Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale
SERVICES

Brusselse Hoofdstedelijke Raad
DIENSTEN

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales et d'actualité

Commission de l'Aménagement du Territoire, de la Politique foncière et du Logement

---

REUNION PUBLIQUE — **Vendredi 6 mars 1992**

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS

de M. Guillaume (aménagement « définitif » du quartier Cortenbergh) à M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif. (Orateurs : MM. Guillaume, Clerfayt, Mme Nagy et M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif);

de Mme Nagy (quartier de la gare TGV), à M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif. (Orateurs : Mme Nagy et M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif);

de Mme Huytebroeck (déplacement de la gare du Luxembourg) à M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif. (Orateurs : Mme Huytebroeck et M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif).

PRESIDENCE DE M. DEMANNEZ, PRESIDENT

—

La réunion est ouverte à 10 h 50 m.

INTERPELLATION DE M. GUILLAUME A M. PICQUE, MINISTRE-PRESIDENT DE L'EXECUTIF,
concernant « l'aménagement « définitif » du quartier Cortenbergh

M. Guillaume. — En réponse à la question d'actualité de M. Clerfayt le 31 janvier dernier, le ministre Thys a affirmé que la mention « métro à créer ultérieurement » figurant sur les affiches annonçant l'enquête publique sur l'aménagement de la place de Jamblinne de Meux avait été mise à l'initiative des services communaux de Schaerbeek. Cette affirmation est inexacte puisque l'initiative de lancer l'enquête publique a été prise par les services régionaux de l'urbanisme qui ont précisé les mentions à inscrire sur l'affiche, dont la mention litigieuse en question. Au plan de secteur, la zone en question comprend d'ailleurs bien la mention « itinéraire pour métro à créer ultérieurement ». La commune de Schaerbeek n'est donc pour rien, contrairement aux affirmations du ministre, dans la reproduction de cette mention litigieuse sur les affiches.

L'affectation de cette zone au plan de secteur étant indéniable, je souhaite que le ministre compétent me donne plus de précisions. Si la Région n'est nullement impliquée dans une initiative « euro-métro » qui vient du secteur privé, pourquoi l'Exécutif ne modifie-t-il pas le plan de secteur en y supprimant toute référence à un itinéraire de métro ? Cela pourrait calmer les inquiétudes des habitants du quartier. En effet, il serait tout à fait injustifié de leur faire supporter, en plus des actuels travaux d'aménagement du tunnel Cortenbergh et des prochains travaux d'aménagement en surface de la place de Jamblinne de Meux, d'autres travaux de construction d'un futur métro dans quelques années.

J'en viens maintenant à la controverse portant sur l'aménagement proprement dit de la surface de la place de Jamblinne de Meux. Il s'agit d'un projet introduit par le ministère national des communications et soumis à la délivrance d'un permis de bâtir par l'Exécutif régional. Le rôle du collège de la commune se borne à émettre un avis favorable ou défavorable. Un avis globalement défavorable a déjà été rendu par le collège de la commune de Schaerbeek, le 7 janvier 1992. En effet, si le projet comporte certains aspects séduisants, comme la création d'un square comportant trois petites surfaces agrémentées d'arbres et de luminaires de style, il n'en présente pas moins un inconvénient catastrophique, tant sur le plan de la santé publique que de l'esthétique. Ce plan prévoyait, jusqu'il y a quelques jours, la construction de deux tours gigantesques d'aération pour le tunnel, l'une de 22 mètres de haut, l'autre de 25 mètres. Pourquoi a-t-on projeté ces deux tours et pourquoi à cet endroit ? En effet, il existe déjà avenue de Roodebeek une cheminée intégrée dans une construction existante. Or, le projet prévoyait, outre la place de Jamblinne de Meux, l'installation de tours d'aération rue Froissart et avenue de Cortenbergh. Les deux cheminées à construire place de Jamblinne de Meux étaient donc appelées à remplir le rôle joué actuellement par la seule cheminée de l'avenue de Roodebeek qui aère le même troncon de tunnel. Il y avait donc un surdimensionnement évident de ces nouvelles installations. La presse annonce maintenant que le secrétaire d'Etat national aux travaux publics, M. Dupré, a renoncé à ce système pour le remplacer par une cheminée intégrée dans un bâtiment jouxtant la place de Jamblinne de Meux.

Cette solution cependant n'apaisse pas toutes mes craintes.

