immers te leiden tot enorme opstoppingen en dreigt dat een impact te hebben op de aanwezigheid van de bedrijven in het Gewest. In dat verband wordt niets gezegd over de slimme kilometerheffing, terwijl Brussel op dat gebied het voortouw zou moeten nemen.

Mevrouw Van Achter wijst er eveneens op dat de ring een zwakke schakel blijft in de logistieke keten van het land, terwijl Brussel als internationale hoofdstad een ring moet hebben die optimaal functioneert en met name zorgt voor een efficiënte verbinding met de enorme economische zone die wordt gevormd door de haven van Antwerpen. De volksvertegenwoordigster begrijpt trouwens niet hoe de verbreding van de ring problemen zou doen rijzen, terwijl dat de stad mede zou ontlasten en de verkeersdoorstroming zou bevorderen. Een goede verkeersdoorstroming is immers beter voor het leefmilieu.

Bovendien stelt mevrouw Van Achter vast dat sommigen niet meer zouden geloven in overleg en dat Brussel bijgevolg alleen zou willen beslissen. Het lijkt niet realistisch dat het Gewest beslissingen treft over aangelegenheden die buiten zijn grenzen liggen. Wanneer Vlaanderen of de federale overheid aan Brussel vraagt om op een of ander gebied op te treden, repliceert de minister-president onmiddellijk dat ze zich niet met de Brusselse aangelegenheden mogen moeien. Er is overleg op alle niveaus nodig!

Tot slot wijst de volksvertegenwoordigster erop dat iedereen er natuurlijk van overtuigd is dat men moet nadenken over de toekomst van de bedrijfswagens. Ze preciseert dat de federale overheid zich daar trouwens over buigt.

Tot besluit moet Brussel natuurlijk zijn hoofdstedelijke rol spelen, maar het GPDO komt daar niet op adequate wijze aan tegemoet.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat het besproken ontwerp van GPDO geen te nemen of te laten document is. Hij veronderstelt dat de opmerkingen van de volksvertegenwoordigers, de adviesorganen en de bewoners in aanmerking zullen worden genomen en de Regering ertoe zullen brengen dit instrument, dat van essentieel belang is voor het stadsproject in de komende decennia, te verbeteren.

De DéFI-fractie legt de nadruk op vier assen.

Ten eerste betekent GPDO planning, planning in de tijd, financiële planning, ... allemaal essentiële elementen om het instrument verder uit te bouwen. Veel voorstellen worden pas geloofwaardig als ze gepland zijn. Dat komt weinig aan bod in het ontwerp van GPDO.

à cette échéance. L'oratrice est évidemment favorable à la diminution de la pression automobile mais ne croit pas que les mesures préconisées soient les plus efficaces. Sans alternatives crédibles, réduire la capacité des axes pénétrants risque en effet d'engendrer d'énormes embouteillages et d'impacter la présence des entreprises dans la Région. Rien n'est dit à cet égard sur la taxe kilométrique intelligente alors que Bruxelles devrait être pionnière en la matière.

Mme Van Achter rappelle également que le ring demeure un maillon faible dans la chaîne logistique du pays alors qu'en tant que capitale internationale, Bruxellois se doit d'avoir un périphérique qui fonctionne de manière optimale et assure notamment une liaison efficace avec la zone économique immense que représente le port d'Anvers. La députée ne perçoit par ailleurs pas en quoi son élargissement poserait problème alors qu'il contribuerait à désengluer la ville et à fluidifier la circulation. Or, la fluidité est meilleure pour l'environnement.

Mme Van Achter entend en outre que certains ne croiraient plus en la concertation et que Bruxelles souhaiterait dès lors décider seule. Il ne semble pas réaliste qu'elle décide de choses au-delà de ces frontières ! Quand la Flandre ou le fédéral demande à Bruxelles d'agir dans telle ou telle matière, le Ministre-Président leur rétorque immédiatement de ne pas se mêler des affaires bruxelloises. Il faut se concerter à tous les niveaux !

La députée rappelle enfin que tout le monde est évidemment convaincu qu'il faut réfléchir au devenir de la voiture de société et précise que le fédéral y est d'ailleurs occupé.

En conclusion, Bruxelles doit évidemment jouer son rôle de capitale mais le PRDD n'y répond pas de la manière adéquate.

M. Marc Loewenstein rappelle que le projet de PRDD dont il est discuté n'est pas une pièce à prendre ou à laisser et suppose que les remarques émises par les députés, les organes consultatifs et les habitants seront prises en compte et amèneront le Gouvernement à améliorer cet outil essentiel au projet de ville pour les prochaines décennies.

Le groupe DéFi tient particulièrement à insister sur quatre axes.

Premièrement, qui dit PRDD dit planification, planification dans le temps, planification financière, ... autant d'éléments essentiels pour donner du corps à l'outil. Beaucoup de propositions ne gagneront en crédibilité que lorsqu'elles seront planifiées. Or, cet élément se retrouve peu dans le projet de PRDD.

Ten tweede kampt het ontwerp met een gebrek aan transversaliteit, aan verbindingen tussen bepaalde assen en onder meer tussen de as betreffende de nieuwe wijken en de mobiliteitsas.

Ten derde worden de nieuwe technologieën al te beknopt behandeld. Voor de toekomst is het echter belangrijk dat het *smart city*-aspect transversaal en niet sporadisch aan bod komt in de ontwikkeling van de beleidsmaatregelen.

Ten vierde heeft een van de in het document vermelde voorwaarden voor het welslagen betrekking op de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap als noodzakelijk instrument om coherente acties te realiseren. De hoofdstedelijke gemeenschap bestaat evenwel nog steeds niet. Moet men bijgevolg blijven dromen van overleg, wetende dat de partners niet op dezelfde lijn zitten? De volksvertegenwoordiger vreest dat, als men een reeks maatregelen laat afhangen van het overleg op metropolitaan niveau, de resultaten op zich zullen laten wachten... Vandaag spreekt men meer van ad hoc bilaterale onderhandelingen dan van een permanente structuur die het mogelijk maakt om projecten in globo aan te vatten. Bestaan er alternatieven of is de hoofdstedelijke gemeenschap een voorwaarde voor het welslagen van het GPDO?

Mevrouw Céline Delforge maakt zich zorgen over de manier waarop de mobiliteit aan bod komt in het GPDO. Los van de vraag of ze het al dan niet eens is met de gekozen opties, vindt ze het hoofdstuk in kwestie van een bedroevende kwaliteit.

Het ontwerp van GPDO gaat uit van het principe dat het grootste probleem voor Brussel het pendelen is, aangezien, enerzijds, het absolute aantal dagelijkse pendelaars hoog is en, anderzijds, ze zich meestal met de wagen naar het Gewest begeven.

Ondanks die vaststelling wordt er geen reflectie gehouden over de oorzaak van die situatie. Gevolg: de middelen en de infrastructuur worden geconcentreerd op de pendelaars ten koste van de verplaatsingen binnen Brussel en ten koste van de Brusselaars, waarbij de grootste aandacht uitgaat naar de doorstroming op de grootste invalswegen. Het GPDO bevestigt dat de andere gezagsniveaus tekortschieten bij het uitvoeren van een reeks maatregelen (GEN, autofiscaliteit...) en beslist om hun verantwoordelijkheden af te schuiven op het Brussels Gewest en zijn belastingplichtige inwoners.

Erger nog, het ontwerp van GPDO vergroot het risico op stadsvlucht. Hoewel in de vakliteratuur wordt erkend dat een van de grootste problemen die het pendelen bevorderen, het feit is dat men evenveel tijd nodig heeft om zich binnen Brussel te verplaatsen als om er te geraken – dat is zeker het geval voor de woon-werkverplaatsingen – overweegt men zelfs niet om iets te doen aan die concurrentiescheeffrekking. Resultaat: men voert een beleid dat het pendelen nog aantrekkelijker maakt dan

Deuxièmement, le projet manque de transversalité, de lien entre certains axes et notamment entre l'axe qui porte sur les nouveaux quartiers et celui de la mobilité.

Troisièmement, les nouvelles technologies ne sont abordées que trop brièvement. Or, pour le futur, il est important que l'aspect *smart city* se retrouve de manière transversale dans le développement des politiques et non de manière ponctuelle.

Quatrièmement, l'une des conditions de réussite citées dans le document porte sur la mise sur pied de la communauté métropolitaine, en tant qu'outil indispensable pour réaliser des actions cohérentes. Or, la communauté métropolitaine n'existe toujours pas. Doit-on dès lors continuer à rêver d'une concertation sachant le déséquilibre entre la volonté des partenaires ? Le député craint que si l'on conditionne une série de mesures à la concertation au niveau métropolitain, les résultats se fassent attendre... On parle aujourd'hui davantage de négociations bilatérales ponctuelles que d'une structure pérenne permettant d'aborder des projets dans leur globalité. Existe-t-il des alternatives ou la communauté métropolitaine est-elle une condition du succès du PRDD ?

Mme Céline Delforge s'inquiète de la manière dont le PRDD aborde la mobilité. Au-delà même du partage ou non des options choisies, la qualité du chapitre y consacré est jugée pathétique.

Le projet de PRRD part du principe que le problème prioritaire pour Bruxelles est la navette, puisque d'une part, le nombre absolu de navetteurs quotidiens est élevé et que, d'autre part, ceux-ci rejoignent majoritairement la Région en voiture.

Partant de ce constat, aucune réflexion n'est entamée quant aux causes de cette situation. Conséquence : on concentre les moyens et l'infrastructure sur les navetteurs, au détriment des déplacements intrabruellois et des Bruxellois, en adoptant une philosophie de concentration de la desserte sur les flux principaux. Le PRDD entérine la défaillance des autres niveaux de pouvoir quant à la mise en œuvre d'une série de mesures (RER, fiscalité automobile, ...) et décide de mettre leurs responsabilités à charge de la Région bruxelloise et de ses habitants contributeurs.

Pire encore, le projet de PRDD aggrave le risque d'exode urbain. Alors qu'il est admis dans la littérature spécialisée qu'un des problèmes majeurs qui alimente la navette est le fait qu'il faut autant de temps pour se déplacer dans Bruxelles que pour y entrer, et certainement pour les déplacements domicile – travail, on n'envisage pas un instant de remédier à cette distorsion de concurrence. Résultat : on met en place une politique qui rendra la navette encore plus attractive au regard de l'habitat à

wonen in Brussel. De flankerende maatregelen die nochtans als noodzakelijk waren aangestipt om dat fenomeen te vermijden in het kader van de tenuitvoerlegging van het GEN, zijn nooit getroffen. Voortaan vindt men het helemaal niet nodig om rekening te houden met de gedragingen die door nieuwe maatregelen zullen worden teweeggebracht. Erger nog, men aanvaardt de verbreding van de ring, wat onvermijdelijk gevolgen zal hebben voor de gezondheid van de Brusselaars en het verkeer op de invalswegen van het Gewest onvermijdelijk zal doen toenemen. Met andere woorden de fameuze P&R (*Park & Ride*) en de verbindingen met het Brussels openbaar vervoer zouden kunnen worden beschouwd als een flankerende maatregel in het kader van de door Vlaanderen besliste verbreding. Tot slot dreigen de plannen om de verbindingen buiten Brussel te verbeteren de beginnende economische exodus aan te zwengelen door de vestiging van bedrijven buiten de grenzen van Brussel aantrekkelijker te maken.

Die keuze wordt door geen enkele studie bevestigd. Men gaat uit van een foto van de situatie om een beleid te voeren op een gebied dat continu in beweging is en dat enkel op basis van dynamische bewegingen kan worden geanalyseerd.

Bovendien betreurt de volksvertegenwoordigster dat de doelstellingen worden teruggeschoefd, zodat er in de praktijk niets verandert.

Als de Regering zozeer de nadruk legt op de pendelaars, is dat om een herziening van de vorige doelstellingen beter te verbergen: voortaan is er geen sprake meer van om het autoverkeer in het algemeen te verminderen, maar wel om slechts de inkomende pendelaarsstroom tijdens de ochtendspits met 20% te verminderen. Het gaat dus wel degelijk om een achteruitgang.

Hoe? Door de gewestelijke middelen aan te wenden om de pendelaars en hun wagens op te vangen met parkeerplaatsen die aan de ingangen van Brussel worden aangelegd en met openbaar vervoer dat een zeer grote capaciteit heeft. Met andere woorden, men koestert zelfs niet meer de ambitie dat de pendelaars hun wagen buiten het Gewest laten staan, maar pas bij het binnenrijden van Brussel. Wat de luchtkwaliteit betreft, is dat absurd, aangezien de fijne partikels niet stoppen aan de gewestgrenzen en het is tevens contraproductief: men verlaagt de druk op de federale overheid en de andere Gewesten met een dure oplossing, namelijk de wagen.

Er is sprake van de invalswegen om te vormen tot stadslanen, maar men mag zich niet vergissen en denken dat het gaat om een beleid dat erop gericht is de capaciteit van de wegen te verminderen om de openbare ruimte beter te verdelen. Zoals men heeft kunnen vaststellen voor de E40, worden de bestaande autostromen niet gehinderd, maar wordt de ruimte heraangelegd, aangenamer gemaakt en geherdimensioneerd om ze aan te passen aan de bestaande situatie zonder die ter discussie te stellen. Een ander frappant voorbeeld is het ongehoorde lef om de maximumsnelheid op de Tervurenlaan terug te brengen tot

Bruxelles. Les mesures d'accompagnement qui étaient pourtant pointées comme indispensables pour éviter ce phénomène dans le cadre de la mise en œuvre du RER, n'ont jamais été mises en place. Désormais, on se dispense carrément d'envisager les comportements induits par de nouvelles mesures. Pire, on accepte l'élargissement du ring qui aura inévitablement des conséquences sanitaires pour Bruxelles et qui viendra inexorablement irriguer les portes de la Région en trafic routier. Autrement dit, les fameux P&R (*Park & Ride*) et leur desserte en transport public bruxellois pourraient bien apparaître comme une mesure d'accompagnement de cet élargissement décidé par la Flandre. Enfin, les plans d'amélioration de la desserte hors Région risquent de renforcer l'exode économique naissant, rendant plus attractives les implantations d'entreprises en dehors des frontières de Bruxelles.

Aucune étude n'étaye ce choix, on part d'un cliché de la situation pour mener une politique dans un domaine qui concerne des flux et ne peut s'analyser qu'en termes de dynamiques.

La députée regrette en outre que les objectifs soient revus à la baisse, de sorte que rien ne change vraiment.

Si le Gouvernement insiste tant sur les navetteurs, c'est pour mieux masquer une révision des objectifs précédents : désormais, il n'est plus question de diminuer le trafic automobile en général mais bien de le diminuer de 20% uniquement pour ce qui concerne la navette entrante et en heures de pointe du matin. Il s'agit donc bien d'un recul.

Comment ? En mobilisant les moyens régionaux pour prendre en charge les navetteurs et leur voiture par un développement des parkings aux entrées de Bruxelles et de transports publics hyper capacitaires. Autrement dit, on n'ambitionne même plus que les navetteurs abandonnent leur voiture en amont mais bien aux entrées de Bruxelles. En termes de qualité de l'air, c'est absurde, les particules fines ne s'arrêtent pas aux frontières régionales, et contreproductif : on allège la pression sur le fédéral et les autres Régions en offrant une solution coûteuse et qui passe par la voiture.

S'il est question de transformer des axes pénétrants en boulevards urbains, il ne faut pas s'y tromper et croire qu'on se trouve face à une politique de diminution des capacités routières pour un meilleur partage de l'espace public. Comme on a pu le voir pour l'E40, on n'entrave pas les flux automobiles existants mais on réaménage l'espace pour qu'il soit plus agréable et on le redimensionne pour l'adapter à la situation existante sans la remettre en cause. Un autre exemple frappant est l'audace infinie de ramener la vitesse autorisée sur l'avenue de Tervuren à 50 km/h. Les vellétés de restructurer réellement le réseau routier

50 km/h. De goede voornemens om het wegennet echt te herstructureren worden uitgesteld tot 2040, alsof het Gewest nog vijftienvintig jaar tijd heeft om een dringende situatie aan te pakken.

