



## Jeunes & Régionales 2019

### **Débat sur l'aménagement du territoire**

avec

Caroline Persoons (DéFI)

André du Bus (cdH)

Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Thyl Van Giezeghem (Inter-Environnement Bruxelles)

31 janvier 2019

Présentateur : Comme vous le savez, aujourd'hui, on est sur deux questions principales : l'élargissement du ring et le projet Néo Europea. On va commencer par le projet Néo. Alors qu'est-ce que c'est le projet Néo pour ceux qui n'y sont pas tout à fait familiers ? C'est un nouveau quartier qui apparaîtrait au niveau de (inaudible). Je pense que vous êtes nombreux à travailler sur ce sujet. Pour l'autre moitié, il s'agit de constructions de logement, il s'agit d'un super complexe de mobilité. Il s'agit d'un complexe qui va également reprendre un centre commercial. Je propose qu'on commence par une première question sur Néo Europea. Quelqu'un se sent capable de poser la première question de ce débat ?

Intervenant 1 : Je m'appelle Ryan. Je vais poser la question pour la sagesse. Je vais m'adresser directement au politicien du MR. Pourquoi êtes-vous favorable à ce projet en sachant qu'il y a déjà la rue Neuve, l'avenue Louise, le Docks, le Basilix, le Westland, le shopping de Woluwé. De plus, pensez-vous vraiment qu'il y a encore une demande pour un nouveau centre commercial en sachant qu'en deux clics, nous pouvons faire nos achats en ligne ?

Gaëtan Van Goidsenhoven : Le projet Néo, c'est d'abord un projet d'aménagement d'un nouveau quartier à rayonnement international. Voilà, le fait de transformer le parc Woluwé c'est plutôt une bonne chose. Maintenant vous me posez une bonne question : est-ce qu'on a un potentiel suffisant pour créer le commerce ? C'est vrai que cet élément commercial est un des éléments d'un vaste projet qui comporte de nombreuses facettes. Et c'est vrai que les derniers chiffres qui sont parus dans la presse doivent nous interroger sur la capacité d'accueillir de nouveaux grands projets commerciaux. C'est vrai que les 70000 m<sup>2</sup> qui sont prévus, ça peut paraître beaucoup. Certaines études indiquent qu'il y a un besoin mais évidemment les derniers chiffres qui ont été publiés montrent qu'il y a une désaffectation d'un certain nombre d'artères commerciales. En tout cas le petit commerce de proximité qui a souffert ces dernières années doit nous amener à nous interroger. Alors oui, c'est vrai que ma formation (inaudible) accompagner un projet qui datait de 2008 et qui a évidemment évolué. Je crois très sincèrement qu'aujourd'hui, à l'heure où nous avons obtenu un certain nombre de réflexions sur le commerce de proximité, ça doit nous amener à une discussion plus large par rapport à l'offre commerciale à Bruxelles et au tour de Bruxelles. Parce qu'évidemment, si on crée un grand centre commercial à quelques dizaines ou quelques centaines de mètres de la région Bruxelloise, ce ne sera peut-être pas effectivement du commerce Bruxellois. Mais bon la clientèle est localisée entre Bruxelles et son environnement immédiat. Je crois qu'il y a là des interrogations qu'il faut pousser un peu plus loin à l'heure actuelle. Moi, à titre personnel, en tant que féru d'aménagement du territoire et d'urbanisme, ce sont des questions que j'ai régulièrement posées. A cela on m'a régulièrement répondu qu'avec l'augmentation de la population, il y avait des besoins qui allaient se faire jour.

Une autre question intéressante que vous avez posée, c'est celle évidemment de l'évolution des modes de consommation : commerce en ligne, etc. Ce sont des questions qui ont été abordées, mais qui doivent être réactualisées étant donné la situation. Décider en politique, ce n'est pas rester figé sur une position. Il faut l'accompagner. La vie évolue. Les modes de consommation évoluent de plus en plus vite. Et ce qui paraissait évident il y a une dizaine d'années, à l'origine du projet en 2008, est peut-être aujourd'hui à réévaluer. Il faut peut-être induire un certain nombre de nuances pour pouvoir aussi tenir compte d'un certain nombre de données clés ou d'évolutions qui n'étaient peut-être pas aussi claires et tangibles qu'elles

le sont aujourd'hui. Effectivement, cette question de l'offre commerciale doit être réinterrogée à l'heure actuelle.

Présentateur : Est-ce que quelqu'un d'autre a envie de réagir par rapport à ça ?

André du Bus : Je voulais ajouter un élément en lien avec l'Atomium. Au niveau touristique à Bruxelles, c'est un des bâtiments les plus visités à Bruxelles avec plusieurs centaines de touristes chaque année à Bruxelles. Des études ont montrées qu'il y a un besoin, qui n'est pas encore rencontré, pour les touristes qui viennent passer une demi-heure, une heure à l'Atomium. Il serait opportun de leur offrir une plateforme commerçante, des activités, de manière qu'ils puissent stabiliser leur séjour à Bruxelles. Il faut savoir que la plupart des tour operator qui accueillent les touristes étrangers en Belgique, sur une journée, c'est Paris, Bruxelles et on termine la journée à Amsterdam. L'idée c'est de casser cette logique-là de telle sorte que les touristes passent la nuit à Bruxelles. Pour cela il faut des éléments qui soient d'avantage actifs, notamment à proximité de l'Atomium. Deuxième élément, dans le rayonnement international de Bruxelles, c'est la troisième ville de congrès au monde. Nous n'avons pas assez de salles de congrès. Dans l'aménagement du plateau du Heysel, vous savez qu'il y a différentes choses. Il y a une zone commerçante. Il y a aussi 600 logements prévus, etc. Et il y a une salle de congrès qui pourrait accueillir 3000 personnes. Ce serait la plus grande salle de congrès en Belgique. C'est un élément qui est aussi impératif que l'on réfléchisse et qu'on soutienne ce projet. Maintenant, comme l'a dit Gaëtan, il faut suivre l'évolution du consommateur. Il faut savoir que l'objectif de ce projet est d'attirer largement le public du Brabant Flamand et de la province du sud d'Anvers, qui pour beaucoup, vont – le plus grand centre commercial de Belgique est à Wijnegem. Il accueille chaque année 1000 millions et demi de visiteurs. Et donc, ces gens qui sont en périphérie de Bruxelles, se tapent 40 km aller-retour. L'idée c'est de capter ce (inaudible) là. En leur offrant une offre commerciale plus accessible et diversifié que Wijnegem. Ce sont des éléments également à prendre en considération.

Présentateur : Merci beaucoup. Question suivante.

Intervenant 2 : Bonjour, je m'appelle David. Je suis du Lycée (inaudible). Ma question est la suivante : vous dites – et on l'a analysé dans les textes qu'on a eu à traiter – qu'il y aura 990 logements dans le projet Néo. Pourquoi seulement 90 de ces 990 logements sont publics ? Et les autres sont privés. Est-ce que les gens qui ont un revenu moyen auront accès à ces logements ?

Thyl Van Giezeghem : Dans le projet Néo, il y a deux phases. La première phase c'est la création de ce centre de congrès et l'autre phase c'est la création des logements, du centre commercial et d'une maison de retraite. Donc, la première phase sert à financer le centre de congrès. Un centre de congrès ce n'est pas rentable. Donc, il faut créer sur le plateau du Heysel des fonctions qui seront rentables pour financer le centre de congrès. Et donc, ces logements sont développés par un promoteur privé qui ne fait pas de logements publics – ou très peu. Et donc, il y a 90 logements publics, qui sont ce qu'on appelle une charge de revenu d'urbanisme. C'est-à-dire un paiement en nature qu'il doit faire à la région parce qu'il développe beaucoup de logements. Donc nous on a été critique sur ce projet depuis le début. Il y a 40000 ménages qui sont sur liste de demande pour un logement social à Bruxelles. Une des excuses de la

région pour ne pas construire de logements sociaux c'est de dire qu'on a pas assez de terrain. Ici on est sur un terrain public où la région pourrait créer publics dont on a encore besoin et elle ne le fait pas. Là on a un problème.