De quel bâtiment s'agit-il ? Quelle sera la hauteur de la cheminée ? Comment seront rejetés les gaz toxiques ? Il faut associer les riverains à cette solution alternative afin qu'elle ne porte pas préjudice à l'environnement et l'esthétique de la place et qui laisse persister un surdimensionnement évident des installations d'aération. La question fondamentale qui se pose est de savoir si ces installations ne serviront pas à des projets qu'on n'ose avouer aujourd'hui. Sinon, pourquoi ne pas prévoir des tours plus petites situées dans un environnement mois prestigieux que la place de Jamblinne de Meux ? M. Dupré justifie le projet, tant celui d'origine que celui d'une cheminée alternative par le fait qu'il faut rejeter les gaz au-dessus des maisons. Cela ne me paraît pas convaincant car, en Belgique, par temps de brouillard en hiver, l'air stagne de toute façon à hauteur des habitations. De plus, même des cheminées de 30 mètres de haut n'éviteraient pas tout rejet de gaz toxique pour les habitants du « pavillon français », immeuble beaucoup plus haut et située à 50 mètres de là.

L'explication avancée par les architectes ou par le ministère national des travaux publics tendant à accréditer l'idée qu'il faudrait à l'instar d'autres grandes villes européennes ériger un monument caractéristique qui marque un lieu (comme la tour Eiffel à Paris) est mégalomaniaque !

Ces deux tours n'auraient pas assuré mieux que d'autres systèmes la ventilation du tunnel et un rejet moins nocif de l'air vicié pour les habitants. Elles auraient dénaturé le style de la place et fait subir aux occupants des maisons voisines, dont beaucoup sont classées, un préjudice considérable. Cela vaut pour les riverains immédiats de la place de Jamblinne de Meux comme pour les habitants des rues avoisinantes.

L'Exécutif doit démontrer que la solution maintenant proposée est vraiment préférable. La majorité des riverains est en effet prête à se mobiliser contre le projet même, éventuellement modifié, si ses inquiétudes quant aux dangers chimiques et esthétiques ne sont pas apaisés. Ne poussez donc pas une fois de plus des centaines de Bruxellois à émigrer vers une périphérie.

Enfin même si l'on n'interroge pas un Exécutif sur ses intentions, je voudrais connaître néanmoins votre sentiment quant à l'état actuel de ce dossier mouvant. Les habitants du quartier et les autorités communales attendent de vous une réponse précise à leurs inquiétudes.

M. Clerfayt. — La faute à l'origine de cette affaire fût la décision de construire un tunnel routier, ce qui va accroître la circulation automobile et donc réduire la qualité de la vie dans le quartier. Le second problème fût de concevoir l'aménagement de la place comme accessoire à la construction du tunnel. L'aménagement de la place de Jamblinne de Meux aurait dû primer sur toutes les autres considérations. Dès le moment où l'Etat a manifesté son intention de construire un tunnel sous la place, la Région aurait dû poser des conditions strictes afin d'éviter toute nuisance dans cet espace public. Cela aurait évité de saper tous les aspects positifs que le projet de revalorisation de la place présente par ailleurs. Je ne peux que me réjouir de la réaction des habitants qui a abouti au retrait de ce projet de construction de deux tours de ventilation au milieu de la place.

Mme Nagy. — Au contraire des habitants du quartier, de autorités schaerbeekoises et de certains partis de la majorité qui s'érigent maintenant contre la construction du tunnel Cortenbergh, mon groupe s'est dès le départ opposé à ce projet. L'expérience du tunnel Léopold II a en effet montré que ce genre d'infrastructures, extrêmement coûteuses, n'occasionne que des nuissances et qu'il convient plutôt de rapprocher les lieux de travail et les lieux de résidence pour limiter l'attrait de la périphérie. Pour les navetteurs, mon groupe prône le recours aux transports en commun et en particulier aux trains. Mais les sommes consacrées à l'extension du transport routier dans le quartier européen — 10 milliards dans l'ensemble — ont compromis les investissements nécessaires pour améliorer le transport public. Ce n'est pas dans cette voie que l'Exécutif avait annoncé qu'il irait...

La construction du tunnel engendrera une pollution qu'on ne pourra pas réduire mais seulement plus ou moins bien évacuer. Certains ont proposé des solutions qui amenaient la pollution au niveau de la voirie, ce qui est bien entendu inacceptable. Il a aussi été envisagé de rehausser à 3 mètres les bouches d'aération ou de diluer les polluants.