Wat de tunnels betreft, betreurt de spreker dat er geen enkele les wordt getrokken uit de fouten uit het verleden. De keuze om enorme bedragen te investeren in een grondige renovatie van de tunnels is bekrachtigd en leidt tot een absurde situatie. Enerzijds is men dus van oordeel dat het overheidsgeld moet worden geïnvesteerd in de weginfrastructuren met de grootste capaciteit en anderzijds overweegt men geen enkele reflectie over het bestaan van die infrastructuren vóór 2025, wanneer het besliste renovatieprogramma echter nog steeds niet zal zijn beëindigd. Concreet betekent zulks dat men ofwel in 2025 nog steeds niets doet ofwel ermee begint infrastructuren te slopen die pas tegen grote kosten zijn gerenoveerd. Men kiest dus twee slechte oplossingen: voortgaan op het slechte pad of overheidsgeld verkwisten. Het is natuurlijk nu dat men moet kiezen welke infrastructuren echt nodig zijn (bijvoorbeeld sommige doorstromingstunnels) en grondig gerenoveerd moeten worden en welke infrastructuren moeten verdwijnen en enkel gerenoveerd moeten worden om ze te beveiligen en niet om ze een volledige tweede levenscyclus te geven. Ondanks het renovatieprogramma, blijft men kiezen voor infrastructuur die duur is in onderhoud in plaats van bijvoorbeeld te investeren in het openbaar vervoer.

Wat de kleine ring betreft, is de volksvertegenwoordigster opnieuw van oordeel dat men er zich mee tevreden stelt de schade te beperken, zonder dat er echt iets verandert. Terwijl moderne stedenbouwkundigen erop wijzen dat de kleine ring een stedenbouwkundige uitdaging is en mogelijkheden biedt om die miskleun tot een opportuniteit voor stedenbouwkundige vernieuwing te maken, kiest men opnieuw voor een minimaal resultaat tegen een maximale kostprijs. Men beslist immers om de tunnels te behouden en ze op bepaalde plaatsen te overdekken in plaats van een nieuwe zone in de stad aan te leggen die nochtans welkom zou zijn om de territoriale uitdagingen van het Gewest aan te nemen. Niet alleen de investeringskosten, maar ook de onderhoudskosten zullen hoog oplopen. Kortom, men betaalt voor een oppervlakkige verbetering, opdat niets echt verandert.

Vervolgens stelt mevrouw Delforge vast dat men het gebruik van de wagen koste wat het kost blijft bevorderen. Velen maken zich zorgen over de parkeerproblemen. Men raakt hier aan het toekomstige model waarbij, enerzijds, pendelaars zich met de wagen verplaatsen en voor wie Brussel in de overstapparkeringsplaatsen en openbaar vervoer met een zeer grote capaciteit investeert en, anderzijds, de Brusselaars met de wagen blijven rijden, maar, gezien de parkeerproblemen, er bovendien toe aangemoedigd worden gebruik te maken van de nieuwe formules zoals *free floating, one way*, autodelen... Dergelijke oplossingen zetten echter niet aan tot het overschakelen op een andere vervoersmodus, maar nemen alle hinderpalen voor het gebruik van de wagen, in het bijzonder voor kleine

sont remballées à 2040, comme si la Région avait vingt-cinq ans devant elle pour répondre à une urgence.

Pour ce qui concerne les tunnels, l'intervenante déplore qu'il ne soit tiré des erreurs passées aucune conclusion. Le choix d'engloutir des sommes colossales dans une rénovation profonde des tunnels est entériné et mène à une situation absurde. D'une part, on estime donc que les infrastructures routières les plus capacitaires doivent capter les deniers publics et, d'autre part, on n'envisage aucune réflexion sur leur existence avant 2025, date à laquelle pourtant le programme de rénovation décidé ne sera toujours pas terminé. Cela signifie concrètement que soit en 2025 on ne fait toujours rien, soit on commence à supprimer des infrastructures dont on vient d'achever la rénovation à grands frais. On se met donc devant deux mauvaises solutions : continuer sur la mauvaise voie ou gaspiller de l'argent public. C'est évidemment dès maintenant qu'il faut choisir quelles infrastructures sont réellement nécessaires (certains tunnels de fluidité par exemple) et méritent une rénovation en profondeur, et lesquelles sont vouées à disparaître et ne méritent qu'une rénovation destinée à les sécuriser et non à leur donner un second cycle de vie complet. Par ailleurs, nonobstant le programme de rénovation, on continue à choisir une infrastructure coûteuse en entretien plutôt que d'investir, par exemple, dans le transport public.

Sur la petite ceinture, la députée estime à nouveau qu'on se contente de limiter les dégâts sans que rien ne change vraiment. Alors que des urbanistes modernes mettent en évidence l'enjeu urbain qu'elle représente et les possibilités de faire de cette tare une opportunité de renouveau urbain, on fait de nouveau le choix du résultat minimum pour un coût maximum. En effet, on décide de maintenir le souterrain et de le couvrir à certains endroits au lieu de recréer un morceau de ville qui serait pourtant bienvenu pour répondre aux enjeux territoriaux de la Région. Les coûts seront non seulement élevés en termes d'investissements mais également d'entretien. Bref, on paie pour que rien ne change vraiment, en vendant une amélioration superficielle.

Mme Delforge constate ensuite que l'on continue à promouvoir l'usage de la voiture à tout prix. Beaucoup s'inquiètent des problèmes de stationnement. On touche ici au modèle futur avec d'une part des navetteurs, qui se déplacent en voiture et pour qui la Région investit dans les parkings de transit et les transports publics hyper capacitaires, et d'autre part les Bruxellois, qui continueront à circuler en voiture mais, au vu des problèmes de stationnement, plus dans la leur, encouragés par les nouvelles formules de *free floating, one way*, autopartage... Or, de telles solutions, au lieu d'inciter à utiliser un autre mode de transport, lèvent tous les freins à l'usage de l'automobile, en particulier pour de petits déplacements. De la même façon, le taxi collectif 24h/24 est proposé.

verplaatsingen, weg. Op dezelfde manier wordt er de klok rond een collectieve taxidienst aangeboden. Met andere woorden, op geen enkel moment wordt het gebruik van de wagen als een probleem beschouwd.

Volgens de volksvertegenwoordigster strookt die logica trouwens met de logica die gevolgd wordt voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer gaat inderdaad over van het statuut van universele dienstverlening naar een gewone schakel in de verplaatsingsketen. Het openbaar vervoer is de enige vervoersmodus die echt toegankelijk is voor iedereen, maar wordt voortaan gedegradeerd tot een van de vervoersmodi in het aanbod. De Regering is niet langer van oordeel dat alle wijken van het stadsgewest Brussel correct bediend moeten worden, terwijl er vandaag zeven projecten bestaan om het openbaar vervoer tot buiten het gewestelijk grondgebied uit te breiden, waarvan drie naar de luchthaven, alsof de Brusselaars zich elke dag naar de luchthaven moeten begeven!

Men tekent in feite het doodvonnis van de openbare dienstverlening door die gelijk te schakelen met de particuliere vervoersmodi, die een aanvaardbare oplossing voor iedereen worden, hoewel ze niet voor iedereen toegankelijk zijn.

De spreekster hekelt nog het feit dat men beweert de burgers erbij te helpen hun wagen thuis te laten, maar de keuze maakt om het gebruik van het openbaar vervoer te bemoeilijken. Omdat men niet de moed heeft om eenvoudige en goedkope maatregelen te treffen, zoals absolute voorrang voor bussen en trams op de kruispunten via een adequate afstelling van de verkeerslichten, brengt men ze ondergronds of in een eigen baan, maar wel ver van de plaatsen waar activiteiten worden uitgeoefend. Dat maakt het mogelijk om de reïssnelheid van de voertuigen te verhogen, maar dat vermindert niet de verplaatsingstijden van de gebruikers, die nog verder zullen moeten stappen om de haltes te bereiken, almaar meer zullen moeten overstappen en genoeg zullen moeten nemen met een tweederangsvervoersnet voor de fijnmazigere bediening (een MIVB-vertegenwoordiger sprak van openbardienstlijnen en lijnen die daar niet onder zouden vallen!), en verder van de grote aantrekkingspolen. Op de keper beschouwd, komt dat model uiteindelijk overeen met het woon-werktraject van personen die in een goede fysieke conditie verkeren en centraal wonen. Het bemoeilijkt daarentegen de gecombineerde trajecten (bijvoorbeeld wanneer iemand kinderen onderweg moet afzetten of boodschappen moet doen) of verplaatsingen van personen die het moeilijk hebben om enkele honderden meters meer af te leggen dan ze voorheen deden. Een kind van drie jaar kan bijvoorbeeld maximum 300 meter in één keer comfortabel stappen.

Mevrouw Delforge hekelt nog de keuze om een groot aantal metrolijnen aan te leggen. Die keuze doet natuurlijk een probleem met de financiering rijzen, dat dreigt te worden opgelost ten koste van de bovengrondse vervoersmodi, alsook een probleem met de kwaliteit van

Autrement dit, à aucun moment, l'usage de la voiture n'est considéré comme un problème.

Cette logique va d'ailleurs de pair, aux yeux de la députée, avec celle qui prévaut en matière de transport public. Le transport public passe effectivement du statut de service universel à celui de simple maillon dans la chaîne de déplacements. Alors que le transport public est le seul moyen de déplacement réellement accessible à tous, il est désormais rétrogradé au rang de moyen de transport parmi d'autres dans un portefeuille – le terme est à la mode – de déplacements. Le Gouvernement n'estime plus que tous les quartiers de la Région urbaine qu'est Bruxelles doivent être desservis correctement, et ce alors qu'il existe à l'heure actuelle sept projets d'extension du transport public en dehors du territoire régional dont trois vers l'aéroport, comme si la principale préoccupation quotidienne des Bruxelles était de le rejoindre !

On signe en fait vraiment la fin du service public en le mettant au niveau de moyens de transports privés qui, eux, acquièrent le statut de solution acceptable pour tous alors qu'ils ne sont pas accessibles à tous.

L'oratrice dénonce encore le fait qu'alors qu'on prétend vouloir aider les citoyens à abandonner leur voiture, on fait le choix d'augmenter la pénibilité des transports en commun. Ainsi, faute d'oser prendre des mesures basiques et peu coûteuses telles que la priorité absolue des bus et des trams aux carrefours par un réglage adéquat des feux de signalisation, on les évacue soit sous terre, soit en site propre mais loin des lieux d'activités. Cela permet d'augmenter la vitesse des véhicules à proprement parler mais pas de diminuer les temps de parcours d'usagers qui devront marcher plus pour rejoindre les haltes, verront se multiplier les correspondances et devront se contenter d'un réseau de seconde catégorie pour la desserte plus fine (un représentant de la STIB parlait de lignes de service public, par opposition à celles qui n'en relèveraient pas !), plus éloignée des grands pôles d'attraction. Ce modèle correspond finalement au simple trajet domicile – travail de personnes en bonne condition physique et qui habitent à des endroits centraux. Il fait par contre exploser la pénibilité pour les trajets en chaîne (par exemple lorsqu'il faut déposer des enfants en chemin ou faire des courses) ou pour les personnes qui ne peuvent facilement parcourir plusieurs centaines de mètres supplémentaires à ce qu'elles font déjà. Pour rappel, un enfant de trois ans ne peut confortablement marcher plus de 300 mètres d'affilée.

Mme Delforge dénonce encore le choix de créer de nombreuses lignes de métro. Cette option pose très évidemment un problème de financement qui risque de se résoudre sur le dos des modes de surface, de la qualité du service en attaquant les moyens de fonctionnement et, *in*

de dienstverlening, omdat de werkingsmiddelen worden teruggeschroefd en dreigt, *in fine*, te leiden tot een privatisering van de metro om die te financieren. Het ontwerp van GPDO is eveneens vrij duidelijk over de secundaire rol die het toekent aan de bus, die de rest van het grondgebied moet bedienen en die taak eventueel moet delegeren aan De Lijn en de TEC. Dat is een weinig elegante manier om te zeggen dat men een deel van de inwoners naar een secundair netwerk verwijst. Ze hoeven dan maar de collectieve taxi of *Drive Now* te nemen. In de praktijk zullen ze vooral snel begrepen hebben dat hun leven makkelijker en goedkoper zal zijn als ze uit Brussel verhuizen.

Bovendien stelt de spreekster vast dat het ontwerp van GPDO de voorkeur geeft aan technisch onrealistische en niet op feiten gebaseerde opties. Het ontwerp van GPDO fantaseert zo over verschillende nieuwe metrolijnen zonder ook maar rekening te houden met de geografische en demografische realiteit. Men denkt bijvoorbeeld aan een lijn van Delta tot Luxemburg via het station van Etterbeek. Met andere woorden, men zou een metro willen graven om NMBS-stations te verbinden via het Flageyplein, waaronder zich een stormbekken bevindt en waar in de omgeving geen enkele ruimte beschikbaar is voor een buurtstation, tenzij er gebouwen worden gesloopt. Het zou ook de bedoeling zijn om de metro door te trekken tot in Ukkel, hoewel de deskundigen het er unaniem over eens zijn dat er, zelfs rekening houdend met de meest optimistische prognoses, geen voldoende groot reizigerspotentieel is om een dergelijke infrastructuur te verantwoorden. Te meer daar het grootste probleem van dat gebied de fijnmazigheid is en niet het feit dat men over een structurende lijn beschikt.

Inzake de voetgangerstrajecten stelt de spreekster vast dat, nog steeds met het oog op het beperken van de hinderpalen voor de voertuigen, beslist werd de ruimte te ontdebelen eerder dan ze werkelijk te delen. Het resultaat is dat er geen doelstelling is op het vlak van wachttijd aan de verkeerslichten voor de voetgangers, noch inzake de snelheid, waarbij beslist wordt dat iemand die stevig doorstapt een gemiddelde snelheid van 5 km/u zal moeten bereiken in plaats van voortdurend vertraagd te worden aan de kruispunten, door de lichten en onaangepaste aanleg. Met andere woorden, principes worden opgesteld, zonder ze te detailleren of te objectiveren. Daarentegen wordt niet geargument over de voetganger uit de openbare ruimte te halen om hem naar bruggetjes te sturen. Het besluit is dat het GPDO zich opnieuw baseert op een ongelijke visie van mobiliteit, ten nadele van de vrouwen, de mindervaliden en de armsten.

Uit de vele onderzoeken over de verplaatsingen van de vrouwen komt duidelijk een stad naar voren die in de eerste plaats door en voor mannen ontworpen is. De oorzaken zijn van tweeërlei aard: ze houden verband met de veiligheid en met het feit dat het nog altijd de vrouwen zijn die zorgen voor het merendeel van de verplaatsingen van de kinderen, minder gemotoriseerd zijn dan de mannen en dus meer afhankelijk van het openbaar vervoer. Door te kiezen voor het creëren van voetgangersbruggetjes die

fine, d'aboutir à une privatisation du métro pour le financer. Le projet de PRDD est également assez clair sur le rôle secondaire qu'il dédie au bus, chargé quant à lui de desservir le reste du territoire en déléguant éventuellement la tâche à De Lijn et aux TEC. C'est une façon à peine élégante de dire qu'on abandonne une partie des habitants à un réseau de seconde zone ; ceux-là n'auront qu'à prendre le taxi collectif ou *Drive Now*. Dans les faits, ils auront surtout vite fait de comprendre que déménager hors de Bruxelles leur facilitera la vie à moindre coût.

L'oratrice constate en outre que le projet de PRDD privilégie des options techniquement irréalistes et factuellement non fondées. Le projet de PRDD fantasme ainsi plusieurs nouvelles lignes de métro sans aucune considération pour la réalité géographique et démographique. On imagine par exemple une ligne qui irait de Delta à Luxembourg en passant par la gare d'Etterbeek. Autrement dit, on voudrait creuser un métro pour relier des gares SNCB en passant par la place Flagey, sous laquelle se trouve un bassin d'orage et où nul espace disponible aux alentours ne permettrait de créer une station à proximité, sauf à raser du bâti. Il s'agirait également d'amener le métro à Uccle alors que les experts sont unanimes pour dire que même en tenant compte des projections les plus optimistes, il n'y a pas un potentiel suffisant de voyageurs pour justifier une telle infrastructure. D'autant que le premier problème de cette zone est le maillage et non le fait de disposer d'une ligne structurante.