Sur cette question des besoins, le besoin du centre commercial. Du point de ceux qui vont construire ce centre commercial, les besoins n'ont pas beaucoup d'importance. Un centre commercial c'est un produit d'investissement financier qu'ils vont faire pour ensuite pouvoir le revendre. Ils vont le revendre avec une marge, non pas sur la construction, mais sur les loyers qu'on a tiré des enseignes prestigieuses, qui sont conséquents. Et donc le revendre à bénéfice, c'est ce qui s'est passé avec le centre commercial Docks qui a été revendu très peu de temps après son ouverture.

Caroline Persoons : Il faut voir toute la politique de soutien à l'acquisition du logement pour les revenus moyens et d'aide au paiement des loyers. Mais, je vous rejoins en disant que 90 sur 590, le projet aurait pu mieux faire dès son départ. Je suis aussi très sensible aux logements accessibles aux personnes handicapées. Dans les logements sociaux, il y en a beaucoup trop peu. Or l'autonomie des personnes handicapées est quelque chose d'important.

Présentateur : Question suivante.

Intervenant 3 : Ma question c'est concernant le cdH et le MR. Vous ne trouvez pas que le projet est trop centré sur l'économie, c'est-à-dire sur le centre commercial, et non sur les besoins de la population Bruxelloise concernant l'éducation et la culture.

Gaëtan Van Goidsenhoven : Il faut aussi se rappeler la vocation de ce grand développement qui est une ouverture à l'international, de congrès, etc. On ne peut pas avoir dans tous les développements de nouveaux quartiers les mêmes infrastructures qui sont proposées. Ici, on voit que la vocation est ouverte sur un public qui vient de l'extérieur de Bruxelles et de l'étranger. Il y a aussi toute une série de salles d'évènements et de concerts à proximité. Est-ce que c'est la culture de proximité pour l'ensemble des Bruxellois ? Peut-être pas. Mais il y a d'autres zones de développement qui se penchent sur la culture. La zone du canal par exemple, qui est aussi une zone de développement. Il y a toute une série d'institutions culturelles qui s'implantent. Donc voilà, on ne peut pas évidemment faire des clones de chaque grand projet urbain. Or c'est vrai que quand on voit le projet Néo, il y a un certain nombre de chose qui, de facto, ne sont pas liées spécifiquement aux Bruxellois. Le projet a son intérêt, il a ses qualités et ses failles. C'est au gouvernement Bruxellois, avec la ville de Bruxelles, de porter à bien ce projet. J'imagine évidemment que les pouvoirs publics seront aussi attentifs – et je crois que c'est ça la condition d'une bonne densification, d'une bonne création de quartier – c'est qu'il y ai aussi toute une série d'infrastructures à dispositions de la population. Il y a d'ailleurs des crèches aussi prévues dans le projet. Il faut évidemment qu'il y ait suffisamment d'espaces public, d'espaces verts, de structures d'accueil pour la population : les crèches, les écoles, effectivement, des endroits où se cultiver, où se détendre, où faire du sport. C'est ça qui doit être pensé par les urbanistes. Et donc, la ville de Bruxelles et la région ont désigné des bureaux dans cette vue. Bien-sûr on ne peut pas immédiatement identifier un grand porteur culturel parce qu'évidemment le kinépolis c'est du cinéma, mais bon, voilà, c'est une sorte de culture populaire. Il y a aussi le site qui dédié à Spirou qui sera également développé. Il faut en corolaire à tout cela qu'il y ait des infrastructures ouvertes

sur l'extérieur. La population qui est accueillie doit avoir assez d'infrastructures à sa disposition pour éviter que ce quartier soit un quartier déséquilibré dès le départ. Ça évidemment, c'est le travail des urbanistes, des architectes, de tous ceux qui composent la ville. Est-ce que ce projet nous l'avons piloté ? Je pense que non. C'est un projet qui a des qualités, qui correspond à un certain nombre de besoins. Bien entendu, si la question est de savoir si un grand musée va trouver sa place à cet endroit : la réponse est non. Mais il y en a un autre qui, au bord du canal, va sans doute voir le jour. Donc voilà, il faut réfléchir la ville par rapport à l'ensemble de ses besoins. Des besoins de proximité, mais aussi des besoins plus larges. Et évidemment, on ne peut pas démultiplier une série de projet qui existe déjà ailleurs. Mais c'est vrai que la culture, l'éducation, les services de proximité sont des choses importantes pour pouvoir faire vivre un quartier. Et certainement un quartier qui aura la capacité de garder ses habitants durablement.

Présentateur : On va lancer une petite relation.

Intervenant 4 : Si je devais résumer un peu ce que vous avez dit, c'est que le projet Néo ne va pas vraiment profiter aux Bruxellois, étant donné que ce sont surtout des touristes étrangers qui pourraient profiter de ces commerces. Ce serait 90 logements sur 590 qui seront des logements sociaux, ce ne seront donc pas le bruxellois moyen qui pourrait se les offrir. Est-ce qu'au moins on pourrait espérer des retombées économiques ? Est-ce que les commerces qui sont la créent de l'emploi ? Ou ce sera des emplois transférés, c'est-à-dire des gens qui travaillent à Louise, dans le centre, à la rue Neuve ou au Docks ? Des commerces vont fermer car trop de commerce tue le commerce. (inaudible) qu'on rapatrierait vers le projet Néo, et d'autre part, vu que ce sont des multinationales, est-ce qu'on peut au moins espérer des retombées fiscales ?

À... Celui qui est le plus compétent pour répondre

(Rires)

André du Bus : Je réponds d'abord brièvement parce que votre collègue m'avait aussi posé la question de la culture. Il faut savoir que dans le projet, il y a un partenariat avec la cité des sciences et de l'industrie à Paris. Ce partenariat vise précisément à développer des animations, des programmes, des actions avec un pôle culturel et scientifique. C'est un élément qui a été pris en considération et qui est officiellement repris dans le projet. Concernant les retombées économiques, d'après tout ce que nous disposons des experts et des études, il est question de créer 3000 emplois nets. Deuxièmement, il y a aussi deux crèches, une seigneurie qui est prévue. Il y a un développement réel et économique avec la création d'emploi et des retombées fiscales. La question est de savoir – et nous n'avons pas encore la réponse – si ça va avoir une incidence négative ou non sur le centre-ville. A priori, non. Pourquoi ? Parce que la clientèle qui est visée est essentiellement une clientèle de la périphérie Bruxelloise, de la province du Brabant flamand et du sud de la province d'Anvers principalement. Il y a aussi une partie de la clientèle bruxelloise qui s'y retrouve. Mais ce jeu-là, ce jeu économique, c'est très difficile de pouvoir établir que l'ouverture d'un grand centre excentré aura une incidence sur la fermeture de petits commerces au centre-ville. Je ne le crois pas, mais cette question reste ouverte.

Caroline Persoons : Très brièvement, est-ce que c'est trop centré sur l'économie ? Je pense que c'est indispensable qu'il y ait du travail pour les jeunes et les moins jeunes. Pour qu'il y ait des rentrées fiscales, financières à la ville de Bruxelles, dans les communes, à la région. C'est indispensable d'avoir des pôles économiques qui se développent. Et si les gens viennent de l'extérieur, que cela soit des touristes ou aux alentours, qu'ils viennent de Flandre ou de Wallonie, qui viennent dépenser leur argent à Bruxelles : tant mieux. Ça aide à tenir des commerces, à avoir du boulot, à avoir des rentrées, donc tant mieux. Des projets comme celui-là, il faut des partenariats. La région ou la ville ne peut pas seule mener un projet comme ça. Donc c'est des partenariats avec le milieu économique, mais il ne faut pas jeter ça dans la scène en moins de deux. Ça doit par contre être bien conçu et ça doit rapporter à la région Bruxelloise et c'est essentiel pour tout le monde. Maintenant sur le centre commercial, au niveau de DéFi, on pense vraiment que ce qui a été fixé – les 72000 mètres carrés – c'est trop. Parce qu'effectivement, il y a le Docks qui a été ouvert il n'y a pas longtemps et qu'il y a d'autres grands centres. Donc voilà, on pense quand même que cela doit être diminué en terme de surface.

