

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES
QUESTIONS ORALES**

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN MONDELINGE
VRAGEN**

**COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,
DE L'URBANISME ET DE LA POLITIQUE FONCIÈRE**

**COMMISSIE VOOR DE RUIMTELIJKE ORDENING,
DE STEDENBOUW EN HET GRONDBELEID**

RÉUNION DU JEUDI 29 MAI 2008

VERGADERING VAN DONDERDAG 29 MEI 2008

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

Présidence : Mme Els Ampe, vice-présidente.

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

Interpellation de M. Yaron Pesztat

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

concernant "le protocole de coopération - gare de Bruxelles-Midi".

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- Le protocole de coopération gare de Bruxelles-Midi et ses environs a été adopté le 20 mars 2008 par le conseil communal de Saint-Gilles. Je ne comprends rien à ce protocole, et mon interpellation reflète d'ailleurs ma perplexité devant celui-ci.

A l'initiative de la SA SNCB Holding, le protocole de coopération annonce qu'un masterplan va être développé par Eurostation. Celui-ci vise :

1. "L'adaptation des espaces publics, voiries et places (de l'Europe, de la Constitution, Bara et Horta)".

Le masterplan n'explique pas en quoi consiste cette adaptation. Il s'agit pourtant d'espaces publics importants, situés autour de la gare du Midi.

2. "Le regroupement d'installations du groupe SNCB". Le texte ne précise pas lesquelles, ni dans quel objectif, ni comment cela se traduira en termes d'urbanisme.

3. "La réadaptation des quadrilatères." Le texte n'explique nulle part de quoi il s'agit.

4. Le texte évoque l'îlot de la rue de France sans préciser quelles sont les intentions à cet endroit.

Le projet de développement de la gare du Midi est une opération difficile, qui concerne un quartier sensible. Cette opération a démarré sur les chapeaux de roue, s'est interrompue pour les raisons que nous connaissons et tente de redémarrer depuis quelque temps. Nous ne nous rejoignons pas sur le choix du projet à la gare du Midi. Mon opinion est qu'il faut tout arrêter, changer son fusil d'épaule et rénover.

Se pose également le problème des recours en justice introduits contre les expropriations et contre le montant des expropriations proposé par le comité d'acquisition, avec une décision de justice favorable aux requérants qui risquait de faire jurisprudence.

Tout le monde a l'oeil rivé sur le développement de ce quartier. C'est pourquoi les objectifs poursuivis par les différents acteurs doivent être les plus transparents possible.

Le protocole de coopération relatif à la gare de Bruxelles-Midi et le développement de ses abords est dépourvu de transparence quant aux objectifs poursuivis. Son objet n'est pas compréhensible, bien qu'il ait été approuvé par le conseil communal de Saint-Gilles. Je suppose que ses membres comprennent néanmoins de quoi il relève, et qu'il connaissent le contenu du projet, afin de pouvoir se prononcer sur celui-ci en conseil communal.

Ce projet porte sur un quartier dont la dimension régionale est évidente. Il me paraît dès lors utile de vous interroger afin, d'une part, de clarifier le contenu du plan - en quoi consistent les projets et les sous-projets stipulés dans le protocole, ainsi que la vision d'ensemble dans laquelle ceux-ci s'inscrivent - et, d'autre part, d'être informé sur la publicité prévue. Il s'agit d'un quartier particulièrement sensible, pour lequel il convient d'assurer la transparence de ses intentions et la publicité du projet.

Le protocole va-t-il obtenir l'approbation du gouvernement de la Région bruxelloise ? Concerne-t-il au contraire uniquement la SNCB et la commune de Saint-Gilles, alors que la Région est un acteur majeur dans le développement des abords de la gare du Midi. La Région est -elle impliquée ? Cela revient-il à obtenir une approbation formelle du protocole par le gouvernement régional ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Picqué.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Je voudrais, en toute sérénité, lever la grande confusion qui règne sur ce que l'on appelle "le quartier du Midi". Il s'agit d'une zone très étendue, qui comprend les rives anderlechtoises et saint-gilloises, ainsi que l'assiette du chemin de fer.

Lorsque l'on parle de projets en cours, on entend souvent par "quartier du Midi" le projet initial de la SA Bruxelles-Midi et un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) qui concerne trois îlots et demi. Ceux-ci comptent encore une vingtaine de maisons à exproprier. Si l'on ne clarifie pas cette sémantique de "quartier du Midi", nous finirons par confondre ce qui se passe au Wiel's avec ce qui se passe au "quartier du Midi". Il s'agit donc de bien distinguer les deux éléments. L'opération de la SA Bruxelles-Midi est moindre en termes de surface ; cette zone est même plus petite que ce que l'on appelle le "quartier du Midi".