Sur les trajets piétons, l'intervenante constate que, toujours dans un esprit de limitation des obstacles pour les voitures, on décide de dédoubler l'espace plutôt que de le partager effectivement. Résultat : pas d'objectif en termes de temps d'attente aux feux pour les piétons, ni d'objectif de vitesse décidant que quelqu'un qui marche d'un bon pas devrait pouvoir atteindre une vitesse moyenne de 5 km/h au lieu d'être sans cesse ralenti aux carrefours par des feux et des aménagements inadaptés. Autrement dit, on énonce des principes mais sans les détailler ou les objectiver. Par contre, on n'hésite pas à sortir le piéton de l'espace public pour le renvoyer vers des passerelles. En conclusion à nouveau, le PRDD s'appuie sur une vision inégalitaire de la mobilité, au détriment des femmes, des moins valides et des plus pauvres.

Les études sur les déplacements des femmes foisonnent et mettent en avant une ville conçue avant tout par les hommes et pour les hommes. Les causes sont de deux natures : sécuritaires et liées au fait que ce sont encore et toujours les femmes qui prennent majoritairement en charge les déplacements avec enfants, qu'elles sont moins motorisées que les hommes et donc plus dépendantes des transports publics. En choisissant de créer des passerelles piétonnes coupées du reste de la circulation ou de favoriser

afgesneden zijn van de rest van het verkeer of ondergronds openbaar vervoer te begunstigen, worden weinig geruimtelijke situaties voor de vrouwen in de hand gewerkt. Het is echter geweten dat zij in dergelijke situaties voorkomingsstrategieën hanteren: zich niet verplaatsen, lange omwegen maken of gebruikmaken een personenwagen. Door het verhogen van de overstappen bij het openbaar vervoer en de staptijd tussen de haltes, ondergrondse voorzieningen die moeilijk bruikbaar zijn met kleine kinderen, worden de verplaatsingen aanzienlijk bemoeilijkt. Deze opmerkingen gelden evenzeer voor de mindervalide personen, die af en toe boodschappen of andere zaken dragen, of zij nu gewoon oud zijn of een (lichte) handicap hebben.

De volksvertegenwoordigster merkt bovendien geen enkele verwijzing naar de stadstol, die de DÉFI-fractie nochtans nauw aan het hart ligt en het enige operationele systeem is, gelet op de institutionele noden en verplichtingen.

De verkeersveiligheid is volgens de volksvertegenwoordigster opgegeven: geen nultolerantie inzake snelheid, geen sprake van om van 30 km/u de regel te maken en van 50 km/u de uitzondering, weinig oog voor de veiligheid van de voetgangers en fietsers.

Tot slot, inzake de verbreding van de ring, vindt de spreekster dat geheel gezwicht wordt voor Vlaanderen.

Kortom, mevrouw Delforge klaagt over een gebrek aan visie, wat duur, antisociaal en slecht is voor het leefmilieu en vraagt het woord "duurzame" vóór "ontwikkeling" te schrappen. Het ontwerpplan is resoluut op het verleden gezicht, en wendt peperdure lapmiddelen aan.

Mevrouw Grouwels verheugt zich over het feit dat het ontwerp afgerond is en dat de dimensie "buurtstad" een centrale plaats inneemt in de tekst. Zij vertaalt de visie van de CD&V-fractie voor Brussel in de toekomst: een stad op mensenmaat. In het algemeen vat de tekst de uitdagingen waarmee het Gewest te maken krijgt goed en biedt er oplossingen voor.

Meer in het bijzonder wordt veel aandacht besteed aan een van de grote uitdagingen van onze tijd: mobiliteit. Hoewel het STOP-principe niet uitdrukkelijk vermeld wordt, vormt het een rode draad voor het beleid. Vele alternatieven voor de wagen worden inderdaad overwogen: openbaar vervoer, fietsen en stappen.

Inzake het noodzakelijke overleg met de andere Gewesten, is de volksvertegenwoordigster niet even pessimistisch als sommige van haar collega's. Vandaag wordt effectief samengewerkt met Vlaanderen, hoewel dat ongetwijfeld nog beter kan. De minister-president lijkt zich trouwens zeer bewust van het feit dat de samenwerking met de andere Gewesten gunstig is voor Brussel.

les transports publics souterrains, on favorise les situations peu sécurisantes pour les femmes. Or, on sait que dans de telles situations, elles adoptent des stratégies d'évitement : ne pas se déplacer, effectuer de longs détours ou se tourner vers la voiture individuelle. Par ailleurs, en augmentant les ruptures de charges dans les transports en commun et les temps de marche pour rallier les arrêts, les infrastructures souterraines qui impliquent des cheminements fastidieux si l'on est accompagné de petits enfants, on augmente significativement la pénibilité des déplacements. Ces remarques sont tout aussi valables pour les personnes moins valides, qu'elles soient ponctuellement chargées de leurs courses ou autres, qu'elles soient simplement âgées ou qu'elles aient un handicap même léger.

La députée n'aperçoit en outre aucune référence au péage urbain, pourtant cher au groupe DÉFI et seul mécanisme opérationnel au vu des urgences et des contingences institutionnelles.

En matière de sécurité routière, la députée parle de démission : pas de tolérance zéro pour la vitesse, pas question de faire du 30km/h la règle et du 50 km/h l'exception, peu de sensibilité à la sécurité des piétons et des cyclistes.

Enfin, pour ce qui est de l'élargissement du ring, l'intervenante considère qu'il y a capitulation totale devant la Flandre.

En conclusion, Mme Delforge dénonce une absence de vision, coûteuse, antisociale et mauvaise pour l'environnement qui implique de supprimer le mot « durable » accolé au mot « développement ». Le projet de plan est résolument tourné vers le passé qu'il répare à coups de sparadraps en or massif.

Mme Grouwels se réjouit du fait que le projet aboutisse et que la dimension « ville de proximité » occupe une place centrale dans le texte. Elle traduit la vision du groupe CD&V pour le Bruxelles de demain : une ville à dimension humaine. De manière générale, le texte appréhende bien les défis auxquels la Région est confrontée et leur offre des solutions.

Il est en particulier accordé beaucoup d'attention à l'un des plus grands défis de notre temps : la mobilité. Si le principe STOP n'est pas explicitement mentionné, il n'en constitue pas moins le fil rouge de la politique. De nombreuses alternatives à la voiture sont effectivement envisagées : transport public, vélo et marche à pied.

Concernant la nécessaire concertation avec les autres Régions, la députée n'est pas aussi pessimiste que certains de ses collègues. La coopération avec la Flandre est aujourd'hui effective, quoiqu'elle puisse sans doute être améliorée. Le Ministre-Président semble d'ailleurs bien conscient du fait que la collaboration avec les autres Régions est bénéfique pour Bruxelles.

In de tekst wordt weinig vermeld over efficiënter bestuur en het overhevelen van bevoegdheden van de gemeenten naar het Gewest. Dit is nochtans een belangrijk gegeven, want het Gewest heeft momenteel sommige belangrijke kaarten niet zelf in handen. Denk maar aan bevoegdheden als mobiliteit, veiligheid of stedenbouw.

Bij de voorwaarden voor succes lezen we enkel dat samenwerking en overleg nodig zijn tussen het Gewest en de 19 gemeenten. In de tekst staat dat: “Er zal met name worden voorgesteld om, met respect voor de autonomie van de gemeenten, (gemeentelijke) legislatuurovereenkomsten te sluiten tussen het Gewest en elk van de negentien gemeenten. Die overeenkomsten bepalen het budgettaire kader van de acties van de gemeenten en het respecteren van de gedeelde ontwikkelingsdoelstellingen, op het vlak van mobiliteit, parkeren, huisvesting, ontwikkeling van collectieve voorzieningen, enz.”. Deze legislatuurovereenkomsten moeten dwingender worden geformuleerd, zodat het Gewest zijn wil kan opleggen aan onwillige gemeenten. Wat gebeurt er in geval van slechte wil van een van hen?

Het aspect subsidiariteitsbeginsel wordt niet vermeld in de tekst. Nochtans is dit een belangrijk principe dat door vele overheden wordt gehuldigd. Bevoegdheden die dicht bij de burger staan, kunnen door de gemeenten of op wijkniveau (bijvoorbeeld wijkparticipatieraden) geregeld worden. Waarom wordt geen gewag gemaakt van het subsidiariteitsbeginsel in de tekst van het GPDO? Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een aaneenschakeling van wijken met een unieke identiteit, die tot uiting kan komen via het subsidiariteitsbeginsel.

Het verheugt de spreekster trouwens dat het ontwerp van GPDO de aanwezigheid van diensten in elke wijk bevordert: scholen, opvang van jonge kinderen,... Hoe gaat daarvoor samengewerkt worden met de Vlaamse en de Franse Gemeenschap?

De tekst geeft ook een belangrijke rol aan de groenvoorzieningen, en de volksvertegenwoordigster benadrukt dat zij ten dienste moeten staan van elke inwoner, ongeacht de plaats waar hij woont. De stadbewoners willen een band met de natuur.

Tevens moet iets gedaan worden aan de donkerste hoeken van de stad, die een gevoel van onveiligheid doen ontstaan. De spreekster haalt het voorbeeld aan van de bruggen, die geacht worden banden te leggen, maar in feite breuklijnen zijn.

De CD&V-fractie uit minder enthousiasme bij het lezen van het plan inzake de handel. Ter zake stelt de tekst het volgende: “Uit diverse studies blijkt dat Brussel minder uitgerust is dan het landelijke gemiddelde en een sterk commercieel ontwikkelingspotentieel heeft dat benut moet worden. Er zijn meer dan 200.000 m² bijkomende handelszaken nodig om alleen al de gemiddelde oppervlakte per inwoner van de grote Belgische steden te bereiken, terwijl België al heel sterk achterloopt in het Europese klassement van de toegekende oppervlakte van

Le texte ne s'étend guère sur l'amélioration de l'efficacité de la gouvernance ou sur le transfert de compétences des communes à la Région. Cet élément est pourtant essentiel, car actuellement la Région n'a toujours pas certaines cartes importantes en main. Songeons à des compétences telles que la mobilité, la sécurité ou l'urbanisme.

Parmi les conditions de réussite, on lit uniquement que la collaboration et la concertation s'imposent entre la Région et les dix-neuf communes : « Il sera notamment proposé, dans le respect de l'autonomie communale, la conclusion de conventions de législature (communale) entre la Région et chacune des dix-neuf communes, tant pour déterminer le cadre budgétaire de l'action communale que le respect des objectifs partagés de développement et notamment la mobilité, le stationnement, le logement, le développement d'équipements d'intérêt collectif, etc. ». La formulation de ces conventions de législature doit être plus contraignante, afin que la Région puisse imposer sa volonté aux communes récalcitrantes. Qu'est-il prévu en cas de mauvaise volonté de l'une d'elles ?

Le texte ne mentionne pas le principe de subsidiarité. Or, de nombreux pouvoirs publics observent ce principe important. Les compétences qui sont proches du citoyen peuvent être exercées par les communes ou au niveau des quartiers (via, par exemple, des conseils participatifs de quartier). Pourquoi le texte du PRDD ne mentionne-t-il pas ce principe de subsidiarité ? La Région de Bruxelles-Capitale est un *patchwork* de quartiers à l'identité unique ; or, cette identité unique peut s'exprimer à travers le principe de subsidiarité.

L'intervenante se réjouit par ailleurs du fait que le projet de PRDD promeuve la présence de services dans chaque quartier : écoles, accueil de la petite enfance,... Comment va-t-on à ce sujet travailler avec les Communautés flamande et française ?

Le texte fait aussi la part belle aux équipements verts et la députée insiste qu'ils soient au service de chaque habitant indépendamment du lieu où il habite. Les habitants de la ville veulent un lien avec la nature.

Il s'agit aussi de s'attaquer aux coins les plus sombres de la ville qui suscitent un sentiment d'insécurité. L'oratrice cite l'exemple des ponts, censés constituer des liens mais qui sont en fait des éléments de rupture.

Le groupe CD&V se dit moins enthousiaste à la lecture du plan pour ce qui concerne le commerce. On peut lire que : « plusieurs études ont en effet démontré que Bruxelles est moins équipée que la moyenne nationale et présente un fort potentiel de développement commercial qu'il est essentiel de valoriser. Il faudrait plus de 200.000 mètres carrés de commerces supplémentaires pour atteindre seulement la moyenne de mètres carrés par habitant des grandes villes belges, alors que la Belgique se trouve déjà très en arrière dans le classement européen des surfaces

handelszaken per inwoner.”.

Deze stelling komt niet overeen met de vaststelling dat steeds meer handelswijken in Brussel het zeer moeilijk hebben (Leuvensesteenweg, voetgangerszone, Louisalaan, Elsensesteenweg, enz.). Het zou daarom goed zijn om de bron te vermelden van deze studies. Een van deze studies is een oude studie uit 2006 die toenmalig minister-president Charles Picqué liet uitvoeren. Daaruit bleek een zagezegd tekort aan beschikbare commerciële ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

ULB-professor Grimmeau (stedelijke sociologie) stelt zelfs dat Brussel een potentieel heeft van 233.000 m² aan bijkomende winkeloppervlakte, alleen al als inhaalbeweging op het gemiddelde van andere steden in ons land. Maar deze studie uit 2006 werd nog uitgevoerd vooraleer het tijdperk van e-commerce aanbrak. Het zou daarom goed zijn om ook over recente studies te beschikken. In ieder geval moeten de bestaande handelswijken steun krijgen.

Voorts verbaast het de volksvertegenwoordigster dat er weinig aandacht is voor de stadslandbouw. Volkstuinen hebben vele voordelen: je neemt gezonde voeding in eigen handen, bent buiten en onder de mensen. Om de beeldkwaliteit te bewaken, moet er een visie zijn waar volkstuinen kunnen worden ingericht en waar niet.

Tevens wordt geadviseerd om de kleine ring tussen Madou en Troon te overdekken, evenals tussen de Naamsepoort en het Munthof, zodat de bovengrondse inrichting van de Guldenvlieslaan en de flessenhals van de Louizalaan grondig kunnen worden herbekeken. Ook is sprake van de overkapping van de kleine ring tussen de Rogier- en de Kruidtuintunnel. Op zich is dit toe te juichen. Maar de vraag is hoe dit gefinancierd zal worden, want deze overkapping is ontzettend duur. In het verleden stelde mevrouw Grouwels als vervoerminister daarom voor om de overkapping van de kleine ring te betalen via een PPS-project. Geldt dit ook voor de voorstellen die nu op tafel liggen?

In de tekst komt regelmatig terug dat het verbeteren van de toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit (de zogenaamde PBM's) een prioriteit is. Terecht. Maar deze toegankelijkheid heeft enkel betrekking op een vlottere toegang tot openbaar vervoer en de openbare weg. Maar toegankelijkheid gaat verder. Ze heeft ook betrekking op een vlotte toegankelijkheid van (openbare) gebouwen. Hierover leest de volksvertegenwoordigster niets in de tekst.

En tot slot, het openbaar onderzoek loopt tot 13 maart, alvorens terug voorgelegd te worden aan de Regering. Welke rol zal het Parlement nog hebben bij de definitieve goedkeuring van het GPDO?

Vergadering van 15 februari 2017

allouées au commerce par habitant. ».

Ces propos ne cadrent pas avec le constat des difficultés très importantes que connaissent de plus en plus de quartiers commerçants de Bruxelles (chaussée de Louvain, piétonnier, avenue Louise, chaussée d'Ixelles, etc.). C'est pourquoi il serait bon de mentionner la source de ces études. Une de ces études est par exemple une ancienne étude de 2006 commanditée par le Ministre-Président de l'époque, Charles Picqué. Elle avait révélé un prétendu déficit d'espaces commerciaux dans la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Grimmeau, professeur en sociologie urbaine à l'ULB, affirme même que Bruxelles a un potentiel de surface commerciale supplémentaire de 233.000 mètres carrés, rien que pour rattraper le retard sur la moyenne d'autres villes de notre pays. Mais cette étude de 2006 a été réalisée avant l'époque du commerce en ligne. Aussi serait-il bon de disposer également d'études récentes. Il faut en tout cas soutenir les quartiers commerçants existants.

