

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales et d'actualité

COMMISSION PLENIERE

Jeudi 19 novembre 1992

SOMMAIRE

INTERPELLATION

de M. Debry (position de l'Exécutif sur les projets de PPAS portant sur l'aménagement des abords de la gare du Midi et sur sa réaction face au début de travaux réalisés sans permis) à M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif. (Orateurs : MM. Debry et Picqué, ministre-président de l'Exécutif.)

PRESIDENCE DE M. DEMANNEZ, PRESIDENT

La séance est ouverte à 14 h 45 m.

INTERPELLATION DE M. DEBRY A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF,

concernant « la position de l'Exécutif sur les projets de PPAS portant sur l'aménagement des abords de la gare du Midi et sur sa réaction face au début de travaux réalisés sans permis »

M. Debry. — L'Exécutif a approuvé en juillet 1991 un schéma directeur portant sur les aménagements des abords de la gare du Midi. Cette approbation faisait suite à un processus de consultation de la population et à une réunion de la commission de concertation.

A l'époque, l'Exécutif s'était engagé à faire respecter ce schéma directeur lors de l'élaboration des PPAS devant concrétiser les options choisies. Aujourd'hui, les PPAS nous sont connus. Ils ont été soumis à l'enquête publique et la commission de concertation a remis un avis majoritairement favorable. Parmi les avis favorables, on trouvait celui de l'administration de l'urbanisme, qui est placée sous la responsabilité du ministre-président.

Parlons d'abord des caractéristiques urbanistiques. L'avis favorable est assez curieux lorsqu'on constate les nombreuses divergences entre les différents PPAS et le schéma directeur d'une part, et d'autre part, plusieurs déclarations publiques du ministre-président. Ces divergences portent notamment sur l'affectation de toute la rue de Mérode au logement, sur les gabarits, sur les options en matière de circulation, sur l'absence de périmètre de protection du côté anderlechtois, sur la relativité de la notion de périmètre de protection (et je pense à l'ilot GIL, c'est-à-dire l'ilot De Waele), etc.

Le 3 juillet 1991, vous déclariez à *La Lanterne* : « Dans le schéma directeur, nous avons prévu un rempart rue Emile Féron ». Mais c'est un rempart bien fragile puisque, derrière ce rempart, vous autorisez à présent des bureaux rue de Mérode alors que celle-ci était entièrement affectée à l'habitat dans le schéma directeur. Et vous « donnez » l'îlot Mérode-Porte de Hal-Argonne à la société De Waele, en l'aidant même à terminer son œuvre de spéculation par l'expropriation des deux derniers propriétaires récalcitrants. A votre place, monsieur le ministre-président, je ne serais pas très fier.

Dans cette même zone, il faut aussi relever qu'alors que le schéma directeur proposait des gabarits relativement raisonnables dans le cadre d'un aménagement urbanistiquement cohérent de la zone, vous avez dû lâcher du lest au niveau des gabarits pour permettre aux investisseurs potentiels d'amortir le coût du foncier que vous n'avez pu maîtriser.

La décision de l'Exécutif du 18 juillet 1991 mentionnait deux points : « L'Exécutif... considère que l'ensemble du périmètre Bruxelles-Midi doit être couvert par des PPA, avec adoption provisoire pour fin juillet 1992, ... décide que la coordination de l'élaboration de ces PPA se fera sous l'autorité de la Région ». Cette dernière phrase fait clairement porter la responsabilité de l'exécution de ces engagements sur la Région et non sur les communes. Or, tout le périmètre n'est pas encore couvert par des PPA. Il avait de plus été clairement annoncé que les PPA portant sur les zones d'intervention, seraient présentés simultanément avec des PPA dits « de protection » portant sur les zones avoisinantes; ici aussi, vous avez omis de respecter vos engagements puisque sur Anderlecht, le PPA de protection n'existe toujours pas.

