

**Conseil communal du 3 février 2014****Grands Projets****Présentation par le Collège du projet « Un nouveau cœur pour Bruxelles »**

M. le Bourgmestre.- L'amélioration du cadre de vie des Bruxellois passe, selon le Collège, par le renouveau de l'axe principal du cœur de la Ville. Cette artère essentielle doit être redéployée et donner naissance à un nouveau cœur piétonnier dans la Cité. Il ne s'agit pas d'un projet de mobilité, d'urbanisme, économique ou environnemental, mais un projet qui regroupe tous ces volets pour créer un nouveau centre. Il importe d'organiser la mobilité, la structure urbanistique, d'opérer des choix environnementaux et économiques, mais dans la perspective de dessiner un nouveau cadre urbain. Toutes les éléments doivent y concourir. C'est donc l'ensemble du Collège qui a participé à l'élaboration de ce projet. Chacun y a contribué, en fonction de ses compétences.

Ce nouveau cœur de Ville verra la transformation des boulevards en une succession de places et placettes permettant au citoyen de se réapproprier l'espace public, mais aussi de transformer une autoroute urbaine en une voie de circulation autour et dans le Pentagone. Ce dernier doit devenir un lieu de destination.

Nous voulons que les gens viennent dans le centre de la Ville pour s'y arrêter, pour y faire du commerce, y flâner, y vivre, se détendre. Notre projet doit remodeler les lieux de rassemblement sur les places publiques. Notre ambition est d'améliorer le confort, la convivialité, la sécurité et l'esthétique de notre cœur de Ville.

Ce projet vise aussi la revitalisation économique, par l'organisation d'animations qui attirent les touristes et les citoyens issus d'autres pays ou d'autres communes. Un nouveau projet commercial qui donnera vigueur à la Ville.

C'est à partir de la place de Brouckère que sera organisé le nouveau piétonnier. Le



boulevard Anspach sera transformé en placettes. De la place de la Bourse à la place Fontainas, la voie centrale sera réaménagée. Un aménagement est prévu entre la place Anneessens et la place Rouppe. Quatre voiries verticales seront identifiées, qui permettront de rejoindre le cœur de la Ville également en voiture. D'autres éléments ont été intégrés, comme la création de parkings publics, la propreté, la verdurisation, le mobilier urbain, la sécurité et la santé, mais aussi la participation des citoyens.

La parole est à est à M. Courtois.

M. Courtois, échevin.- C'est une équipe unie qui vous présente ce projet, qui figure parmi les plus importants pour le futur de Bruxelles. Le centre de notre Ville est en train de « crever », littéralement. Pour changer la situation, nous avons décidé de lancer un chantier considérable qui révolutionnera le centre de Bruxelles pour de nombreuses années. Notre objectif est d'attirer des citoyens belges ou étrangers vers le centre, mais aussi de faire en sorte qu'ils se sentent à l'aise et puissent faire du shopping tranquillement dans le centre de notre Ville. Ce grand projet, avec d'autres qui sont en préparation, marque notre volonté de réintégrer le commerce à Bruxelles, de promouvoir un nouveau développement socio-économique dans le centre. Il n'est pas normal que de grandes enseignes ne puissent plus s'établir à Bruxelles, ni que les citoyens issus de quartiers riverains n'y viennent



plus. Se détendre, se promener, profiter du patrimoine, mais aussi bénéficier d'un fantastique développement économique et commercial dans le centre.

La piétonisation, la mobilité, la commercialisation du centre, voilà nos objectifs.

Chacun s'accorde à dire que le centre historique de Bruxelles figure parmi les plus beaux du monde. Mais un centre historique ne suffit pas. Il faut le doter d'une attractivité supplémentaire. Le shopping est essentiel, tout comme la possibilité pour les visiteurs de se déplacer. Nous voulons y limiter le transit automobile. Pour cette raison, nous avons également imaginé un plan de mobilité et prévu la création de parkings.

Notre projet vise aussi à refaire de Bruxelles une grande capitale sur le plan urbanistique et patrimonial.

Ce Collège prend peut-être des risques pour révolutionner le centre de notre Ville, mais, au statu quo, il a préféré le changement. Notre Collège se veut dynamique.

Des négociations devront s'engager avec d'autres niveaux de pouvoir, mais les lignes directrices sont tracées et nous vous demandons de les approuver.

Mevrouw Ampe, schepen.- Mijnheer de burgemeester, schepen Courtois heeft terecht gezegd dat Brussel niet ter plaatse mag blijven trappelen. Steeds minder mensen willen in Brussel Stad komen winkelen. Zowel voor voetgangers, als voor fietsers, als voor autobestuurders en gebruikers van het openbaar vervoer is Brussel een probleem. Het is echt vijf voor twaalf.

Le changement doit concerner tous les citoyens. La zone piétonne sera doublée, grâce à une collaboration étroite entre tous les échevins.

We zijn al een jaar bezig met het mobiliteitsplan. We zijn dus niet over een nacht ijs gegaan. Eerst hebben we tellingen laten uitvoeren van alle inkomende en uitgaande voertuigen om een beeld te hebben van de druk van de mobiliteit in het centrum.



Nous avons constaté que 30 à 40 % des voitures ne font que transiter par la Ville, via les boulevards centraux, la rue Van Artevelde ou la rue de Laeken. Notre Plan de mobilité déviara ce trafic de transit vers la Petite Ceinture et fluidifiera la circulation vers le centre-ville.

Voor de voetgangers komt er een autovrije zone die groter is dan die in Gent, groter dan die in München en die in Bordeaux. We zijn dus ambitieus wat de voetgangerszone betreft.

Nous avons prévu un réseau cycliste et une boucle centrale de desserte pour accéder aux parkings. De nouvelles pistes cyclables seront créées.

Het nieuwe circulatieplan is gebaseerd op een systeem van lussen, met een centrale lus rond de verkeersvrije zone. Het volledige circulatieplan wordt in maart gecommuniceerd. Waarom niet eerder?

Parce que nous voulons collaborer avec la Région, laquelle finalise la modélisation de son Plan de circulation.

De gegevens van het studiebureau en het gewestelijke model zullen op elkaar worden afgestemd, wat ook impliceert dat de lijnen van het openbaar vervoer zullen moeten worden ingepast. Het is inderdaad ondenkbaar dat we een nieuw verkeersplan invoeren voor de voetgangers, de fietsers en de autobestuurders zonder iets te veranderen voor het openbaar vervoer. Conform het plan gaan we voor het openbaar vervoer van vijf naar twee eindpunten of terminussen. Dat betekent dus een aanpassing van de lijnen. Samen met de MIVB gaan we ook onderzoeken hoe de commerciële snelheid van het openbaar vervoer kan worden verhoogd.

Het nieuwe plan voorziet anderzijds in vier nieuwe parkings en een uitbreiding van de parking Poelaert die onder meer de Zavelwijk kan bedienen. De plaats van de parkings is bepaald op basis van de toegangswegen naar de centrale lus rondom de verkeersvrije zone, maar de locaties zijn ook gekozen vanuit het



standpunt dat mensen iets moeten beleven als ze uit hun auto stappen en richting het commerciële centrum gaan, en vanzelfsprekend ook op basis van de samenstelling van de ondergrond. Zo is er dus nagegaan of ondergrondse constructies of riolen de aanleg van een parking niet zouden kunnen belemmeren. Dit jaar nog wordt een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de aanleg van de nieuwe parkings zodat ze zo snel mogelijk gebouwd kunnen worden.

De Burgemeester.- Het woord is aan mevrouw Persoons.

Mevrouw Persoons, schepen.- Het nieuwe plan is niet alleen belangrijk voor al de mensen die naar Brussel komen, maar ook voor de Brusselaars zelf. Door de pleinen en de straten terug te geven aan de Brusselaars gaan we de leefbaarheid van de stad sterk vergroten. Het nieuwe mobiliteitsproject dat is uitgewerkt door het College, moet het project worden van alle Brusselaars. Daarom voorzien we in een intense informatie- en participatiecampagne. Brussel krijgt te maken met een van de omvangrijkste werven van de jongste jaren. Daarom is het belangrijk dat al wie in Brussel woont of er komt, erbij betrokken wordt.

We zijn van plan ateliers te organiseren waar gepeild zal worden naar de mening van bewoners en bezoekers. De grote lijnen liggen natuurlijk vast, maar we staan open voor suggesties in verband met het gebruik en de inkleding van de ruimtes. Mensen zullen voor informatie ook terecht kunnen in een centraal gelegen informatiekiosk. Twee keer per jaar zullen we ook een krantje publiceren met informatie over de vooruitgang van de werken en vermelding van de bewonersinitiatieven. Het autovrij maken van het Beursplein is op de kaart gezet door het collectief Picnic the Streets. We willen zeker verder inspelen op dat initiatief en de bewonersinitiatieven blijven aanmoedigen.

Voorts zal er ook een wedstrijd worden georganiseerd om het project een



grafische identiteit mee te geven.

De Burgemeester.- Dames en heren, tenslotte wil ook nog graag benadrukken dat wij de heraanleg van het centrum zo snel mogelijk willen realiseren, in het belang van de burgers en de economie.

