

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES QUESTIONS

COMMISSIE VOOR DE TERRITORIALE ONTWIKKELING

**BELAST MET DE RUIMTELIJKE ORDENING, DE STEDENBOUW, HET STEDELIJK BELEID,
HET GRONDBELEID, DE HAVEN VAN BRUSSEL, DE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,
DE STUDENTENAANGELEGENHEDEN, DE BICULTURELE AANGELEGENHEDEN VAN
GEWESTELIJK BELANG, HET TOERISME EN DE BEVORDERING VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL**

COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

**CHARGÉE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DE LA POLITIQUE DE LA
VILLE, DE LA POLITIQUE FONCIÈRE, DU PORT DE BRUXELLES, DES MONUMENTS ET SITES,
DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DES MATIÈRES BICULTURELLES D'INTÉRÊT RÉGIONAL,
DU TOURISME ET DE LA PROMOTION DE L'IMAGE DE BRUXELLES**

VERGADERING VAN WOENSDAG 7 NOVEMBER 2018

RÉUNION DU MERCREDI 7 NOVEMBRE 2018

VOORLOPIG VERSLAG

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

COMPTE RENDU PROVISOIRE

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

Présidence : M. Ridouane Chahid, doyen d'âge.

[105]

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "la collaboration entre les entités fédérées dans le cadre du Musée Kanal".

[107]

M. Fabian Maingain (DéFI).- Peut-être aurais-je dû directement parler de "non-collaboration" dans le titre de ma question, mais je vais laisser au ministre-président le soin de répondre. En mai dernier, l'ouverture du pôle muséal Kanal-Centre Pompidou a attiré les foules, puisque plus de 60.000 visiteurs - 75.000 selon les derniers chiffres - s'y sont déjà pressés.

Il s'agit d'une année de préfiguration, jusqu'au 10 juin 2019 - date de la fermeture -, la réouverture étant prévue aux alentours de 2022. En effet, d'importants travaux devront commencer sur le site à la fin de l'année prochaine. En attendant, le coût total de cette période de préfiguration serait estimé à 7,6 millions pour les deux ans, dont 3 millions seraient financés par les pouvoirs publics, à moitié par la Région et à moitié par la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté flamande.

Pour mémoire, ce nouveau pôle culturel est le résultat d'un partenariat de dix ans conclu entre la Région bruxelloise, la Fondation Kanal et le Centre Pompidou. Dans le même temps, ce projet bénéficierait d'une subvention de la Fédération Wallonie-Bruxelles de 250.000 euros en 2018. Pourtant, dans le cadre d'une réponse parlementaire - datant un peu, il est vrai -, la ministre de la Culture en Fédération Wallonie-Bruxelles, Alda Greoli, a indiqué que la Région bruxelloise n'avait aucune volonté d'envisager un partenariat régional relatif au pôle Kanal-Centre Pompidou et qu'il s'agissait d'une subvention accordée au titre de la promotion de Bruxelles.

Quels sont les résultats de la réunion qui s'est tenue entre le chargé de mission de la Fondation Kanal et la Fédération Wallonie-Bruxelles ? Quelles sont les attentes et les implications de la Fédération Wallonie-Bruxelles dans le projet Kanal-Centre Pompidou ? La Fédération Wallonie-Bruxelles constitue-t-elle un partenaire potentiel dans ce dossier ? La Fondation Kanal a-t-elle effectivement perçu une subvention de 250.000 euros de la Fédération Wallonie-Bruxelles ?

J'ai mentionné plus haut la somme de 7,6 millions d'euros, dont 3 millions seraient financés à moitié par la Région et à moitié par la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté flamande. Confirmez-vous ces montants ? La libération de ces fonds promis a-t-elle eu lieu ?

Une première évaluation du plan d'affaires a-t-elle déjà eu lieu ? Le modèle permet-il toujours de tenir durant l'année de préfiguration ? Les partenaires privés répondent-ils également présents sur le plan financier du projet ?

[109]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- J'ai déjà clarifié à plusieurs reprises le financement de la Fondation Kanal en réponse à différentes questions écrites. Vous m'excuserez donc de ne pas dresser à nouveau le tableau complet du projet et de ses tenants et aboutissants budgétaires pour me concentrer sur les deux questions spécifiques que vous m'adressez.

Le projet comprend deux phases et votre question porte sur la première, relative à la préfiguration qui s'étend du 5 mai 2018 à juin 2019. La note du gouvernement du 19 juillet 2017 a présenté un premier estimatif du coût de cette phase. Il s'agit d'un budget consacré aux événements qui doit être distingué du budget de fonctionnement annuel du pôle muséal Kanal-Centre Pompidou ou encore du budget d'investissement dédié aux travaux.