Il ne faudrait pas croire que ces solutions empirent la pollution. Elle est là, matin et soir surtout. Les solutions discutées lors de la réunion du comité de quartier sont soit la construction de caissons de 3 mètres sur 5 qui occasionneraient des nuisances esthétiques et sonores, soit la construction de cheminées à l'intérieur d'un immeuble actuellement habité ce qui entraînerait une perte de logements dont une partie seraient transformés en bureaux.

On ne peut réduire la pollution qu'en réduisant la pression automobile. La construction d'un tunnel est à cet égard un mauvaix choix. La Région se doit maintenant de proposer la meilleure intégration possible du système d'aération dans l'espace public environnant.

M. Picqué, ministre-président. — Je commencerai par confirmer que l'affectation du sous-sol prévue au plan de secteur sous la mention « itinéraire du métro à construire ultérieurement » a été rendue caduque par les aménagements routiers réalisés par le ministère national des travaux publics et est définitivement abandonnée.

J'en arrive à la question spécifique de l'aménagement de la place de Jamblinne de Meux. C'est le résultat d'une convention passée en 1985 entre l'Etat belge et les Communautés européennes, l'Etat s'engageant à construire une infrastructure routière pour faciliter la desserte du conseil des ministres vers la périphérie. Par la suite, la Région bruxelloise a conclu avec lui deux protocoles d'accord qui prévoient que l'Etat adopte les prescriptions les plus strictes en matière de rejet des ventilations du tunnel et prenne en charge les aménagements de surface.

L'étude et le contrôle des installations de ventilation doivent être assurés par l'Institut de thermodynamique de l'UCL.

En exécution du protocole d'accord, les permis de bâtir relatifs à un tunnel routier Belliard-Schumann-Cortenberg ont été régulièrement accordés par la Région et, pour la section avenue de Cortenberg-place de Jamblinne de Meux, un permis de bâtir assorti de conditions a été délivré après enquête publique le 30 juillet 1990.

La demande d'autorisation de bâtir introduite par le ministère national des communications et de l'infrastructure répond aux conditions de base du permis accordé pour le tunnel.

Elle comprend l'aménagement d'une place publique, dont personne ne conteste la qualité, et l'installation d'un dispositif complexe d'évacuation de l'air manifesté en surface par la présence de deux cheminées d'une esthétique radicale.

Cette conception architecturale a été mal accueillie dans le public et avant la séance de concertation, le demandeur a annoncé qu'il retirait les cheminées contestées au profit d'une solution alternative à l'étude.

L'inquiétude des habitants vis-à-vis des conditions de pollution liées au projet s'est exprimée clairement.

Dès avant la concertation, les différents services de l'administration régionale ont été chargés par les ministres responsables des transports et de l'urbanisme de vérifier dans le détail la pertinence des solutions techniques avancées pour la ventilation et leur sécurité tant pour les habitants des immeubles que pour les utilisateurs de l'espace public. Une étude a en outre été demandée à l'UCL.

Il ressort de cet examen attentif que les dispositifs à prévoir pour la ventilation du tunnel en toute sécurité pour les riverains peuvent :

soit être constitués d'un très large exutoire situé à 3 mètres minimum au-dessus du sol de la place;

soit, et c'était la solution retenue, évacuer l'air vicié par une cheminée de section réduite et de hauteur plus importante.

Le projet présenté à l'enquête publique et les alternatives élaborées sous le contrôle de l'UCL respectent les normes les plus strictes en ce qui concerne la qualité de l'air expulsé et la pollution sonore.

A ma demande, les délégués de l'Exécutif en concertation ont donc plaidé et obtenu un report de la décision de la commission, dans l'attente de la production d'alternatives qui résoudraient de manière intégrée la ventilation du tunnel. Ces solutions sont actuellement discutées en concertation avec les habitants : l'on étudie effectivement l'hypothèse d'une cheminée intégrée à un nouveau bâtiment mais aussi celle d'un kiosque situé sur la place.

Je suis persuadé qu'une solution justifiée et satisfaisante pour les riverains pourra être présentée à la prochaine réunion de la commission de concertation.

Je résume les deux solutions préconisées : une maison avec une cheminée d'aération ou un kiosque, dont je dois avouer que je n'ai pas encore bien compris les garanties qu'il offrait en termes de ventilation et d'évacuation de la pollution qui pouvait frapper les usagers. Je ne suis pas sur qu'il permette d'éviter les risques de pollution.