Voorts zullen we aan Beliris vragen te bevestigen dat het bureau SUM de plannen zal uitwerken op basis van de nieuwe beginselen die daarvoor al zijn uiteengezet. Moet er met Beliris worden onderhandeld over de hervatting van het projectbeheer, kan men zich afvragen. Het is inderdaad de vraag of het vlugger gaat met of zonder Beliris. Die vraag blijft voorlopig open. We komen op dat punt zeker terug na de onderhandeling met Beliris.

Le Collège se réjouit de porter ce débat devant le Conseil communal avant d'entamer les négociations avec les autres niveaux de pouvoir. J'ai informé le ministre-président de la Région bruxelloise, M. Rudy Vervoort, de nos projets. Il en a pris acte et devrait appuyer la démarche du Collège.

Nous devons ensuite consulter la population, comme l'a rappelé Mme Persoons. La parole est à M. Ceux.

M. Ceux.- Il y a bien longtemps que nous n'avons pas mené de débat d'une telle importance pour l'avenir de la Ville et de la Région. Nous vous soutiendrons dans la réalisation d'un piétonnier dans le centre-ville. Le Pentagone a connu, ces dernières années, une évolution forte et continue de sa population. Nous y voyons le résultat des politiques menées par les différents Collèges pour faire revenir les habitants dans le centre de Bruxelles.

Monsieur le Bourgmestre, vos positions sur ce dossier ont évolué, et je m'en réjouis. La présentation d'un tel projet en Conseil permettra d'en avoir une vision globale. Notre groupe apprécie le fait que vous souhaitiez poursuivre la



rénovation du centre. Un effort particulier devra être fait en matière de suivi des infractions. La cellule ad hoc mérite donc d'être développée.

Une telle approche transversale fait clairement apparaître que vous avez tenté de concilier deux positions. Nous saluons la création d'un piétonnier central de la place de Brouckère à la place Fontainas. Par contre, le fait de ne pas envisager de mobilité en boucle, comme nous l'avions proposée, qui permette l'accès aux parkings et reporte la circulation sur le grand ring créera un « petit ring ».

Ajoutons à cela la mise à sens unique des voies, comme dans la rue Fossé-aux-Loups : deux voies à sens unique et en descente sont incompatibles avec la qualité de vie des riverains. Nous vous soutiendrons sur l'essentiel, à savoir la priorité accordée aux piétons, à la qualité du commerce et du bâti. Nous regrettons toutefois que vous ne soyez pas allés plus loin en termes de mobilité. Amener les voitures aussi près du centre provoquera un report du trafic sur les rues de Laeken et Van Artevelde.

La mobilité est une matière extrêmement complexe. Il est évident que la desserte en transports publics doit être accrue. La STIB a déjà déployé de gros efforts, mais compte tenu de la croissance de la population et du développement que nous souhaitons pour le centre, l'offre devra rapidement s'étoffer.

Je partage votre souhait de déplacer les terminus de bus et de créer un réseau de minibus dans le centre. Cela nécessitera aussi des négociations avec la STIB.

Je défends l'idée de parkings de dissuasion situés davantage à l'extérieur de la Ville. Le point faible de votre projet est que les automobiles seront incités à pénétrer jusque dans le centre pour ensuite s'engouffrer dans un parking.

Une décision que je considère comme opportuniste, juste avant les élections, est celle qui consiste à offrir la gratuité des parkings aux locataires des logements publics de la Ville.

Un point essentiel est l'offre de taxis. Dans votre plan, ce mode de transport doit



occuper la place qu'il mérite.

Je rappelle que la place de la Bourse est classée, ce qui exigera une collaboration avec les autorités compétentes.

Ni le Bourgmestre ni l'échevine du commerce n'aiment les bus à contresens, mais un sens unique à double voie tel que vous l'envisagez pose de réels problèmes de sécurité. Dans la presse, j'ai vu que le piétonnier était en rouge et la petite boucle, en bleu, ce qui illustre bien la nature du compromis... (*Rires*)

Un autre élément essentiel est la revitalisation du commerce. Nous soutiendrons pleinement Mme Lemesre dans son action en faveur d'un commerce de qualité dans le centre. Les commerçants craignent le changement et nous devons les accompagner, mais il en fut de même avant la piétonisation de la rue des Fripiers. S'agissant de la concertation, j'espère que Mme Persoons aura le dernier mot, car j'ai entendu dans la presse que le Bourgmestre souhaitait avancer rapidement sans trop tenir compte de l'avis des uns et des autres.

Quant au financement, il subsiste de très nombreuses zones d'ombre. Le budget annoncé pour la réalisation de votre projet est évalué à un minimum de 20 millions €, mais la presse fait état d'un coût de 25.000 à 40.000 € par place de parking. En créer 2.000 reviendrait donc à 80 millions € ! Le secteur privé acceptera peut-être de participer au projet, mais à la condition que les tarifs de stationnement soient suffisamment élevés.

J'en viens au calendrier. Je ne crois absolument pas que vous puissiez respecter les délais annoncés, vu le temps nécessaire à l'obtention des divers permis. Dans la presse, vous dites vouloir poursuivre avec le bureau d'architecture désigné à l'époque. Or la situation a évolué depuis, et cela méritera une étude juridique.

Qu'en est-il des rénovations que la STIB veut réaliser sur la place de Brouckère ? La construction d'un pavillon avait été évoquée et le Collège avait souhaité qu'un concours soit organisé à cette fin.



Je souhaite que le calendrier puisse être respecté, mais je n'y crois absolument pas.

Madame Ampe l'a clairement dit : pendant deux ans, Bruxelles ne sera qu'un immense chantier. Les commerçants craignent un scénario similaire à celui du chantier de la place Flagey. Le présent plan de réaménagement devra donc être correctement phasé.

Beaucoup de questions restent posées, notamment en termes de mobilité. Je me réjouis de constater que les partis partagent tous l'envie de rendre leur lustre aux boulevards du centre. Nous vous soutiendrons dans la réalisation de cet objectif essentiel et resterons attentifs aux autres volets, pour que chacun y trouve avantage.

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy.- Dès votre entrée en fonction, monsieur le Bourgmestre, vous avez annoncé votre volonté de piétoniser à court terme le tronçon compris entre la place de Brouckère et la place de la Bourse. Dès le départ, Ecolo et Groen ont annoncé qu'ils appuyaient cette initiative et souhaitaient soumettre des propositions pour en garantir la réussite. Il est en effet frappant de constater combien la situation actuelle du centre de Bruxelles est perçue négativement en termes de mobilité et d'espaces publics. Je crois pourtant que la réalité est moins inquiétante. Je me rappelle avoir entendu M. Courtois dire qu'il n'osait pas se rendre à la place de Brouckère. Aujourd'hui, j'ai l'impression qu'il la fréquente et qu'il a survécu ! Et il a changé d'opinion, puisqu'il nous propose d'en faire un espace piétonnier. Je salue cette évolution notable dans son approche.

M. Courtois, échevin.- Cet espace sera sécurisé !

Mme Nagy.- Rien ne garantit mieux la sécurité qu'une ville habitée.

Les boulevards centraux Adolphe Max, Émile Jacqmain et Lemonnier, et les



places de Brouckère, Bourse et Fontainas apparaissent effectivement comme des égouts à voitures, car mal entretenues et sales, et cela freine le développement du commerce. Pour beaucoup de ceux qui ne viennent pas souvent au centre-ville, le centre de leur Région, de leur capitale, semble peu attrayant. Un effort important doit être fait, car si d'autres endroits de la Ville ont été réaménagés depuis 20 ans, l'aménagement actuel des grands boulevards date des années 70, à l'exception de quelques éléments du boulevard Jacquain et de la piste cyclable. C'est dire combien cette conception de la Ville et de la circulation a mal vieilli. Toutefois, n'oublions pas que le nombre d'habitants dans le Pentagone est d'environ 49.000, dont 70 % dans l'ouest, soit les quartiers les moins bien desservis par les transports en commun. La population a augmenté de plus de 35 % en 15 ans. Rappelons également que 40 % des ménages du centre-ville ne possèdent pas de voiture. Par ailleurs, seules 40 à 50 % des places de parking public sont réellement utilisées en journée. Au-delà de la disponibilité, se pose donc la question des horaires et des tarifs. La réflexion qui nous occupe aujourd'hui n'est pas nouvelle. Le Plan communal de développement prévoyait déjà de privilégier les modes actifs de déplacement ; le Plan régional Iris 2 prévoit aussi la suppression du trafic de transit ; une étude commandée par la Ville et financée par Beliris proposait de larges trottoirs, des terrasses, une zone de déchargement, une piste cyclable, une bande de stationnement... À la suite de cette étude, un permis d'urbanisme a été élaboré en 2006, mais le projet n'a pas progressé, malgré mes nombreuses interpellations. Un Plan communal de mobilité en gestation prévoyait la suppression du trafic de transit. Vinrent ensuite les propositions issues des actions de *Picnic The Streets*, que nous continuons de soutenir.