Comment pouvez-vous donc justifier l'approbation de ces PPAS malgré les nombreuses et importantes divergences avec le schéma directeur que vous avez vous-même approuvé, il y a un peu plus d'un an ?

L'Exécutif s'était aussi engagé à mettre rapidement sur pied un plan d'accompagnement social destiné à faciliter le relogement des personnes expulsées et la relocalisation des entreprises se trouvant aujourd'hui dans le périmètre concerné. Qu'avez-vous fait d'effectif pour que ces personnes et ces entreprises trouvent rapidement un nouveau logement acceptable ?

Le 12 février 1992, vous déclariez à *La Lanterne* : « Nous allons subordonner le timing des PPA au plan général de relogement ».

Où en est ce plan de relogement ? Etes-vous conscient que des gens ont déjà été expulsés du quartier et qu'il n'y aura plus personne dans le quartier pour occuper les nouveaux logements ?

Dans *Le Soir* du 14 février 1986, vous disiez que la zone « 6 » de votre plan nécessiterait un traitement « énergétique ». En évoquant les handicaps sociologiques et urbanistiques de ces quartiers, vous estimez qu'un habitat dégradé favorise l'implantation d'une population aux revenus trop faibles pour garantir des rentrées fiscales. C'est donc à la source même qu'il faut attaquer le problème, autrement dit en rénovant l'habitat.

Le 14 novembre 1986, vous déclariez à *La Construction* : « Si l'on veut, à terme, garantir un meilleur équilibre budgétaire local, il est évident qu'une mutation sociologique de certains quartiers doit être encouragée sans tarder ».

L'objectif est avoué : pour réaliser cette mutation sociologique, l'outil avoué est la rénovation urbaine, aux fins de changer la population d'un quartier.

Ainsi, l'arrivée du TGV au Midi n'est qu'un prétexte que vous utilisez pour tenter de justifier ce que vous appelez « un traitement énergétique ».

Il y a aussi la question de la maîtrise du volet foncier et financier de l'opération. Le 21 février 1990, vous déclariez à *La Libre Belgique* qu'il ne s'agit pas d'un second quartier nord et que la Région compte bien imposer des contraintes strictes en vue de maintenir une partie importante des logements.

Le 3 juillet 1991, dans *La Lanterne*, vous êtes déjà plus prudent.

En mars 1992, vous osez encore déclarer : « A part l'îlot Côte d'Or, nous maîtrisons complètement la situation... La société Bruxelles-Midi est une structure intéressante qui pourra développer un plan d'action jugulant les effets pervers de la spéculation... Un plan qui, pour réussir, doit rester secret ».

En quoi consiste ce plan secret ?

La spéculation foncière s'est développée d'une remarquable façon autour de la gare du Midi et nous en voyons aujourd'hui les effets. C'est elle qui bloque le dossier SNCB puisque celle-ci renâcle à payer le prix fort réclamé par les propriétaires de l'îlot Côte d'Or. De l'autre côté de la gare, qui concerne beaucoup plus la Région, les prix ont également flambé.

Qu'est-il advenu du syndicat d'études qui regroupait les principaux intéressés ? Qu'a-t-il réalisé ?

Enfin, il y a le problème des travaux entamés par la SNCB sans permis d'urbanisme.

J'aimerais avoir la confirmation du caractère illégal de ces travaux et, dans l'affirmative, connaître les mesures prises par l'Exécutif pour les faire cesser et les suites qu'il compte donner à l'affaire. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

M. Picqué, ministre-président. — Au mois de juillet, l'Exécutif avait adopté les principes d'un schéma directeur. Celui-ci consistait à créer un nouveau pôle urbain aux alentours du Midi, à créer un quartier multifonctionnel et une structure opérationnelle.

La décision de l'Exécutif de couvrir, par les PPAS adoptés provisoirement par les communes, le périmètre Bruxelles-Midi avant la fin du mois de juillet 1992 a été parfaitement respectée.