Intervenant 5 : Bonjour. Moi j'aurais une réaction, justement, par rapport au manque de surface. Vous dites que vous manquez de surface et que c'est pour ça que vous voulez faire ça. Or il y a des milliers de mètres carrés inutilisés dans le centre de Bruxelles. Où on pourrait avoir justement tous ces centres commerciaux.

Caroline Persoons : Vous visez les surfaces que (inaudible) au centre ? Je crois que c'est pour ça. Quand on plaide pour diminuer le nombre de mètres carrés là-bas, c'est aussi en voulant relancer non seulement le commerce au centre-ville mais aussi les différents centres commerciaux plus petits dans les différentes communes. On vient tous de communes différentes. Il faut y avoir un bon équilibre. Il y a un bureau qui avait dit : on change les pratiques de commerce. Il y a beaucoup de commerce en ligne. Il y a peut-être aussi des surfaces à rediriger vers d'autres objectifs dans la ville. On est quand même dans une période de croissance démographique. Donc il faut prévoir et du logement, et des écoles... Il y a en tout cas beaucoup d'espaces de bureaux qui sont reconvertis vers du logement et c'est positif. Il faut observer le marché aussi.

Thyl Van Giezeghem : Je voulais aussi dire que le boom démographique se situe surtout à l'ouest de la région, et donc là où on a vraiment besoin de logements sociaux et de logements abordables. Vu que les logements sont surtout avec plusieurs chambres. C'est 300000 € pour un appartement deux chambres. Cela ne correspond absolument pas aux besoins bruxellois. Il y a plus ou moins 124.000m<sup>2</sup> de surfaces commerciales libres, mais bon, je le disais au début, c'est un montage financier pour financer ce centre de Congrès, donc ça doit se passer sur ce terrain-là. Sur le plateau du Heysel.

Présentateur : J'ai vu qu'il y avait une main levée par ici.

Intervenant 6 : Nous avons une question. 335.000 millions d'euros. Le cout de ce projet Néo. D'où va provenir cet argent ? Qu'est-ce que vous considérez devoir faire pour financer ce projet ? Un projet qui est ambigu pour certains. Les riverains du plateau du Heysel ne sont pas forcément d'accord, mais ils devront aussi le financer. Comment comptez-vous obtenir cet

argent ? Et qu'est-ce que le Belge devra mettre de sa poche pour ce projet à vocation internationale et pas locale ?

Gaëtan Van Goidsenhoven : Comme on l'a dit, c'est un projet privé. C'est donc de l'argent essentiellement privé qui va être investi. La réalisation du Kinépolis, des horecas, des commerces, des logements, c'est évidemment de l'argent privé. Et il y aura même un effet retour puisque – Monsieur en parlait tout à l'heure en évoquant le manque de logements publics. En parlant des charges d'urbanismes, c'est même les promoteurs qui paient pour pouvoir réaliser leur projet privé. Un certain nombre de logements vont être donnés au pouvoir public en terme de compensation. C'est d'abord et avant tout de l'argent privé qui va être investi. Maintenant, je ne vais pas vous mentir, il y a forcément une partie de moyens publics. Déjà parce que d'abord, les études ont été menées par les pouvoirs publics. Donc voilà, cela a un cout. Je ne sais pas vous donner précisément ce que la région et la ville de Bruxelles pour pouvoir effectivement lancer ces projets. Mais l'immense partie évidemment de la réalisation de ce projet étant de nature privée, cela viendra du privé. J'imagine évidemment que le gouvernement régional ou ma formation politique – qui est d'ailleurs dans l'opposition, je tiens à le dire. Mais enfin, je ne suis pas son porte-parole naturel. Nous sommes aussi maintenant dans l'opposition à la ville de Bruxelles, pour tout dire. Ces deux entités espèrent naturellement que cet investissement rapporte des moyens financiers. Directement ou indirectement. Donc, ce n'est pas un projet qui est censé couler au citoyen directement. Maintenant il y a évidemment des coûts indirects qui sont induits en terme de (inaudible). Le fait d'avoir des idées... Des vastes plans, des études urbanistiques, de devoir faire travailler leurs équipes, de devoir envisager un certain nombre d'aménagements autour et aux alentours. Oui, il y aura évidemment un cout. Mais voilà, je crois que dans la ville de Bruxelles et la région, il y aura surtout des rentrées par rapport à ça. Est-ce que les rentrées vont être à la hauteur de l'engagement ? Je pense que c'est une grande question. Je pense que ce que ça va couler à chaque citoyen – il faut savoir si la mobilisation du sol foncier vaut la peine. Comme ma collègue le disait, Bruxelles c'est 162.000 m<sup>2</sup> et on ne peut pas étendre la ville puisqu'elle est limitée dans ces frontières, à l'heure actuelle et sans doute pour longtemps. Nous on n'a pas un nombre infini de terrains à mettre en valeur pour développer la ville. Le plateau du Heysel, la zone du canal, etc. sont les dernières grandes réserves foncières. Et donc, ce qu'il y a de plus important comme question à mon sens, c'est de savoir si cet aménagement va offrir un plus à Bruxelles. Si cet aménagement est le bon, parce qu'une fois que ces grands terrains seront lotis, les possibilités de développer la ville vont être très restreinte. Donc, on ne peut pas se tromper de modèles, et c'est pour ça qu'effectivement, il est important que l'on puisse aussi créer des évolutions. Pouvoir reconsidérer un certain nombre de questions, comme la question commerciale. Comme la question de la mobilité autour et alentour de ce projet. C'est ça. Évidemment, il faut accompagner la ville. Une fois que ces terrains seront bâtis, nous n'aurons sans doute plus beaucoup d'alternatives pour mener de grands projets urbains de cette ampleur.

Intervenant 7 : Il y a aussi les couts indirects, puisque ce centre commercial s'adresse principalement à la région flamande. C'est plus ou moins 25% de Bruxellois, le reste c'est la région flamande et wallonne qui sont visées et ces gens vont venir en voiture, puisqu'il n'y a pas de gare près de ce centre commerciale. Alors que pour les autres noyaux commerciaux à Bruxelles, on a plus ou moins de 15 à 30% de gens qui viennent en voiture. Là on va avoir de 60 à 75% de gens qui viennent en voiture. Toute cette congestion de Bruxelles va avoir des

couts en terme de nuisance environnementale, en terme de pollution de l'air, de réchauffement climatique. Le contribuable va devoir payer. Il faut prendre ces couts-là, donc en considération aussi. C'est pour ça qu'on demande que le centre commercial fasse plutôt 15.000 mètres carrés plutôt que 75.000 mètres carrés pour éviter ce flux de voiture dans des rues qui sont déjà congestionnées à l'heure actuelle.

André du Bus : Pour revenir sur la question de ce qu'on fait de l'argent public et de ce que ça va coûter au contribuable. Il a été répondu qu'au départ ça a été un investissement principalement privé. Mais la question est de savoir si le choix politique, le choix que l'on fait en affectant ce terrain qui appartient à Bruxelles-ville, à l'autorité publique, qui nous appartient à tous. Nous finançons tous ce terrain quelque part. La question de savoir si c'est le bon choix. Est-ce qu'il ne valait pas mieux construire là un immense centre sportif ? Est-ce qu'il ne fallait pas affecter tout ce terrain à du logement ? La question qui a été posée c'est qu'il y a un terrain énorme disponible, qu'en fait-on en termes de dynamique et en terme de développement pour la ville. Les études ont démontré que développer à la fois un centre commercial et à la fois du logement et à la fois (inaudible) était ce qu'il y avait de plus intéressant à ce niveau-là. Pour revenir à la question de la mobilité, c'est vrai qu'il y a une incidence mais, d'abord, le métro va jusque-là. Donc, en terme de mobilité pour les Bruxellois, il y a une alternative qui existe déjà. Et la deuxième chose, c'est que, dans les hypothèses qui ont toutes été objectivées, au vu d'envoyer des gens de la province du brabant qui vont faire 40km pour aller à Wijnegem et bien ils ne feront que 15km maximum pour venir à (inaudible). En terme d'incidence environnementale, elle sera moins forte également. Sans doute il faudra gérer la congestion à cet endroit-là et là c'est une question qui est à gérer par Bruxelles mobilité.