Les propositions d'Ecolo pour le centre-ville sont connues. Nous affirmons le caractère résidentiel de la Ville, et de son centre en particulier. Toutes nos politiques doivent favoriser les habitants. Une ville habitée, monsieur Courtois,



est synonyme d'une ville sûre, attractive et dynamique. Les activités économiques ou touristiques ont leur place, mais elles doivent reposer sur le caractère résidentiel de la ville.

Nous attirons votre l'attention sur l'importance d'une desserte suffisante par les transports en commun. Si l'accessibilité en voiture individuelle doit être réduite, elle doit aussi être compensée par une offre efficace en transports publics.

Malheureusement, la majorité néglige cet aspect. La proposition d'Ecolo-Groen prévoyait un terminus de bus aux environs de la porte de Ninove, avec une traversée et une desserte du Pentagone ouest. C'est en effet là que l'offre de transport public est la moins développée.

Votre « petit ring » pénalisera les bus, dont la circulation en contresens avait augmenté la vitesse commerciale. Les replacer dans le sens de la circulation n'améliorera pas la desserte et, donc, l'attractivité du centre. Ce petit ring résulte d'un compromis entre la volonté de réduire la pression automobile et celle de permettre la circulation des voitures. Cette idée avait déjà été soumise à l'époque par le groupe Alpha, puis abandonnée.

Les écologistes insistent sur la priorité qui doit être accordée aux habitants, en plus de l'attractivité commerciale et de l'horeca. Cela passe par une amélioration des espaces publics, par la verdurisation et par l'amélioration de la desserte en transports publics, par les aménagements cyclistes. Les options devront être précisées, car elles ne sont pas toutes compatibles et ne garantissent pas toutes la réussite de ce projet, que nous appelons de nos vœux.

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

M. Maingain.- Le projet qui nous est soumis comporte encore une zone d'ombre sur laquelle notre groupe s'interroge. Notre première crainte est celle d'un scénario tel que celui du projet Neo, avec une majorité qui impose son projet sans



prendre le temps d'écouter les citoyens. Certes, des réunions d'information ont été organisées, mais sans permettre un réel échange. J'espère que tous les acteurs - habitants, commerçants, usagers - seront consultés.

En termes de mobilité, le principe de circulation en boucle résulte d'un étonnant compromis. La réussite du piétonnier dépendra de l'existence préalable d'alternatives telles que le développement du transport public ou la création de parkings.

Nous sommes favorables à la piétonisation du centre-ville, mais les conditions de sa réussite doivent être préalablement garanties.

Le défi du projet, c'est le redéploiement économique et la création d'emplois dans le centre-ville. Si je défends le développement de l'horeca, j'insiste aussi sur la nécessité d'une mixité économique et commerciale du centre. Il ne faudrait pas que le centre-ville se transforme en une gigantesque terrasse, ce qui provoquerait un exode de la population, comme dans le quartier Saint-Géry.

Nous demandez-vous de signer un chèque en blanc ? Quel sera le phasage du projet ? Quelles infrastructures auront la priorité ? Quel en sera le financement ? J'attends un projet phasé, budgété, dont le financement aura été concrètement défini, avant de juger de sa pertinence et, le cas échéant, l'approuver.

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Barzin.

Mme Barzin.- Ce projet est ambitieux et volontariste, et je le soutiens pleinement, comme mon groupe. Le centre-ville doit être réaménagé et l'on peut se réjouir de voir un tel défi pris à bras-le-corps. Le centre de Bruxelles doit être tiré vers le haut, vers davantage de qualité.

Je souhaiterais interroger le Collège sur la boucle de desserte centrale et son impact sur les rues concernées. Des artères comme les rues Van Artevelde, de Laeken ou des Alexiens sont sensiblement plus étroites que le boulevard Anspach.



Quelles sont les estimations de report de trafic sur ces rues ? J'entends qu'elles seront mises à sens unique et qu'elles seront soulagées d'une part du trafic de transit. Pouvez-vous me donner des précisions quant à l'évolution de la circulation à cet endroit ?

Les livraisons sont souvent effectuées en double file, malheureusement, ce qui génère des congestions. Qu'est-il prévu pour éviter un tel écueil ?

Les commerçants de ces rues, dont ceux de la rue Van Artevelde, souhaitent participer pleinement au développement du centre-ville. Le « Plan commerce » lancé par l'échevine compétente est essentiel. Pourriez-vous m'apporter des précisions à ce sujet ?

Voilà donc quelques préoccupations soulevées par le projet tel qu'annoncé. Donner un nouvel avenir au centre de la Ville est vital et je félicite encore le Collège pour cette nouvelle impulsion. Le rôle des libéraux dans ce projet est significatif, compte tenu de leurs compétences dans des matières comme le commerce, la mobilité ou l'urbanisme.

Je vous remercie pour les réponses que vous apporterez aux riverains, habitants et commerçants des artères concernées par la boucle de desserte centrale quant aux risques de congestion, de pollution aérienne et sonore, ainsi que sur l'intégration desdites rues dans cette très importante réhabilitation.

M. le Bourgmestre.- La parole est à M. Amand.

M. Amand.- Nous sommes en présence d'un plan cohérent qui apporte une réponse pertinente aux préoccupations des villes modernes. Je constate d'ailleurs que tous les groupes soutiennent ce projet, à des degrés divers, et y trouvent matière à vous encourager.

C'est un projet audacieux, difficile, mais nécessaire. Il aborde de multiples aspects et nous engage à prendre une série de nouvelles habitudes. Quel projet de vie,



quel projet de ville !

Au fil de l'évolution de ce dossier, nul doute que certains de ses volets seront analysés plus finement, mais je souhaiterais en aborder un en particulier, à savoir les déplacements de nos citoyens. Il est impératif que les transports publics soient à la hauteur du défi. Les Bruxellois doivent pouvoir compter sur des moyens de transport petits, nombreux et rapides - et gratuits, pourquoi pas ? -, car ils le méritent.

D'ores et déjà, le groupe socialiste soutiendra ce formidable projet déposé par le Collège.

De heer Dhondt. - Mijnheer de burgemeester, de heraanleg van de centrale lanen en het autovrij maken van het Beursplein zijn een symbolische overwinning voor iedereen, voor alle Brusselaars die zich de afgelopen jaren hebben ingezet, die de druk hebben opgevoerd, die de straat zijn opgegaan met een picknick, allen met één duidelijke boodschap: we hebben lang genoeg gewacht. Het is tijd dat we het centrum van Brussel teruggeven aan de Brusselaars en dat de Vijfhoek opnieuw een bruisende plek wordt. Een bruisende plek om te wonen in de eerste plaats, en ook om te winkelen, te bezoeken en te werken.

Het is een symbolische overwinning, want de strijd is niet gestreden. Als het College echt kiest voor de Brusselaars, als het College echt kiest om in te zetten op bruisende centrumwijken, dan kan het niet kiezen voor een nieuwe ring, een mini-ring die het sluipverkeer in de wijken organiseert, die het doorgaand verkeer omleidt door de woonwijken.

De heraanleg van de centrale lanen moet een eerste stap zijn om de Vijfhoek een nieuwe toekomst te geven, maar door de keuze voor een mini-ring wordt elke visie in de kiem gesmoord. Auto's worden uitgenodigd om zich in een file-ring te plaatsen. De kleuters van Leon Lepage in de Zespenningenstraat, de leerlingen



van Anneessens Funck ernaast en van Sint- Joris in de Celrebroersstraat, de studenten van de Erasmushogeschool in de Wolvengracht zullen het schouwspel van stilstaande auto's met draaiende motoren en uitlaatgassen vanop het speelplein, de ingang van de school, of tussen de lessen door, kunnen aanschouwen en ondergaan. De zuurstof die het project belooft, wordt hen met de nieuwe mini-ring ontnomen.

De beloofde link tussen het Fontainaspark en de Anspachlaan zal enkel nog op papier bestaan, zoals we kunnen zien in de documenten die we hebben gekregen. In de realiteit komt er een muur van auto's op de mini-ring.

Ecolo en Groen legden vorige week hun voorstellen op tafel. Wij kiezen voor verkeerslussen die het centrum bereikbaar maken voor bewoners, pendelaars en bezoekers, voor lussen die hen vanaf de kleine ring leiden naar de meest aangewezen parking. Wij kiezen voor een zuidelijke verkeerslus die uitmondt in een *shared space* op het Fontainasplein. Dat is de enige manier om het Fontainasplein te verbinden met het door Ecolo en Groen voorgestelde Anspachpark, dat geïnspireerd is op de ideeënwedstrijd georganiseerd door Bral. Ons voorstel van verkeerslussen verhindert het transitverkeer en het sluipverkeer. Het voorstel van het schepencollege daarentegen moedigt dat verkeer aan. Ironische vaststelling: er zullen geen bordjes nodig zijn om de auto's naar de parkings te leiden, want de voorgestelde parkeerlus zal één lange file zijn die de weg wijst! De auto's zullen er geparkeerd staan bumper aan bumper in de woonwijken en langs de scholen.