Quoi qu'il en soit, la décision sera prise après concertation avec la Région et le département des routes.

M. Guillaume. — Je suis très satisfait que vous ayez définitivement abandonné l'idée d'un métro à cet endroit. Je suis également satisfait des deux solutions qui sont envisagées, mais je ne puis me prononcer à l'heure actuelle en faveur de l'une d'entre elles. Il faut pour cela attendre que les habitants, saisi de projets concrets, se soient prononcés.

Enfin, je tiens à dire á Mme Nagy qui a déclaré que les autorités schaerbeekoises ne s'étaient pas opposées au tunnel, qu'elles n'avaient pas à le faire, celui-ci étant entièrement situé sur le territoire de Bruxelles-Ville. Il n'en va pas de même en ce qui concerne l'aménagement de la place Jemblinne de Meux.

— L'incident est clos.

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

concernant « l'évolution du quartier de la gare TGV et les mesures d'accompagnement social qui font défaut »

Mme Nagy. — Les habitants du quartier de la gare du Midi ont récemment lancé un cri d'alarme à propos des mesures de relogement et de relocalisation des habitants, des entreprises et des commerces.

Pour rappel, selon les chiffres de l'étude de la Région, ce projet où l'on opte pour une mutation sociologique radicale du quartier concerne directement ou indirectement 2 000 habitants dont les trois quarts sont des étrangers avec une densité par ilôt de 173 habitants par hectare, ce qui est une densité supérieure à la moyenne régionale.

De plus, 295 PME comptant en moyenne 5 emplois chacune sont menacées.

Il est vrai que le périmètre original se réduit progressivement à mesure que le temps passe. Aujourd'hui, 260 familles sont directement concernées et 850 personnes dans le périmètre dit « de protection ».

En mai 1991, l'Exécutif soumettait à l'enquête publique le schéma directeur fixant les grandes options urbanistiques et les affectations.

A l'occasion d'une réunion des commissions de concertation, les habitants ont exprimé leurs attentes et leurs questions sans obtenir de réponse claire ni des communes, ni de la Région, ni de la SNCB.

En juillet 1991 l'Exécutif décidait la réalisation d'une enquête sociale et commerciale lui permettant d'agir. Cette enquête a conclu au caractère socio-économique précaire de la population. La démonstration était faite que pour répondre aux besoins de relogement, il ne fallait pas compter sur le marché locatif privé.

Une antenne d'information a été ouverte pour fournir des informations générales sur l'aménagement du quartier sans répondre aux questions individuelles relatives au relogement et aux expropriations.

En tant que bourgmestre de Saint-Gilles vous avez répondu à une interpellation à propos des logements prévus sur l'emplacement des ateliers de la STIB. Vous y précisiez que des logements devaient être réalisés par les promoteurs chargés de réaliser les alentours grâce à un système de compensations. Le montage financier restait à déterminer par la Région.

Le montage financier proposé ne devait pas convenir, puisqu'en janvier 1992, la commune de Saint-Gilles a introduit une demande de certificat d'urbanisme pour des logements sociaux sur le site des ateliers de la STIB, rue de Belgrade — Avenue Fonsny.

Je n'ai jamais obtenu de réponse du ministre de tutelle quant à un éventuel accord de la STIB sur un tel déménagement. Toutefois, on sait que la STIB est relativement hostile à ce déménagement et qu'elle a rappelé l'obligation faite à la Région par le contrat de gestion de prendre en charge les coûts supplémentaires entraînés par ce transfert.

L'opération de construction de logements sociaux serait parfaitement absurde sur le plan financier à moins que la Région ne puisse dégager dans son budget de logement social les 750 millions nécessaires.

Or la demande concernant ce quartier porte sur des engagements précis soumis à un échéancier compatible avec les procédures d'expropriation et d'élaboration des PPA.

Le ministre a-t-il des propositions précises accompagnées d'un plan de financement concernant l'accompagnement social et les programmes de relogement ? Pouvez-vous nous assurer que,

conformément à vos déclarations, les PPA seront prêts à la fin de l'année puisque la commune d'Anderlecht directement concernée ne commencera à les faire que si cette question est réglée ?

Quand sera terminé le montage financier et décidé l'ampleur définitive de l'opération conditionnée par les prix des expropriations fixés en relation avec les prix des transactions effectuées dans le quartier. Compte tenu de la vague spéculative déclenchée par la lutte pour l'arrêt du TGV au Midi, cela risque de coûter cher.