Présentateur : Merci beaucoup. L'heure tourne. Je vais encore prendre 2 questions et puis on vous demandera de répondre assez brièvement puis on passera au débat suivant.  
(inaudible)

Intervenant 8 : Bonjour, moi c'est Valentine. C'est la première fois, ici. Je vais plus parler d'écologie. Ma question est d'abord générale. Pourquoi, vu les conditions climatiques et environnementales, construire un nouveau centre commercial qui va polluer et qui va au final à l'encontre de la volonté des jeunes qui manifestent ces dernières semaines.

Je m'adresse maintenant à l'IEB. De quelle pression disposez-vous pour agir face à ce problème ?

Thyl Van Giezeghem : Pour la question de la pression : il y a deux mécanismes qui sont mis en place au niveau légal. Il y a des enquêtes publiques qui sont faites sur des projets. Ou tout un chacun peut exprimer son avis sur un projet qui est ensuite pris en compte ou pas par la ville et la région pour amender le projet ou non. Nous on participe à toutes les enquêtes publiques. On suit ces projets. On lit tous les documents pour remettre des avis critiques et essayer d'améliorer ces projets. Mais bon, c'est un moyen... Parfois on est entendu, parfois on n'est pas entendu. Sinon un autre moyen, c'est de travailler avec les habitants pour se mobiliser. Comme vous faites allusion aux manifestations climat, et bien c'est pareil, faites des manifestations. Créer des outils de diffusion pour alerter et créer le débat dans l'opinion publique, pour essayer d'améliorer les choses

Caroline Persoons : Une double réponse : d'abord est-ce que ce projet de commerces va à l'encontre d'un plan climat ou de tout ce qui est demandé dans les manifestations ? Moi je ne suis pas sûre, parce qu'on développe la un nouveau quartier. Il y a des touristes qui viennent, etc. Un nouveau quartier, si on trouve du commerce à proximité, c'est positif. Si on trouve un boulot via cette création de commerce, mais aussi des différents projets autour. On génère des moyens pour tout le monde. C'est positif, ça fait partie de la vie. Je ne suis pas sûr que la création d'un centre commercial soit contraire à un projet pour le climat. Si c'est bien pensé en terme de développement durable, même en terme de commerces qui se développent à l'intérieur. S'il y a des espaces qui sont mis à disposition du quartier – celui qui se crée, mais aussi tous les quartiers autour- des espaces pour des activités collectives... Je trouve qu'il ne faut pas être trop radical.

Le deuxième point : comment se faire entendre ? Comment les responsables politiques – la première question parlait de politiciens, je préfère le terme « responsable politique ». Quand on est élu, il faut être responsable et ce n'est pas toujours facile. Ce n'est pas toujours dire « Non non non ». Il faut oser avoir de grands projets. Il faut entendre les habitants qui sont là, mais il faut aussi entendre les habitants du futur. Alors je ne vais pas reprendre la boule de l'autre mais je pense que c'est ça aussi. C'est entendre le futur. Se dire qu'il faut créer des crèches pour les bébés qui ne sont pas encore nés. Il faut aussi les entendre ceux-là. C'est important. Par contre, quand on est responsable politique, il faut faire des choix. Il faut les assumer. Mais il ne faut pas non-plus commettre des erreurs, avec des œillères, en étant obnubilé. C'est très important, je trouve, d'avoir à la fois des citoyens qui interviennent lors des consultations qui sont prévues dans la législation sur l'urbanisme. D'avoir des associations qui connaissent bien les dossiers et qui peuvent amener des idées nouvelles. Donc, c'est ce processus démocratique. Le moment phare c'est les élections, mais il y a plein de moyens d'agir. Pas tout le temps et uniquement en manifestant. Mais je pense que c'est des moments aussi importants, parce que ça impressionne tout le monde de voir ces manifestations et je trouve que c'est très positif.

André du Bus : Vous posez la question de savoir si la construction d'un centre commercial n'était pas un contre-sens par rapport aux enjeux de la lutte contre le réchauffement climatique. Vous devez savoir qu'à Bruxelles, il y a une législation contraignante sur la performance énergétique des bâtiments. C'est-à-dire qu'on ne peut plus construire aujourd'hui un bâtiment – et ici il s'agit de construire des dizaines de bâtiments et un volume énorme. Et bien toutes ces constructions devront répondre à des normes de performance énergétiques. C'est-à-dire que c'est du passif à 100% ou du semi-passif.

Un deuxième élément sur la notion de climat : aujourd'hui on soutient de plus en plus les commerces et des produits commerciaux qui respectent les législations en matière de durabilité, en matière de (inaudible). Vous avez entendu parler des (inaudible). La région bruxelloise désert des labels à des endroits – des restaurants, des cantines, etc.- qui produisent et qui n'utilisent que des produits locaux. Quand je dis « locaux », c'est de production dans les 30 – 40 – 50 kilomètres de Bruxelles, précisément pour réduire au maximum l'empreinte énergétique, et donc il y a une prise de conscience. Non seulement une prise de conscience, mais des mesures qui sont prises effectivement pour réduire au maximum l'empreinte énergétique aujourd'hui. Et donc, on ne peut plus concevoir un projet

urbanistique aujourd'hui sans avoir intégré ces éléments-là, qui deviendront de plus en plus faciles.

Présentateur : (inaudible) Le débat suivant concernera l'élargissement du ring. Il me semble que (inaudible). L'élargissement du ring, qu'est-ce qu'on fait avec le ring de Bruxelles ? Est-ce qu'on doit l'élargir ? Ou au contraire, le transformer ? Une question relative à la mobilité dans Bruxelles. Est-ce que quelqu'un a une première question, peut-être assez générale ?

Intervenant 9 : Moi je m'appelle Bryan. J'avais une question qui me taraudait un peu. Faites-vous partie d'un parti ? Est-ce que vous défendez des convictions personnelles ou les convictions de votre parti ? Parce que je ne sais pas trop... C'est pour ça que je vous pose cette question.

Gaëtan Van Goidsenhoven : C'est une excellente question parce qu'effectivement – ça dépend peut-être des partis. Je pense que l'on n'est pas des machines. Nous avons nos sensibilités propres. En tout cas c'est comme cela que je conçois mon engagement personnel. Et donc c'est vrai que je porte les lignes principales de mon parti. Mais dans le cadre de ce parti, d'abord j'espère que j'ai une contribution personnelle qui permet de faire évoluer un certain nombre de débats, mais aussi j'ai mes sensibilités propres par rapport à un certain nombre de dossiers. Il peut arriver qu'avec un certain nombre de collègues, il peut y avoir des nuances entre ce que je pense et ce qu'eux pense. Donc voilà, je pense que je ne suis pas venu ici pour seulement vous parler du programme de mon parti. Mais aussi effectivement de ma réflexion propre. Pourquoi ? Parce que je suis membre de la commission territoriale. Parce que je suis un ancien échevin de l'urbanisme. J'ai une réflexion propre par rapport au développement de la ville. Et c'est cette réflexion là aussi que je défends. Je la défends au parlement, je la défends devant les citoyens et devant mes électeurs. Donc forcément, c'est un mélange des deux. Et donc, je ne suis pas seulement venu pour adopter un programme politique fermé mais aussi pour vous écouter et pour exprimer ma sensibilité propre. Il peut donc parfois y avoir des nuances. C'est normal, ça fait vivre le débat démocratique. Si nous sommes juste des porte-paroles, alors autant vous envoyer une vidéo ou un hologramme qui viendrait radoter mot pour mot des positions. Je pense que la démocratie ne se nourrit pas de cette forme de caporalisation et de petits soldats qui viennent parler de choses qui ne leur appartiennent pas.