Mijnheer de burgemeester, leden van het schepencollege, beste collega's, durf te kiezen. Mijnheer de burgemeester, ik weet dat uw schepencollege daarover verdeeld is, maar toch vraag ik u te kiezen voor de Brusselaars, voor bruisende wijken. Verplaats het probleem niet naar een parkeerlus, een nieuwe mini-ring waar elke ochtend in de file wordt aangeschoven. Bij de gedachte dat in de



toekomst de verkeersinformatie niet alleen melding zal maken van de files op de binnen- en de buitenring en de Brusselse ring, maar ook van de files op de mini-ring, durf ik aan te dringen op een *catchy* naam voor die mini-ring! Op die nieuwe mini-ring die een maximale capaciteit krijgt, namelijk twee rijstroken in één richting, zullen daarenboven ook de bussen mee in de file mogen staan.

Om de vier à vijf nieuwe parkings rendabel te houden zal er veel verkeer, minstens evenveel verkeer als vandaag nodig zijn. Elke parkeerplaats die verdwijnt uit het straatbeeld, wordt vervangen door een plaats in een nieuwe parking. De kostprijs van een parking loopt hoog op. Privé-investeerdere zullen alleen maar overtuigd geraken als ze weten dat er voldoende vraag is naar parkeerplaatsen wat dus veel doorstromend verkeer impliceert naar het centrum van de stad, en dus naar de parkings.

Hoewel wij vragen dat de parkeerlus wordt afgeschaft, hadden we toch graag geweten op welke manier het lussenplan uitgevoerd zal worden, welke timing er vooropgesteld wordt, hoeveel het kostenplaatje bedraagt en hoe de mini-ring zal worden gefinancierd.

Mijnheer de burgemeester, leden van het schepencollege, beste collega's, u weet dat vandaag meer dan de helft van de openbare parkings overdag leeg staat en dat er nog een marge van 30 procent is 's nachts. Het moet mogelijk zijn ervoor te zorgen dat elke Brusselaar zijn auto kwijt kan op een parkeerplaats en dat bezoekers met de auto kunnen komen winkelen of werken in Brussel. Brussel telt een kleine 20.000 parkeerplaatsen bij de woningen en een kleine 30.000 parkeerplaatsen in de kantoorgebouwen. Alvorens de Nieuwe Graanmarkt, het Vossenplein en het Rouppeplein open te gooien, lijkt het me beter eerst de bestaande parkings optimaal te gebruiken door aangepaste tarieven in de publieke parkings en door een goede samenwerking met de privésector.



Aansluitend bij dit betoog wou ik graag volgende concrete vragen stellen.

Werd al een beslissing genomen over het totale aantal nieuwe parkeerplaatsen?

Welke specifieke stappen zullen worden gedaan om die beslissing uit te voeren?

Terloops gezegd, ik heb daarnet gehoord dat er al studies zijn gemaakt in verband met de ondergrond zodat een parking aan IJzer is afgevoerd omdat op die plek de Zenne stroomt!

Wat is het kostenplaatje van de nieuwe parkings?

Geachte burgemeester, leden van het schepencollege, collega's, we zijn blij dat het handelsaspect ook een belangrijke plaats krijgt in de nieuwe invulling van de centrale lanen. Het is duidelijk de bedoeling om de handel nieuw leven in te blazen en op die manier niet-delocaliseerbare jobs te verankeren in Brussel. We zijn blij dat rekening wordt gehouden met onze voorstellen omtrent het beperken van de overlast van de werken en het begeleiden van de handelaars doorheen de veranderingen. Daarvoor komt er een duidelijke communicatie. Het verheugt ons dat het plan voorziet in een eenvormige identiteit van de handelswijken met een harmonisatie van de lichtreclame en uithangborden.

Wat we niet terugvinden is een visie op middellange termijn en concrete voorstellen voor de organisatie van het goederenvervoer. Ik verwijs daarbij naar ons voorstel voor het aanleggen van laad- en loszones met parkeermeters waardoor de controle kan gebeuren door parkeerwachters, en naar ons voorstel om meer fietsbrigades in te zetten om illegaal parkeren tegen te gaan en te kunnen toezien op de vlotte doorstroming van het verkeer. We missen ook de kans om het modelproject LaMiLo te laten uitgroeien. Dat project bezit nochtans troeven om het centrum op een efficiënte manier te laten bevoorraden.

Kortom, wat een eerste stap had moeten zijn om een nieuwe toekomst te geven aan de Vijfhoek, het centrum van Brussel, wordt in de kiem gesmoord door de aanleg van een nieuwe mini-ring die het sluipverkeer zal bevorderen in de plaats



van het te verhinderen.

De Burgemeester.- Het woord is aan mevrouw Debaets.

Mevrouw Debaets.- Mijnheer de burgemeester, ik sluit me graag aan bij de woorden van de heer Ceux. Hoewel we zijn visie delen, wil ik gelet op het belang van het project even het woord nemen.

Voor alle duidelijkheid, ik juich het autovrij maken van het Beursplein en de uitbreiding van de voetgangerszone toe. Het nieuwe project geeft letterlijk en figuurlijk zuurstof aan de stad, aan de handel, aan de mensen die er wonen en die er komen werken.

Toch wil ik een aantal vragen en opmerkingen formuleren. Zoals collega Ceux al zei, heb ook ik het gevoel dat het College op twee benen hinkt. Enerzijds hoor ik het College zeggen dat het het centrum autoluw wil maken – wat in andere steden al veel langer is gebeurd –, anderzijds zegt de bevoegde schepen dat de auto het centrum vlotter moet kunnen bereiken. Dat lijken me twee tegengestelde doelstellingen. Het lijkt me niet toekomstgericht, wetende dat in internationaal onderzoek nog eens is bevestigd dat Brussel wereldleider filehoofdstad is. Zo is berekend dat de files Brussel 511 miljoen op jaarbasis kosten. De studies wijzen ook uit dat 60 procent van de verplaatsingen van minder dan één kilometer met de auto gebeuren. Dat zijn verplaatsingen die makkelijk gedaan kunnen worden te voet, met de fiets of met een korte verplaatsing met het openbaar vervoer. De aankondiging van vier of vijf nieuwe parkings is een fout signaal. Het komt erop neer dat de mensen worden uitgenodigd om met de auto te komen naar hun bestemming in Brussel. Ook vreemd, als we weten dat de bestaande parkings onderbenut worden, aangezien ze maar een bezettingsgraad hebben van 40 à 50%. Tot slot een paar vragen.

Vanuit het standpunt dat het de bedoeling is het verkeer uit het stadscentrum te



bannen, kan ik begrijpen dat er een nieuwe regeling moet komen voor de eindpunten van de bussen. Anderzijds kunnen we er niet omheen dat plaatsen als het Centraal-Station, het Brouckèreplein, het Beursplein belangrijke punten zijn waar mensen toekomen en de stad verlaten. Als het de bedoeling is om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, dan vraagt onze fractie zich toch af hoe een grotere stroom gebruikers van het openbaar vervoer te combineren valt met het terugbrengen van het aantal eindpunten van vijf naar twee. Op welke strategische plaatsen zullen die eindpunten komen?

Wat de taxi's betreft, denk ik dat het nuttig is dat het centrum toegankelijk blijft voor taxi's. Een aantal mensen zijn nu eenmaal minder mobiel en die moeten toch ook tot in het centrum kunnen geraken. Het voorliggende plan is daar niet heel expliciet over. Wat is de visie van het College?

Het plan wil zuurstof geven aan de stad. Zo klinkt het. Het plan komt me wel wat halfslachtig over. Mijnheer de burgemeester, een tweetal weken geleden las ik in de krant dat u van het Beursplein een soort Times Square wil maken. Nu moet u toch goed beseffen dat Times Square zowat het drukste plein van New York is. Het munt uit in geluidspollutie en lichtpollutie en heel wat mensen willen er niet naartoe.

De Burgemeester.- Wanneer bent u het laatst in New York geweest?

Mevrouw Debaets.- Dat moet drie jaar geleden zijn.

De Burgemeester.- Wel, u moet vandaag eens gaan kijken. Het is veranderd.

Mevrouw Debaets.- Liever dan een Times Square, zou ik in het centrum van de stad een groen stadsparkje zien, een groene long voor de stad.

Nog een laatste vraag die nog niet veel aan bod is gekomen. Over het financiële plaatje is hier nog niet veel gezegd. Ik las in de pers dat dit ambitieuze project de stad niets gaat kosten. Dat geloof niemand, ook niet hier in de raad. Als ik de teksten wat grondiger doorneem dan zie ik dat het College vooral in de richting



van Beliris kijkt. Mijnheer de burgemeester, leden van het College, jullie weten natuurlijk toch ook dat de middelen van Beliris bij voorrang zijn vastgelegd voor openbaar vervoer, ontwikkelingszones zoals Schaerbeek-Noord. Dus vraag ik me af hoe u de financiering rond gaat krijgen. Ik ben vooral benieuwd naar de transparantie van het kostenplaatje.

Tenslotte, zeg ik wel dat ik blij ben met de stappen die zijn gedaan waardoor de leefkwaliteit van de stad kan verbeteren. Ik hoop wel dat er voor een aantal vragen verduidelijking komt.

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Temmerman.