Pouvez-vous nous donner les premières estimations du budget nécessaire aux expropriations et du calendrier de réalisation de celles-ci ?

Vous semblez penser que mises à part les expropriation sur l'îlot Cote d'Or, aucune expropriation n'aura lieu avant la fin de 1992. Pour qu'un programme de relogement soit crédible il faut tenir compte des délais nécessaires entre le moment où on prend la décision et le moment où le logement est effectivement disponible.

Pour du logement neuf le délais minimum est de trois ans. Les décisions prises en mars 1992 ne seront opérationnelles qu'en mars 1995 au plus tôt.

Pour des logements à rénover le délai peut être raccourci, mais lorsqu'on sait que l'arrêté d'expropriation de Cote d'Or a été pris en août 1991 et qu'aucune proposition concrète de relogement n'est prête on peut s'interroger.

Quant aux entreprises et aux emplois dans le quartier plusieurs propositions avaient été avancées, dont la création d'une cellule de délocalisation à la SDRB. Une étude a été confiée à BBM en novembre. Avez vous des propositions concrètes ? Si oui, combien d'entreprises et d'emplois concernent-elle.

La société mixte Bruxelles-Midi est opérationnelle depuis quelques semaines et elle disposait déjà d'un premier budget de 43 millions en 1991 qu'elle n'a pas pu dépenser.

Elle a comme mission « d'étudier, définir, élaborer et réaliser les abords du terminal ferroviaire du TGV et de reloger les habitants, les entreprises et les commerces à exproprier. » Pouvez-vous nous donner un aperçu des ses projets pour l'année 1992 ?

M. Picqué, ministre-président. — Le projet d'aménagement du quartier du Midi est un dossier difficile. Les PPA devraient être aprouvés dans les mois qui viennent, après enquête publique. Ces PPA s'écartent fort peu du plan directeur et, de plus, dans un sens restrictif étant donné les contraintes de relogement. Il faut distinguer quatre PPA : le PPA Côte d'Or, le PPA place de la Constitution, le PPA relatif à quatre îlots de l'avenue Fonsny et un PPA de protection. Ces PPA sont actuellement à l'étude.

En ce qui concerne le relogement, on a créé une antenne qui enregistre les demandes et les caractéristiques sociales des 381 familles concernées. Je précise, à cet égard, qu'il faut également considérer les parties du schéma directeur qui ne bougeront pas et donc qu'il faut envisager l'ensemble de la zone. Ainsi, pour environ les deux tiers de la population, les PPA sont des PPA de protection.

Que peut-on faire pour ces 381 familles ? Actuellement, la commune de Saint-Gilles met en chantier environ 80 logements rue de la Perche, rue Fontainas et rue de Bosnie. Par ailleurs, une série de rénovations sont entamées. Enfin, le conseil communal de Saint-Gilles a créé un fonds de 16 millions pour 1992, fonds affecté au logement afin de permettre l'accord de baux solidaires.

Seize millions sont également prévus pour 1993, ce qui représente une aide locative intéressante. Le site de l'atelier de la STIB, n'est pas destiné à reloger tous les habitants de l'avenue Fonsny. Il faut distinguer le dépôt, indispensable à la STIB, de l'atelier lui-même. Je pense que le projet relatif à l'atelier est un bon projet, mais les prix avancés actuellement le rendent impossible. Des contacts et des négociations sont actuellement en cours. On pourrait imaginer l'intervention de trois acteurs financiers : le privé, la commune, via l'emprunt, et la Société régionale du logement. En ce domaine également, l'incidence du prix du terrain est telle que les discussions sont toujours en cours.

Quant aux entreprises situées dans la zone, on constate que les problèmes portent principalement sur de grandes entreprises. Des contacts ont lieu et certaines pistes intéressantes sont ouvertes. Pour les entreprises de moindre importance, une étude est en cours et devra être terminée avant la mise en œuvre des PPA. Nous ne souhaitons plus revoir certaines entreprises mais d'autres, par contre, présentent un intérêt certain pour cette zone d'habitation.

La Région détient 51 % des parts de la société « Bruxelles-Midi », le reste étant détenu par le Crédit communal, la SRIB, la SNCB, la société « Projet-Nord » et la STIB. Cette société rédige actuellement un plan d'action et de travail qui doit rester confidentiel pour éviter un risque de spéculation.