Caroline Persoons: Un mot en plus là-dessus. Je rejoins Gaëtan. On est d'abord des personnes, des gens de professions qui décident de s'engager politiquement. Ce n'est pas facile quand vous êtes à un repas et que tout d'un coup les gens vous demandent « tiens, et vous, vous faites quoi ? ». « Je suis député ». Il y a une sorte de grand silence à chaque fois. En plus, les responsables politiques sont mal vus pour le moment. C'est dur d'être une star de la télévision... Peut-être un responsable politique...

J'ajouterais un troisième niveau dans votre question. Il y a la personne : il faut être convaincu par ce qu'on dit. Moi j'ai du mal à mentir, donc cela se voit un peu vite si je ne suis pas convaincue. Mais le débat, pour être en phase avec mon parti, il se fait au parti, dans les assemblées, dans les conseils généraux. On a tous les lundis une réunion. On n'est effectivement pas toujours d'accord. On essaye de trouver la façon de fonder les projets qui correspondent au plus grand nombre. Il y a un troisième niveau, c'est lorsqu'on accède à une

majorité. Parce que là ça devient encore plus compliqué. Il y a non seulement ses convictions personnelles, celles de son parti, mais on doit se mettre autour d'une table. Alors évidemment, on laisse tomber peut-être un peu quelque chose qu'on avait prévu, mais il y a quelque chose d'autre qui s'ajoute, qui n'est pas mal. Donc voilà, c'est aussi notre grand consensus à la belge, à la Bruxelloise. Mais, ce qui fait que parfois on perd le public... Peut-être que les électeurs se disent : « ce n'est pas tout à fait ce qui était prévu ».

Thyl Van Giezeghem : Moi je ne suis pas politique, mais je travaille pour une association qui traite des questions qui sont éminemment politiques. On est apolitiques ce qui veut dire qu'on ne soutient aucun parti. Mais voilà, (inaudible). J'ai la chance de travailler dans une association qui est en accord avec mes positions.

André du Bus : Merci à Bryan d'avoir parlé de convictions. Parce qu'au tour de moi, dans les assemblées, les commissions, ils ne sont pas là par hasard. Ils sont là parce qu'ils ont des convictions. Et moi je me suis engagé en politique parce que j'avais une conviction en rapport avec la santé. Je voulais faire bouger les choses dans le milieu de la santé et c'est cela qui a mobilisé mon engagement. Mais dire que mon parti est toujours d'accord avec moi... C'est non. Que je suis d'accord avec le parti ? Non. Il y a beaucoup de discussions au sein d'un parti. On parle beaucoup. Et on n'est pas souvent d'accords. Mais c'est la vie ça. À un moment donné, on tombe d'accord sur une position qu'on va défendre. Et c'est important de pouvoir la défendre avec conviction. Je vais vous donner un exemple très concret sur le débat de tout à l'heure sur Néo. Il y a quelques années, moi je n'étais pas du tout persuadé de la pertinence de ce projet. Pas du tout. On a eu beaucoup de débats, j'ai lu plusieurs études. Et au fond, c'est vrai qu'il y a un intérêt à ce projet. Au départ, ce n'était pas ma conviction, mais le fait d'échanger, de discuter, de lire,... On découvre des choses.

Présentateur : Merci beaucoup, j'ai ici sur la gauche de la salle...

Intervenant 10 : Bonjour, je m'appelle Mathilde et je suis à la (inaudible). Notre question est : Où réside l'intérêt de l'élargissement du ring pour la région Bruxelles-capitale ? Pour tout le monde.

André du Bus : Pour la région Bruxelles-capitale, je ne vois pas l'intérêt. Il y a aujourd'hui, en région Bruxelles-capitale, très peu de politiques – il y en a certains du côté flamand car c'est un projet essentiellement au service de la Flandre, essentiellement au service d'une artère qui passe de l'autoroute de Liège, qui emprunte le ring et qui va vers Grand-Bigard, autoroute de la mer. Il faut savoir que la zone la plus importante de développement économique de la Flandre est précisément dans ces endroits là – le sud d'Anvers etc. Et donc ils ont besoin – et c'est vrai que le développement économique de la Flandre passe par l'élargissement du ring mais ce n'est pas du tout l'intérêt de Bruxelles. Au contraire, l'élargissement du ring, c'est le signe de nuisance sonores, environnementales, un taux supérieur de d'oxyde d'azote. Avec des études qui ont montré que ça augmentait et ça touchait la santé des habitants à 3km au-delà du ring et donc c'est 600000 habitants qui seront directement touchés par cette extension. Et donc il y a des solutions alternatives qui ont été démontrées par Bruxelles mobilité. En diminuant la vitesse, en affectant certaines bandes, etc. Mais non, de mon côté, je ne vois pas l'intérêt pour la région Bruxelloise de marcher dans l'élargissement du ring.

Thyl Van Giezeghem : Non, je ne vois pas non plus l'intérêt pour la région Bruxelloise de soutenir l'élargissement du ring. D'ailleurs, c'est assez amusant de voir qu'en 2012, la région Bruxelloise avait un recours en justice sur un plan flamand et il y avait deux points qu'ils pointaient : c'était un centre commercial (inaudible) qui devait ouvrir à quelques kilomètres du Heysel et contre l'élargissement du ring en disant « ces deux projets vont asphyxier complètement Bruxelles. Et aujourd'hui, la position de la région sur l'élargissement du ring n'est pas très claire, les porteurs de projet Néo utilisent justement cet élargissement du ring pour dire : « ça va nous aider à ce qu'il y ait une meilleure mobilité pour arriver jusqu'au projet Néo ». Donc on se demande où est la cohérence.

Caroline Persoons : Pour répondre à votre question et pour répondre peut-être à ce qui vient d'être dit. Il n'y a pas d'intérêt à la région à voir ce ring être élargi et amener plein de bagnoles vers la région. Vous savez, les grandes voies d'accès des voitures ont été construites en 1958 lors de l'exposition universelle. Il y avait la voiture qui devenait accessible pour le plus grand nombre et on presque fait des autoroutes dans la ville. Et on doit revenir de ça... Le monde a évolué, nos manières de se déplacer aussi. Ce n'est pas possible pour une raison de pollution de continuer à augmenter les possibilités d'arriver avec plein de voitures dans la région et autour de la région. La région – et je vais dire ce que le gouvernement a écrit il y a quelques semaines au gouvernement flamand, c'est très clairement dit – la région Bruxelles-capitale n'est pas favorable à un élargissement du ring. C'est une lettre du ministre-président Vervoort envoyée en octobre au gouvernement flamand. Mais la région et le gouvernement se dit ouvert à une négociation et à définition de projets communs. L'intérêt de l'élargissement du ring, c'est de pouvoir ouvrir un dialogue et un débat sur les modalités de transport de manière générale pour les particuliers, pour les gens qui viennent travailler à Bruxelles, pour ceux qui sortent de Bruxelles et travaillent en périphérie, mais aussi pour le transport de marchandises, etc. C'est vraiment un dossier où il n'y a pas eu moyen de dialoguer jusqu'à présent. Pour nous, au niveau de DéFi, c'est symptomatique de la manière du non-dialogue sur certains dossiers entre les régions. Lors de la 6<sup>ème</sup> réforme, on scinda l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvoorde en matière de justice, en matière de droit de vote, etc. Et ceux qui ont signé cette 6<sup>ème</sup> réforme avaient prévu une communauté urbaine pour prévoir des projets qui touchent et la périphérie et Bruxelles. La communauté urbaine, il n'y a rien, schnol, nada. Ça n'a pas été mis en route. Et ici, le ring, c'est l'exemple type du projet public où la communauté urbaine de dialogue doit être réunie. Et donc, non pour l'élargissement du ring pour le gouvernement Bruxellois aussi, qui est fait comme ça, avec plutôt les armes que le dialogue.