Mme Temmerman.- M. Dhondt a déjà évoqué la mini-boucle de distribution dans le Pentagone. Nous notons l'absence de toute attention accordée au volet de la santé. Mme Barzin y a fait allusion. Cette boucle interne au Pentagone induira un report de circulation vers des artères comme la rue Van Artevelde, la rue de Laeken et d'autres quartiers résidentiels. Cela n'améliorera pas la qualité de l'air, ni le niveau sonore généré par le trafic automobile, ni la sécurité routière aux abords des hôpitaux, écoles, crèches ou autres. En moyenne, la Région bruxelloise compte 6 véhicules pour 10 habitants. Dans le Pentagone, ce ratio passe à 2,4 pour 10. Or c'est précisément là que l'autorité publique envisage d'augmenter le nombre de places de stationnement. Une telle approche nous semble assez curieuse.

76 % des émissions de particules fines sont imputables au trafic motorisé dans notre Région. 30 % de la population bruxelloise est exposée à un bruit excessif généré par le trafic routier. Ce dernier est la première source de bruit, avant le transport aérien. En page 9 du dossier de presse, au chapitre consacré au commerce, il est dit : « La Ville de Bruxelles s'équiperait également d'un web observatoire du commerce (WOC), c'est-à-dire un site internet qui proposera un



relevé de la situation commerciale au sein des périmètres étudiés. » De quel périmètre s'agit-il ? Si l'on se réfère à ce qui est dit plus haut, le Collège semble faire abstraction d'axes commerciaux en déclin constant depuis plusieurs années, comme le tronçon de la rue du Midi au-delà de la rue du lombard.

Au chapitre Espaces verts, le texte annonce : « Une végétalisation des façades au moyen de plantes grimpantes ainsi que des formes d'architecture végétale originale (par exemple un tunnel végétal) pourront s'insérer dans le site ». Compte tenu de la volonté exprimée au chapitre Urbanisme de donner plus d'ampleur aux façades qui longent les boulevards, notamment en limitant fortement l'emprise visuelle des enseignes commerciales, cette intention de végétalisation des façades nous semble anecdotique. Il faudra que les échevins de l'urbanisme et de l'environnement se concertent pour savoir qui mettra de l'eau dans son vin...

S'agissant de la participation, nous sommes heureux de retrouver la proposition faite par notre groupe, à savoir l'organisation de quatre ateliers participatifs. Nous espérons que la Ville optera, comme nous l'avons proposé dans notre plan « 10 actions » présenté le 24 janvier dernier, pour l'utilisation d'une méthodologie participative et inclusive, et qu'elle dégagera les moyens nécessaires pour mobiliser un maximum d'acteurs, qu'il s'agisse d'habitants, de commerçants, d'usagers de la Ville ou d'associations de terrain.

Je rejoins la préoccupation de M. Ceux relative à la participation. Nous souhaitons que l'échevine concernée puisse déployer, de manière significative et appropriée, tous les dispositifs en la matière qui relèvent de sa compétence. Nous espérons que la participation ne se réduira pas à une simple information, une concertation sur les aspects décoratifs et les mobiliers urbains... Nous ne pouvons nous empêcher de penser à votre déclaration parue dans la presse avant la présentation du présent plan : « Il faut décider vite, sinon je sais ce qu'il va se



passer : on va être confronté à un tas d'experts et de comités qui vont donner leur avis, bien entendu négatif. » Nous serons particulièrement attentifs à cette question de la participation.

Le dossier de presse affirme : « À l'heure actuelle, la Ville de Bruxelles pilote deux contrats de quartier dans le Pentagone. Le contrat de quartier Jardin aux Fleurs a déjà commencé tandis que le contrat de quartier Jonction débute cette année. Pour le moment, il existe très peu de liaisons entre ces deux quartiers. » Curieusement, nous ne trouvons aucune trace du contrat de quartier relatif à la rue du Midi, la place Rouppe, l'avenue de Stalingrad et les rues avoisinantes.

Pourtant, son périmètre se situe exactement entre les zones couvertes par les contrats de quartier cités. En outre, les travaux liés à ce contrat de quartier sont entrés, au 1er janvier 2014, dans leur dernière année de lancement possible, si la Ville souhaite conserver le financement prévu par Beliris.

Le réaménagement de l'avenue de Stalingrad a été programmé, dans le cadre de ce même contrat de quartier, et le dossier est actuellement étudié par Beliris.

Étrangement, le plan des zones piétonnes présenté par la Ville montre, d'une part, une place Rouppe partiellement en zone piétonne, alors qu'elle se compose d'un rond-point, de grandes surfaces de parking et d'un bord de trottoir longeant les façades. La carte est donc trompeuse, au moins sur ce point. Par ailleurs, l'avenue de Stalingrad est dotée d'une zone centrale piétonne (allée Rosa Luxemburg) entrecoupée par les rues perpendiculaires. Rien n'y change, selon la même carte, par rapport à la situation actuelle. Depuis plus d'un an, les riverains attendent le lancement des travaux prévus dans le cadre du contrat de quartier. Ces travaux prévoient la mise à niveau de l'allée Rosa Luxemburg et l'élargissement de l'artère sur toute sa longueur par la suppression des places de parking qui la longent. Ils prévoient aussi la fermeture de l'accès à cette avenue depuis le boulevard du Midi. Le chantier n'a pas encore commencé et il ne reste que 11 mois avant que son



financement par la Région ne devienne caduc.

Nous constatons que la Ville abandonne le réaménagement de l'avenue de Stalingrad. Nous avons été prévenus par des riverains de ce que la suppression des places de stationnement longeant l'allée Rosa Luxemburg était conditionnée à la création d'un parking souterrain à hauteur de la place Rouppe. Pour ces citoyens, il s'agit d'une rupture de contrat avec l'électeur, preuve de la relativité des promesses faites par la Ville dans le cadre des contrats de quartier. Ils demandent en urgence une réponse à la question du réaménagement de l'avenue de Stalingrad. La Ville renonce-t-elle au financement des travaux par le biais de Beliris ? Est-elle prête à assumer l'abandon de ce projet, si important pour l'amélioration du cadre de vie des habitants du quartier ?

Sur les tronçons des boulevards centraux en dehors du périmètre de Brouckère-Bourse, la Ville n'envisage pas la création d'espaces partagés. Nous le regrettons. L'élargissement des trottoirs sur le boulevard Lemonnier, par exemple, est un premier pas que nous soutenons. Toutefois, notre groupe maintient que la transformation de la zone de circulation restante en espace partagé est une piste à privilégier. Cela ne devrait pas avoir d'impact sur la fluidité du trafic, étant donné que le Pentagone est une zone 30.

M. le Bourgmestre.- La parole est à M. Weytsman.

M. Weytsman.- Chacun soulignera l'importance d'un aménagement des boulevards du centre-ville qui les rendra plus conviviaux.

Ne serait-il pas souhaitable d'intégrer la dimension de l'eau, voire de la Senne, dans cette réflexion globale ? Certains bras de la Senne ne pourraient-ils pas être rouverts ? Une étude a-t-elle été réalisée sur cette question ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions ?

Les nouveaux parkings seront-ils créés sur des territoires appartenant déjà à la



Ville ? Leur gestion se fera-t-elle sur la base de concessions ou de partenariats avec le secteur privé ?

Quelles seront leurs capacités respectives ?

S'agissant de la gratuité du parking, pourquoi privilégier une catégorie particulière d'habitants du centre-ville ?

De heer Smet.- Mijnheer de burgemeester, er zijn van die momenten dat je blijft bent dat je in de politiek staat. Zo herinner ik me nog heel goed 9 september 2003 toen ik mijn intrede deed in de Brusselse politiek. Ik werd toen namelijk door een schepen van de stad Brussel uitgescholden omdat ik met het idee kwam om het centrum van Brussel autovrij te maken. Toen ik voor het centrum het woord *ramblas* in de mond durfde te nemen, werd ik uitgelachen. Tien jaar later, ben ik blij dat ik nog deel uitmaak van de gemeenteraad en kan meemaken dat er een belangrijke beslissing is genomen.

In de vorige legislatuur zijn er al belangrijke beslissingen genomen voor een uitbreiding van de voetgangerszone. De heer Ceux zal zich dat wel herinneren. Hij heeft verwezen naar een aantal straten die toen al autovrij zijn gemaakt. Wat het College nu onlangs heeft beslist, is wel van een andere orde en daarom neem ik graag het woord. Het project dat voorligt is een *game changer* of zal ik het een *city changer* noemen. De aanzienlijke uitbreiding van de autovrije ruimte gaat heel wat verschuivingen teweegbrengen in de stad. Het centrum van Brussel zal psychologisch verschuiven naar het Beursplein en die verschuiving van de hartslag van Brussel zal ook gevolgen hebben, bijvoorbeeld voor Molenbeek en nog verder op. Het is belangrijk dat mensen in het centrum van de stad kunnen wonen, maar ook dat ze er elkaar kunnen ontmoeten.

