

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

**Bulletin des interpellations
et des questions orales et d'actualité**

**Commissions réunies de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme
et de la politique foncière
et
de l'environnement, de la conservation de la nature
et de la politique de l'eau**

**RÉUNION DU
MARDI 26 JANVIER 1999**

SOMMAIRE

INTERPELLATION

de M. Dominiek Lootens-Stael à MM. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport et à Didier Gosuin, ministre de l'environnement et de la politique de l'eau, de la rénovation, de la conservation de la nature et de la propreté publique, concernant "le problème des parkings à Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE

de M. Alain Adriaens à MM. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport et à Didier Gosuin, ministre de l'environnement et de la politique de l'eau, de la rénovation, de la conservation de la nature et de la propreté publique, concernant "le non-respect de l'arrêté du gouvernement fixant les conditions d'exploitation du parking situé sous le Parlement européen".

(Orateurs: MM. Dominiek Lootens-Stael, Alain Adriaens, François Roelants du Vivier et M. Didier Gosuin, ministre de l'environnement et de la politique de l'eau, de la rénovation, de la conservation de la nature et de la propreté publique)

**Présidence de M. François Roelants du Vivier,
Président.**

-La réunion est ouverte à 9h35'.

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEEL À MM. HERVÉ HASQUIN, MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT ET À DIDIER GOSUIN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "le problème des parkings à Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ALAIN ADRIAENS À MM. HERVÉ HASQUIN, MINISTRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT ET À DIDIER GOSUIN, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "le non-respect de l'arrêté du gouvernement fixant les conditions d'exploitation du parking situé sous le Parlement européen".

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais) .- M. Adriaens est bien à plaindre: voilà que son interpellation a été jointe à celle d'un membre du Vlaams Blok! Le pauvre homme est victime de notre façon démocratique de travailler.

Le problème des parkings dans le quartier Léopold, à Bruxelles, fait à nouveau couler beaucoup d'encre. Pourtant, les choses semblaient réglées lorsque le gouvernement régional a annoncé en février 1998 l'octroi d'un permis pour 1.800 emplacements de parcage – susceptibles, si nécessaire, de passer à 2.300 emplacements. Une année plus tard, les conditions d'exploitation complémentaires fixées par la loi ne sont toujours pas remplies.

Ainsi, un comité de suivi aurait dû être créé pour la gestion d'événements exceptionnels. Or, il n'a jamais vu le jour. L'infrastructure routière dans le quartier n'a pas non plus été adaptée.

Une autre condition imposait au Parlement européen de réaliser un plan de mobilité. Elle n'a pas non plus été remplie. Voilà neuf mois que le délai est expiré, et c'est aujourd'hui seulement qu'on apprend la désignation d'un expert. Les eurocrates réagissent avec arrogance aux mises en demeure du ministre Gosuin.

Les dernières conditions d'exploitation, à savoir l'installation d'une station de mesure de la pollution atmosphérique, n'ont pas non plus été respectées.

Je souhaiterais connaître l'état d'avancement des dossiers suivants: le comité de suivi pour la gestion des événements exceptionnels, les travaux d'infrastructures routières prévus, tels que l'installation de feux de signalisation; le plan de mobilité du parlement européen et la station de mesure de la pollution atmosphérique.

Comment les ministres imposeront-ils l'observance des conditions d'exploitation complémentaires qu'ils ont imposées? Pourquoi l'octroi du permis n'a-t-il pas été assorti de conditions suspensives?

Entre-temps, le promoteur "Espace Léopold" introduirait une nouvelle demande de permis pour l'exploitation d'un nouveau parking de 615 emplacements dans les bâtiments D4 et D5, qui ne sont pas encore construits – et ce alors que le parking du bâtiment D3 est déjà sous-utilisé.

Une telle demande a-t-elle déjà été introduite? Quelle est la position du gouvernement bruxellois en la matière?

Pour le Vlaams Blok, cette demande complémentaire est criminelle. Dans cette matière, il ne faut pas prendre de décision hâtive qui nuirait aux intérêts des riverains. Le Vlaams Blok continuera à surveiller de très près les "éminences de Bruxelles", pour vérifier s'ils garderont la même complaisance, à l'avenir, face aux potentats européens.