Gaëtan Van Goidsenhoven : Effectivement, cet élargissement du ring aurait comme conséquence, d'après certaines études, le fait de faire rentrer 54.000 voitures en plus à Bruxelles. C'est clair que ça aurait des conséquences néfastes pour la circulation dans cette ville déjà particulièrement embouteillée. Ma collègue en a parlé : la Flandre a tout loisir de dialoguer avec la région Bruxelles-capitale. C'est pour ça que la communauté urbaine a été mise sur pied. Mais voilà, depuis 2015, le corset téléphonique est rattaché du côté de la Flandre. On doit pouvoir discuter des questions de mobilité entre Flandre et région Bruxelloise parce qu'on fait partie d'une zone géographique commune. Et donc, ce qu'on fait d'un côté de la frontière linguistique a des impacts sur l'autre côté. Cette réflexion sur le ring, alors que ce ring est censé passer par des portions de l'autre région montre bien qu'il faut dialoguer dans cette région. Sans doute cet élargissement du ring, pensé comme il l'est, est une solution de facilité. Il faut que la Flandre puisse aussi s'engager sur des engagements massifs en terme

de partis, de dissuasion autour des deux (inaudible), sur son territoire. Ils doivent aussi développer des lignes de tramway qui viennent vers Bruxelles. Il y a évidemment des moyens importants à mettre en œuvre qu'il faut pouvoir penser avec la région Bruxelloise. Et donc, des projets unilatéraux comme celui-ci, avec aussi des conséquences environnementales – les particules fines que ça induira dans l'atmosphère... Les conséquences environnementales lourdes sur lesquelles il faudrait pouvoir mener de réelles études d'incidence, montrent que cette conception de la mobilité autour de Bruxelles doit être l'objet d'un dialogue avec les deux autres régions. Parce que la région Wallonne est un petit peu en décalage, mais enfin on n'est pas loin des axes Wavre-Louvain-la-Neuve etc. On doit pouvoir dialoguer par rapport à cela. Cette communauté urbaine-métropolitaine a été créée pour cela. Et la Flandre s'entête à vouloir imposer ce projet, qui est un projet extrêmement impactant pour Bruxelles, qui lui n'apporte pas grand-chose, même si certain, dans certains secteurs économiques disent que c'est nécessaire pour pouvoir activer un certain nombre de dynamiques d'emplois. Mais en tout cas, très clairement, ce projet tel qu'il est proposé aujourd'hui, ça a énormément d'impact sur Bruxelles sans qu'on puisse établir de valeur ajoutée. Et ça a aussi un impact environnemental important. Or il est plus que jamais nécessaire de se projeter dans l'avenir quant aux choix en terme de mobilité. Les besoins actuels vont sans doute évoluer. Et il faut intégrer cette évolution du mode de déplacement et du mode de consommer le déplacement. Et donc ce projet n'aborde pas du tout ce genre de choses. Et donc en l'état, c'est un projet qui a plus que des défauts. Il a évidemment énormément de défauts et il faut pouvoir remettre sur la table la question de la mobilité autour de Bruxelles avec la Flandre. Ça doit être notre priorité commune et certainement pas de vouloir réagir à des occasions venues d'une autre région.

Intervenant 11 : Bonjour, moi je m'appelle Aymeric. Je suis étudiant à la cité (inaudible). Ma question s'adresse plutôt à Monsieur du Bus. Donc vous, vous êtes plutôt contre l'augmentation des voies de circulation. Alors vous allez contre un projet, c'est très bien. Mais quelles alternatives proposez-vous à ce projet ? Puisqu'on sait qu'il y a actuellement 1.200.000 habitants en région Bruxelles-capital. Ne pensez-vous pas qu'il serait plutôt qu'il serait intéressant de revoir l'entièreté de l'infrastructure de ce ring plutôt qu'une portion bien précise ?

André du Bus : Merci. De fait, nous soutenons des alternatives par rapport à cet enjeu green. La première, c'est de limiter la vitesse à 70km. Pourquoi ? Parce qu'à Paris, ils ont pris cette mesure-là récemment et ils ont vu que la diminution de la vitesse de 90 à 70 a fait diminuer les accidents de 15%. Et surtout, a fait augmenter la vitesse moyenne – assez paradoxalement – de 20%. Premier élément donc : diminuer la vitesse sur le ring. Deuxième élément : affecter une bande à ce qu'on appelle les véhicules à occupation multiples. C'est le covoiturage. De telle sorte qu'il n'y ait pas de voitures avec un seul conducteur, mais des voitures avec 2-3-4 personnes si nécessaire. Et, en soutenant le covoiturage par des plateformes internet d'information. « Je fais tel trajet, j'ai de la place dans ma voiture. Etc. » Aujourd'hui il y a des applications qui permettent ce genre de service. Alors aussi, il y a l'offre des transports en commun. Le renforcement du RER. Ça, c'est quelque chose dans lequel tout le monde est impliqué. Le fédéral est impliqué. La région Wallonne est impliquée. La région Bruxelloise est impliquée dans le renforcement du RER dont le but est de diminuer le trafic des véhicules qui rentrent dans Bruxelles qui utilisent en partie le ring. Voilà trois éléments pour lesquels nous sommes largement favorables et que nous voulons mettre en avant.

Présentateur : Est-ce qu'on a une question suivante, peut-être pour Monsieur Van Giezeghem ?

Intervenant 12 : Bonjour, moi c'est Jean-Christian (inaudible). Je m'adresse à (inaudible). On aimerait savoir comment, en tant que Bruxellois ou en tant que parlementaire Bruxellois, allait pouvoir intervenir ou montrer notre désaccord dans le débat qui prendra place. Qu'entendez-vous par là quand vous parliez de dialogue. Par quel biais, par quel intermédiaire ?

Caroline Persoons : Je dis juste un mot avant de passer le micro. La première façon de marquer son désaccord est d'utiliser tous les moyens juridiques. Je vais prendre un exemple. Il y avait un projet de construire en région flamande un incinérateur près de la frontière de la région. Il y a eu une action du gouvernement Bruxellois, plein de riverains qui se sont joints à l'action. Ça a été interrompu. Il faut utiliser tous les moyens légaux possibles. Si les moyens légaux ne sont pas suffisants, il faut aussi faire entendre sa voix. Mais le premier moyen, c'est ces recours. La deuxième chose, moi je dis, il ne faut pas être innocent. Quand je prenais l'exemple de la communauté urbaine qui était le contrepoids d'une scission de Bruxelles-Hal-Vilvoorde. Ce contrepoids, il n'est pas réalisé. C'est souvent comme ça. Et donc, on n'a pas d'outils. Et donc il faut aussi de la rigueur, du respect des engagements lorsqu'il y a des négociations. Il faut être très strictes et clairvoyants. Voilà.

Thyl Van Giezeghem : Pour répondre précisément à la question, comme tous les travaux, le projet d'élargissement tombe dans le périmètre légistique du d'aménagement du territoire Bruxellois. Donc il faut demander les permis. Et donc, ces permis, ils ne pourront pas s'en passer. En plus, la trajectoire passe effectivement aussi par le territoire Bruxellois. Ils seront bien obligés de demander notre avis. Et donc les autorités Bruxelloises sont en mesure de leur imposer toute une série de choses. Tout au moins une rediscussion de ce projet. Et de la redéfinition globale du projet mobilité autour de Bruxelles. L'arme du permis d'urbanisme est une arme évidemment importante qui a une valeur juridique fondamentale. La Flandre ne peut pas se contenter de son approche du fait accompli. Nous avons des droits et si les autorités Bruxelloises ont la volonté de les faire respecter et bien cela ne se passera pas comme ça. Tout simplement.

Intervenant 13 : Bonjour, je m'appelle Frédéric et ce sera une question pour Monsieur Van Goidsenhoven. N'y aurait-il pas moyen de plus utiliser le canal pour le transport de marchandises afin de désengorger le ring ?

Gaëtan Van Goidsenhoven : C'est une bonne question aussi et la réponse est oui. Même s'il faut reconnaître que ces dernières années il y a eu une évolution positive de l'usage du canal. Mais il y a encore aujourd'hui tout une série de chose qui se passent du canal. Alors que c'est le canal qui pourrait être utilisé pour éviter que des dizaines de milliers de camions viennent perturber la circulation, et aussi polluent, soit dit en passant. Deux exemples très précis. Il y a aujourd'hui à Bruxelles énormément de chantiers. Et encore à l'heure actuelle, y compris des chantiers majeurs, ne font pas l'objet de transbordements – donc des gravats, des matériaux de chantiers – par le canal. Y compris des chantiers à proximité du canal. Je l'ai découvert récemment, j'en suis tombé de ma chaise. Il y a encore aujourd'hui des pertes de potentiel par rapport aux possibilités du canal et parfois le port de Bruxelles se montre trop peu proactif

ou trop prudent par rapport à un certain nombre de chose – pour des questions de tonnage, d’opportunités, ils ne sont à mes yeux pas toujours très clairs.