Ik heb goed geluisterd naar wat hier al is gezegd en maakte me daarbij de bedenking dat er de jongste tien jaar heel wat is veranderd. Eigenlijk zegt



iedereen in de gemeenteraad dat het plan een goede beslissing is. Uiteraard heb ik vragen, bedenkingen en blijken van bezorgdheid gehoord die ik hier en daar deel. Het belangrijkste is wel dat het plan een brede steun geniet. Ik ben het eens met degenen die een groot participatieproject verdedigen, maar tegelijk zeg ik gekant te zijn tegen geleuter. Daarmee bedoel ik dat de mensen in de stad moeten weten dat de genomen beslissing definitief is, zoals ook de burgemeester heeft gezegd. Dus geen kwestie van erop terug te komen, verdragingsmanoeuvres op te zetten. Er zullen altijd wel mensen zijn die tegen zijn, maar de ervaring leert ook dat achteraf velen die oorspronkelijk tegen een ingrijpend project waren, later bijdraaien omdat ze dan inzien dat het nodig was. *The proof of the pudding is in the eating*, en dat zal ook zo zijn met de heraanleg van de openbare ruimtes die voorligt. Dus nogmaals, ja voor participatie, en we rekenen daarbij op schepen Ans Persoons, maar neen aan geleuter. Ik wens dus positieve actie en dat het vooruitgaat.

Nog enkele opmerkingen. Er is hier de terechte vraag gesteld naar de financiering. Dat is een zaak van de stad Brussel, maar ook van het gewest en van Beliris. Het centrum van Brussel is een zone van gewestelijk, maar ook van nationaal belang. Iedereen hier moet toch weten dat Beliris indertijd is opgericht om de openbare ruimte beter te benutten en de internationale uitstraling van Brussel te bevorderen. Welnu, dit project zal cruciaal blijven voor om het even welke meerderheid in de komende jaren. Het moet dan ook kunnen rekenen op een prioritaire financiering.

Sommigen hebben gewag gemaakt van een nieuwe ring in Brussel. Ik stel voor dat de heer Dhondt niet meer zou spreken over de aanleg van een mini-ring. Wij zouden nooit met het plan akkoord zijn gegaan, mocht het de bedoeling zijn geweest een nieuwe ring aan te leggen. De heer Dhondt stelt het voor alsof er een grote baan gaat worden aangelegd, dat er onteigeningen gaan plaatsvinden en dat



er nadien massa's auto's langs die baan gaan rijden of gaan stilstaan in lange files.

De heer Dhondt.- Dat vind ik niet uit. Dat staat in het plan.

De heer Smet.- Dat maakt u ervan.

De heer Dhondt.- Ik zie dat er twee rijstroken zijn gepland.

De heer Smet.- Mijnheer Dhondt, ik begrijp uw bezorgdheid, maar wat u niet mag doen is de ongerustheid aanwakkeren. U moet ze wegnemen.

De heer Dhondt.- U zou beter weer eens het Iris 2-plan bekijken.

De heer Smet.- Mijnheer Dhondt, ik ken het Iris 2-plan goed. Ik heb het zelf geschreven. De staatssecretaris van Groen heeft er tien komma's aan veranderd en heeft er niets mee gedaan. Kom me dan niet de les spellen met het Iris 2-plan.

Nogmaals, en voor alle duidelijkheid, mijnheer Dhondt, er komt geen mini-ring in het centrum. Het centrum moet wel bereikbaar blijven voor de mensen. Ik neem dus aan dat u het met mij eens bent dat de cafés in het centrum 's nachts nog wel mensen moeten kunnen aantrekken en dat mensen 's nachts ook nog naar huis moeten kunnen rijden, en dat mensen om professionele reden de auto in de stad nog moeten kunnen gebruiken. Ik zeg dus dat je de auto, de taxi niet helemaal kunt uitsluiten uit het stadscentrum. Op basis van een pasje moet het kunnen.

Tot slot nog volgende opmerking. Het verheugt me te behoren tot een meerderheid voorgezeten door een burgemeester die de openbare pleinen verdedigt en zelfs hoopt dat Brussel de hoofdstad wordt van de openbare pleinen. Dat betekent wel dat er tegen 2017 nog heel veel zal moeten worden gewerkt. Er moet projectmanagement komen, een goede planning en een goede uitvoering. Er is hier al een paar keer verwezen naar Times Square in New York. Ik ken New York nogal goed en weet ook dat ze daar niet gewacht hebben tot alles was heraangelegd. Bij de beslissing over de herinrichting van de vele pleinen moet meteen gedacht worden aan een voorlopige inrichting. Onder meer op Times Square zijn ze op een creatieve manier omgesprongen met een voorlopige



herinrichting waarbij kunstenaars werden betrokken. Misschien kunnen we in Brussel ook kunstenaars aantrekken, specialisten van de ruimtelijke ordening of landschapdesigners voor een voorlopige aanleg van bepaalde onderdelen, bijvoorbeeld van de Ortsstraat. Dat is misschien de stap om in het kader van het participatieproject mensen te doen verlangen naar het eindresultaat.

Proficiat aan het College voor deze *city changer* en, mijnheer de burgemeester, burgemeester worden van de openbare pleinen is een mooie geuzentitel.

De Burgemeester.- Het woord is aan de heer Dhondt.

De heer Dhondt.- Mijnheer de burgemeester, ik stel vast dat de heer Smet heel geagiteerd heeft gereageerd op mijn uitspraken over de aanleg van een mini-ring. Die mini-ring is inderdaad het zwakke punt van het voorliggende plan.

De heer Smet.- Ik ben niet geagiteerd, ik ben enthousiast.

De heer Dhondt.- Men kan over het woord discussiëren, maar een lus van twee rijstroken, dat noem ik een mini-ring. Volgens ons kan het centrum van de stad bereikbaar blijven met de bestaande ring van twee keer twee rijstroken.

Twee weken geleden hebben Groen/ Ecolo een voorstel op tafel gelegd.

De Burgemeester.- Mijnheer Dhondt, door zoveel keer het woord mini-ring te gebruiken, probeert u uzelf te overtuigen van uw gelijk. Of is mini-ring voor u een mantra geworden? De weg die u bestempelt als een mini-ring is voor ons een weg om binnen de Vijfhoek van de ene wijk naar de andere wijk te gaan.

Des obstacles physiques seront indispensables pour limiter la vitesse de circulation et les voitures devront être renvoyées vers le ring. Nous souhaitons que la Région porte ce choix avec nous.

Dus wat voorop staat in het plan is dat we het verkeer binnen de Vijfhoek naar de kleine ring leiden.

Je souhaiterais préciser quelques points.



La dimension du logement dans le centre-ville est, bien entendu, essentielle. Elle doit accompagner le développement commercial et ne pas s'y opposer.

Mme Ampe et moi-même avons rencontré la direction de la STIB dans un esprit positif. Nous avons soulevé la question des dépôts, que certains osent encore appeler « terminus » au cœur de la Ville. La STIB est consciente de la nécessité de les déplacer et étudie une alternative. Nous lui avons relayé l'option proposée par le groupe Ecolo, à savoir un terminus à la porte de Ninove. Cette solution est envisageable, mais il ne faudrait pas qu'elle hypothèque le projet que nous avons de créer un parc sur ce site.

Nous avons également soumis l'idée de minibus électriques pour relier entre eux les les quartiers du Pentagone.

Beliris exige de nous une décision avant d'avancer dans la procédure. Si nous changeons de bureau d'architectes, nous perdrons un an. Un délai de quatre ans pour les études, l'obtention des permis et la réalisation des travaux me semble réaliste. Bien entendu, nous devons négocier avec Beliris. Le financement devra également faire l'objet de discussions et il est bien entendu que la Ville devra y participer. Ce que nous refusons, c'est d'engager des dépenses qui nous empêcheraient de répondre à nos autres besoins en termes de crèches ou d'écoles, par exemple. Nous explorons donc des pistes, mais nous ne pouvons pas être plus précis, pour l'instant.

Je salue la qualité du débat que nous tenons ce soir et qui montre un même engagement de tous les groupes. Il en ressort une volonté commune, même si des divergences apparaîtront sur certains points.

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

Mme Ampe, échevine.- Le « petit ring » évoqué par certains est en réalité une boucle de desserte centrale nécessaire pour accéder aux parkings publics. Le plan



d'Ecolo-Groen omet une série de parkings (de Brouckère, la Monnaie...). Ze voorzien ook niet in een toegang naar de Muntparking en naar de Schildknaapparking.

Nous voulons reporter tout le trafic de transit vers la petite ceinture, soit 30 à 40 % du trafic total. Le trafic de destination augmentera peut-être, mais jamais de 40 % !

J'en viens à la situation des rues Van Artevelde et Laeken. Il est exact que le trafic des boulevards centraux sera reporté sur ces artères, mais il aura baissé de 40 %, car les automobilistes ne pourront plus transiter par ces rues.

Le nombre de voitures qui empruntent la petite ceinture est d'environ 10.000 ou 12.000 par heure. Au centre-ville, cette fréquence est, actuellement, de 1.000 voitures par heure. Avec la baisse du trafic, elle ne sera plus que de 600 par heure. La desserte centrale ne peut donc pas être considérée comme un ring ! En outre, sur la petite ceinture, les bandes de circulation sont beaucoup plus larges que sur ladite desserte.