La Région ne détient aucune part dans la société « Eurostation », mais est actuellement en discussion avec la société « Europrojet », constituant d'« Eurostation ».

Le plan de circulation est actuellement à l'examen; la commune d'Anderlecht étudie des alternatives.

Le PPA « Côte d'Or » qui concerne à la fois la commune d'Anderlecht et celle de Saint-Gilles doit être approuvé en premier car la SNCB l'attend pour commencer les travaux de la gare TGV. Ce PPA n'impliquera pas de problème de relogement massif étant donné que seule 35 familles sont concernées.

Il est évident que ce grand projet vise à assainir et à restructurer une partie du bas de Saint-Gilles et du quartier du Midi. Ce quartier se trouve dans un état de délabrement depuis de nombreuses années suite à d'anciennes menaces d'élargissement de l'avenue Fonsny.

Ces projets ont suscité de telles inquiétudes que les propriétaires n'ont plus procédé à l'entretien de leurs immeubles. Le projet des PPA produira des logements nouveau, ce qui exige créativité et imagination. Il est vrai aussi que la SNCB n'est pas un partenaire facile.

Il faudra être très attentif au calendrier mais les échéances dépendent de nous comme les PPA, à l'exception de celui qui concerne l'immeuble Côte d'Or qui est un projet de la SNCB. Actuellement, on n'a procédé à aucune expropriation. Le projet n'est pas simple, c'est vrai. Nous avons déà réduit la portée des PPA à quatre ilôts avenue Fonsny. Il faut rassurer les gens quant à l'accompagnement social et être vigilant aux projets qui émanent de promoteurs privés. Je signale enfin, que la commune de Saint-Gilles a déjà loué quelques immeubles pour assurer le relogement.

Mme Nagy. — Ce dossier qui, à l'origine était présenté comme l'aménagement de l'arrivée du TGV, apparaît de plus en plus comme un projet public de structuration du quartier du Midi. Je suis rassurée d'apprendre que la Région tente d'en maîtriser l'évolution et se soucie du relogement des habitants. En ce qui concerne l'atelier de la STIB, à mon sens, il faut la maintenir en ville pour des raisons d'efficacité et de maintien de la mixité des activités économiques urbaines. J'aimerais connaître l'échéancier de l'organisation.

M. Picqué, ministre-président. — Je ne veux pas qu'il y ait des ambiguïtés. Le plan triennal ne concerne pas la réfection des façades de la rue Fontainas, de la rue de Bosnie et de la rue de la Perche, mais bien les façades des tours d'habitation de la Porte de Hal.

Mme Nagy. — Le plus urgent pour moi est l'établissement des périmètres de consolidation car la spéculation continue. A mon sens, ces périmètres sont trop étroits.

M. Picqué, ministre-président. — Le schéma directeur génère des PPA partout où il opère.

Mme Nagy. — Je retiens, en conclusion, que tous ces projets ne sont pas indispensables à l'arrivée du TGV à la gare du Midi. Les communes concernées ou la Région devront apporter des fonds à l'aménagement de ce quartier car je crains qu'on ne maîtrise pas le coût de l'opération.

— L'incident est clos.

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

concernant « la demande de la SNCB de déplacer la gare du Luxembourg »

Mme Huytebroeck. — La demande de permis de bâtir introduite par la SNCB par l'intermédiaire de la société Espace-Léopold déroge au PPA en vigueur.

Je rappellerai les prémices de ce projet. Les promoteurs du Parlement européen voulaient ouvrir la place du Luxembourg sur leur bâtiment, menaçant ainsi la gare. Grâce à une vaste pétition soutenue par les Ecolos, la façade de la gare, une œuvre importante de Saintenoy, la plus ancienne gare de Bruxelles, a fait l'objet, le 11 novembre 1991, d'une décision de classement.

Mais la SNCB et la SEL ont récemment introduit une demande de permis de bâtir visant à déplacer les accès aux quais trois cents mètres plus au sud, vers le coin des rues de Trèves, du Parnasse et d'Idalie, assez loin des bus, du métro et des taxis, de sorte que la gare ne sera plus qu'une façade abritant une boutique d'information sur l'Europe, les voyageurs devant parcourir un dédale de couloirs et d'escaliers entre les guichets et les quais.

La SNCB témoignage une fois de plus de son ignorance de l'intérêt des usagers et des Bruxellois. L'Exécutif doit s'opposer à son projet et choisir entre l'implantation de la CEE à n'importe quel prix et la préservation d'un quartier.