Autre exemple, le commerce de voiture qui est situé entre Anderlecht et Molenbeek dans la zone des parcs. La région Bruxelloise avait l’idée de transporter ça par bateau en délocalisant ce commerce vers l’avant-port. Malheureusement ce dossier a été raté. Il avait évidemment un énorme potentiel économique. Il faut aussi parfois regarder les activités économiques à Bruxelles. Mais aussi désengorger tout une partie de la ville de ces camions, qui, à toute heure du jour et de la nuit, perturbaient la vie d’un certain nombre de quartiers. Voilà, il y a donc, à mon sens, la possibilité de faire un meilleur usage de ce canal. Aussi, de mieux intégrer ce canal dans la ville. Car pour le moment c’est une coupure urbaine particulièrement dure. Et qu’il y a sans doute la possibilité de faire interagir un peu mieux ce canal dans la ville. Et pourtant, aussi, mieux l’utiliser pour toute une série de choses. Il faut parfois donner du temps au temps. Mais il est vrai qu’il y a un certain nombre de situations qui restent inexplicables, où on pourrait aller plus vite, plus loin. Et faire de cet axe un axe plus dynamique pour toute une série de choses.

Présentateur : Question suivante ? Non personne ne se lance. Je vais poser une question alors. Monsieur Van Giezeghem, je sais que votre environnement dans Bruxelles a pris position par rapport aux initiatives ORIG et à l’élargissement du ring. Vous pouvez peut-être nous en toucher un petit mot.

Thyl Van Giezeghem : Oui, nous on a pris position – on était tous d’accord ici pour dire qu’on était contre l’élargissement du ring. Nous on soutient les mesures qui ont été énoncées par Monsieur du Bus. Notamment la réduction de la vitesse sur le ring. Parce que fatalement, l’argument du gouvernement flamand pour cet élargissement du ring était d’avoir plus de fluidité sur le ring. Mais en fait, on sait que si on construit plus de place pour les voitures, il y a plutôt certaines personnes qui n’utilisaient pas la voiture jusque-là qui vont s’engouffrer en disant : « Bon, il y a plus de place, je vais prendre ma voiture moi aussi ». 5 à 10 ans plus tard, on se retrouve avec la même congestion. Donc aujourd’hui, le gouvernement flamand n’utilise plus vraiment l’argument de la fluidité, mais plutôt celui de la sécurité routière. Diminuer la vitesse sur le ring permet d’avoir une meilleure fluidité et de limiter les accidents. Alors, il y a une autre proposition que nous on a pour limiter les flux qui rentrent dans Bruxelles, c’est l’instauration d’une taxe kilométrique ou d’un péage urbain qui permettrait d’utiliser les ressources financières qui sont dégagées de cette taxe pour réinvestir dans les transports en commun et les rendre plus attractifs. Et du coup, on rentre dans une sorte de cercle vertueux. Au plus les transports en commun sont développés et attractifs, au moins les gens vont prendre leurs voitures.

Intervenant 14 : Mon nom est (inaudible). Je voudrais savoir s’il serait possible de mettre des péages à l’entrée de la ville. À Madame Persoons.

Caroline Persoons : J’étais tournée vers mon collègue. C’est « Est-ce qu’il est possible de mettre des péages à l’entrée de la ville » ? C’est ça ? Justement, je retombe sur la première question sur ce sujet-ci. Nous avons eu une grande discussion au niveau de mon parti. On était très nombreux à défendre un péage urbain. Très clairement. Puis on a discuté, on a consulté. On est toujours pour ce péage urbain. Mais on se dit que, de façon pragmatique, on doit

commencer par une taxe kilométrique. Le gouvernement Bruxellois a déjà pris des mesures très claires en interdisant la circulation des voitures les plus polluantes etc. avec un certain délai à respecter. Parce qu'on ne peut pas non plus dire que les gens qui ont une voiture ancienne – et c'est souvent, sans doute, des familles où il y a moins de moyens où on a une voiture ancienne qui pollue plus. On ne peut pas dire du jour au lendemain « elles ne valent plus rien ». C'est pour ça qu'il y a des délais qui ont été mis. Il y a différentes grandes villes en Europe qui ont mis en place ce système de péage urbain ou de taxes kilométriques et ça marche. À Berlin, à Stockholm, etc. Donc nous, nous sommes tout à fait pour des mesures assez strictes. Et la première mesure à prendre, pour nous, c'est la suppression des voitures de sociétés. Tout près de chez moi, il y a un arrêt de métro, un arrêt de tram, un arrêt de bus. Il y a une société qui donne des voitures de société à tous ses cadres. Et donc, voilà, tous les matins il y a au moins 40 voitures qui entrent et qui se gare dans un quartier alors qu'il y a 3 moyens de transport en commun. Donc c'est une mesure dure, mais elle permettra une meilleure qualité de vie. L'argent du péage urbain ou de la taxe kilométrique doit être réaffecté vers des politiques en commun. Ça doit être pour augmenter les métros, trams,... Les pistes RER vélo. Voilà, ça doit être réaffecté dans ces politiques-là.

Intervenant 15 : Bonjour, moi je m'appelle Élisabeth (inaudible). Pour revenir à la problématique des transports en commun. Pourquoi ne pas investir dans la SNCB, la TEC et de Lijn en augmentant la fréquence de ces transports, l'accessibilité aux navetteurs et en baissant le prix des trajets. Parce qu'on entend bien que les investissements sont faits, mais on ne voit pas de retours spécifiques et précis. Donc, quelles actions concrètes sont prévues dans un futur proche ?

Gaëtan Van Goidsenhoven : Vaste question. Pour y répondre brièvement ça ne va pas être simple. Il y a quand même des investissements importants en terme de mobilité qui sont consentis. Tant au niveau du pays – on a débloqué un milliard d'Euros pour le RER. C'est un dossier qui avance, qui a connu énormément de retard. Qui est fondamental aussi si l'on veut éviter que les navetteurs ne fassent un usage excessif de leur voiture. Au niveau de la région Bruxelles-capital, le dossier du métro, après 20 ans d'immobilisme a un peu redémarré. Donc voilà, l'axe nord-sud etc. Il y a aussi des investissements notables qui sont en court. On sait que le dossier pour l'instant est parfois un petit peu contesté. Mais bon, l'idée selon laquelle il faut compléter le réseau de métro, qui, dans notre région, ne paraît pas une question secondaire. Il y a d'autres investissements qui doivent être consentis par les autres régions. Donc voilà, tout à l'heure quand on parlait de l'élargissement, il paraît évident que la Flandre doit aussi investir dans des lignes de tram qui conduisent vers Bruxelles. Il n'est pas non-plus complètement fou que la région Wallonne puisse étoffer son offre au niveau de TEC pour relier la région Bruxelloise. Je crois que c'est la fusion des moyens qui permettra de fournir un résultat adéquat. Parce qu'il va s'en dire que tous ces investissements en terme de mobilité coutent extrêmement cher. Singulièrement quand ils s'accompagnent – comme le métro ou le chemin de fer – à des investissements structurels. Il faut aussi accompagner ça par des investissements de parking de transit, de parking de dissuasion. Proches de la ville mais aussi proches de nœuds intermodaux de communication plus loin en province. C'est ce mariage qui permettra d'avoir dans un avenir – je l'espère le plus proche possible – une mobilité qui soit améliorée et une capacité pour les citoyens de pouvoir faire un certain nombre de choix, parce que à l'heure actuelle, pour beaucoup, la mobilité est avant tout contrainte plus que choisie.