Mijnheer Dhondt, het zal niet nodig zijn om de stoepen te versmallen langs die lus. Al de geïsoleerde straten hebben we laten opmeten en er is vastgesteld dat er geen probleem is om twee rijvakken in te voeren. Om op die centrale lus de snelheid te beperken gaan we bovendien zogenaamde Berlijnse kussens laten aanbrenge.

Ces coussins berlinois réduisent fortement la vitesse. L'idée est de fluidifier la circulation et de limiter la vitesse.

De centrale lus met twee rijvakken en éénrichtingsverkeer zal ook door de bussen van de MIVB worden gebruikt.

Vandaag zijn er geen directe verbindingen met het openbaar vervoer tussen bepaalde stadswijken, bijvoorbeeld tussen de Dansaertwijk en de Zavelwijk of



tussen de Onze- Lieve-Vrouw ter Sneeuwwijk en de Anneessenswijk. Door een centrale lus in te voeren, die ook gevolgd wordt door de bussen van de MIVB, kan de MIVB nieuwe directe verbindingen invoeren.

La ligne 8 sera rendue possible grâce à cette boucle centrale. La STIB l'a bien compris et est convaincue de sa nécessité.

Une diminution de 20 % du trafic automobile signifie que 80.000 personnes devront opter pour les transports en commun. Les lignes 3, 92, 93, 94 ou 4 sont souvent saturées. Nous incitons la STIB à élargir son offre. Les arrêts ne seront pas déplacés, seuls les terminus le seront.

Il est bien entendu que les taxis pourront accéder aux hôtels du centre.

Het plan houdt wel degelijk rekening met mensen met een handicap, of mensen die slecht te been zijn.

Over de parkings zijn veel vragen gesteld. Sommige stellen voor een afwachtende houding aan te nemen en in de praktijk te zien of er wel zoveel parkings moeten bijkomen. Wie wil, mag altijd proberen om op dinsdagavond een parkingplaats te vinden in Parking 58 of op vrijdagavond in de parking Lepage, of tijdens de soldes in de vele parkings. Dat maar om te zeggen dat het niet nuttig is zich op gemiddelden te baseren. Parkings moeten voldoende plaats bieden op piekdagen of piekmomenten en dat zijn er tenslotte heel veel. Denk maar aan het evenement Winterpret, de soldes, de Brusselse marathon en weet ik veel. Bij zulke gelegenheden zijn de bestaande parkings altijd vol en klagen de mensen en de chauffeurs over fileleed, uitlaatgassen, lawaaihinder enzovoort. Dat is dan ook de reden waarom we bijkomende parkings willen laten bouwen.

De kwestie van de parkingtarieven is veel aangehaald.

Les tarifs des parkings devront être négociés et le nombre de places n'est pas encore défini.

Wat de leveringsmogelijkheden betreft, werkt schepen Lemesre aan een



economisch plan waarmee binnen het mobiliteitsplan rekening zal worden gehouden zodat de handel zijn plaats terug kan vinden in de stad.

La Région dispose d'un système qui permettra de modéliser notre réseau. Selon nous, la suppression du contresens permettra d'augmenter la vitesse commerciale des bus.

Nous prévoyons une ouverture de la Senne dans le parc Maximilien. Nous avons commandé une étude à Vivaqua dans ce sens.

M. le Bourgmestre.- La parole est à M. Coomans de Brachène.

M. Coomans de Brachène, échevin.- Nous sommes devant un chantier d'une portée exceptionnelle !

La vision présentée aujourd'hui marque clairement une volonté d'offrir aux citoyens bruxellois, mais aussi à ceux qui travaillent dans le centre de Bruxelles et le visitent, un espace convivial, confortable, sécurisé et... esthétique !

Un petit coup d'œil vers le passé de ce quartier permet de se rendre compte des modifications significatives qui y ont déjà été apportées. À la fin du 19e siècle déjà, le voûtement de la Senne a été effectué pour des raisons d'hygiène. Un siècle plus tard, dans les années 70, d'importants travaux sont entrepris, avec la création du pré-métro, le réaménagement des boulevards, l'élargissement des trottoirs etc. Aujourd'hui, cet aménagement a vieilli et ne répond plus aux besoins contemporains. La nouvelle vision de cette partie de la Ville est une évolution logique, en réponse à la demande de notre société. Le « tout à la voiture » s'efface pour favoriser d'autres modes de déplacement. Que ce soit à pied, à vélo ou en transports en commun, pour une promenade ou faire du shopping, l'objectif est de rendre l'espace public à la population afin qu'elle éprouve du plaisir à l'occuper. Des actions ciblées sont lancées pour rendre aux boulevards leur lustre d'antan.

Restauration des façades



Notre volonté est d'inciter les propriétaires à entretenir et embellir les façades des immeubles et bâtiments, notamment en les guidant dans leurs démarches de demandes de primes régionales. Une brochure sera distribuée aux riverains, les informant des interventions de la régie de quartier dans ces restaurations.

Revêtement de plain-pied

Le revêtement du sol sera considéré comme un ensemble, sans distinction. Un seul tissu sera créé. Plusieurs revêtements pourront être utilisés pour diversifier la vision d'ensemble.

Suppression des enseignes commerciales désuètes

Ces enseignes donnent une image négative de la Ville. Au fil du temps, de nombreuses enseignes lumineuses se sont superposées les unes aux autres, sans cohérence, avec pour conséquence une addition cacophonique de ces éléments. L'idée est donc de procéder à leur enlèvement. Ces opérations seront à charge des propriétaires, qui seront informés par courrier. En cas de refus, la Ville procédera à l'enlèvement et la facture sera adressée au contrevenant, puisqu'il s'agit d'une infraction aux règles d'urbanisme. Près de deux tiers des enseignes commerciales sont déjà en infraction, et nous devons agir. L'application de la taxe sur les immeubles négligés devra être systématisée, ainsi que les sanctions liées à la présence d'antennes paraboliques.

Remise en valeur du patrimoine des boulevards du Centre

De nombreux immeubles et bâtiments méritent une redécouverte du public bruxellois ; citons le Métropole, l'ancien Pathé Palace, la Maison du Chat, l'ancien Hôtel Continental, le Grétry... Ces édifices d'exception méritent d'être valorisés et mis en lumière.

Rôle prépondérant du département de l'Urbanisme

Ce département est la colonne vertébrale du présent projet. Une cellule « Grands



Projets » est en cours de création. Elle apportera une assistance juridique et administrative à tous les acteurs impliqués dans le projet : élaboration du planning avec Beliris, collaboration avec le bureau d'études choisi, respect des budgets alloués, gestion des marchés publics. Les études déjà réalisées seront actualisées. Il importe de tenir compte du travail accompli, plutôt que de partir d'une page blanche. Une telle démarche se traduira par un gain de temps et d'argent.

M. Ceux attire notre attention sur la place de la Bourse. Nous sommes bien conscients du fait qu'elle est classée. Nous avons déjà ouvert des discussions avec la Direction des monuments et des sites et nous aurons à en débattre avec la Commission royale des monuments et des sites, à laquelle nous avons déjà transmis le dossier.

Le prix de construction d'une place de parking oscille entre 18.000 et 20.000 €, selon les endroits.

S'agissant de l'horeca, le Collège travaille sur une limitation des fonctions prédatrices. L'objectif est d'éviter qu'une surabondance d'établissements horeca n'étouffe le centre-ville. Mme Lemesre y reviendra.

Madame Nagy, vous citez le chiffre de 49.000 habitants dans le centre-ville. C'est pratiquement autant qu'à l'époque de Charles Quint ! Donc, notre Ville a déjà connu une telle densité, et je n'ai aucune inquiétude.

Le projet Flagey a duré sept ans parce qu'il intégrait la construction d'un bassin d'orage. Or deux de ces bassins existent déjà sous les boulevards du centre (250 et 500 m de long).

Le projet de pavillon sur la place de Brouckère a été abandonné, car il affecterait la merveilleuse triple perspective formée par les boulevards Jacquain, Max et du centre.

Monsieur Maingain, nous adapter aux agendas des divers impétrants ne ferait que retarder encore le projet. Nous devons aller de l'avant pour aboutir en 2018.



Madame Temmerman, je m'entends très bien avec M. El Ktibi et nul doute que nous pourrons nous mettre d'accord sur les espaces verts indispensables dans le centre-ville.

J'en viens à la question de M. Weytsman sur la présence de l'eau. La Senne était devenue un cloaque, raison pour laquelle elle a été couverte. Le tracé des boulevards du centre et celui de la Senne n'ont rien en commun, sinon à leur extrémité nord, à hauteur du boulevard Jacquain. Les travaux effectués au 19^e siècle ont totalement effacé le parcours de la rivière et même le relief qui l'accompagnait. C'est une nouvelle ville qui a été tracée à la place de l'ancienne. La Senne n'a pas été enfouie sous une voûte, comme on le croit généralement, mais on a tracé un grand collecteur, en taillant à travers le tissu ancien de la Ville, pour compléter le réseau d'égouttage en son point le plus bas.