M. Alain Adriaens .- En date du 28 février 1998, le gouvernement édictait un arrêté relatif au permis d'environnement pour le parking sis rue Wiertz et situé sous les bâtiments du Parlement européen. Cet arrêté mettait fin à la longue controverse juridique qui avait agité la Région et opposé des habitants et leurs comités au gouvernement, lequel avait pris précédemment des mesures que la justice avait estimé illégales. Le gouvernement avait donc dû mettre fin aux divisions en son sein sur ce dossier. L'arrêté mettait fin à la polémique tout en respectant le droit régional. Il fixait précisément sous quelles conditions le parking était autorisé à exploiter plus de 900 emplacements de parking sous le bâtiment D3 situé rue Wiertz.

Aujourd'hui, nombre de ces conditions ne sont pas respectées.

La première des conditions, article 4bis, concernant l'Observatoire de la pollution atmosphérique, a-t-elle été respectée? Le paragraphe 1 prévoyait la création, à l'initiative de l'IBGE et avant le 5 juin 1998, d'un Observatoire de la pollution atmosphérique et de la circulation. Cet Observatoire devait se réunir au moins trois fois par an et produire un rapport annuel transmis à l'IBGE avant le 31 décembre de chaque année.

Au paragraphe 2 du même article était stipulée la condition d'obligation pour le Parlement européen de produire, dans les quatre mois, un plan de mobilité. Le Parlement européen, un an après l'arrêté, essaie de trouver un responsable pour la réalisation de ce plan.

D'autres conditions, concernant l'aménagement des voies, n'ont pas été remplies selon les termes de l'arrêté du gouvernement. Je citerai comme exemple le réaménagement du carrefour Wiertz/Wavre. Je me réjouis de constater à ce sujet

que le bourgmestre d'Ixelles commence à relayer les positions d'Ecolo.

Si les conditions d'exploitation ont été outrageusement négligées, cela signifie que l'exploitation du parking doit être suspendue.

Pourquoi le gouvernement n'est-il pas intervenu pour faire respecter ses décisions, notamment en ce qui concerne l'Observatoire de la pollution atmosphérique et de la circulation, qui devait être mis sur pied sous le contrôle de l'IBGE?

Parmi les conditions édictées, seule semble avoir été respectée celle de la gestion des événements exceptionnels par un comité. Serait-ce parce que cette condition était utile au Parlement, alors que les autres étaient destinées à protéger les habitants et les travailleurs?

Le politique néglige la protection des citoyens en faveur d'intérêts considérés, à tort selon nous, comme supérieurs à la sécurité, à la santé et à la tranquillité des Bruxellois.

Ecolo s'est ému dès le mois d'octobre du dépôt d'une nouvelle demande de permis pour les bâtiments D4-D5. Cela représentait une véritable provocation dans un quartier déjà saturé.

L'étude d'incidences est en cours, j'ose espérer qu'elle fournira l'occasion de réactualiser les données en matière de circulation et de pollution atmosphérique.

Je voudrais attirer l'attention du gouvernement sur le chantage auquel se prêtent les promoteurs pour demander le permis. Il a été dit que si celui-ci n'était pas accordé, la finition de la dalle du quartier Léopold ne serait pas réalisée, et ce qui devait devenir un lieu de rencontre placé sous le sigle de l'Europe resterait un chancre et une barrière qui coupe le quartier en deux.

M. Didier Gosuin, ministre de l'environnement et de la politique de l'eau, de la rénovation, de la conservation de la nature et de la propreté publique (en son nom et au nom de M. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport). - Le permis prévoit un phasage dans la mise en service du parking en fonction du respect de certaines conditions.

Moins d'un an après la mise en exploitation du parking, on constate que les conditions d'exploitation sont, pour la plupart, déjà complètement mises en oeuvre. On constate ensuite que le parking n'est utilisé que bien au-dessous de sa capacité admise. Son utilisation réelle moyenne avoisine les mille places alors que 2.300 places peuvent être utilisées.

On ne mesure pas, à l'heure actuelle, de surcharge récurrente du trafic dans les environs du Parlement. La situation du stationnement sauvage s'est améliorée depuis l'ouverture du parking.

En ce qui concerne le réaménagement du carrefour Wiertz/Wavre/Godecharle, la demande de permis d'urbanisme a été introduite en juillet 1998 et fait actuellement l'objet du suivi nécessaire par les services compétents.