La députée se dit encore surprise du peu d'attention accordée à l'agriculture urbaine. Les potagers urbains ont de nombreux avantages : on prend soi-même son alimentation saine en main, on est dehors et on voit des gens. Afin de contrôler la qualité de l'image, il faut identifier les endroits où des potagers urbains peuvent être aménagés ou pas.

Il est également préconisé de couvrir la petite ceinture entre Madou et Trône, ainsi qu'entre la porte de Namur et Hôtel des Monnaies, afin de repenser profondément l'aménagement de surface de l'avenue de la Toison d'Or et du goulet Louise. Il est aussi question de la couverture de la petite ceinture entre les tunnels Rogier et Botanique. En soi, on peut se réjouir du projet, mais la question est de savoir comment on le financera, car cette couverture est très onéreuse. C'est pourquoi Mme Grouwels avait autrefois proposé, lorsqu'elle était Ministre des Transports, de financer la couverture de la petite ceinture via un partenariat public-privé. Cela vaut-il aussi pour les propositions sur la table aujourd'hui ?

Le texte répète régulièrement, et à juste titre, que l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est une priorité. Mais cette accessibilité concerne uniquement un accès plus aisé aux transports en commun et à la voie publique. Or, l'accessibilité va plus loin et concerne aussi un accès aisé aux bâtiments (publics). La députée ne perçoit rien à ce sujet.

Enfin, l'enquête publique court jusqu'au 13 mars avant de repasser devant le Gouvernement. Quel sera encore le rôle du Parlement dans le cadre de l'approbation définitive du PRDD ?

Réunion du 15 février 2017

De minister-president verduidelijkt meteen dat het GPDO niet tot doel heeft onderwerpen zoals het onderwijs of cultuur in hun geheel te behandelen. Het GPDO komt immers tegemoet aan de wens van de Regering om te komen tot een pragmatische maar ambitieuze territoriale totaalvisie. Het is niet de bedoeling alle gewestelijke maatregelen verder uit te werken, maar wel de termijnen te bepalen, en een visie voor te stellen voor het Gewest in 2025 en in 2040. De Regering heeft overigens rekening gehouden met de opmerkingen van de eerste raadpleging van 2014, waarin een leesbaarder document gevraagd werd.

Dit gezegd zijnde, het GPDO neemt uitdrukkelijk de “niet-territoriale” strategieën over die de Regering uitwerkt inzake economie en tewerkstelling (Strategie 2025, Gewestelijk Plan voor Circulaire Economie – GPCE, ...), inzake schoolvoorzieningen (hoofdstuk inzake de scholen en de kinderdagverblijven), netheid en afvalbeleid bijvoorbeeld, door de wijze te onderzoeken waarop het Brussels grondgebied kan gebruikt worden ter ondersteuning van deze maatregelen.

Inzake de kwestie van de transversaliteit, geeft de minister-president toe dat bij elk van deze polen de mobiliteitskwesties die eruit blijken ongetwijfeld beter belicht zouden kunnen worden. Niettemin worden elementen van coherentie en synergie teruggevonden tussen de vier assen op territoriaal vlak via diverse maatregelen die in de verschillende hoofdstukken vermeld worden: het beleid inzake de territoriale structurering rond de hoofdassen (middenring, kleine ring, Kanaal), het nabijheidsbeleid (de lokale identiteitskernen – LIK, de nabijheidseconomie, de uitwerking van actieve verplaatsingen en het openbaar vervoer,...) het beleid voor het creëren van kwalitatieve openbare ruimten (voetgangerszones, overkapping van de tunnelingangen,...) enz. De kaarten, met name A0 en deze voor het stadsproject, brengen coherentie in deze maatregelen.

Inzake de begroting, het tijdschema en de fasering, herinnert de minister-president eraan dat het ontwerp van GPDO een strategisch document is dat de vier cruciale territoriale uitdagingen van het Gewest behandelt. Uiteraard blijven sommige maatregelen heel belangrijk, hoewel zij slechts onrechtstreeks aan bod komen in het document (Strategie 2015, Gewestelijk Plan voor de Circulaire Economie...). De tijdschema's en begrotingen zullen aan bod komen in de vervolgens ten uitvoer geleide maatregelen.

Voor sommige initiatieven werd echter een begroting opgesteld of worden operationele maatregelen genomen: metro Noord, tram 3, 9 en 94. Stadsvernieuwingscontracten, sommige huisvestingsprojecten, zoals “Witte Vrouwen” of het project van de GOMB aan de Ninoofsepoort. De operationele aard van andere projecten moet omschreven worden in het kader van opdrachten. Dat geldt voor de stadsstrategieën die ontwikkeld moeten worden voor gebieden zoals Herrmann-Debroux of het Weststation...

Le Ministre-Président précise d'emblée que le PRDD n'a pas pour vocation d'aborder, dans leur globalité, des sujets tels que l'enseignement ou la culture. Le PRDD répond en effet à la volonté du Gouvernement d'avoir une vision territoriale synthétique, pragmatique mais ambitieuse. Il ne s'agit plus de détailler toutes les politiques régionales mais bien de fixer un cap, des échéances et de proposer une vision de la Région à 2025 et 2040. Par ailleurs, le Gouvernement a tenu compte des remarques de la première consultation de 2014 qui demandaient d'avoir un document plus lisible.

Cela étant, le PRDD fait expressément siennes les stratégies que l'on pourrait appeler non-territoriales et que le Gouvernement développe en matière d'économie et d'emploi (Stratégie 2025, plan régional pour une économie circulaire – PREC, ...), d'équipements scolaires (chapitre relatif aux écoles et aux crèches), de propreté et de gestion des déchets par exemple, en explorant la façon dont le territoire bruxellois peut venir en appui de ces politiques.

Su la question de la transversalité, le Ministre-Président admet que l'on pourrait sans doute davantage mettre en évidence dans chacun des pôles les questions de mobilité qui en ressortent. On retrouve néanmoins des cohérences et synergies entre les quatre axes en termes territoriaux à travers diverses politiques qui sont déclinées au sein des différents chapitres : la politique de structuration territoriale autour des principaux axes (moyenne ceinture, petite ceinture, Canal), la politique de proximité (les noyaux d'identité locale – NIL, l'économie de proximité, le développement des déplacements actifs et des transports en commun, ...), la politique en faveur de la création d'espaces publics de qualité (piétonniers, couverture des trémies, ...), etc. Les cartes notamment A0 et celle du projet de ville mettent en cohérence ces politiques.

Sur le budget, le calendrier et le phasage, Le Ministre-Président rappelle que le projet de PRDD est un document stratégique qui aborde les quatre défis territoriaux cruciaux de la Région. Il va de soi que certaines politiques gardent toute leur importance même si elles n'apparaissent qu'indirectement dans le document (Stratégie 2025, plan régional d'économie circulaire...). Les calendriers et budgets apparaîtront au sein des politiques mises en œuvre en aval.

Néanmoins, certaines initiatives ont été budgétées ou feront l'objet de mesures opérationnelles : métro nord, trams 3, 9 et 94, contrats de rénovation urbaine, certains projets de logements comme les Dames Blanches ou le projet de la SLRB à la porte de Ninove. Le caractère opérationnel d'autres projets doit être défini dans le cadre de missions à déclencher. C'est le cas des stratégies urbaines à développer sur des territoires comme Herrmann-Debroux ou la gare de l'Ouest ...

Voorts zegt de minister-president inzake de anticipatieve aard van het plan dat dit niet uit het niets tevoorschijn komt: het is gebaseerd op gewestelijke werkzaamheden (prospectieateliers, overleg ...) en op verscheidene eersterangsstudies (BXL 2040 van Secchi & Vigano, studie van Cooparch en BUUR). Rekening houdend met hun conclusies en zonder zich vast te pinnen op min of meer gegronde scenario's, plaatst het ontwerp van GPDO de gewestelijke actie op de lange termijn. Overigens maakt de toekomst van de stad voortaan deel uit van de expertise die gevraagd wordt van de studiebureaus die geselecteerd zijn om de stadsstrategieën te ontwikkelen.

Op termijn wordt voorgesteld dat deze bevoegdheid intern wordt ontwikkeld binnen het Brusselse bestuur. Toch is het waar dat de bewustmaking van de uitdagingen van de stad moet worden versterkt, in het bijzonder bij jongeren. Dat is een van de doelstellingen die zijn toegekend aan het Brussels Planningsbureau, dat volgens de wensen van de Regering een expertisecentrum voor die onderwerpen moet worden.

De minister-president wil bovendien niet dat het ontwerp van GPDO afziet van het duurzaamheidsprincipe. In ieder hoofdstuk en iedere paragraaf komt de wens van de Regering naar voren om sociale, economische en menselijke ontwikkeling naast elkaar te laten bestaan in een zo gezond en verbeterd mogelijke omgeving. De sociale, generationele, culturele en functionele mix wordt overal aangeprezen. De verhoging van de dichtheid, een verantwoordelijker gebruik van vastgoed, de daling van de mobiliteitsvraag, de ontwikkeling van het openbaar vervoer, een beter afvalbeheer en de ontwikkeling van een circulaire economie zijn allemaal elementen die de basis vormen voor het Brusselse stadsproject als steunpilaar van een duurzame, moderne en inclusieve stedelijke context.

Inzake de vraag over de relatie met de gemeenten en andere machtsniveaus, verzekert de minister-president dat het GemOP niet in het gedrang komt. Integendeel, het is het gemeentelijk instrument dat het GPDO op lokaal niveau ten uitvoer legt. De hiërarchie van de plannen verklaart evenwel waarom het niet reglementair was geweest om zich op de GemOP's te baseren voor de uitwerking van het GPDO.

Het ligt overigens voor de hand dat er samenwerkingsakkoorden over bepaalde initiatieven voorzien zijn. Dat is een van de voorwaarden voor de inwerkingtreding van het GPDO die uitdrukkelijk in de conclusie van het plan staat omschreven.

Ook de metropolitaine gemeenschap geldt als voorwaarde voor de inwerkingtreding van het GPDO. In het ontwerp komt deze essentiële voorwaarde duidelijk tot uiting. Bovendien verstrekt het GPDO zelfs de lijst met aangelegenheden waarop de metropolitaine gemeenschap moet inspelen, en daarbij betreft het in de eerste plaats de mobiliteit. Er lopen ondertussen al studies en concrete projecten in samenwerking met het Vlaams Gewest (NAVO, *Metropolitan Landscape* ...).

Le Ministre-Président dit encore, concernant le caractère anticipatif du plan, que ce dernier ne sort pas d'un chapeau : il se base sur les travaux régionaux (ateliers de prospective, concertations...) et sur plusieurs études de premier ordre (BXL 2040 de Secchi & Vigano, étude cooparch, étude BUUR). En tenant compte de leurs conclusions sans s'enfermer dans des scénarios plus ou moins fondés, le projet de PRDD inscrit l'action régionale dans le temps long. Par ailleurs, la prospective urbaine fait désormais partie de l'expertise demandée aux bureaux d'étude qui sont sélectionnés en vue de développer les stratégies urbaines.

A terme, il est proposé que cette compétence soit développée en interne de l'administration bruxelloise. Il est toutefois vrai que la sensibilisation aux enjeux de la ville mériterait d'être renforcée, plus spécialement à l'égard des jeunes. C'est un des objectifs assignés au Bureau bruxellois de la Planification, appelé selon les vœux du Gouvernement à devenir un centre d'expertise sur ces sujets.

Le Ministre-Président ne veut par ailleurs pas que le projet de PRDD renonce au principe de durabilité. Dans chaque chapitre et paragraphe, apparaît la volonté du Gouvernement de faire cohabiter développement social, économique et humain dans un environnement le plus sain et amélioré possible. La mixité sociale, générationnelle, culturelle, fonctionnelle est prônée partout. L'augmentation de la densité, une manière plus responsable d'utiliser le foncier, la diminution de la demande en mobilité, le développement des transports en commun, une meilleure gestion des déchets, le développement d'une économie circulaire sont autant d'éléments qui fondent le projet de ville bruxellois comme socle d'un contexte urbain durable, moderne et inclusif.

Sur la question de la relation avec communes et autres niveaux de pouvoir, le Ministre-Président assure que le PCD n'est pas remis en cause. Il est au contraire l'outil communal mettant en œuvre le PRDD à l'échelle locale. Cela étant, la hiérarchie des plans explique pourquoi il n'aurait pas été régulier de se baser sur les PCD pour élaborer le PRDD.

Il est par ailleurs évident que des accords de coopération sur certaines initiatives sont prévus. C'est une des conditions de mise en œuvre du PRDD explicitement décrite dans la conclusion du plan.

Quant à la communauté métropolitaine, elle est également une condition de mise en œuvre du PRDD. Le projet met en évidence cette condition indispensable. Plus, le PRDD liste les questions sur lesquelles la communauté métropolitaine doit agir, singulièrement sur les questions de mobilité. Des études et projets concrets sont d'ores et déjà à l'œuvre en partenariat avec la Région flamande (OTAN, *Metropolitan Landscape*, ...).

In dezelfde lijn legt de minister-president de nadruk op zijn wil om tot overeenkomsten te komen met de gemeenten. De gemeenten zijn altijd al essentiële partners geweest bij het uitwerken en uitvoeren van onze projecten. Bovendien worden zij ook uitgenodigd voor de workshops en werkvergaderingen voor de ontwikkeling van de polen die voor hen belangrijk zijn. Het GPDO zet ertoe aan om legislatuurovereenkomsten te sluiten met het Gewest voor de uitvoering van het GPDO.

Overigens, aangezien het een regeringsbesluit betreft, heeft het Parlement hierbij geen specifieke rol te vervullen, maar wordt het op de hoogte gehouden. Het BWRO bepaalt trouwens dat bezwaren en opmerkingen binnen 30 dagen na het einde van het openbaar onderzoek naar het Parlement worden doorgestuurd; dat het advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie naar het Parlement wordt doorgestuurd binnen 15 dagen na de bekendmaking; dat de Regering het plan onverwijld meedeelt aan het Parlement van zodra het is goedgekeurd.

Meer bepaald wat de eerste pijler (woningen en nieuwe wijken) betreft, legt de minister-president uit dat de demografische voorspellingen voor Brussel een wereldwijde trend bevestigen waarbij 65% van de wereldbevolking tegen 2050 in steden zal wonen. Hij vreest dat, als de Regering de bevolkingsgroei niet had voorzien, zij het verwijt zou gekregen hebben dat ze geen toekomstgerichte visie had. Hoewel de demografische bewegingen van jaar tot jaar verschillen, lijdt de bevolkingsgroei van het Gewest geen twijfel. De Regering wil van die situatie gebruikmaken om van Brussel een jong en dynamisch gewest te maken. De fasering van de prioritaire ontwikkelingspolen zal in samenhang met de behoeften en de opvangcapaciteit van de markt gebeuren.

Voorts verklaart de minister-president dat de verticaliteit geen doelstelling op zich is. Het GPDO legt de basis voor een denkoefening over de kwestie van hoge gebouwen om de toekomstige vragen hierover te kunnen omkaderen. Hoogbouw is een van de antwoorden op de verdichting, maar wordt geenszins opgelegd. Het gaat erom deze mogelijke ontwikkelingen geografisch, stedenbouwkundig en architecturaal te omkaderen.

Het ontwerp is bovendien duidelijk over de verdeling van de publieke woningen: 60% sociale en 40% bescheiden vanaf 2020. Op het vlak van het grondgebied, zal een deel worden gebouwd op publieke terreinen via het huisvestingsplan en de Alliantie Wonen (waarvan een deel wordt voorzien in de tien prioritaire polen), en het andere deel in het stedelijke weefsel zelf.

De minister-president legt vervolgens uit dat de campus Saint-Luc wordt opgenomen in de ontwikkelingspolen in de tweede kroon en in de universitaire campussen (pijler 3 – kenniseconomie en biomedische sector). Het is waar dat de uitdaging met die ontwikkeling bijzonder groot is. De Regering zal hierop toezien.