Présentateur : (inaudible). J'ai encore deux questions. Donc je propose qu'on prenne les deux et puis qu'on garde les 3 dernières minutes pour répondre.

Intervenant 16 : Bonjour, je m'appelle Aurian. J'aurais une certaine remarque à faire parce que j'ai fait le lien entre le projet Néo et le fait d'éviter trop de circulation sur le ring. Si vous essayez d'avoir moins de circulation en augmentant la taille du ring, le projet Néo risque d'attirer plus de clients qui proviendraient d'entre Anvers et Bruxelles et qui viendront très probablement avec des voitures pour pouvoir prendre des objets pour les transporter avec eux parce qu'ils n'ont pas tous envie de passer par le train ou d'autres transports en commun quand ils ont des charges à prendre avec eux. Du coup je trouve qu'il y a une adéquation entre le fait qu'on essaye de diminuer la pollution et le projet Néo qui voudrait qu'il y ait plus de gens qui viennent d'autre part que de Bruxelles pour acheter des produits dans ce nouveau projet.

Présentateur : La deuxième question ?

Intervenant 17 : J'avais une question pour le député du MR. Votre parti est au gouvernement fédéral et donc en charge de la SNCB. Pourquoi alors ne pas augmenter les fréquences sur les lignes de train à Bruxelles ? Parce que par exemple, à la gare de Simonis, il n'y a qu'un train par heure. On pourrait peut-être en mettre plus.

Caroline Persoons : Je réponds aux deux questions puis je passe à mon collègue. Le lien entre Néo et le ring, on peut voir des antagonismes. Mais en même temps, le but c'est aussi de développer les autres moyens de communications, les transports publics vers cette zone de la ville où il y a Néo. Mon collègue, du Bus, a parlé des touristes, etc. C'est arrivé via les transports publics. Donc je ne pense pas que c'est Néo qui va impliquer l'élargissement du ring. Par contre, ce que la Flandre refuse, c'est certaines voies d'accès au ring qui sont demandées par la région Bruxelloise. Mais bon. Et le gouvernement fédéral et la SNCB, c'est une excellente question et c'est indispensable d'utiliser les trains comme un métro, comme une des lignes de transport public. On a vraiment plaidé, tout le monde a travaillé sur ce thème là et a dit oui. C'est d'avoir des titres de transport qui permettent d'aller dans un transport SNCB, STIB, TEC et de Lijn. Voilà.

Gaëtan Van Goidsenhoven : Très rapidement, il est clair que le chemin de fer, c'est un des outils majeurs en terme de mobilité. Pour l'extérieur de Bruxelles, pour l'intérieur de Bruxelles. Voilà, il y a la possibilité d'aller d'une gare à l'autre et de se servir de ce circuit comme d'une nouvelle ligne de métro complémentaire. C'est ce qu'on appelle le REB. Le réseau interne à Bruxelles. L'usage par les bruxellois de ce réseau de chemins de fer qui est aujourd'hui trop peu utilisé, trop peu connu. Je crois très sincèrement que le ministre Bellot travaille et fait du renforcement du chemin de fer en Belgique une priorité. Bien entendu le dossier du RER a évolué. On en devrait aujourd'hui être au stade de la finalisation. On ne l'est pas non plus mais enfin, on voit que ce dossier a lui aussi été développé politiquement, mais aussi budgétairement. Parce qu'il faut des moyens au-delà des bonnes idées qu'on a. Je pense que le chemin de fer de ces dernières années en sortira renforcé. Et c'est sûr qu'il faudra encore consentir des investissements lourds. À la fois pour moderniser, pour adapter les lignes, pour adapter aussi les besoins qui sont sans cesse changeants. Je ne suis pas un spécialiste des réseaux de chemin de fer. Mais on est, à ce niveau-là, sur une politique

fondamentale qui permettra effectivement aux navetteurs mais aussi aux Bruxellois de compléter leurs choix en terme de mobilité. Or, on le sait, trop de navetteurs se sentent obligé de prendre la voiture pour des raisons de manque de confort, de manque de régularité sur un certain nombre de lignes. Je pense que des choses sont faites. Des choses seront faites prochainement. Des moyens seront dégagés. Mais il y a évidemment pas mal de pain sur la planche.

Présentateur : Une dernière minute.

André du Bus : Vous avez raison de dire que les deux projets, en terme de mobilité, et dans une vision un peu archaïque, sont un peu incompatibles. Mais il faut imaginer que la mobilité va évoluer. D'une façon ou d'une autre. On ne va pas pouvoir continuer de cette façon-là. Alors, on a déjà fait référence au fait de baisser la vitesse sur le ring – ce qui augmente la vitesse moyenne. Paradoxe. On peut aussi travailler sur la taxation des poids lourds. Et ça c'est un projet que nous soutenons également. C'est-à-dire qu'aux heures de pointe, les poids lourds seraient d'avantage taxés de sorte qu'on déplace leurs heures de transit à des heures qui sont beaucoup moins encombrées et beaucoup moins encombrantes. Je crois qu'on va évoluer vers d'avantage de complexité dans la gestion de la mobilité mais aussi d'avantage de fluidité. Parce que vous allez voir une multiplication des modes de transport. On l'a dit : le Heysel est accessible par métro directement. Donc, toute la population qui vient de Bruxelles ne posera pas de problème. La seule qui risque de poser un problème, c'est celle qui vient de la Flandre etc. Il faudra travailler sur des heures, sur des bandes à véhicules à occupation multiple, etc. Il y a des solutions. Il faut seulement avoir le courage de les imposer en tant que tel. Ça c'est le courage politique, et c'est la négociation qui devra avoir lieu.

Présentateur : Merci beaucoup, voilà qui conclut cette séance de question/réponse et de débat. Attendez s'il vous plait. Je vois déjà que vous êtes en train d'essayer de vous lever. Bien essayé, vous je vous garde une dizaine de minutes. Par contre, vous pouvez quand même applaudir notre panel. Merci à vous. Je vous demande 5 dernières minutes de patience. Après vous pouvez (inaudible) dehors, on ne vous reverra plus. Oui, je prends l'autre micro. Est-ce que c'est mieux ? Alors dernière petite communication : le projet n'est pas fini. Bien que, en ce qui vous concerne, le projet n'est pas fini. Pour vous, les élèves, il reste une phase à ce projet. La phase qu'on a appelé l'expression publique, la production. En quoi est-ce que ça va consister ? (inaudible). Vos enseignants vous en parleront bientôt. Si je pouvais encore avoir une minute d'attention s'il vous plait. Donc, les productions de l'expression publique sont la forme qui vous intéresse le plus. Donc ça peut-être une dissertation ou quelque chose du genre si vous voulez la faire classique. Un poster si vous avez des talents de dessin ou de graphisme. Ça peut être aussi une petite capsule vidéo. Ça peut-être des choses comme ça. Hésitez pas à être originaux. On n'a pas (inaudible). Toutes ces expressions publiques et ces productions seront affichées et diffusées dans la galerie Ravenstein. Pour ceux qui ne voient pas où c'est, c'est vers les BOZAR. Ces productions affichées seront disponibles dans l'espace public. Cela veut dire que tout le monde va pouvoir les voir. Quand je dis tout le monde, cela veut dire tout le monde. Tous les gens qui passent dans la galerie vont voir votre boulot. Ça veut dire qu'il faut faire les choses le mieux possible évidemment. Et ça veut dire aussi que le 8 mai, on inaugurerà cet espace d'exposition. C'est le mercredi après-midi. Je sais, vous n'êtes pas obligés d'être là. On demande quand même à un maximum d'entre vous, à ceux que ça intéresse, ou à tous ceux qui ont envie de défendre leur boulot ou leur point de vue de venir

nous dire bonjour ce jour-là. Ce sera une bonne occasion de boire un verre tous ensemble – du jus d’orange hein. Et pouvoir discuter du projet. Dernier point que je dois aborder aujourd’hui. Pour les professeurs, il y a encore des enveloppes à questionnaires à distribuer. Ne partez pas sans. Et, en ce qui concerne tout le monde, merci d’être venus. Merci à vos enseignants. Merci à tous.