Le patrimoine architectural présente l'histoire d'une ville à ses habitants et à ses visiteurs. Sa protection permet d'améliorer les conditions de vie et l'animation d'un quartier. Sa valorisation peut susciter des pôles de développement; dans le cas des gares, elle améliore l'image des transports publics et en agrémente l'attrait.

Face aux nuissances provoquées par l'automobile, mon groupe s'est prononcé clairement en faveur d'une politique qui réduit les besoins de déplacement et améliore les moyens de transport commun; il rejoint ainsi le souci évoqué par l'Exécutif lui-même dans sa déclaration.

Dans le cas de la gare du Luxembourg, le maintien de l'accès aux quais par la place correspond à la volonté de marquer clairement l'entrée de la gare au lieu de la banaliser. La place, parvis de la gare, est un espace public qui constitue une entrée dans la ville dont elle structure l'image. Cette place est la dernière du quartier à conserver un caractère homogène. C'est aussi le dernier vestige de la conception que l'architecte Suys voulait imprimer au quartier.

Elle permet actuellement d'assurer la jonction entre le transport ferroviaire et le transport urbain, fonction qui sera escamotée par le projet envisagé.

La gare ferme la perspective de la rue du Luxembourg. Il convient, comme l'a proposé la Commission royale des monuments et sites d'en conserver non seulement la façade mais également l'intérieur.

En méconnaissant totalement la valeur de son patrimoine, la SNCB fait du train un moyen de transport peu valorisant. Le passage par la gare devient un désagrément. Les problèmes n'ont pas échappé à la Commission de concertation d'Ixelles qui a proposé plusieurs projets de rechange. Il est en effet apparu également que les objections techniques du maintien de la gare à son emplacement actuel peuvent être résolues. Les différences des niveaux entre la rue de Trèves et la dalle existent, quelle que soit la solution préconisée, et l'accès à la dalle peut être assuré par des rampes latérales.

L'avis défavorable de la commune, l'abstention des représentants de l'Exécutif et de la SRB et le seul avis favorable, mais réservé, de l'administration de l'urbanisme montrent que les autorités bruxelloises ne laisseront heureusement pas la SNCB imposer ses vues au détriment de la ville.

Quelles décisions avez-vous prises pour amener les promoteurs du projet à tenir compte des observations exprimées lors de la concertation ?

Avez-vous examiné le projet du professeur Epstein et quelles sont vos conclusions ?

Comptez-vous préserver la cohérence de la place du Luxembourg et son rôle de point de jonction entre les différents modes de transport ?

M. Picqué, ministre-président. — Le débat est extrêmement technique.

Je rappellerai d'abord l'historique du dossier. En août 1988, la ville de Bruxelles et la commune d'Ixelles ont délivré à la SEL un CU2 sur le quartier Léopold. Dès ce stade, la SNCB a exprimé des réserves techniques sur la solution inscrite au PPA, qui prévoit l'accès aux quais dans l'axe de la place et sous les voies : les usagers devraient descendre 12 mètres et en remonter 8 pour parvenir aux quais; leur sécurité et la surveillance des locaux ne pourraient être assurées dans un tel dédale.

La SNCB a donc demandé à la SEL de présenter d'autres projets tenant compte d'une série de contraintes.

La première contrainte est le maintien du profil des voies de chemin de fer au niveau actuel entre la rue Belliard et la chaussée de Wavre.

La deuxième contrainte concerne la liaison piétonne et publique entre la place du Luxembourg et le parc Léopold, qui doit franchir une dénivellation d'environ 3,5 mètres. Cette contrainte est parfaitement intégrée par le projet du bâtiment dit D3 destiné aux services du Parlement européen, lequel a reçu un permis de bâtir en janvier 1991.

La troisième contrainte concerne la capacité de la gare qui doit passer d'environ 7 000 voyageurs par jour actuellement à 22 000 voyageurs par jour dans un futur proche. Une nouvelle gare implantée dans l'axe des quais existants permet de répondre à cette nécessité. Il convient de rappeler que l'accès de gare existante n'est pas dans l'axe des quais mais plus au sud, ce qui a justifié en son temps l'aménagement d'une passerelle dans l'axe des rames entrant en gare. La quatrième contrainte concerne la jonction avec les autres modes de transport.