D'autres modifications, tel le maintien de l'immeuble à appartements avenue de la Porte de Hal, ont été apportées. Vous ne l'avez pas mentionné dans votre interpellation. Il n'était pas de la vocation du schéma directeur de se substituer à des PPAS mais de fixer des orientations.

Le schéma directeur ne comportait pas d'échéancier de mise en œuvre; les PPAS ont eu à répondre à cette préoccupation. Seuls ont été retenus dans le périmètre opérationnel, l'îlot « Côte d'Or », les quatre (ou cinq) îlots compris dans le PPAS Fonsny 1 et l'îlot G1L, prévu dès l'origine dans le périmètre opérationnel.

J'en viens au plan d'accompagnement social. Il n'y a évidemment pas de moyens juridiques d'intervenir dans les relations de droit privé entre propriétaires et locataires. Mais après l'approbation du schéma directeur, une structure d'informations a été mise en place dans le but d'informer la population des opérations prévues. La SNCB doit contribuer à réinstaller les habitants dans son périmètre. La société « Bruxelles-Midi » a effectué un relevé des familles concernées en collaboration avec le CPAS de Saint-Gilles.

Pour l'îlot Hollande, Mérode, Suède, Fonsny, ce relevé comporte 39 ménages sans enfants et 20 ménages avec un enfant au moins. Un comité de relogement a été constitué avec le CPAS. Des fonds ont été prévus par la société « Bruxelles-Midi » et par la commune de Saint-Gilles. Je peux si vous le désirez vous expliquer la technique financière de constitution de ces fonds. Chaque cas fait l'objet d'un dossier individuel. Ceci concerne le premier îlot. Un travail identique sera réalisé pour les autres îlots.

Quelques 6 500 mètres carrés de logements sociaux ont été prévus dans le périmètre.

Le plan d'accompagnement social doit s'échelonner jusqu'en 1996. Il ne faut donc pas brandir le spectre d'une opération qui devait se terminer en 1993.

J'ai toutefois certaines appréhensions en ce qui concerne l'îlot « Côte d'Or ». En effet, nous nous trouvons ici devant certaines interférences des intérêts de la SNCB. Mais, je le répète, à part cela, nous maîtrisons la situation.

La société Bruxelles-Midi est plus qu'un syndicat d'études. Elle a été constituée par la Région entre autres, avec la SRIB, la SNCB, le Crédit Communal et la STIB. Elle a établi une étude de

faisabilité qui repose sur une évaluation des biens mobiliers, tenant compte de leur valeur normale. Il ne s'agit pas plus de léser les propriétaires que d'encourager la spéculation. Les affectations prévues prévoient autant de logements après la réalisation qu'avant celle-ci. Les projets de contrat prévoient la possibilité pour la Région d'assurer un contrôle sur les prix et sur les comptes.

Y a-t-il eu des travaux sans permis ? La SNCB a obtenu le 4 mai dernier un permis de bâtir concernant trois zones internes de la gare. Il s'agit du bâtiment des colis-factages, avenue Fonsny, des caves de ces mêmes colis-factages et des quais des voies 1 à 7. Le permis autorise aussi une emprise du chantier sur une partie de la rue de France. Le 22 octobre, à la suite de la question d'actualité, les fonctionnaires de service de l'urbanisme ont constaté la conformité des travaux au permis. Depuis lors, la SNCB a mis en place une déviation, rue de France, ce qui formellement ne nécessite pas de permis particulier, mais il est regrettable qu'elle n'ait pas attendu la délivrance du permis d'urbanisme pour le site de la rue de France avant de réaliser cette déviation.

Il y a enfin la question du trou dans la façade dont vous avez pris des clichés. Il a été fait pour permettre le passage des camions opérant sur le chantier. La non-conformité au permis d'urbanisme ne concernerait en fait que cela.