Nous en avons déjà débattu : je pense qu'il faut terminer cette opération. La négociation sur les montants d'expropriation est l'un des gros problèmes que nous rencontrons à présent. Nous nous trouvons dans le champ des exigences classiques - légitimes ou pas, ceci est un autre débat - des propriétaires. Nous laissons les choses se dérouler sous l'autorité du comité d'acquisition. Des permis ont déjà été délivrés pour un certain nombre de terrains. Des constructions sont en cours. Dans un délai que j'espère assez court, nous déposerons le dernier permis.

Ici, il ne s'agit pas du tout de cela. Ce n'est pas le même périmètre. Voici l'historique de la question : depuis un certain temps déjà, la SNCB nous fait part de son désir de centraliser ses bureaux en un endroit situé sur ses propres propriétés, à savoir l'assiette du chemin de fer. Notre position est la suivante : si la SNCB se décidait un jour à rassembler ses bureaux en un point, ce qui répond à une logique de regroupement et d'économies d'échelle qui lui appartient, nous ne pourrions pas l'accepter sans disposer d'une vision d'ensemble. Nous n'admettons pas de saucissonner la zone du chemin de fer.

Des réflexions ont donc cours en ce moment, portant par exemple sur l'aménagement du dessus des voies. Celui-ci permettrait l'installation de bureaux. L'immeuble de la Poste se trouve là également, comme vous vous en souvenez.

Enfin, j'en viens aux quadrilatères. Il s'agit des deux bâtiments en avancée du corps de la gare vers la petite ceinture, et sur lesquels reposent les voies de chemin de fer. Ils sont plus bas que la taille même de la gare. C'est ainsi que la SNCB, négociant avec la Poste, a eu l'idée de dégager une perspective sur la gare. D'autres suggèrent d'employer les quadrilatères pour aménager sous les voies des surfaces commerciales ou des parkings réservés aux cars touristiques ou aux sociétés de transport en commun.

Il est aussi question des abords publics de la gare du Midi. Nous partons du principe qu'il faut absolument un masterplan et qu'aucun permis ne sera délivré s'il n'est pas intégré dans une vision d'ensemble. La SNCB a compris le message.

De plus, après avoir observé la situation à Liège et Anvers, nous nous rendons compte que la SNCB devrait fournir un effort moral pour améliorer l'image de ses gares. Nous devons aussi évaluer la couverture de la place Horta, qui accueillerait certaines activités.

Toutes ces considérations nous ont conduit à souhaiter une réflexion sur l'aménagement de la gare du Midi et de ses abords immédiats. Il ne s'agit pas de faire croire que des opérations grandioses ont lieu avenue Fonsny, par exemple. Nous devons réfléchir aux espaces publics et à l'assiette du chemin de fer, car nous ne pouvons pas empêcher la SNCB de demander quelque chose sur son propre site. Reste à savoir ce qu'elle projette.

Un groupe de réflexion a été organisé - et ce n'est pas vous qui nierez l'intérêt de cette réflexion globale.

Il comprend les représentants des principaux acteurs de l'aménagement du territoire de la gare et de ses abords immédiats. Il s'agit du ministre régional de la Mobilité, de la secrétaire d'Etat en charge de l'Urbanisme, des deux communes, de Beliris, de la SNCB Holding, d'Eurostation et d'Euroimmostar. La SNCB Holding a pris l'initiative de donner mission à sa filiale Eurostation de développer un masterplan de la gare.

Le masterplan est financé exclusivement par la SNCB Holding. Il est en cours d'élaboration et est suivi par un comité de pilotage. La création de ce comité de pilotage répond précisément à la nécessité d'associer tous les acteurs à la réflexion.

Ensuite, nous avons convenu de signer un protocole de coopération portant sur les droits et obligations de chacun, afin de nous donner toutes les garanties d'un échange d'informations et de remettre très vite la SNCB sur les rails si elle venait à épouser un projet qui ne nous convient pas.

Des études sont en cours. La commune de Saint-Gilles et la SNCB Holding ont déjà approuvé le présent protocole, et le gouvernement l'a approuvé le 24 avril dernier. Ce protocole ne nous engage guère, il représente davantage une obligation de concertation avant toute demande de permis ou de tout plan.

Il est prématuré de mesurer les intentions exactes de la SNCB, d'autant que nous ignorons ce qu'elle entend réaliser comme projet sur la gare même. Des options seront à discuter : la gare doit-elle être un lieu de vie ou un coffre-fort administratif ? Ce débat est incontournable et constitue essentiellement l'objectif de ce protocole de coopération. A ne pas confondre donc avec la problématique de la SA Midi.