Dans le même ordre d'idées, le Ministre-Président insiste sur sa volonté d'aboutir à des conventions avec les communes. Les communes sont depuis toujours des partenaires essentiels dans la réflexion et la mise en œuvre de nos projets et sont par ailleurs invitées aux ateliers et réunions de travail sur le développement des pôles qui les concernent. Le PRDD appelle à conclure des conventions de législature avec la Région pour ce qui concerne la mise en œuvre du PRDD.

Par ailleurs, puisqu'il s'agit d'un arrêté du Gouvernement, le Parlement n'a pas de rôle particulier à jouer, mais est tenu informé. Le CoBAT prévoit d'ailleurs que les réclamations et observations lui seront transmises endéans les trente jours après fin de l'enquête publique ; que l'avis de la Commission régionale de développement soit transmis au Parlement dans les quinze jours de son émission ; que le Gouvernement communique au Parlement le plan sans délai, une fois celui-ci approuvé.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement l'axe 1 (logements et nouveaux quartiers), le Ministre-Président explique que les prévisions démographiques sur Bruxelles confirment une tendance planétaire qui veut qu'à l'horizon 2050, 65% de la population mondiale soit urbaine et craint que si le Gouvernement n'avait pas envisagé l'augmentation démographique, on lui aurait reproché un manque de vision prospective. S'il est vrai que les mouvements démographiques varient d'une année à l'autre, la croissance démographique de la Région est certaine. Le Gouvernement entend profiter de cette situation pour faire de Bruxelles une région jeune et dynamique. Le phasage des pôles de développement prioritaires se fera en lien avec les besoins et les capacités d'absorption du marché.

Le Ministre-Président affirme encore que la verticalité n'est pas un objectif en soi. Le PRDD pose les bases d'une réflexion sur la question des immeubles de grande hauteur pour pouvoir encadrer les demandes futures sur ce point. La construction en hauteur est une des réponses à la densification, qui ne l'impose en rien. Il s'agit d'encadrer géographiquement, urbanistiquement et architecturalement ces développements potentiels.

Le projet est en outre clair sur la répartition des logements publics : 60% de type social et 40% de type modéré et ce dès 2020. Au niveau du territoire, une part sera réalisée sur des terrains publics via le plan logement et l'Alliance-Habitat (dont une part est prévue dans les dix pôles prioritaires), l'autre dans le tissu urbain même.

Le Ministre-Président explique ensuite que le campus de Saint-Luc est repris dans les pôles de développement de seconde couronne et dans les campus universitaires (axe 3 – économie de la connaissance et filière bio-médicale). Il est vrai que l'enjeu de son développement est particulièrement important. Le Gouvernement y veillera.

Wat de leefomgeving betreft, verbaast het de minister-president dat sommigen het gebrek aan groene ruimten in het noorden van Brussel betreuren. Het GPDO maakt van de vergroening nochtans een echte prioriteit en de aanleg van groene ruimten in het noorden is wel degelijk gepland. Het grondgebied van het Kanaal voorziet immers systematisch in groene ruimten (een geplande groene ruimte aan Thurn & Taxis, een van de grootste die in Brussel de jongste jaren aangelegd is, een groene ruimte op de Heizel, een gewestelijk park aan het Becodok, een park bij Tivoli).

Het GPDO omvat ook een prioritair vergroeningsbeleid in het hypercentrum en voor de huizenblokken van de eerste kroon. Deze vergroening zal eerder gericht zijn op de bescherming en de verbetering in de tweede kroon. Een zeer duidelijke kaart maakt deel uit van het document.

Er wordt overigens nagedacht over de openstelling van het koninklijk domein van Laken, maar dat staat niet in het GPDO.

De minister-president preciseert dat, in tegenstelling tot de versie van 2013, het GPDO het landschap niet meer als dusdanig vermeldt, maar er wel rekening mee houdt bij tal van acties. De erkenning van de toppen en dalen past bijvoorbeeld in de strategie van de identificatie van de locatie van hoge gebouwen en het landschap bepaalt het beleid van de groene en blauwe netwerken, rekening houdend met de stroombekkens (dalen). Wat betreft de landschappen op metropolitane schaal, wordt het Gewest in zijn natuurlijk en landschapsomgeving geplaatst en worden de pistes uit het onderzoek *Metropolitan Landscapes* verder bewandeld.

Op het vlak van economie, herinnert de minister-president eraan dat het GPDO een territoriaal instrument is, waarbij het grondgebied beschouwd wordt als het materiaal waarmee het beleid vorm gegeven wordt. Daarom wordt niet gesproken over de kwestie van de begeleiding van jonge ondernemers, noch over de wijze waarop de digitale sprong begeleid moet worden. Deze kwesties komen aan bod in de Strategie 2025 waaraan het GPDO gekoppeld zal worden.

Wat de herindustrialisering betreft, antwoordt de minister-president dat bepaalde competitiviteitspolen een industriële inhoud hebben. Het Kanaalplan vormt in ruimere zin een denkoefening over de plaats van productieve activiteiten in de stad. Op het vlak van de typologie van de economische gebouwen, de middelen om de gemengdheid van de economische en residentiële functies te garanderen, de ontwikkeling van een strategie om de activiteit en de jobcreatie aan te moedigen, reikt het Kanaalplan een voorbeeldstrategie aan die Brussel bij de voortrekkers onder de Europese steden rangschikt. Daarbij komt nog het gewestelijk plan voor circulaire economie (GPCE) dat ook nieuwe organisatievormen van de economie onderzoekt.

Au niveau du cadre de vie, le Ministre-Président s'étonne du fait que certains regrettent le manque d'espaces verts dans le nord de Bruxelles. Le PRDD fait pourtant de la verdure un chantier prioritaire à part entière et la création d'espaces verts dans le nord est bien prévue. Le territoire du Canal prévoit en effet systématiquement une offre d'espaces verts (un espace vert prévu à Tour & Taxi, un des plus grands construits à Bruxelles ces dernières années, un autre au Heysel, un parc régional sur le bassin Beco, un parc à Tivoli).

Le PRDD développe aussi une politique de verdure particulièrement prioritaire dans l'hypercentre et dans les flots de première couronne. Cette verdure sera davantage tournée sur la protection et l'amélioration dans la seconde couronne. Une carte très explicite est contenue dans le document.

Une réflexion est par ailleurs en cours quant à l'ouverture du Domaine royal de Laeken, mais n'a pas été intégrée au sein du PRDD.

Le Ministre-Président précise encore que, si contrairement à la mouture de 2013, le PRDD n'évoque plus le paysage en tant que tel, sa prise en considération guide nombre d'actions. C'est ainsi que la reconnaissance des crêtes et des vallées s'inscrit dans la stratégie d'identification des implantations des immeubles de grande hauteur, que le paysage détermine la politique des différents maillages, vert et bleu, tenant compte des bassins versants (vallées). En ce qui concerne la question des paysages à l'échelle métropolitaine, on replace la Région dans son environnement naturel et paysager en intégrant les réflexions entreprises dans l'étude *Metropolitan Landscapes*.

En matière d'économie, le Ministre-Président rappelle que le PRDD est un outil territorial, dans lequel le territoire est considéré comme le matériau pour mettre en œuvre les politiques. C'est la raison pour laquelle il n'y est pas évoqué la question de l'accompagnement des jeunes entrepreneurs, ni comment accompagner la transition numérique. Ces questions sont développées notamment dans la Stratégie 2025 à laquelle le PRDD entend se raccrocher.

Sur la question de la réindustrialisation, le Ministre-Président répond que certains pôles de compétitivité ont une portée industrielle. Plus largement, le plan Canal est en soi une réflexion sur la place des activités productives en ville. Sur les plans de la typologie des bâtiments économiques, sur les moyens de garantir la mixité des fonctions économiques et résidentielles, sur le développement d'une stratégie de nature à renforcer l'activité et la création d'emplois, le plan Canal est une stratégie exemplaire qui situe Bruxelles à l'avant-garde des villes européennes. A cette stratégie vient se coupler le plan régional pour une économie circulaire (PREC) qui explore aussi de nouvelles manières d'organiser l'économie.

De minister-president preciseert verder dat het GPDO de bedrijven niet wil verplichten een bepaalde locatie te kiezen. Het GPDO legt niets op maar beveelt enkel aan. Het is een strategisch document dat een visie voorstelt. Op dat vlak, stelt het plan voor om stedelijke contexten te ontwikkelen waarin een bedrijf belang heeft om zich te vestigen wegens de mogelijke synergieën, de bereikbaarheid, de opslagmogelijkheden, het aanmoedigingsbeleid dat gevoerd kan worden in bepaalde zones, bijvoorbeeld voor jobcreatie.

Wat de commerciële strategie betreft, stelt het GPDO een nieuw schema voor de commerciële ontwikkeling voor dat de commerciële structuur zal bepalen, het aanbod en de spreiding ervan zal definiëren en de gevolgen van de ontwikkeling voor de Brusselse rand zal onderzoeken. Dat schema voor de commerciële ontwikkeling zou binnenkort het licht moeten zien.

Inzake mobiliteit, bevat het ontwerp van GPDO een visie op de ring, waarvan het grootste deel zich buiten het Gewest bevindt. Het is de bedoeling bij te dragen tot een oplossing van de problemen door nu al de Brusselse voorwaarden te stellen op het vlak van veiligheid, bereikbaarheid en bediening, en bestrijding van de hinder. De heraanleg van de ring moet een gemeenschappelijk project worden, in het belang van het hele metropolitane gebied, en dus van Brussel.

Op het vlak van *smart mobility*, bevordert pijler 4 carpooling en autodelen met alle middelen, en dan specifiek deze van een *smart city*. Hieraan wordt ook specifiek een hoofdstuk gewijd bij de mobiliteit: daar wordt dieper ingegaan op een slim mobiliteitsbeheer voor het parkeren, voor de logistiek, voor de vlotte verkeersdoorstroming (bijvoorbeeld met verkeerslichten) en voor het openbaar vervoer. En eveneens voor het gebruik van technologie ter ondersteuning van de actieve modi.

Wat de kilometerheffing betreft, is de Regering op termijn voorstander van een gemeenschappelijk systeem voor lichte voertuigen met de beide andere Gewesten.

De minister-president voegt eraan toe dat de wereld die mevrouw Delforge beschrijft, waarin de federale Staat in de mobiliteit via het spoor investeert, de frequentie van de bediening voor de verplaatsingen binnen Brussel verhoogt, de stations renoveert en nieuwe bouwt,... waarin het Vlaamse Gewest initiatief en verantwoordelijkheid neemt en de kosten betaalt voor overstapparkerterreinen op zijn grondgebied met verbinding naar Brussel via performante openbaarvervoerslijnen, niet bestaat. Bijgevolg staat de regering voor de volgende keuze: een status quo of verantwoordelijkheid. Hoewel de Brusselaars wel degelijk voor een modal shift hebben gekozen, zodat nog slechts ongeveer 30% van hun verplaatsingen per auto gebeuren, stijgt dat cijfer tot meer dan 60% voor de pendelaars, wat leidt tot de congestie die wij kennen.

Verantwoordelijkheid bestaat er dan ook in het initiatief te nemen om alternatieven uit te werken voor het

Le Ministre-Président tient encore à préciser que le PRDD n'entend pas imposer aux entreprises leur localisation. Le PRDD n'impose rien, le PRDD préconise. Il est un document stratégique qui propose une vision. Et sur ce plan, il propose de développer des contextes urbains où l'entreprise a intérêt à se localiser, en raison des synergies possibles, en raison de l'accessibilité, en raison des possibilités de stockage, en raison des stratégies incitatives qui peuvent être développées dans telle ou telle zone en faveur de l'emploi par exemple.

Sur la stratégie commerciale, le PRDD évoque un nouveau schéma de développement commercial qui devra détailler la structure commerciale, définir l'offre et sa répartition, et étudier l'impact des développements en périphérie bruxelloise. Ce schéma de développement commercial devrait être lancé prochainement.

Concernant la mobilité, le projet de PRDD s'attache à apporter une vision pour le ring dont la plus grande partie se situe hors de la Région. Il s'agira de contribuer à la résolution des problèmes qu'on y rencontre en posant d'ores et déjà les conditions bruxelloises en matière de sécurité, d'accessibilité et desserte et de traitement des nuisances. L'objectif est de faire du réaménagement du ring un projet commun, dans l'intérêt de l'ensemble de la zone métropolitaine et donc de Bruxelles.

En termes de *smart mobility*, l'axe 4 promeut le covoiturage et l'autopartage par tous les moyens, et en particulier ceux d'une *smart city*. Un chapitre est également entièrement dédié à cette question dans l'axe mobilité : on s'attache là aux questions de gestion intelligente de la mobilité en matière de stationnement, de logistique, de fluidité routière (ea. feux de signalisation) et des transports en commun, ainsi qu'à l'utilisation des technologies comme aide aux modes actifs.

En ce qui concerne la tarification kilométrique, à terme, le Gouvernement est favorable à un système commun avec les deux autres Régions pour les véhicules légers.

Le Ministre-Président ajoute que le monde décrit par Mme Delforge où l'Etat fédéral investit dans la mobilité ferroviaire, augmente la fréquence de la desserte pour les déplacements intra-bruxellois, rénove des gares et en aménage de nouvelles,... où la Région flamande prend l'initiative, la responsabilité et la charge sur son territoire de la construction de parkings de transit connectés à Bruxelles par des lignes de transport en commun de haute performance, n'existe pas. En conséquence, le Gouvernement se retrouve devant le choix suivant : le *statu quo* ou la responsabilité. Aussi, si les Bruxellois ont bien réalisé un transfert modal tel que seuls 30 % environ de leurs déplacements se réalisent encore en voiture, ce chiffre grimpe à plus de 60% pour les navetteurs, causant la congestion que l'on connaît.

La responsabilité, c'est dès lors de prendre l'initiative de développer des alternatives à la navette automobile

autopendelverkeer (parkings, gewestoverschrijdende openbaarvervoerlijnen,...), zodat de Brusselse openbare ruimte adem krijgt en meer plaats kan geven aan het openbaar vervoer, de voetgangers, fietsers. Het betreft dus wel degelijk een engagement ten voordele van de Brusselaars.

De minister-president begrijpt dat deze keuze vragen doet rijzen, maar de wereld die mevrouw Delforge beschrijft, bestaat niet. Een staatssecretaris van Groen heeft trouwens alles geprobeerd om van de NMBS enkele wijzigingen ten voordele van Brussel te bekomen en dat was niet makkelijk. De minister-president zet deze strijd elke dag verder, maar hij moet zijn verantwoordelijkheden nemen ten voordele van de Brusselaars, ten voordele van de bedrijven,... Hij zal ook blijven pogen het meest billijke en het meest doeltreffende tarifieringsstelsel in te voeren. Voor de Brusselaars.

De minister-president verduidelijkt nog dat, naast de metro, de voornaamste werken die tegen 2025 zullen plaatsvinden de uitbreiding van tramlijnen betreft (T3, T9, T94). Tevens wijst hij op de keuze voor de metro Noord, waarover een voorafgaande studie is gemaakt waarin alle andere alternatieven werden onderzocht, zoals het behoud van de bestaande tram, de aanleg van een eigen bedding of deze tram ondergronds te laten rijden zoals de premetro. Voor de andere vermelde metrolijnen, stelt het GPDO wel degelijk een opportuniteits- en haalbaarheidsstudie voor alvorens te beslissen. Het GPDO stelt maatregelen voor op het bestaande netwerk op het vlak van comfort, intermodaliteit, frequentie,... zodat de "ongemakken" van het openbaar vervoer behandeld worden.

Inzake het risico op stadsuittocht, wil de minister-president geen binaire redenering. Men moet werken aan het autopendelverkeer en zich tegelijk bewust blijven van de risico's op stadsuittocht. Steeds meer auto's laten binnenrijden in Brussel is geen doeltreffende houding. Er wordt ingezet op de levenskwaliteit, de kwaliteit van de leefomgeving, de uitwerking van een rustige en gezellige stadsomgeving, die de Brusselaars biedt wat ze nodig hebben om zich te ontplooien. Dat is niet eenvoudig maar dat is het doel dat vooropgesteld wordt voor de Regering en voor de Brusselaars.