Il y a pour Saint-Gilles un PPAS de protection qui consacre la fonction logement sauf en ce qui concerne l'îlot dit « De Waele ». Il n'y a rien de nouveau par rapport à l'ancien schéma directeur et à l'ancienne étude bureau. Le PPAS de protection relatif à Anderlecht est pratiquement prêt; il sera bientôt soumis à enquête publique et adopté suivant la nouvelle procédure. Quoi que vous ayez lu dans la presse, il n'y a donc rien de neuf.

L'arrivée du TGV a fourni l'occasion de rénover ce quartier qui avait fort peu de chances de l'être à partir d'initiatives privées.

J'en viens au plan d'accompagnement social. La commune a constitué un fonds destiné à verser des indemnités de logement et à procéder à des relogements. Nous avons également des baux solidaires et nous avons prévu l'acquisition de certaines maisons. L'opération est échelonnée jusqu'en 1996. La maîtrise foncière dépendra du calendrier que nous fixerons nous-même. Il y a bien entendu des partenaires privés, mais le plan d'accompagnement social est nourri par des financements publics. Il nous faudra veiller à ce que des propriétaires privés ou autres n'incitent pas des gens à se domicilier dans la zone en vue de récolter des indemnités de départ, comme cela arrive parfois. Je souligne enfin qu'en limitant la zone opérationnelle par rapport au schéma directeur initial, nous nous sommes donnés des moyens de contrôler entièrement l'opération. Il eut été difficile de reloger mille personnes comme nous l'envisagions d'abord.

J'ajoute que ce projet annoncé depuis fort longtemps, a fait l'objet de réunions entre les habitants et moi-même. Je n'appréhende plus que deux choses : d'une part la relation entre la SNCB, les promoteurs et la Région, et d'autre part le problème de la circulation qui doit faire l'objet d'analyses complémentaires.

Je tiens à préciser que les îlots que nous contrôlons comporteront davantage de logements qu'avant les travaux.

M. Debry. — Je ne comprends pas que vous trouviez absurde de penser au plan de relogement avant l'approbation du PPAS, alors qu'il est clair que des gens sont déjà expulsés maintenant.

M. Picqué, ministre-président. — Il y a davantage d'habitants maintenant qu'il y a six ou sept mois.

Mme Nagy. — L'îlot De Waele est vide !

M. Picqué, ministre-président. — Je parlais de l'ensemble de la zone.

M. Debry. — Je voudrais des renseignements plus précis sur le programme de relogement. Je voudrais aussi que le protocole avec la SNCB soit présenté à la commission.

Le plan de relogement devrait concerner un millier d'habitants.

M. Picqué, ministre-président. — Ce n'est pas exact.

M. Debry. — Par ailleurs, 400 emplois vont disparaître de la zone. Que comptez-vous faire pour l'accompagnement et la relocalisation des petites entreprises ?

Je voudrais également plus de précisions sur la société Bruxelles-Midi. Est-elle opérationnelle ? Ses statuts ont-ils été publiés au *Moniteur belge* ?

Quel est son actionnariat ? Les études de faisabilité qu'elle effectue sont-elles déjà disponibles ?

En ce qui concerne les compensations et les charges d'urbanisme, nous avons eu en commission un long débat au terme duquel il avait été décidé de ne plus utiliser le terme « compensation ». Il avait également été dit que les charges d'urbanisme ne fonctionneraient pas pour les dérogations.

Même si vous continuez à affirmer que vous maîtrisez la situation, je dois bien constater que les modifications apportées l'ont été pour des raisons économiques. Nous venons de déposer une proposition d'ordonnance instituant un droit de préemption et je suppose que vous soutiendrez cette proposition, puisque vous vous êtes déclaré favorable à son principe.