Plusieurs réaménagements d'espaces publics ont déjà tenu compte des possibilités techniques : le tronçon de la Senne à ciel ouvert à Saint-Géry, qui permettra de percevoir l'importance du rehaussement de la Ville ; l'aménagement des plans d'eau du marché aux poissons et de l'arrière du KVS avec un bassin ; l'aménagement d'un plan d'eau au quai du commerce ; visualisation, par un revêtement différencié, des trottoirs et de la voie carrossable sur le tracé de la Senne rue Van Praet, dans le cadre du projet « Les chemins de la Ville » ; l'intention de collecter les eaux du futur parc Fontainas dans des fossés, dans le cadre du contrat de quartier Jardin aux Fleurs. J'encourage M. Weytsman à se mettre en contact avec une association formidable, les *Fous de la Senne*, qui propose de retrouver la rivière partout où cela est possible, notamment le long du parc Maximilien.

Mevrouw Persoons, schepen. - Mijnheer de burgemeester, het verheugt me dat iedereen zich zo druk maakt over participatie. We gaan ervoor zorgen dat die



participatie reëel is, ook al is het duidelijk dat de grote lijnen van het project niet meer in vraag kunnen worden gesteld. Dat het Beursplein autovrij wordt, staat dus vast, maar de zaken waar er nog marge is voor wijziging, daarover kan participatie worden georganiseerd.

Het plan voor de Stalingradlaan en de Zuidstraat vormt een geheel en is deel van één bouwvergunning in het kader van het mobiliteitsproject. Het plan is niet afgevoerd. Het wordt enkel geheroriënteerd. Wat zal er veranderen? Een groot stuk van de Zuidstraat wordt autovrij. Daarvoor moet een nieuwe vergunning worden ingediend omdat het huidige plan niet meer overeenkomt met het vorige. Langs de Zuidstraat worden veel parkeerplaatsen geschrapt, maar niet langs de Stalingradlaan. De eenmaking van de middenberm van die straten gaat wel door. De Stalingradlaan wordt niet helemaal afgesloten voor het verkeer omdat er aansluiting moet kunnen worden gemaakt met de lus van de Lemonnierlaan.

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Lemesre.

Mme Lemesre, échevine.- Je remercie les Conseillers qui se soucient des commerces et je me réjouis de leur soutien.

Des commerçants peuvent être réfractaires au changement. Je ne veux pas leur jeter la pierre, car ils s'inquiètent de la rentabilité de leurs commerces. Nous devons donc les accompagner, les écouter, les persuader du bien-fondé du choix du Collège, lequel est courageux et, surtout, exempt de tout dogme : pas de tabou sur les contresens des bus, sur la circulation automobile, ni sur la construction de nouveaux parkings. Là réside l'équilibre de ce projet. Chacun s'y retrouvera, car il répond aux demandes de tous les citoyens, y compris des personnes à mobilité réduite ou des seniors qui souhaitent se rendre en ville en voiture et se garer à proximité du piétonnier. Notre volonté est de garantir l'accès et le stationnement près de ces piétonniers, tout en favorisant le transport en commun, cela en



parfaite harmonie avec les politiques de la Région. Cette dernière devra créer des parkings de dissuasion aux portes des dix-neuf communes. S'agissant des livraisons, un projet est en cours d'élaboration, avec la Région, au port de Bruxelles. Il s'agira d'un système de distribution au départ d'un quai, comme au pied de la Tour Eiffel, à Paris. Les lieux et les horaires de livraison devront être réglementés. Toutes ces mesures seront appliquées simultanément. La nouveauté de notre projet est qu'il est global et rassemble tous les échevins et tous les services. La dimension commerciale sera pensée en amont du chantier.

J'en viens à l'étude sur la valorisation de l'attractivité des activités économiques. Le schéma de développement commercial a été confié à la société Geoconsulting. Le périmètre visé comprend les quartiers Saint-Jacques, Grand-Place et rue Neuve, avec un accent particulier sur les axes rue Neuve-Bourse, rue Neuve-de Brouckère et Bourse-de Brouckère, ainsi que sur les places Anneessens, Fontainas, de la Bourse et de Brouckère.

Nous devons privilégier l'émergence d'un mix commercial dans le cadre d'un commerce de proximité, mais aussi de destination. C'est là l'électrochoc que constituera ce projet ambitieux d'embellissement des espaces publics. Nous voulons que les gens viennent au centre-ville pour faire du commerce. De nouvelles enseignes seront créées, à la hauteur d'une capitale comme la nôtre. L'événementiel sera intégré dans les aménagements des espaces publics.

M. le Bourgmestre.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy.- Je me réjouis de la qualité de notre débat. Des points devront encore être discutés. J'entends votre volonté de collaborer avec la Région, ce qui me semble essentiel à la réussite du projet. De telles synergies ne peuvent que bénéficier à notre Ville, à ses habitants, à son activité économique et commerciale.



S'agissant des transports en commun, je remercie le Bourgmestre d'avoir pris en considération la proposition d'Ecolo-Groen : un terminus à la porte de Ninove permettra de mieux desservir une zone négligée jusqu'ici, alors qu'elle est la plus peuplée. Les minibus permettront aux Bruxellois de circuler dans le Pentagone. La question du « petit ring » reste centrale. Il ne s'agit pas d'empêcher les seniors d'accéder au centre-ville, mais d'inciter ceux qui le peuvent à opter pour un autre mode de transport. Des options devront encore être débattues et nous y serons attentifs.

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

M. Maingain.- Le Collège compte-t-il revenir devant ce Conseil avec un plan budgété et phasé ?

M. le Bourgmestre.- Oui. Nous devons d'abord obtenir l'accord de Beliris.

Ensuite, nous fixerons un délai au bureau d'architecture et nous vous soumettrons son projet. Restera à déterminer le maître d'ouvrage. Nous devons encore en discuter. L'analyse des aspects juridiques relève de Beliris, pas de la Ville.

De Burgemeester.- Het woord is aan de heer Dhondt.

De heer Dhondt.- Mijnheer de burgemeester, ik vind het jammer dat schepen Ampe hier niet meer aanwezig is om mijn repliek te horen. Onze kritiek op de verkeerslussen heeft te maken met het feit dat die lussen aan mekaar zijn gelinkt, waardoor weer transitverkeer mogelijk wordt.

Als ik goed heb geluisterd naar schepen Ampe dan moet het aantal parkings afgestemd worden op de piekmomenten. Dat zijn er volgens mij een tiental per jaar. Die logica heeft natuurlijk zware gevolgen voor de investeringskosten. Vier nieuwe parkings plus de uitbreiding van een bestaande betekent al gauw een 2000-tal bijkomende parkingplaatsen. Daarbij komt dat die bijkomende plaatsen een aanzuigeffect zullen hebben. Blijkbaar is het College vergeten wat er in een



vorig rapport stond namelijk dat parkings een aanzuigeffect hebben, en dus een mobiliteitseffect. Ik betreur echt dat het plan in die nieuwe parkings voorziet en geen rekening houdt met de huidige bezettingsgraad. De andere opmerkingen die ik had willen maken, zijn al door mevrouw Nagy geformuleerd.

De Burgemeester.- Het woord is aan mevrouw Temmerman.

Mevrouw Temmerman.- Mijnheer de burgemeester, in verband met de Stalingradlaan wil ik nog graag reageren op het antwoord van schepen Persoons die jammer genoeg al vertrokken is. Misschien kan een collega haar mijn opmerking overbrengen.

In april heb ik al een vraag gesteld over de Stalingradlaan. Schepen Ampe heeft toen letterlijk het volgende gezegd: "... dat er bij het opstellen van het nieuwe mobiliteitsplan rekening zou moeten worden gehouden met het project dat voorzien was in het kader van het wijkcontract voor de heraanleg van de Stalingradlaan." Vandaag zegt schepen Persoons het tegenovergestelde, namelijk dat bij de aanleg van de Stalingradlaan rekening moet worden gehouden met het nieuwe mobiliteitsplan en dat er dus een heroriëntering komt.

Ik wil toch opmerken dat die gewijzigde houding aangezien wordt als het "keren van de vest" door de mensen die aan de ontwikkeling van het wijkcontract hebben deelgenomen en ook in dat verband nog altijd heel actief zijn. Of anders gezegd, een schepen moeten het onderspit delven omdat een andere schepen er anders over denkt.

Ik zie dat nu wordt gefocust op het gedeeltelijk verkeersvrij maken van de Zuidstraat. Daar sta ik persoonlijk wel achter. In de tijd van de ontwikkeling van het wijkcontract en omdat het om een zo grote perimeter ging, werd er meer opgedeeld. Ik vermoed dan ook dat de omwonenden van de Stalingradlaan en het Rouppeplein het gevoel zullen hebben dat de beloftes die de stad vroeger heeft

VILLE DE BRUXELLES

DEPARTEMENT ORGANISATION
Secrétariat des Assemblées
Conseil communal



STAD BRUSSEL

DEPARTEMENT ORGANISATIE
Secretariaat van de Vergaderingen
Gemeenteraad

gemaakt in het kader van het wijkcontract, niet worden nagekomen.

Jammer genoeg heb ik geen antwoord gekregen op mijn vraag over de financiering door Beliris.

Tenslotte nog twee concrete vragen.

Wat zal er precies gebeuren voor de Stalingradlaan?

Zullen de werken dit jaar starten?

La séance est suspendue à 19h10

La séance reprend à 19h20