Des enquêtes ont révélé que 22 % des usagers de la gare utilisent les bus de la STIB; fort peu utilisent des bus SNCV ou des taxis. Le projet prévoit l'aménagement des arrêts rue de Trèves, face à la sortie de la nouvelle gare.

J'en viens à vos questions. Dès que la commune d'Ixelles transmettra le dossier à mon administration, j'organiserai une réunion avec les parties concernées afin d'examiner toutes les observations émises et de prendre une décision. En tout état de cause, j'exigerai le maintien du caractère fermé de la place du Luxembourg et de la liaison piétonnière avec le parc. Je crois qu'il est également important de préserver l'entrée de la nouvelle gare dans l'axe de la place.

J'ai fait examiner le projet du professeur Epstein et en ai été étonné. Ce projet envisage en effet, au même endroit que le projet de la SEL une nouvelle gare du Luxembourg, qui serait un véritable édifice architectural sur le mail. En conséquence, la gare existante deviendrait un simple écran urbanistique. Le projet du bâtiment D3 devrait également être revu. Le professeur Epstein a donc une conception incompatible avec les chantiers en cours et les actes administratifs déjà délivrés.

D'autres solutions ont été examinées dont une qui prévoyait le maintien de la gare et son accès dans l'axe de la place et l'aménagement de la salle des guichets et des pas perdus entre le niveau actuel des voies et celui d'un mail rehaussé. Cette solution est apparue impraticable.

Cette variante aurait compromis l'harmonie de la place, la liaison publique vers le parc Léopold et le souhait de la SNCB en matière d'éclairage naturel du hall des pas perdus.

L'inconvénient du projet proposé réside dans l'allongement des déplacements de 60 mètres pour les voyageurs venant du Nord mais se trouve réduit d'autant pour les 40 % venant du Sud.

Les avantages de ce projet se situent au niveau de l'accès de plein pied depuis la rue de Trèves voisine des arrêts de bus principaux.

Les deux entrées de gare sur le mail deviennent des sources d'agrément pour les usagers de la gare car le mail est prévu comme un pôle d'attraction touristique confortable.

Même si la façade Saintenoy de la gare existante se situe en dehors du périmètre faisant l'objet de la demande de permis de bâtir, le projet proposé permet, pendant toute la construction de la nouvelle gare, de maintenir en exploitation le bâtiment actuel voyageurs et les actuels accès aux quais.

Quant à la troisième question, je rappelle que l'on doit tenir compte dans ce dossier des différents permis octroyés et des nombreuses contraintes de la SNCB comme la sécurité des voyageurs et les liaison piétonnes.

Tout sera mis en œuvre pour que la décision définitive réponde à tous les éléments repris ci-dessus et aux remarques de la Commission de Concertation.

Mme Huytebroeck. — Le projet d'arrêt des bus, rue de Trèves, face à la gare, va poser des problèmes aux piétons, aux cyclistes et aux automobiles si la situation actuelle perdure.

Ces arrêts menacent les îlots de maisons situés face à cet nouvelle entrée de gare. On peut craindre l'abandon de ces logements pour permettre la création de parkings plus spacieux.

Je voudrais que vous m'expliquiez pourquoi la hausse de la dalle au centre pose un problème alors qu'elle n'en pose pas ailleurs. Ne pourriez-vous envisager de contourner ce problème ?

M. le Président. — Je suis saisi de deux propositions de motion. La première, signée par Mme Nagy est libellée comme suit :

« Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

» ayant entendu l'interpellation de Mme Huytebroeck, concernant « la demande de la SNCB de déplacer la gare du Luxembourg, et la réponse de M. Picqué, ministre-président de l'Exécutif;

» invite l'Exécutif :

» à saisir l'opportunité de concrétiser ici son discours sur l'implantation des infrastructures européennes;

» à faire respecter par la SNCB les intérêts des voyageurs et des Bruxellois, en refusant le permis de bâtir demandé par la SNCB et à maintenir la cohérence urbanistique de la Place du Luxembourg;

» propose le maintien de la gare du Luxembourg à son emplacement actuel et dans sa fonction de gare en lui donnant un caractère prestigieux, afin de promouvoir une bonne interface avec les transports publics urbains. »

La seconde motion est un ordre du jour pur et simple, signé par MM. Parmentier et Paternoster.

Nous nous prononcerons ultérieurement en séance plénière sur les motions.

— La discussion est close.

La réunion publique est levée à 12 h 20 m.

Le *Compte rendu analytique* est un résumé des débats