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- Je suis apaisé en ce qui concerne la question du périmètre sur lequel on travaille. On peut rassurer un certain nombre d'acteurs qui se mobilisent fort - à tort ou à raison, peu importe - sur le périmètre de la SA Bruxelles-Midi, en leur disant que cela n'a rien à voir avec ce qui les préoccupe, et qu'il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter. Mais ce n'est pas clair à la lecture du protocole. Il n'y pas de plan ; on ignore quel périmètre est concerné. Ce point est éclairci, mais il serait préférable d'être plus transparent.

Les projets de plans de la SNCB sont d'ailleurs maintenant soumis à une obligation de transparence. C'est une très bonne chose, tout comme le fait que la Région y soit associée. Mais la SNCB, comme vous le savez, n'a pas toujours les mêmes intérêts que la Région. Vous en avez fait les frais : une partie de l'échec du projet Midi est précisément imputable à la SNCB...

M. Charles Picqué, ministre-président. - Du retard, pas de l'échec !

M. Yaron Pesztat. - Pardon. J'ai tendance à me situer à la fin de l'histoire, même si elle n'est pas encore terminée. Une partie des difficultés, dirons-nous, du projet Midi est due à la SNCB, qui avait des vues sur le quartier, ce qui n'a rien à voir avec les objectifs poursuivis par la Région bruxelloise.

Avec le temps, j'avoue que le premier schéma directeur des abords de la gare du Midi - le projet de base réalisé par la Cooparch qui, à l'époque avait suscité de nombreuses critiques, dont les miennes - avait au moins le mérite d'être un projet cohérent pour l'ensemble de la zone, en ce compris les espaces publics. On n'a pas réussi à le mettre en oeuvre, et on a donc perdu une partie de la cohérence. C'est dommage.

Parmi les projets possibles de la SNCB, il y a ce qui touche au quadrilatère, ce qui se passe en dessous des voies, à la place Horta, etc. Il y a là des enjeux fondamentaux en matière d'articulation de l'espace public. Il est très bien que la Région y soit associée, mais j'ai des craintes sur les projets de la SNCB.

En ce qui me concerne, a priori, la SNCB n'est pas un acteur qui travaille "pour" Bruxelles, mais pour elle-même. Elle considère la gare comme un ensemble fermé. Il y a des aménagements, dans l'idée de faire une "belle gare" pour les voyageurs, mais ce qui se passe à l'extérieur ne l'intéresse pas.

Encore aujourd'hui, la question de l'accessibilité, de l'articulation de la gare avec le centre ville est un problème qui reste entier. Ce n'est pas une gare de ville : elle est fermée sur elle-même, coupée de son environnement, mal articulée avec le centre. Il n'y a plus d'"entrée de gare". C'est historique : on a fait pivoter la gare. L'entrée n'est plus où elle devrait être, logiquement, pour être une entrée de ville par rapport aux boulevards.

On ne va pas changer cela. Cependant, tout ce qui a trait au quadrilatère permettrait peut-être de restructurer un peu les choses. Je vous engage, en tant que Région, à avoir un projet en ce sens, et à vous assurer que les projets de la SNCB cadrent bien avec ce que nous voulons et pouvons encore faire pour améliorer la situation, notamment au niveau de l'espace public et du fonctionnement de la gare.
Mme la présidente.- La parole est à M. Picqué.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Les projets de la SNCB ne peuvent pas être destinés à la seule satisfaction des besoins administratifs de celle-ci. Je trouve que Bruxelles peut être traitée de la même manière que d'autres villes. Nous avons droit à une approche architecturale, à une approche multifonctionnelle de la SNCB, au même titre que d'autres villes, notamment en ce qui concerne l'articulation de l'espace public.

Les discussions ne sont pas aisées, notamment parce que la SNCB est très souvent repliée sur ses seuls besoins, alors qu'elle doit s'ouvrir à une réflexion générale sur la ville. Nous avons déjà connu une telle situation dans ce même quartier.

Le protocole de coopération vise justement à lier la SNCB à un processus de réflexion globale avec tous les acteurs. Il est beaucoup trop tôt pour esquisser la moindre prévision. En tout cas, certaines pistes vont dans le bon sens, d'autres non. Sans perdre de temps ni d'argent, la SNCB doit faire de cette gare un morceau de ville, et non pas une forteresse en rupture avec le tissu de la ville.

Donc, suite au prochain numéro. Ceci dit, la SNCB doit exprimer précisément ses besoins. Elle doit confronter son point de vue au nôtre, notamment au sujet de l'avenir des fameux quadrilatères. J'ai vu deux ou trois esquisses représentant une grande esplanade visible de la petite ceinture jusqu'à la façade historique de la gare ; cela ressemble quelque peu à un "no man's land" ou à un "nowhere land". D'autres ébauches misent sur une liaison avec le centre-ville. En tout cas, nous travaillons toujours dans des espaces publics.

En résumé, le protocole de coopération est destiné à poursuivre cette concertation, tout en veillant à ce qu'on fournisse un minimum d'informations.

- L'incident est clos.