En ce qui concerne l'article 4quater relatif à la gestion des événements exceptionnels, le comité de suivi a été installé afin

de donner les autorisations d'utiliser le parking à pleine capacité. Des conditions particulières sont fixées. Les polices des communes concernées n'ont encore noté aucun incident en termes de circulation.

L'article 4bis prévoyait la réalisation d'un plan de mobilité. Pour ce faire, le Parlement européen a mis en place en son sein un "comité de transport" qui a d'ores et déjà réalisé les premières étapes du plan de mobilité et met actuellement au point des propositions de solution visant à aboutir aux objectifs prévus. Les premières conclusions de ce plan seront présentées dans le courant du mois d'avril.

Concernant l'Observatoire de la pollution atmosphérique et de la circulation, celui-ci s'est réuni une première fois afin de répartir les tâches et des groupes de travail ont été constitués. Le groupe de travail "pollution" s'est réuni à plusieurs reprises pour régler les problèmes d'installation et de localisation des stations de mesure et pour rédiger les cahiers des charges.

Les problèmes pratiques d'installation sont actuellement réglés, deux stations de mesure seront commandées dans les prochaines semaines. Les procédures administratives extrêmement lourdes du Parlement européen, ainsi que la complexité technique, peuvent expliquer les délais plus longs que prévus pour la mise en oeuvre de ce point.

Les conditions du permis sont aujourd'hui presque remplies pour une occupation normale de maximum 1.800 places.

Si certaines conditions ne sont pas encore totalement mises en oeuvre, elles sont suffisamment avancées pour ne pas mettre en doute la bonne volonté de l'exploitant. Il s'agit de conditions innovantes en matière de permis d'environnement.

En outre, le non-respect partiel de ces conditions n'engendre pas de nuisances particulières pour l'environnement. Nous pouvons en déduire que l'exploitation du parking ne pourrait être suspendue.

Une telle suspension impliquerait, aux termes de l'article 65 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, la suspension de l'intégralité du permis d'environnement.

Une telle mesure serait disproportionnée, sachant qu'elle reviendrait à empêcher l'exploitation de toutes les installations et alors que l'exécution a été entamée et que la situation environnementale ne l'exige pas.

La Région n'est pas la seule responsable du contrôle du permis: la commune sur le territoire de laquelle se trouvent les installations du Parlement européen dispose également de cette compétence.

En toute hypothèse, la suspension du permis d'environnement ne pourrait être opérée sans avoir au préalable donné au titulaire du permis la possibilité d'assurer ses moyens de défense.

(Poursuivant en néerlandais)

Il est exact que des demandes conjointes de permis de bâtir et de permis d'environnement ont été introduites en vue de la construction et de l'exploitation des bâtiments dits D4 et D5 sur

le territoire de la commune d'Ixelles, entre la dalle qui recouvrira les chemins de fer et la rue de Trèves.

Le complexe d'immeubles s'étend sur 10.300 m² et comprend: premièrement, deux biens immobiliers d'une superficie au sol totale dépassant les 50.000 m², soit huit étages et un étage technique; deuxièmement, un étage souterrain de 30.000 m² environ avec un parking public de 20.000 m², c.-à-d. 615 emplacements de parcage, 3.860 m² de salles très hautes, 4.800 m² de locaux techniques et de couloirs privés ainsi qu'une sortie de secours pour le quai n° 1 de la station de voyageurs, 2.500 m² destinés à la bande de sortie du bâtiment D4 et 2.700 m² destinés à la bande de sortie du bâtiment D5.

Les demandes conjointes de permis de bâtir et de permis d'environnement ont été déposées à la fois par le promoteur Espace Léopold et la Société nationale des chemins de fer belges. A la fin de l'année dernière, il y a eu enquête publique sur le projet d'étude d'incidences. Après avoir reçu l'avis de la commission de concertation, le comité de suivi a approuvé définitivement ce projet le 12 novembre 1998.

Actuellement, on s'occupe de cette étude d'incidences et le gouvernement n'a pas l'intention d'intervenir dans la procédure administrative.

(Poursuivant en français)

Nous avons effectivement été trop optimistes au sujet des délais. Nous avons surestimé la capacité du Parlement européen à assimiler un certain nombre de décisions. C'est le lot du Parlement de devoir subir de nombreuses discussions internes avant de pouvoir mettre les procédures en route.

Si du retard a en effet été accumulé, il faut cependant constater qu'il n'y a pas eu de mise en phase définitive de la capacité de 1.800 places qui avait été prévue. Actuellement, l'utilisation moyenne est de mille places. Il n'y a donc pas lieu de s'alarmer.

Il faut donc reconnaître que le Parlement européen a été raisonnable dans l'utilisation de ce parking et qu'il n'a pas abusé d'une position de force.

Nous ne devons donc pas aller jusqu'à la suspension du permis, ce qui reviendrait à provoquer la fin des activités du Parlement. Cela ferait la part belle à ceux qui veulent ridiculiser Bruxelles.

En droit, une suspension ne se justifierait pas, en raison de son caractère excessif. De plus, il faut tenir compte des efforts qui ont été faits de part et d'autre. Nous avons demandé au Parlement de prendre des mesures novatrices en matière de mobilité.

M. François Roelants du Vivier .- Je ne peux pas vous donner tort quand vous évoquez la complexité du fonctionnement parlementaire. Les procédures sont lourdes. Elles le sont déjà chez nous, alors que nous ne fonctionnons qu'en deux langues, elles le sont à plus forte raison au Parlement européen, où onze langues sont utilisées.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais) .- Le ministre affirme qu'il s'est trompé dans le délai de quatre mois parce

qu'il n'a pas tenu suffisamment compte de la complexité des institutions européennes. Or, le délai de quatre mois résultait d'un accord réciproque. Il y a déjà huit mois que ce délai est dépassé. On pourrait attendre des institutions européennes qu'elles respectent les accords conclus. Cette façon de faire n'est pas de nature à renforcer la confiance des habitants de Bruxelles envers les institutions européennes.

Le ministre dit aussi que les conditions d'exploitation ne sont pas suspensives parce qu'il faudrait fermer la totalité du bâtiment. On aurait pu imaginer que les conditions suspensives ne concernent que le parking. Les fonctionnaires européens savaient que le bâtiment ne peut pas être fermé complètement; ils ne se sentent dès lors pas tenus au délai de quatre mois. Il s'agit d'une forme de chantage à l'égard de Bruxelles.

Les institutions européennes sont indubitablement en tort. A terme, nous risquons d'être victimes de n'importe quel chantage.

M. Alain Adriaens .- Je remercie le ministre pour sa réponse nuancée. L'occupation actuelle du parking confirme les informations qui nous avaient été transmises par le groupe des Verts au Parlement européen. Le fait que nous soyons loin des 2.300 ou 1.800 places prévues renforce les arguments que nous avons soutenus: 2.300 places ne sont pas justifiées.

Vous nous dites que, dès lors, il n'y avait pas lieu de s'alarmer en matière environnementale. Effectivement, si seules 1.000 places sont occupées, les nuisances que faisaient craindre 2.300 places ne sont plus d'actualité. Mais si les 2.300 places étaient utilisées, alors bien sûr cela poserait d'énormes problèmes de circulation et de pollution.

Les autorités européennes et bruxelloises ont fait preuve de modération et de sagesse, ce qui est un point positif.

En ce qui concerne l'observation des conditions, vous nous parlez de retards. Or, nous parlons d'un arrêté du gouvernement, avec des conditions légales d'exploitation. Nous ne voudrions pas mettre en danger les institutions européennes mais, sur ce dossier, le gouvernement a été de déconvenue légale en déconvenue légale. Je veux bien admettre que les conditions sont en voie d'être satisfaites mais, en cas de recours en justice, le gouvernement serait mis en difficulté.

M. Didier Gosuin, ministre de l'environnement et de la politique de l'eau, de la rénovation, de la conservation de la nature et de la propreté publique .- Nous avons été visés par cinq actions en justice et la Région en a remporté quatre sur cinq.

M. Alain Adriaens .- Toujours est-il que cette saga n'est pas à l'honneur du gouvernement bruxellois. Je me demande ce que pense M. Grijp de ce compromis politique.

Vous n'êtes pas très déterminé. Le but de mon interpellation est d'accélérer le mouvement et de faire remarquer qu'il est de la responsabilité du gouvernement entier de faire en sorte que les engagements soient respectés par tous.

- Les incidents sont clos.

- La réunion est close à 10h20'.