Tot slot wijst de minister-president erop dat zopas gestart werd met de uitwerking van een gewestelijk mobiliteitsplan. Dit plan, in het door het GPDO bepaalde kader, moet verder gaan op enkele gebieden en de operationele maatregelen vatten ter gunste van de openbare ruimte, de nieuwe mobiliteitsgebruikers, de hiërarchie van de openbare wegen,...

*
* *

De heer Arnaud Pinxteren merkt op dat niet enkel de Ecolo-fractie zich ergert aan het gebrek aan communicatie. Ook in de pers werd gewag gemaakt van de moeilijke start van het openbaar onderzoek.

(parkings, lignes de transport public transrégionales, ...), de sorte que l'espace public bruxellois puisse respirer et accorder plus de place aux transports en commun, aux piétons, aux cyclistes. Il s'agit donc bien d'un engagement au profit des Bruxellois.

Le Ministre-Président comprend que ce choix pose question, mais le monde que décrit Mme Delforge n'existe pas. Un Secrétaire d'Etat Groen a d'ailleurs tout tenté pour obtenir de la SNCB quelques infléchissements en faveur de Bruxelles et ce n'était pas facile. Le Ministre-Président continue ce combat, tous les jours, mais il doit prendre ses responsabilités, en faveur des Bruxellois, en faveur des entreprises,... et continuera aussi à tâcher de mettre en place le système de tarification le plus juste et le plus efficace possible. Pour les Bruxellois.

Le Ministre-Président précise encore qu'à côté du métro, l'essentiel des chantiers qui auront lieu d'ici à 2025 concerne l'extension de lignes de tram (T3, T9, T94) et rappelle aussi que le choix en faveur du métro nord a fait l'objet d'une étude préalable ayant testé toutes les autres alternatives comme le maintien du tram existant, l'aménagement d'un site propre ou l'enfouissement de ce tram en mode pré-métro. Pour les autres lignes de métro mentionnées, le PRDD propose bien une étude d'opportunité et de faisabilité avant de décider. Le PRDD propose des actions sur le réseau existant en termes de confort, d'intermodalité, de fréquence,... de manière à traiter ladite pénibilité des transports en commun.

Sur le risque d'exode urbain, le Ministre-Président se refuse à un raisonnement binaire. Il faut agir sur la navette automobile tout en demeurant conscient des risques d'exode urbain. Laisser toujours plus de voitures entrer dans Bruxelles ne constitue pas un comportement efficace. Le pari qui est fait, c'est celui de la qualité de vie, de la qualité du cadre de vie, le développement d'un contexte urbain apaisé et convivial qui offre aux Bruxellois ce dont ils ont besoin pour s'épanouir. Ce n'est pas simple mais c'est le cap fixé au Gouvernement et aux Bruxellois.

Enfin, le Ministre-Président rappelle que l'élaboration d'un plan régional de mobilité vient de démarrer. Ce plan, dans le cadre fixé par le PRDD, doit aller plus loin dans un certain nombre de domaines et appréhender les mesures opérationnelles en faveur de l'espace public, les nouveaux usages de mobilité, la hiérarchisation des voiries,...

*
* *

M. Arnaud Pinxteren observe que ce n'est pas seulement le groupe Ecolo qui s'émeut du manque de communication. La presse s'est également fait l'écho des débuts difficiles de l'enquête publique.

De minister-president vraagt het openbaar onderzoek te beoordelen wanneer het afgerond zal zijn.

De heer Arnaud Pinxteren stelt vast dat het openbaar onderzoek thans half afgerond is en dat *de road show* voor de presentatie van het ontwerp nog altijd niet gestart is.

De volksvertegenwoordiger wijt dit gebrek aan belangstelling ook aan het feit dat de Brusselaars zich hebben ingezet bij de fases ter voorbereiding van het ontwerp, hebben gewezen op een aantal uitdagingen zoals sociale cohesie, veiligheid, scholen,... die niet meer teruggevonden worden in het ontwerp van het GPDO. Dat is een gemiste kans om een menselijke dimensie op te nemen in een planologische visie.

Inzake speculatie, betreurt de volksvertegenwoordiger dat, hoewel de minister-president zegt enige onnauwkeurigheid te hebben behouden ter voorkoming daarvan, daartoe geen enkel wetenschappelijk mechanisme wordt aangewend, hoewel het ontwerp zeer duidelijk ontwikkelingszones identificeert.

Ten slotte kan dat plan niet duurzaam genoemd worden, uiteraard omdat het de gehele sociale dimensie verhuult, maar vooral omdat het leefmilieu erin beperkt wordt tot de groene zones, tot de bomen in de stad en tot biodiversiteit. Ecologie is echter transversaal en moet tot uiting komen in een verbetering van de levenskwaliteit van de Brusselaars. Wanneer men echter vaststelt hoeveel plaats gelaten wordt aan auto's in dit plan, beseft men goed dat er geen enkele intentie bestaat om het levenskader te verbeteren. Twee voorbeelden: "Op gebruiksniveau moeten verplaatsingen met de auto alleen ondersteund worden indien dit de meest aangepaste transportmodus is en moeten we evolueren naar het gebruik van de auto dat is losgekoppeld van bezit."; "het vastleggen van een *streefcijfer voor het aantal parkeerplaatsen op de weg en buiten de weg*. [...] Op basis daarvan, geldt als de doelstelling voor 2025 het aantal plaatsen op de weg te verminderen tot onder 200.000 en het aantal niet gereguleerde plaatsen te verminderen tot 35.000, zonder de toegankelijkheid van het Gewest aan te tasten. Deze vermindering wordt op een evenwichtige manier gecompenseerd door onder andere het parkeren buiten de weg te verhogen. Daarom wordt gevraagd om de toegang tot parkeren buiten de weg te verhogen tot 20.000 plaatsen voor buurtbewoners.". Kortom, de lucht blijft barslecht in het Brussels Gewest. In de ogen van de volksvertegenwoordiger, zijn dat geen echte keuzes, maar afwegingen binnen de meerderheid, ten koste van de Brusselaars.

De heer Arnaud Verstraete vindt dat het ontwerp de Regering een uitzonderlijke kans biedt om een ambitieuze toekomstvisie te ontwikkelen voor de Brusselaars.

De volksvertegenwoordiger betreurt echter dat het plan geen enkele concrete doelstelling vermeldt. De minister-president zei dat de kernuitdaging erin bestond het grondgebied ten dienste van de ontwikkeling van het Gewest te stellen. Het is de bedoeling in deze ruimte

Le Ministre-Président demande à ce qu'on juge l'enquête publique lorsque celle-ci sera terminée.

M. Arnaud Pinxteren constate qu'on en est aujourd'hui à la moitié de l'enquête publique et que le *road show* de présentation du projet n'a toujours pas débuté.

Le député attribue aussi ce désintérêt au fait que les Bruxellois se sont mobilisés dans les phases préparatoires du projet, ont pointé une série d'enjeux comme la cohésion sociale, la sécurité, l'école,... qu'on ne retrouve plus dans le projet de PRDD. C'est une occasion manquée d'intégrer dans une vision planologique une dimension humaine.

Sur la question de la spéculation, le député regrette que, bien que le Ministre-Président estime avoir conservé une certaine forme d'imprécision pour l'éviter, on ne mette en œuvre aucun mécanisme scientifique pour ce faire alors que le projet identifie très clairement des zones de développement.

Enfin, le plan ne peut être qualifié de durable, certes parce qu'il occulte toute la dimension sociale, mais surtout parce qu'il cantonne l'environnement aux espaces verts, aux arbres dans la ville et à la biodiversité. L'écologie est pourtant transversale et doit se traduire par une amélioration de la qualité de vie des Bruxellois. Or, lorsqu'on constate la place laissée à l'automobile dans ce plan, on se rend bien compte qu'il n'y a aucune volonté d'améliorer le cadre de vie. Deux exemples : « au niveau des usages, il s'agit de favoriser les déplacements en voiture uniquement lorsqu'il s'agit du mode le plus adapté et d'évoluer vers une utilisation de la voiture découplée de sa possession » ; « on se fixe un objectif du nombre de places en voirie et hors voirie [...]. L'objectif fixé à l'horizon 2025 est de réduire le nombre de places en voirie en-dessous de 200.000, de réduire le nombre de places non réglementées à 35.000, sans réduire l'accessibilité de la Région, en compensant de manière équilibrée ces réductions entre autres par l'augmentation de l'accès au stationnement hors voirie ». Bref, l'air demeurera irrespirable en Région bruxelloise. Il ne s'agit pas aux yeux du député de réels choix mais d'arbitrages faits au sein de la majorité sur le dos des Bruxellois.

M Arnaud Verstraete considère que le projet constitue une opportunité exceptionnelle pour le Gouvernement de développer une vision ambitieuse du futur pour les Bruxellois.

Le député regrette toutefois que le plan ne reprenne aucun objectif concret. Le Ministre-Président disait que le défi central était de mettre le territoire au service du développement de la Région. Il s'agit sur cet espace d'opérer des choix qui garantissent un certain équilibre

keuzes te maken die enig evenwicht waarborgen, maar de enige keuze die gemaakt wordt is die om de extra bevolking te huisvesten. Die keuze werd echter al gemaakt door de huidige regering en door de vorige regering. De vraag hoe men deze nieuwe Brusselaars een voldoende levenskwaliteit, kinderdagverblijven, jobs, woningen, de basisbehoeften ... gaat geven, blijft hangende!

Inzake mobiliteit is het plan duidelijk voorstander van de kilometerheffing en kondigt het haalbaarheidsstudies aan voor extra metrolijnen, maar er wordt geen enkele doelstelling geopperd, met name inzake het tijdschema.

De volksvertegenwoordiger merkt nog op dat de minister-president beweert dat de vorige versie niet begrijpelijk was voor de bevolking.

De minister-president verduidelijkt dat men niet in de valstrik mag vallen van een tekst die enkel degenen die voortdurend belangstellen in dergelijk ontwerp op de been brengt. Het is niet de bedoeling de "professionele overlegactoren" te raken, maar wel de bevolking die niet van nature gevoelig is voor dergelijke uitdagingen, degenen die de moeilijkheden van het Gewest dagdagelijks aan de lijve ondervinden.

Volgens de heer Arnaud Verstraete is dat inderdaad één uitdaging. Daarom is het belangrijk de visie van de regering inzake de toekomst van het Gewest om te zetten in concrete bewoordingen. De vroegere versie was sprekender op dat vlak.

Mevrouw Céline Delforge stelt vast dat het antwoord van de minister-president enkel bevestigt wat zij tijdens de vorige vergadering al zei. Kortom, het is de schuld van het federaal niveau.

De volksvertegenwoordigster betwist niet dat het federaal niveau en zelfs de twee andere Gewesten niet genoeg doen om te zorgen voor de pendelaars. Het probleem is dat, aangezien de andere machtsniveaus niet optreden, het Brussels Gewest zorgt voor de pendelaars ten koste van de Brusselaars en de Brusselse mobiliteit. De volksvertegenwoordigster betreurt de mechanistische benadering van de Regering van wat behoort tot een stroombeleid, die het Gewest uiteindelijk ertoe brengt te investeren in transitparkings die Vlaanderen niet op zijn grondgebied wil. Voorts beweert de minister-president dat indien men vreest dat het GEN een stadsuittocht veroorzaakt, men pleit voor een gesloten stad! Iedereen is voorstander van het GEN, maar mits begeleidende maatregelen, die het Parlement trouwens in zijn geheel heeft bevorderd en die het ontwerp van GPDO niet overneemt.

De volksvertegenwoordigster erkent voor iedereen het recht om buiten de stad te wonen, maar betreurt dat de bevolking die zich in Brussel vestigt niet dezelfde is als degene die vertrekt. De reden waarom deze laatste vertrekt is het gebrek aan levenskwaliteit te Brussel, de reistijden... Dat is een opgelegde keuze! Het gaat dus niet over de keuze voor een gesloten stad, maar voor een leefbare stad.

mais le seul choix qui est fait est celui de loger la population supplémentaire. Or, ce choix a déjà été opéré par le Gouvernement actuel et le Gouvernement précédent. La question de savoir comment on va offrir à ces nouveaux Bruxellois une qualité de vie suffisante, des crèches, des emplois, du logement, les besoins de base,... reste en suspens !

En matière de mobilité, le plan se porte certes en faveur de la taxe kilométrique et annonce des études de faisabilité de lignes de métro supplémentaires mais aucun objectif, en termes de calendrier notamment, n'est avancé.

Le député relève encore que le Ministre-Président prétend que la version précédente n'était pas compréhensible pour la population.

Le Ministre-Président précise qu'il ne faut pas tomber dans le piège d'un texte qui ne mobilise que ceux dont ce genre de projet constitue l'intérêt permanent. Il s'agit de toucher, non pas les « professionnels de la concertation », mais la population qui n'est pas naturellement sensible à de tels enjeux, ceux qui vivent au quotidien les difficultés de la Région.

M. Arnaud Verstaete dit que c'est effectivement le défi. C'est pourquoi il est important de traduire en termes concrets la vision qu'a le Gouvernement du futur de la Région. L'ancienne version était à ce niveau plus parlante.

Mme Céline Delforge constate que la réponse du Ministre-Président n'est que la confirmation de ce qu'elle disait lors de précédente réunion. En résumé, c'est la faute du fédéral.

La députée ne conteste pas qu'il y ait des manquements au niveau du fédéral et même des deux autres Régions pour prendre en charge les navetteurs. Le problème est que, puisque les autres niveaux de pouvoir n'agissent pas, la Région bruxelloise prend en charge les navetteurs au détriment des Bruxellois et de la mobilité intrabrugeoise. La députée regrette que le Gouvernement ait une approche mécaniste de ce qui relève d'une politique de flux, et qui conduit finalement la Région à investir dans les parkings de transit que la Flandre ne veut pas sur son territoire. Le Ministre-Président prétend encore que si l'on craint que le RER ne provoque un exode urbain, c'est que l'on prône une ville fermée ! Tout le monde est favorable au RER mais moyennant des mesures d'accompagnement, qu'a d'ailleurs promues le Parlement dans son ensemble et que le projet de PRDD ne reprend pas à sa charge.

La députée reconnaît à quiconque le droit d'habiter à l'extérieur de la ville mais elle déplore le fait que les populations qui s'installent à Bruxelles ne sont pas les mêmes que celles qui partent. Ce qui motive spécifiquement ces dernières est le manque de qualité de vie à Bruxelles, les temps de parcours,... Il s'agit d'un choix contraint ! La question n'est donc pas celle d'une

De spreekster merkt voorts op dat de tramlijnen die het GPDO voor het oog heeft bovenop de metro al twee zittingsperiodes gepland worden. Er worden massaal uitbreidingen van de metro gepland, ook naar de meest gekke plaatsen of plaatsen die technisch gesproken onzinnig zijn. Het busplan daarentegen beantwoordt nogmaals aan deze logica tot concentratie van de stromen, met daarnaast een klein tweederangsnet.

In tegenstelling tot de minister-president, die pleit voor intermodaliteit, vindt mevrouw Delforge dat de burger zich ten allen tijden met het openbaar vervoer moet kunnen verplaatsen. Intermodaliteit is niet toegankelijk voor iedereen: niet iedereen heeft een rijbewijs, niet iedereen heeft de middelen om een taxi te nemen, zelfs een collectieve, niet iedereen is in staat 500 m te stappen tot een metrostation,... Het is een klassenvisie inzake mobiliteit die ontworpen is voor de burger in goede gezondheid, die de middelen en de mogelijkheid heeft om zijn woonplaats te kiezen, en een auto kan kopen.

Tot slot mag de stadstol, waarover de DéFI-fractie met geen woord rept, niet gelijkgesteld worden met een gesloten stad. Zijn Londen en Stockholm dan burchtsteden? Zou Ken Livingstone willen terugkeren naar kaarsen?

De minister president vreest dat Londen geen model is op het vlak van gemengdheid, toegankelijkheid van huisvesting,...