Il n'est pas possible, dites-vous que ces quartiers se renouvellent spontanément, mais vous n'avez rien fait pour rénover les trottoirs de la rue Fonsny ou de la rue de Mérode. Ne pensez-vous pas que, si vous l'aviez fait, vous auriez obtenu à cet endroit les mêmes résultats qu'ailleurs dans votre commune ? Je crois que si l'on appliquait un tel remède de cheval un peu partout dans la ville, Bruxelles ne serait bientôt plus qu'un champ de ruines.

Nous sommes dans un Etat de droit. Quelle serait votre réaction si un particulier prenant l'initiative de faire un trou de 3 mètres sur 4 dans sa façade ?

Je me suis mis en contact avec l'administration communale de Saint-Gilles où l'on m'a confirmé que les travaux avaient été effectués sans permis, et qu'il s'agit bien d'une anticipation de travaux pour lesquels l'autorisation est demandée. La commune de Saint-Gilles a donc envoyé à la SNCB un ordre d'arrêt des travaux quelques jours après ma question d'actualité.

M. Picqué, ministre-président. — J'étais au courant du problème par une lettre d'un de mes fonctionnaires que j'ai ici sous les yeux.

M. Debry. — Vous auriez pu me le dire plus tôt.

M. Picqué, ministre-président. — C'est avec obstination que je poursuis une politique de rénovation. On a consacré 270 millions à la rue Emile Feron. On a travaillé au square Jacques Franck, à la place de Bethléem, à la chaussée de Forest. Tout cela, c'est quand même bien le bas de Saint-Gilles... Ce qui rend plus difficile l'opération, c'est qu'il y a là peu de propriétaires-occupants. Quant à l'argument de maintien du tissu urbain, il ne me semble pas des plus pertinents ici puisqu'on se trouve dans un quartier où 35 p.c. de la population tourne chaque année.

Quant à votre proposition sur le droit de préemption, je suis d'accord avec vous sur le principe, mais c'est un problème qui doit aussi être évoqué au niveau national.

Ma conception de la ville repose sur une dynamique entre les secteurs privé et public. Le partenariat s'impose quoique les opérations spéculatives nous laissent souvent dépourvus de moyens de lutte efficaces.

Le droit de préemption pourrait être un moyen d'empêcher la spéculation foncière mais il faut alors modifier la loi nationale.

En ce qui concerne l'îlot De Waele, les habitants sont partis mais ces départs étaient prévus.

Les statuts de la société « Bruxelles-Midi » vous seront communiqués. Un projet d'ordonnance relatif aux missions de cette société est actuellement à l'examen au Conseil d'Etat. La composition des actionnaires vous sera également communiquée. En tout état de cause, la Région détient 51 p.c. des actions et le Crédit Communal 15 p.c. Les charges d'urbanisme et les compensations ont été chiffrées dans le cadre du montage financier.

Des gens ont quitté le quartier suite à des négociations avec leurs propriétaires et seuls deux ménages m'ont contacté.

Le débat pose, en fait, la question de la capacité de la Région à maîtriser un projet qu'elle gère avec le secteur privé. Ce sera à vous d'apprécier cette capacité.

Le plan de relogement est financé par la vente d'immeubles de la commune de Saint-Gilles à la SNCB, par une ristourne partielle de la taxe sur les bureaux et par un programme d'acquisition de maisons actuellement à l'étude.

Ce qu'il y a d'important, c'est que d'ici à fin 1993, il n'y a que 54 ménages à reloger. Avec l'aide du Comité social, ce programme devrait se réaliser aisément.

M. Debry. — Je constate, monsieur le ministre-président, qu'il existe une opposition fondamentale entre votre vision et la nôtre quant au type de rénovation à appliquer et même quant au principe même de la rénovation urbaine. Nous voulons une rénovation sociale de l'habitat.

Par ailleurs, je crains qu'il n'y ait parfois confusion entre la commune de Saint-Gilles dont vous êtes le bourgmestre et la Région bruxelloise et que vous utilisez des instruments régionaux pour atteindre des objectifs communaux.

— L'incident est clos.

— La réunion publique est levée à 15 h 40 m.

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats