

toutefois constater, et c'est parfois inquiétant, que des opérateurs qui gèrent des équipements collectifs, en l'occurrence des écoles ou même des universités, peuvent être tentés de vendre des terrains. Du coup, on a une perte de la maîtrise foncière et on se retrouve avec des projets de promoteurs privés qui n'ont plus rien à voir avec la fonction première. Nous devons donc être particulièrement vigilants.

Nous devons évidemment générer du logement - nous sommes d'accord à propos des objectifs -, mais ni n'importe où ni n'importe comment, et certainement pas au détriment d'équipements scolaires existants et à venir. Il faudra en effet les étendre, et le boom démographique se reportera aussi un jour ou l'autre sur l'enseignement supérieur.

- *L'incident est clos.*

(Mme Cécile Jodogne, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

[125]

INTERPELLATION DE MME MARIE NAGY

À M. RUDI VERVOORT, 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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le suivi du projet de prison à Haren".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Marie Nagy. - En juin de l'année dernière, je vous avais interpellé sur le même sujet. J'avais abordé les questions de mobilité, de répartition des tâches et des financements entre la Région, la Ville de Bruxelles et l'État fédéral, ainsi que les questions relatives à l'information et à la participation des habitants de Haren, et à l'emploi. Plusieurs questions étaient restées sans réponses et vous m'aviez informée qu'une prochaine réunion entre le secrétaire d'État compétent du gouvernement fédéral et vous-même était prévue pour aborder ces points. Je voudrais donc y revenir. Un des plus gros nœuds de ce dossier reste la mobilité : d'une part pour l'accès à la prison de ses travailleurs et des familles des prisonniers et d'autre part pour le transport des prisonniers vers le Palais de justice. Il faut résoudre ces problèmes et faire en sorte que les solutions apportées bénéficient à Haren, zone très enclavée, en améliorant considérablement son accessibilité par les transports en commun.

Concernant l'accessibilité, l'étude menée par le bureau Agora avait conclu que l'accès à la prison devait se faire par le boulevard de la Woluwe pour ne pas saturer la chaussée de Haecht.

[129]

Celle-ci est déjà saturée aux heures de pointe et cela ne s'améliorera pas avec l'ouverture du Décathlon et la construction du nouveau site de l'OTAN qui prévoit aussi une nouvelle entrée sur la chaussée.

Vous m'aviez confirmé que la Région flamande avait refusé que l'entrée principale se situe sur le boulevard de la Woluwe. Sa position a-t-elle évolué depuis lors ? Qu'en est-il actuellement ? La Flandre a-t-elle infléchi sa position à ce sujet ? Sinon, comment vous assurerez-vous qu'une partie du trafic n'utilisera pas le village de Haren comme itinéraire alternatif, comme c'est déjà aujourd'hui en partie le cas lorsque la chaussée de Haecht ou le boulevard de la Woluwe sont encombrés ?

La prison devrait être une opportunité pour désenclaver Haren et non la raison d'une nouvelle détérioration de la mobilité qui pourrait inciter certaines sociétés installées à Haren à déménager, lassées par les problèmes de mobilité subis par leur personnel, clients et fournisseurs.

Concernant les transports en commun, vous aviez évoqué l'idée de vous reposer sur le métro Nord ainsi que sur le RER. Ces projets sont intéressants, mais - ce n'est pas à vous que je dois l'expliquer - ne seront réalisés qu'à moyen, voire à long terme.

[131]

Le renforcement de la ligne de bus 64, ainsi que la prolongation de la ligne 80 et l'organisation de navettes entre la prison et les transports en commun lourds sont des solutions plus aisées à mettre en

œuvre. Où en est la réflexion à ce sujet ? A-t-on déjà passé des accords avec les principaux acteurs concernés, la STIB et la SNCB ? Quels sont les engagements concrets repris par la STIB dans son plan d'investissements en ce qui concerne les projets de desserte cités ci-dessus ?

Étant donné la collaboration entre différents niveaux de pouvoir, votre prédécesseur M. Charles Picqué avait annoncé la signature d'un protocole pour indiquer ce à quoi s'engageaient véritablement l'État fédéral, la Région bruxelloise et la Ville de Bruxelles. Lors de ma précédente interpellation, ce protocole n'avait pas encore été conclu. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quand est-il prévu ? Pouvez-vous nous donner des informations sur les responsabilités et les coûts qui incomberont à la Région ?

Les habitants de Haren sont également soucieux d'être informés de l'évolution du projet et de pouvoir y participer. Un comité d'accompagnement avait été mis en place, rassemblant toutes les parties concernées - l'État fédéral, la Région, le maître-architecte, la Ville de Bruxelles et la commune de Machelen. Ce comité se réunit à l'initiative de la Régie des bâtiments et accueille occasionnellement un représentant des habitants de Haren. A-t-il continué à se réunir en 2013 et 2014 ? Combien de fois a-t-il invité des représentants des habitants ? Quelles en sont les conclusions ? Quels sont les moyens utilisés pour informer les Harenois ?

[133]

À ce sujet, je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'une réunion d'information a été organisée par la Régie à Haren.

Cette réunion fut pour le moins surprenante. Des fonctionnaires fédéraux, des fonctionnaires de la Régie, des fonctionnaires de la justice étaient venus avec les architectes pour présenter ce projet. Par contre, il n'y avait aucun représentant des autorités politiques pour assumer ce projet : ni les responsables fédéraux, ni le gouvernement, ni la Région qui va délivrer le permis et qui est partie prenante de la discussion. Ce jour-là, à peine quelques membres du collège de la ville dont Mme Ampe étaient présents, ils ont dû faire face à une forme de mécontentement et de révolte de la part des habitants.

Je voudrais dès lors attirer l'attention de l'ensemble des autorités parce qu'il me semble que ce n'est pas aux fonctionnaires d'assumer politiquement et publiquement la responsabilité de nos décisions. Si j'avais été fonctionnaire ce jour-là, j'aurais été très mécontente.

Chaque niveau de pouvoir se décharge de sa responsabilité en disant "ce n'est pas moi, c'est la ville", "ce n'est pas moi, c'est le fédéral", "ce n'est pas moi, c'est la Région", etc. Le citoyen n'en a que faire de savoir qui est responsable de quoi, ce qu'il veut, c'est être informé.

Le choix de la prison est un choix qui me semble complexe, car on est dans une zone enclavée, mais le choix a néanmoins été posé.

[135]

Le minimum serait donc que quelqu'un assume cette décision politiquement. Je ne dis pas que c'est de votre faute, mais ce ping-pong est extrêmement dommageable. Les questions posées méritent de vraies réponses : transport des prisonniers, accessibilité, mobilité des habitants des environs qui auront encore plus de difficulté à sortir vers Woluwe et Evere.

Qu'en est-il du calendrier sur la table ? Le chantier, selon la Régie des bâtiments, devait commencer en 2015 et se terminer à la fin 2017. Aujourd'hui, on parle plutôt de 2016 et 2018. Confirmez-vous ces échéances ? Quelles dispositions la Région entend-elle prendre pour que ce grand chantier se passe au mieux et que les questions des uns et des autres trouvent réponse ?

[137]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Mevrouw Nagy heeft gelijk, het zou beter zijn indien de politieke verantwoordelijken aanwezig waren bij de voorstelling van een groot project zoals de gevangenis van Haren. De federale staatssecretaris die bevoegd is voor de Regie der Gebouwen zou op zijn minst zijn project moeten uitleggen aan de bevolking. Ik betreur dat dat niet gebeurd is. Meer nog, de heer Verherstraeten is nog nooit in Haren zijn bouwproject komen verdedigen.

Nog beter zou zijn dat er ook politieke verantwoordelijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de stad Brussel aanwezig waren, zodat de drie niveaus met één stem en één verhaal de inwoners konden informeren.

Nu werden de ambtenaren van de Regie der Gebouwen als het ware voor de leeuwen geworpen. Als er geen politieke verantwoordelijke aanwezig is, voelen de mensen dat er iets scheelt en zien ze een opening om hun verzet tegen de gevangenis te uiten.

Dit is een algemeen probleem in de politiek. Het gewest en de gemeente zijn misschien wat minder gelukkig met de federale beslissing, maar op een gegeven moment moeten er nu eenmaal knopen worden doorgehakt. De gevangenis moet ergens komen. Het is dan belangrijk dat de bevolking gerustgesteld wordt dat alles in orde komt op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke planning, enzovoort.

[139]

Het is een beetje de omgekeerde wereld maar misschien kunt u, als minister-president, de betrokken leden van de federale regering uitnodigen om in Brussel dit project voor te stellen, ook al zouden zij daar eigenlijk zelf het initiatief voor moeten nemen.

Zorg er verder voor dat er van elk betrokken overheidsniveau iemand met politiek gewicht aanwezig is die verklaart dat alle parlementen en regeringen in dit land achter het project staan en dat alles in het werk wordt gesteld om dit dossier zo vlot mogelijk tot een goed einde te brengen.

Voor de Brusselaars is het bovendien bijzonder belangrijk dat de ingang aan de Woluwelaan komt, en niet aan de kant van Haren. Haren is immers moeilijk bereikbaar, zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer.

[141]

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Depuis le début de ce dossier, la Région a toujours tâché d'accompagner ce projet pour faire en sorte qu'il respecte l'intérêt bruxellois en général, et la situation des habitants de Haren en particulier. Notre position a toujours été la suivante : ce projet, piloté pour rappel par l'État fédéral, peut constituer une opportunité pour notre Région. Tout d'abord, la construction d'un nouvel établissement permettra sans aucun doute de garantir des conditions de détention dignes d'une société moderne et démocratique, ce que permettent de moins en moins les sites bruxellois actuels.

Ensuite, l'abandon des sites de Forest et de Saint-Gilles permet d'imaginer un nouveau développement qui répondra aux besoins en logements et en équipements des Bruxellois. Les réflexions sur le devenir du site sont déjà en cours. Personne ne contestera que la localisation actuelle des prisons bruxelloises ne répond absolument plus à ce que la ville doit offrir.

[143]

Dans le cadre de la concertation que nous avons organisée autour de ce dossier, tous les sujets ont été abordés. Certaines de nos demandes ont reçu un accueil favorable, d'autres doivent encore être approfondies.

Par ailleurs, nous devons être bien conscients de ce que la nécessaire étude d'incidence nous aidera également à intégrer ce projet à son environnement de la manière la plus harmonieuse possible.

J'en viens à la mobilité. Pour nous, l'essentiel était que l'accès principal à la prison se situe du côté du boulevard de la Woluwe, cela pour que les habitants de Haren ne souffrent pas du trafic de transit généré par le projet. Toutefois, il ne fait aucun doute que le magasin Decathlon qui sera construit au croisement du Houtweg, de la chaussée de Haecht et du boulevard Léopold III induira bien plus de nuisances en termes de trafic.

Cette requête de la Région a été entendue et la localisation de l'accès principal figure bien du côté du boulevard de la Woluwe dans la demande de permis d'urbanisme. Vous imaginez bien que M. Verherstraeten aura attendu l'accord de la Région flamande sur ce point. Il m'avait d'ailleurs annoncé qu'il ne lancerait pas de procédure avant d'avoir reçu toutes les garanties nécessaires.

Quant aux transports en commun, je confirme que le métro Nord et le RER devront constituer, à terme, les piliers d'une mobilité depuis et vers le site. Si je plaide pour que la mise en œuvre d'un plan de transport de type RER intervienne rapidement, pour décembre 2014, il est vrai que la mise en exploitation du métro Nord ne devrait intervenir qu'en 2020-2022.

[145]

Un travail devra être réalisé avec la STIB dans l'intervalle afin qu'elle puisse anticiper les besoins qui découleront de l'implantation de cette nouvelle prison, par exemple en misant sur les bus des lignes 64 ou 80 ou en prévoyant des navettes qui ramènent les usagers vers les lieux de transports plus lourds. Dans une prison, les horaires du personnel sont réglés tous en même temps, ce qui

pourrait faciliter l'organisation des navettes.

Concernant le protocole d'accord, je continue à plaider pour qu'un accord encadre les relations des différents niveaux de pouvoir relativement à ce projet. Je pense aussi que de nombreux éléments plus précis découleront de l'instruction du permis d'urbanisme et de l'étude d'incidence, qui doivent avoir lieu maintenant, dont les coûts de certaines mesures dont la nécessité pourrait être mise en évidence par ces processus, que ce soit en termes de mobilité ou de sécurisation par exemple. Je souhaite que toutes les implications de ce projet soient objectivées par les procédures en cours avant de m'engager dans la signature d'un tel protocole.

Le comité d'accompagnement ne s'est plus beaucoup réuni en 2013 dans la mesure où ses travaux avaient atteint l'objectif qu'il s'était fixé, à savoir la rédaction d'une demande de permis d'urbanisme sur base d'un projet dont les éléments essentiels étaient validés. Ceci étant, je confirme que ce comité d'accompagnement a invité à au moins deux reprises les habitants à participer à ses discussions, ce qui n'est pas toujours le cas.

[147]

Par contre, des concertations ont eu lieu sous d'autres formes, notamment entre l'État fédéral, la Région flamande et la Région bruxelloise, sur les questions de mobilité. Ces démarches ont été fructueuses, puisque ce dossier reprend notre position.

Les concertations se poursuivront dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation introduites. À cet égard, un comité d'accompagnement de l'étude d'incidences réunissant tous les acteurs concernés sera constitué.

C'est aussi dans ce cadre que les citoyens seront consultés au moment de l'adoption du cahier de charges de l'étude d'incidences, ainsi que dans le cadre de la commission de concertation relative au permis d'urbanisme.

De mon côté, je plaide pour des contacts plus fréquents, notamment avec les promoteurs du projet, que ce soit la Ville ou la Région. Par contre, l'opportunité de la demande relève d'un choix de l'autorité fédérale. Il ne faudrait pas qu'il y ait confusion dans la tête des habitants.

Les demandes urbanistiques, concernant un permis mixte urbanisme et environnement, ont été déposées au mois d'octobre. Des éléments complémentaires ont été introduits en date du 11 février dernier, de telle sorte que l'administration est en train de conclure à la complétude du dossier.

Le délai prévu pour ce type de procédure est de 450 jours. Cette procédure est jalonnée de plusieurs moments de concertation, dont celle de l'approbation du cahier des charges de l'étude d'incidences. Cette étude durera approximativement un an. Elle émettra des recommandations qui nécessiteront, le cas échéant, d'amender le projet. Le projet amendé sera, lui aussi, soumis à concertation.

Nous ne sommes donc qu'au début du processus. Je ne doute pas qu'il connaîtra de nouveaux développements qui demanderont une concertation soutenue avec les habitants. Je retiens en tout cas que le point concernant la bretelle Woluwe est d'ores et déjà acquis.

[149]

Mme la présidente.- La parole est à Mme Nagy.

Mme Marie Nagy.- Je fais partie de ceux qui pensent qu'une prison en ville a toute sa place, notamment pour son accessibilité. Je comprends également que les prisons de Saint-Gilles et Forest doivent impérativement être rénovées.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Pour Forest, on n'en est plus là. On peut même dire qu'il faut tout simplement abattre.

Mme Marie Nagy.- Tout en étant assez critique sur le processus, je trouve que nous devons avancer : prendre acte des pas accomplis et répondre aux questions qui se posent. C'est le sens de mon intervention : aller de l'avant. Il serait facile, mais aussi irresponsable de dire "pas de prison" que ce soit à Haren ou sur l'ensemble des quartiers concernés.

Je trouve pourtant que le fait que les responsables n'assument pas politiquement ce projet est désastreux sur le plan de la démocratie.

Vous dites aujourd'hui qu'il y aura des solutions en matière de transport et je l'espère, car à l'heure actuelle, il y a deux gares à Haren avec une fréquence d'un train par heure en semaine. Les soirs et le week-end, la gare n'est pas desservie. Dire que l'on va améliorer l'offre de service est un peu vague, il est nécessaire d'avoir un discours, mais aussi des engagements concrets.

Vous annoncez 2020 pour la mise en service du métro, mais en attendant, si nous analysons l'offre de bus, elle est tout aussi déficitaire que celle des trains le soir et le week-end.

Pourquoi ne réfléchissons-nous pas, dès aujourd'hui, à un meilleur service qualitativement et quantitativement pour cette partie de la Région ?

[153]

Pourquoi n'avez-vous pas répondu concernant les communications, notamment vers les communes de Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert ? En effet, il n'y a pratiquement pas de possibilité de rejoindre ces communes autrement qu'avec des transports individuels. Déjà aujourd'hui, alors que la prison n'existe pas encore, les transports en commun sont insuffisants.

Dans le cadre du comité d'accompagnement de l'étude d'incidence, la Région pourrait-elle envisager de demander que des représentants des habitants y soient associés ? Cela a déjà été le cas précédemment et je pense que cela permettrait de relayer de manière forte les questions et les problématiques méconnues de cette partie de la ville.

[155]

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous pouvons faire preuve d'imagination, mais il faudrait vérifier si c'est possible. Je ne pense pas que ce soit explicitement prévu dans la législation.

Mme Marie Nagy.- C'est possible, cela a déjà été fait à Schaerbeek.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il faudra vérifier sous quelle forme et sous quel statut on l'organiserait. Il ne faudrait pas qu'une présence trop institutionnalisée devienne un objet de querelle quant aux décisions qui seront prises. L'important est d'assurer la sécurité juridique du processus.

Mme Marie Nagy.- Je comprends votre préoccupation et je ne doute pas que vous pourrez trouver une solution.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Dans le principe, plus on fait en sorte que la consultation soit large, mieux le résultat sera accepté.

Mme Marie Nagy.- Je vous remercie pour vos réponses.

- *L'incident est clos.*

[169]

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme de Grootte.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

À M. RUDI VERVOORT, 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 PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'indemnisation des propriétaires de biens interdits de bâtir".