Mevrouw Céline Delforge herinnert eraan dat Ken Livingstone als bijnaam Rode Ken had. Voerde hij werkelijk een antisociaal beleid? De volksvertegenwoordiger vreest dat men het Gewest in de richting stuurt van een onhoudbaar model en dat de minister-president zich geen rekenschap geeft van de situatie van de mensen. Voorts verwijt ze dat de problematiek van de economische exodus als gevolg van het voorgestelde model op het gebied van mobiliteit van tafel wordt geveegd.

De minister-president zegt dat hij al meer dan dertig jaar politiek actief is en de realiteit van de bevolking zeer goed kent.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven hoopt dat de tekst na het openbaar onderzoek zal kunnen evolueren en worden verrijkt met de daarin gemaakte opmerkingen over een aantal tekortkomingen.

Wat de GemOP's betreft, was het niet de bedoeling van de volksvertegenwoordiger om de hiërarchie van de plannen te negeren, maar slechts om eraan te herinneren dat de bestaande GemOP's voortkomen uit werkzaamheden en werden gevalideerd door het Gewest. Het zou dus jammer zijn als deze ruwe materie niet gebruikt werd in het kader van het GPDO, dat eveneens een synthese-instrument is.

ville fermée mais celle d'une ville vivable.

L'oratrice relève encore que les lignes de trams que le PRDD imagine en plus du métro sont prévues depuis deux législatures. Quant au métro, il est envisagé en masse, y compris dans les endroits les plus farfelus, qui devraient être desservis autrement ou qui relèvent techniquement du délire le plus profond. Le plan bus, lui, répond à nouveau à cette logique de concentration des flux avec, à côté, un petit réseau de seconde catégorie.

Mme Delforge estime, contrairement au Ministre-Président qui plaide pour l'intermodalité, que le citoyen doit pouvoir se déplacer en transport public tout le temps. L'intermodalité n'est pas accessible à tous : tout le monde ne dispose pas d'un permis de conduire, tout le monde n'a pas les moyens de prendre le taxi, fût-il collectif, tout le monde n'a pas les capacités de marcher 500 mètres jusqu'à une station de métro,... C'est une vision inégalitaire de la mobilité calquée sur le citoyen en bonne santé, disposant de ressources et de la faculté de choisir son lieu de résidence, et qui a accès à une voiture.

Enfin, il ne faudrait pas faire de raccourci entre péage urbain, à propos duquel le groupe DéFI reste silencieux, et ville fermée. Londres et Stockholm seraient-elles des villes forteresses ? Ken Livingstone voulait-il retourner à la bougie ?

Le Ministre-Président craint que Londres ne soit pas un modèle, en termes de mixité, d'accessibilité au logement,...

Mme Céline Delforge rappelle que Ken Livingstone était surnommé Ken le Rouge. Menait-il réellement une politique antisociale ? La députée craint qu'on oriente la Région vers un modèle intenable et que le Ministre-Président ne se rende pas compte de la situation des gens. Elle reproche encore de balayer la problématique de l'exode économique induit par le modèle prôné en termes de mobilité.

Le Ministre-Président dit être actif en politique depuis plus de trente ans et connaître pertinemment bien la réalité de la population.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven espère que le texte pourra évoluer au terme de l'enquête publique et s'enrichir des remarques émises dans ce cadre, face à un certain nombre de lacunes.

Pour ce qui est des PCD, le député n'entendait pas ignorer la hiérarchie des plans mais simplement rappeler que les PCD existants résultent de travaux et ont été validés par la Région. Il serait donc dommage que cette matière brute ne soit pas utilisée dans le cadre du PRDD qui constitue également un outil de synthèse.

De verticaliteit is voor de volksvertegenwoordiger niet noodzakelijk een slechte zaak, maar er moet richting aan worden gegeven. Het was ongetwijfeld nuttig geweest om hier een debat over te voeren. Nu eens leest men in het ontwerp dat het een verdichtingsinstrument is, dan weer dat het een instrument is voor de vorming van de *skyline*.

De spreker herhaalt dat de vastgelegde zones voor de bouw van torens, hoewel die nog niet nader bepaald zijn om speculatie te voorkomen, twijfelachtig blijven vanuit het standpunt van de operationaliteit.

De verticaliteit blijft in ieder geval vragen en zelfs bezorgdheden oproepen.

De heer Van Goidsenhoven legt nog de klemtoon op de architecturale kwaliteit waaraan de eventuele torens moeten voldoen, die tot nu toe niet altijd een esthetisch succes waren.

Inzake de ring herinnert de spreker aan het bestaan van een aantal viaducten op het grondgebied van het Gewest, die de stad lelijk maken en echte stedenbouwkundige breuken vormen. Het was goed geweest als men in het kader van een reflectie naar 2040 toe een aantal oplossingen had kunnen aanreiken voor die problematiek.

Bovendien wil niemand de bevolking opsluiten. In de plaats van de stad te ondergaan, eisen de burgers juist dat ze hun levenswijze en hun stadsmodel mogen kiezen. De demografie ontwikkelt zich in die zin dat er steeds meer mensen binnen de grenzen van het Gewest wonen. Er duikt een groeiend en verontrustend probleem op, namelijk de snelle verdamping van de middenklasse, wat tot uitdrukking komt op het gebied van sociale cohesie en financiering van het beleid en echte vragen oproept over de levenskwaliteit en het vermogen om een aantrekkelijk stadsmodel op te leveren. Het lijkt geen twijfel dat er oplossingen moeten worden gevonden voor die problematiek.

Ten slotte wordt het GPDO gekenmerkt door een gebrek aan evenwicht tussen de aandacht die wordt gegeven aan de bouw van nieuwe wijken en de aandacht die gaat naar de bestaande, die vaak kwetsbaar zijn en gekenmerkt door een soms wanordelijke oververdichting die onze belangstelling verdient, met name door middel van een ontlichting. Een nieuwe verdichtingslaag zou in ieder geval niets toevoegen aan deze plaatsen, die dikwijls hun structuur hebben verloren. Dit GPDO zou aan waarde hebben gewonnen als het meer plaats had gegeven aan deze uitdagingen voor het bebouwde stadsweefsel dat vandaag de dag een aantal problemen doet rijzen op het vlak van dichtheid, bestrijding van huisjesmelkerij, voormalige industriële weefsels ...

Mevrouw Els Ampe verheugt zich in naam van de Open Vld-fractie over de voorstelling van dit ontwerpplan, dat een langetermijnvisie voor het Gewest bevat.

Het GPDO kan oplossingen bieden voor de enorme logistieke problemen die het Gewest kent en die overigens

A propos de la verticalité, le député n'y voit pas nécessairement un mal mais il convient de lui donner un sens. Il eut sans doute été pertinent d'avoir un débat à ce sujet. On lit dans le projet tantôt qu'elle est un outil de densification, tantôt qu'elle un outil de construction du *skyline*.

L'orateur répète qu'en outre, les zones définies pour implanter des tours, quoiqu'encore imprécises pour éviter la spéculation, restent sujettes à caution du point de vue de l'opérationnalité.

La verticalité continue en tout état de cause de susciter des interrogations, voire des inquiétudes.

M. Van Goidsenhoven insiste encore sur la qualité architecturale dont devront être empreintes les éventuelles tours qui, jusqu'ici, n'ont pas toujours été des réussites esthétiques.

Pour ce qui concerne le ring, l'intervenant rappelle l'existence, sur le territoire de la Région, d'un certain nombre de viaducs qui enlaidissent la ville et constituent de véritables ruptures urbaines. Il eut été bien que dans le cadre d'une réflexion qui porte à 2040, qu'on puisse apporter un certain nombre de réponses à cette problématique.

Personne ne veut en outre enfermer la population dans des murs. Plutôt que de subir la ville, les citoyens exigent au contraire de pouvoir choisir leur mode de vie et de ville. L'essor démographique est tel que de plus en plus de personnes vivent dans les frontières régionales. Il se pose un problème croissant et angoissant qui est celui de l'évaporation rapide de la classe moyenne qui se marque en termes de cohésion sociale et de financement des politiques et pose des questions réelles sur la qualité de vie et la capacité de porter un modèle urbain attractif. C'est incontestablement une problématique à laquelle il faut apporter des solutions.

Enfin, le PRDD se marque par un déséquilibre entre la part donnée à l'émergence des nouveaux quartiers et celle conférée aux anciens, souvent fragiles et marqués par une surdensification parfois anarchique et qui mériterait qu'on s'y intéresse, au travers notamment d'une dédensification. Une nouvelle couche de densification n'apporterait en tout cas rien à ces endroits souvent déstructurés. Ce PRDD aurait gagné en valeur s'il avait accordé davantage de place à ces enjeux portés sur le tissu urbain bâti qui aujourd'hui pose un certain nombre de problèmes en termes densité, de lutte contre les marchands de sommeil, de tissus anciennement industriels,...

Mme Els Ampe se réjouit, au nom du groupe Open Vld, de la présentation de ce projet de plan, constitutif d'une vision à long terme de la Région.

Le PRDD est susceptible d'apporter des solutions aux énormes problèmes logistiques que connaît la Région et qui

in het voorliggende ontwerp worden aangekaart: een gebrek aan transitparkings, metroverbindingen, eindhaltes voor bussen en toeristenbussen, aan huizen met een tuin en appartementen met een terras ... De gevolgen zijn evengoed gekend: files, tijdverlies, slechte luchtkwaliteit ... die op termijn leiden tot een exodus uit de stad, zowel van de middenklasse als van de bedrijven.

Het GPDO streeft derhalve naar een betere levenskwaliteit en een efficiëntere mobiliteit. Toch merkt de volksvertegenwoordigster enkele tekortkomingen op aangaande de lange termijn. Terwijl het fietsbeleid bijzonder goed geslaagd lijkt, behelst de problematiek van de invalswegen slechts het pendelverkeer vanuit het standpunt van degenen die in Brussel komen werken en niet van degenen die ernaartoe komen voor vrijetijdsbesteding, op momenten waarop er minder openbaar vervoer is. De bioscoopzalen, de horeca en de handelszaken vormen echter belangrijke economische sectoren die gevolgen zouden kunnen ondervinden van de vermindering van de verkeerscapaciteit.

De volksvertegenwoordigster is het ermee eens dat de druk van het autoverkeer moet worden verlaagd, maar stelt vast dat die bijzonder zwaar is op de plaatsen met minder openbaar vervoer. Er is dus een rechtstreeks verband tussen de druk van het autoverkeer en het bestaan van alternatieven. Wat voorziet het GPDO bijvoorbeeld om de verzadiging van de Van Praetbrug op te lossen? Waarom is er geen enkele transitparking voorzien in de buurt van de halte Heembeek of het militair hospitaal?

Dezelfde problematiek rijst bij de verbinding tussen het Noordstation, Thurn & Taxis en de Heizel, des te meer omdat daar talrijke nieuwe woningen voorzien zijn (het equivalent van een gemiddelde Vlaamse stad). Dat geldt ook voor de verbinding van het stadscentrum met Ukkel en Elsene en de Waterlooosesteenweg en de Franklin Rooseveltlaan, die door een groot aantal automobilisten worden gebruikt om het centrum te bereiken. Wat zijn de alternatieven tegen 2040?

Mevrouw Ampe heeft ook vragen bij de manier waarop het GPDO Haren, dat geconfronteerd wordt met mobiliteitsproblemen wegens het isolement, wil ontsluiten. Hoe wordt gezorgd voor de verbinding met Neder-over-Heembeek, Laken of de ring? Er was indertijd sprake van een nieuwe verbinding die er zou komen in het kader van de ontwikkeling Schaarbeek-Vorming. Quid vandaag?

Met betrekking tot de tellingen en simulaties, zijn er vele ideeën opgedoken in termen van inkrimping, maar zijn er nergens studies bijgevoegd. Kan de minister-president die bezorgen? Voor het Schumanplein, heeft Brussel Mobiliteit al een simulatie uitgevoerd, waaruit evenwel blijkt dat de omliggende straten overbelast zouden zijn. Die straten zijn echter al overvol ingevolge de afbraak van het Reyersviaduct. De volksvertegenwoordigster denkt met name aan de Brabançonnellaan, waar het verkeer sindsdien is verdubbeld. Over het algemeen vindt de

sont d'ailleurs dénoncés par le projet à l'examen : manque de parkings de transit, de liaisons métros, de terminus pour les bus et les cars touristiques, de maisons avec jardin et d'appartements avec terrasse,... Les conséquences sont tout aussi connues : embouteillages, perte de temps, mauvaise qualité de l'air,... qui mènent à terme à l'exode urbain tant des habitants de la classe moyenne que des entreprises.

Le PRDD tend ainsi à une meilleure qualité de vie et à une mobilité plus efficace. La députée observe toutefois quelques lacunes concernant le long terme. Alors que la politique cycliste semble particulièrement bien aboutie, la problématique des axes de pénétration routiers n'appréhende la navette que du point de vue de ceux qui viennent travailler à Bruxelles et pas de ceux qui s'y rendent pour des questions liées aux loisirs, à des moments où les transports en commun se font plus rares. Or, les salles de spectacles, l'HoReCA et le commerce constituent des secteurs économiques importants qui pourraient être impactés par la réduction de la capacité routière.

La députée convient qu'il faille réduire la pression automobile mais observe qu'elle est particulièrement forte dans les endroits moins desservis en transport public. Il y a donc un lien direct entre pression automobile et existence d'alternatives. Que prévoit dès lors par exemple le PRDD pour résoudre la saturation du pont Van Praet ? Pourquoi aucun parking de transit n'est-il prévu à proximité de l'arrêt Hembeek ou de l'hôpital militaire ?

La même problématique se pose pour la liaison entre la gare du Nord, Tour et Taxis et le Heysel et ce d'autant plus que de nombreuses nouvelles habitations y sont prévues (l'équivalent d'une ville flamande moyenne). Cela vaut aussi pour la connexion du centre-ville avec Uccle et Ixelles et la chaussée de Waterloo et l'avenue Franklin Roosevelt, parcourues par bon nombre d'automobilistes pour rejoindre le centre-ville. Quelles sont les alternatives à l'horizon 2040 ?

Mme Ampe s'interroge également sur la manière dont le PRDD entend désenclaver Haren, confronté à des problèmes de mobilité au vu de son isolement ? Comment assurer le lien avec Neder-over-Heembeek, Laeken ou le ring ? On parlait à l'époque d'une nouvelle liaison créée dans le cadre du développement de Schaarbeek-Formation. Quid aujourd'hui ?

En ce qui concerne les comptages et les simulations, beaucoup d'idées ont émergé en termes de rétrécissement mais nulle part ne sont annexées des études. Le Ministre-Président peut-il les transmettre ? Pour ce qui est du rond-point Schuman, Bruxelles Mobilité a déjà réalisé une simulation dont il ressort toutefois que les rues avoisinantes seraient engorgées. Or, ces rues sont déjà encombrées suite à la destruction du viaduc Reyers. La députée pense notamment à la rue de la Brabançonne sur laquelle le trafic a doublé depuis. De manière générale, la députée estime

volksvertegenwoordigster het belangrijk om de gevolgen van de eventuele heraanleg van de openbare ruimte vóór het begin van de werken te evalueren.

In het GPDO wordt voorts de aanleg van nieuwe voetgangerszones gepland. Mevrouw Ampe vraagt zich af waar de vraag vandaan komt, aangezien de mensen die op de Zavel wonen of werken bijvoorbeeld geen vragende partij zijn.

Voor de flessenhals Louiza werd al een studie uitgevoerd op verzoek van de heer Benoît Cerexhe, destijds minister, die zich over drie vraagstukken boog: de invoering van een voetgangerszone, twee tunnels onder de flessenhals en de overkapping van de kleine ring. De overkapping van de kleine ring was berekend op 100.000.000 euro en de tunnels op 25.000.000 euro, dat wil zeggen de helft van het bedrag voor de invoering van een voetgangerszone op het Schumanplein, wat dus niet onoverkomelijk is. Toch is er van deze tunnels geen sprake meer in het ontwerp van GPDO. Is dat gekoppeld aan de voetgangerszone of niet?

Ook voor de Stalingradlaan werden de omwonenden niet geraadpleegd. Waar komt het idee vandaan? Hebben simulaties plaatsgevonden? De spreekster herinnert eraan dat de verkeersader toegang biedt tot het stadscentrum en tot de parking Fontainas.

Met betrekking tot de eindhalten, stelt de volksvertegenwoordigster vast dat de halte die voor het Parlement is gelegen, geen goede zaak is. Het is over het algemeen moeilijk om een eindhalte aan te leggen in het centrum van de stad. Welke oplossing komt er op lange termijn? Hoe kan het dat De Lijn een eindhalte mag inrichten aan het Zuidstation terwijl de MIVB dat niet mag? Dat zou ook een oplossing zijn voor de toeristenbussen.

Wat de fietsen betreft, heeft de spreekster vragen over de plaats van de elektrische deelfiets. Is er een agenda vastgelegd?

Ten slotte stelt de volksvertegenwoordigster vast dat men van plan is om parkeerplaatsen te schrappen. Er zijn al veel plaatsen verdwenen en veel mensen klagen dat het moeilijk is om te parkeren. Hoe zal dat gecompenseerd worden? Zal de inrichting van parkeerplaatsen bijvoorbeeld binnen het kader van de wijkcontracten vallen? Hoe ervoor zorgen dat men nog in zijn wijk kan parkeren? Waar kan men parkeren wanneer men het Citroënmuseum bezoekt?

De minister-president stelt, inzake de plaats voor voetgangerszones, voor om van tevoren te overleggen met de bewoners en de handelaars.

Mevrouw Cieltje Van Achter blijft pessimistisch en verwijt de minister-president te praten over een situatie die hij niet kent. Ze wijst daarbij op de afwezigheid van efficiënte ontradings- en verbindingsparkings tussen Vlaanderen en Brussel: het toekomstige Brabantnet biedt de pendelaars wel degelijk een snelle aansluiting richting

important d'évaluer l'impact d'éventuels réaménagements de l'espace public avant le début des travaux.

Le PRDD envisage encore la création de nouvelles zones piétonnes. Mme Ampe se demande d'où provient la demande dans la mesure où les gens qui habitent ou travaillent au Sablon par exemple ne sont pas demandeurs.

Pour le goulet Louise, une étude avait déjà été réalisée à la demande de M. Benoît Cerexhe, alors Ministre, qui se penchait sur trois questions : la mise en piétonnier, deux tunnels sous le goulet et le recouvrement de la petite ceinture. Le recouvrement de la petite ceinture était chiffré à 100.000.000 euros et les tunnels à 25.000.000 euros, soit la moitié de la mise en piétonnier du rond-point Schuman, ce qui n'est donc pas insurmontable. Il n'est toutefois plus question de ces tunnels dans le projet de PRDD. Est-ce ou non couplé au piétonnier ?

Pour l'avenue de Stalingrad, les riverains n'ont pas été entendus non plus. D'où vient l'idée ? Des simulations ont-elles eu lieu ? L'oratrice rappelle que l'artère offre un accès au centre-ville et au parking Fontainas.

Concernant les terminus, la députée reconnaît que celui sis devant le Parlement n'est pas une réussite. Il est de manière générale difficile de mettre en place un terminus au centre-ville. Quelle solution à long terme ? Comment se fait-il que De Lijn puisse organiser un terminus à la gare du Midi alors que la STIB ne le peut pas ? Ce serait aussi une solution pour les cars touristiques.

A propos des vélos, l'intervenante s'interroge sur la place du vélo électrique partagé. Un calendrier est-il fixé ?

Enfin, la députée constate qu'on projette de supprimer des places de parking. De nombreuses places ont déjà disparu et nombreux se plaignent de la difficulté de se garer. Comment cela va-t-il être compensé ? L'aménagement de places de parking va-t-il s'inscrire dans les contrats de quartier par exemple ? Comment faire en sorte qu'on puisse encore se garer dans son quartier ? Comment enfin se garer quand on visite le musée Citroën ?

Le Ministre-Président suggère, pour l'implantation des piétons, de se concerter au préalable avec les habitants et les commerçants.

Mme Cieltje Van Achter demeure pessimiste et reproche au Ministre-Président de parler d'une situation qu'il ne connaît pas, dénonçant l'absence de parkings de dissuasion et de connexion efficace entre Flandre et Bruxelles : le futur *Brabantnet* offre bel et bien aux navetteurs une liaison rapide vers la capitale. La députée ne peut en outre partager

hoofdstad. De volksvertegenwoordigster deelt bovendien niet de visie op overleg van de heer Vervoort, die op het gebied van mobiliteit voortdurend weigert dat Vlaanderen zich bemoeit met Brusselse aangelegenheden maar die zich zelf zou willen bemoeien met Vlaamse aangelegenheden.

De minister-president zegt dat hij de vertegenwoordigers van de provincie Vlaams-Brabant heeft ontmoet, die hem gezegd hebben dat ze geen nieuwe parkings willen aanleggen.

Mevrouw Cieltje Van Achter is van mening dat de minister-president zich van gesprekspartner vergist en zich tot de Vlaamse Minister van Mobiliteit zou moeten richten.

De minister-president zegt dat hij zich tot de bevoegde personen richt.

Mevrouw Cieltje Van Achter is van mening dat het de bedoeling is om parkings aan te leggen over het gehele Vlaamse grondgebied, zodat men het grootste deel van het traject met de trein aflegt, en niet om ervoor te zorgen dat men slechts voor de laatste vijf kilometer het openbaar vervoer neemt.

De volksvertegenwoordigster drukt nog haar bezorgdheid uit over de manier waarop Brussel de congestieproblemen wil aanpakken. Het is een van de grootste zorgen voor de bewoners en voor talrijke ondernemingen. De enige maatregel die tot nu toe wordt beoogd, is echter de toegang tot de hoofdstad te beperken en dus nog meer chaos te creëren. De spreekster vreest dat er geen enkel echt alternatief wordt voorgesteld door een Gewest dat nochtans zegt dat het een vermindering van het verkeer in de wijken nastreeft. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de situatie in de omgeving van het Reyersviaduct.

Hoe staat het verder met de kilometerheffing waarvan Brussel het boegbeeld moest zijn? Het GPDO biedt op dat vlak slechts één antwoord: de zaak moet met de drie Gewesten samen worden bekeken, en dat terwijl Wallonië geen voorstander is.

Minister Smet zegt bovendien dat hij aanzienlijke middelen uittrekt voor het openbaar vervoer. Toch klaagt de volksvertegenwoordigster dat ze nooit het investeringsplan heeft mogen zien, want zo weinig is transparantie aan de orde, en vreest dat er grote bedragen zullen verloren gaan in de conflicten tussen Gewest en gemeenten. Die laatste houden vaak de uitbouw van het openbaar vervoer tegen, zoals het geval was bij de Elsensesteenweg. Dat is een gekend probleem, maar het ontwerp van GPDO probeert het helemaal niet aan te pakken. De legislatuurovereenkomsten waarin dat plan voorziet, zullen de volgende minister van mobiliteit daadwerkelijk verplichten om met elk van de gemeenten overeenkomsten te sluiten. Door de tijd die de onderhandelingen in beslag zullen nemen, zal de verwezenlijking van oplossingen worden uitgesteld.

Hetzelfde lijkt te gelden voor het fietsbeleid, dat de

de vision de la concertation qu'a M. Vervoort qui, en termes de mobilité, refuse constamment à la Flandre de se mêler des affaires bruxelloises mais qui, lui, voudrait se mêler des affaires flamandes.

Le Ministre-Président dit avoir rencontré les représentants de la province du Brabant flamand qui lui ont dit ne pas vouloir créer de nouveaux parkings.

Mme Cieltje Van Achter considère que le Ministre-Président se trompe d'interlocuteur et devrait s'adresser au Ministre flamand de la mobilité.

Le Ministre-Président dit s'adresser aux personnes compétentes.

Mme Cieltje Van Achter estime que l'objectif est de créer des parkings sur l'ensemble du territoire flamand de manière à ce que l'essentiel du trajet s'effectue en train, et non de faire en sorte que seuls les cinq derniers kilomètres soient parcourus en transport en commun.

La députée se dit encore préoccupée par la façon dont Bruxelles entend prendre les problèmes de congestion en charge. C'est un des plus grands soucis pour les habitants et pour nombre d'entreprises. Or, la seule mesure envisagée jusqu'ici est de réduire l'accès à la capitale et de créer donc davantage de chaos. L'oratrice craint qu'aucune alternative ne soit réellement proposée dans une Région qui dit pourtant ambitionner de réduire la circulation dans les quartiers. En témoigne par exemple la situation aux alentours du viaduc Reyers.

Qu'en est-il aussi de la taxe kilométrique dont Bruxelles devrait être la figure de proue ? Le PRDD n'offre à ce niveau qu'une réponse : la question devra être examinée avec les trois Régions, et ce alors que la Wallonie n'y est pas favorable.

Le Ministre Smet dit par ailleurs injecter des moyens importants dans le transport public. La députée se plaint toutefois de n'avoir jamais pu voir le plan d'investissement, tant la transparence n'est pas à l'ordre du jour, et craint que des montants considérables soient perdus dans les conflits entre Région et communes. Or, ces dernières freinent fréquemment les progrès du transport en commun ; ce fût le cas à la chaussée d'Ixelles. Ce problème est connu mais le projet de PRDD ne tente absolument pas d'y répondre. Les conventions de législation envisagées par ce plan, obligeront effectivement le prochain ministre de la mobilité de conclure des accords avec chacune des communes et reporteront, du temps que dureront les négociations, la mise en place de solutions.

Il semble qu'il en aille de même de la politique cyclable

volksvertegenwoordigster bijgevolg niet ambitieus zou durven noemen.

Tot slot betreurt mevrouw Van Achter het gebrek aan een geïntegreerde visie op het gebied van openbaar vervoer.

Mevrouw Julie de Grootte stelt vast dat de minister-president bij zijn pragmatische territoriale visie van de stad blijft, zowel via het GPDO als via verscheidene kleine en grote projecten: het grondgebied staat ten dienste van de Brusselaars. Om de stad van morgen niet te doen lijken op de stad van vandaag, is het noodzakelijk om het grondgebied (grondmatig) onder controle te houden.

De volksvertegenwoordigster wijst er ook met nadruk op dat de Brusselaars moeten begrijpen dat dit ontwerp een visie van hun stad verdedigt en dat het dus de moeite loont om de vraag te stellen of de tekst zich evenzeer tot de deskundigen richt als tot het grote publiek.

Het ontwerp van GPDO beantwoordt overigens, volgens de volksvertegenwoordigster, aan het leitmotiv dat de minister-president dikwijls heeft verdedigd, namelijk dat een van de eerste antwoorden op de demografische boom de investering in de gemeenschappelijke voorzieningen is. Het GPDO moet ten dienste staan van de gezondheid, de opvoeding, de *smart city* ...

Wat de status van de verschillende voorstellen betreft, gelooft de spreekster dat nog niet alles is afgesloten; er zijn nog opties open, of het nu gaat om de ring, het huis van de diversiteit, de flessenhals Louiza ...

De minister-president licht toe dat de tekst inderdaad nog niet vastligt. Men vergist zich van debat wanneer men begint te praten over de adequaatheid van de kilometerheffing of de verbreding van de ring. De opties staan open. Men is in een fase van overleg en debat.

Het debat van vandaag concentreert zich op de mobiliteit, die nochtans maar een van de hoofdlijnen is. Het vormt zeker een belangrijke uitdaging, maar is geen doel. Het is een middel dat moet worden gegarandeerd voor iedereen, niet alleen om naar het werk te gaan maar ook om tegemoet te komen aan tal van behoeften: cultuur, opvoeding ...

Het idee is te zeggen dat het grondgebied ten dienste van de burger staat en na te denken over de manier om die te mobiliseren. Van daaruit zullen de doeleinden van het beleid gestalte krijgen via de operationele planning. De visie moet coherent en geïntegreerd zijn voor het hele Brusselse grondgebied (er is geen hiërarchie van wijken).

De heer Marc Loewenstein herinnert aan zijn vraag inzake de slaagvoorwaarden van het GPDO en aan de hoofdstedelijke gemeenschap, die onontbeerlijk wordt geacht om tot resultaten te komen. Hoe kan het GPDO worden uitgevoerd zonder die structuur? DéFI was van meet af aan sceptisch terwijl Ecolo er voorstander van was. Diezelfde fractie behoorde tot de gewestelijke

que la députée n'oserait par conséquent pas qualifier d'ambitieuse.

Enfin, Mme Van Achter regrette le manque de vision intégrée en termes de transport en commun.

Mme Julie de Grootte constate que le Ministre-Président assume sa vision territoriale pragmatique de la ville, tant à travers le PRDD qu'à travers différents petits et grands projets : le territoire est au service des Bruxellois. Pour que la ville de demain ne ressemble pas à la ville d'aujourd'hui, la maîtrise (foncière) du territoire est indispensable.

La députée insiste également sur le fait que les Bruxellois doivent comprendre que ce projet défend une vision de leur ville et la question de savoir si le texte s'adresse autant aux experts qu'au grand public mérite donc d'être posée.

Le projet de PRDD répond par ailleurs, aux yeux de la députée, au leitmotiv maintes fois défendu par le Ministre-Président, à savoir qu'une des premières réponses au boom démographique est l'investissement dans les équipements collectifs. Le PRDD doit être au service de la santé, de l'éducation, de la *smart city*,...

Quant au statut des différentes propositions, l'intervenante croit encore que tout n'est pas cadencé ; des options sont ouvertes, que ce soit au niveau du ring, de la maison de la diversité, du goulet Louise,...

Le Ministre-Président explique que le texte n'est effectivement pas figé. On se trompe de débat quand on commence à discuter de l'opportunité de la taxe kilométrique ou de l'élargissement du ring,... Les options sont ouvertes. On est dans un moment de concertation et de débat.

Le débat de ce jour se concentre sur la mobilité qui n'est pourtant qu'un des axes. Elle constitue certes un enjeu important mais n'est pas une fin. Elle est un moyen qui doit être garanti pour tout le monde, non seulement pour se rendre au travail mais aussi pour rencontrer une multitude de besoins : culture, éducation,...

L'idée est de dire que le territoire est au service du citoyen et de réfléchir à la manière de le mobiliser. A partir de là, la finalité de la politique va se décliner au travers de la planification opérationnelle. La vision doit être cohérente et intégrée pour l'ensemble du territoire bruxellois (il n'y a pas de hiérarchisation des quartiers).

M. Marc Loewenstein rappelle sa question relative aux conditions de réussite du PRDD et à la communauté métropolitaine, jugée indispensable pour arriver à des résultats. Comment exécuter le PRDD sans cette structure ? DéFI était dès le départ sceptique alors qu'Ecolo y était favorable. Ce même groupe relevait de la majorité régionale de 2004 à 2014 et porte donc une responsabilité dans une

meerderheid van 2004 tot 2014 en draagt dus een verantwoordelijkheid in een groot deel van de ontwerpen waarop zij vandaag kritiek levert.

De volksvertegenwoordiger had het al eerder over transversaliteit, digitalisering, planning en overleg. Hij brengt nog de netelige kwestie van de vluchten over Brussel en van de plaatsen in crèches ter sprake, waarover hij niet gesproken had, maar die de DéFI-fractie geenszins opgeeft, evenals zijn plan om de verkeersknoop van Brussel te ontwarren en zijn voorstel voor congestieheffing dat, bij afwezigheid van structureel overleg, het enige middel blijft om de mobiliteit van de Brusselaars te verbeteren.

III. Sluiting van de bespreking

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

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag*

De Rapporteurs,

Emin ÖZKARA
Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN

De Voorzitter,

Ridouane CHAHID

grande partie des projets qu'il critique aujourd'hui.

Le député parlait plus tôt de transversalité, de numérique, de planification et de concertation. Il évoque encore la question épineuse du survol de Bruxelles et des places en crèche, dont il n'avait pas parlé mais que le groupe DéFI n'abandonne nullement, au même titre d'ailleurs que son plan de décongestion de Bruxelles et que sa proposition de charge de congestion qui, en l'absence de concertation structurelle, reste le seul moyen d'améliorer la mobilité des Bruxellois.

III. Clôture des débats

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

- *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

Les rapporteurs,

Emin ÖZKARA
Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN

Le Président,

Ridouane CHAHID