Pour la période de préfiguration, le budget annuel s'élevait à 3,8 millions d'euros sur deux ans, soit 7,6 millions au total. L'apport des pouvoirs publics se monte à 1,5 million d'euros par an, soit 3 millions au total. La Région couvre la moitié de ces trois millions, le restant étant l'apport de la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté flamande.

Le reste du budget est couvert par les recettes des tickets - 2,4 millions en tout sur deux ans -, du sponsoring - 1 million sur deux ans - et des recettes commerciales - 800.000 euros sur deux ans -.

En outre, il y a le paiement annuel à la Société d'aménagement urbain (SAU) du canon, qui s'élève à un million d'euros.

L'objectif reste de tendre vers cet équilibre entre subsides et recettes propres, même si l'on sait que cette année de préfiguration doit aussi servir de test pour les équilibres budgétaires nécessaires pour faire fonctionner une infrastructure culturelle de cette importance.

[111]

L'enveloppe globale du budget pour cette phase de préfiguration est bien de 7,6 millions d'euros, établie sur la base d'une estimation réalisée par le bureau de consultance Ernst & Young (EY) en 2017. Il est évident que ce budget est contrôlé par le conseil d'administration de la Fondation Kanal qui confronte les hypothèses avec les réalités des dépenses et recettes observées depuis le 5 mai 2018.

Il apparaît d'ores et déjà que certaines dépenses seront revues à la hausse, mais il est évidemment trop tôt pour tirer des conclusions alors que nous n'en sommes qu'au sixième mois d'exploitation de l'institution.

Pour être complet, je voudrais également vous signaler qu'en juillet dernier, le gouvernement a pris de nouvelles initiatives. La première est liée à l'inauguration du pôle Kanal-Centre Pompidou, dont nous avons souhaité qu'elle s'intègre dans le cadre de la Fête de l'Iris. La Fondation Kanal a ouvert les portes du musée d'art moderne et contemporain au public le 5 mai 2018 pour un premier week-end d'activités. Cette ouverture fut précédée d'une ouverture officielle et protocolaire. Le site a été rendu accessible au public sur la base d'un tarif unique et préférentiel de 5 euros, soit donc 9 euros de moins que le montant d'un billet d'entrée au tarif plein.

Nous avons souhaité que le gouvernement apporte un soutien exceptionnel à la Fondation Kanal aux fins de rencontrer les dépenses exceptionnelles engendrées par cette inauguration, qui a permis à la Région de jouir d'une grande visibilité. Comme j'ai déjà pu le préciser dans une réponse à une question écrite, la seule ouverture du musée au sein du pôle Kanal-Centre Pompidou a engendré environ 365 retombées dans la

presse nationale dont 230 francophones, 120 néerlandophones, 5 germanophones et 10 anglophones. Au niveau international, on dénombre près de 200 retombées de presse.

Un subside exceptionnel de 200.000 euros a été octroyé à la Fondation Kanal, de même qu'un second subside de 198.000 euros, pour lui permettre de recruter du personnel à durée déterminée pour assumer la charge de travail colossale d'ici la fin de la préfiguration.

Le pôle Kanal Centre-Pompidou est en train de prendre sa place dans le paysage culturel bruxellois et il faut s'en réjouir. J'en veux pour preuve les nombreux partenariats qui se sont noués autour de projets concrets : la Monnaie et Bozar autour de ce que la presse a nommé "l'automne Castellucci", la Cinematek qui s'installe au cinquième étage du showroom jusqu'à la fin de la préfiguration, Design September présent sur le site de Kanal-Centre Pompidou durant deux mois, ADAM - Brussels Design Museum qui prête des œuvres dans le cadre de l'exposition Rouge et blanc, accessible au public depuis le 12 septembre, sans oublier le Kaaitheater, le Kunstenfestivaldesarts ou encore l'Ancienne Belgique, pour ne nommer que ces partenaires.

La Région a effectivement engagé et partiellement liquidé un montant d'1,5 million d'euros auquel il faut ajouter les 200.000 euros relatifs au week-end d'ouverture et les 198.000 euros pour renforcer le personnel.

La Communauté flamande, par l'intermédiaire de M. Sven Gatz, le ministre en charge de la Culture, s'est engagée pour un subside de 750.000 euros, dont 500.000 euros en 2018, et 250.000 euros en 2019.

[113]

Concernant le subside attendu de la Fédération Wallonie-Bruxelles, le ministre Madrane, en charge de la promotion de Bruxelles à ce niveau, s'est engagé pour un montant de 200.000 euros en 2018, qui sera reconduit et peut-être même augmenté en 2019. Toutefois, ce budget ne fait l'objet d'aucun complément de la part de la ministre de la Culture de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il manquerait donc 250.000 à 350.000 euros pour couvrir les dépenses de 2018 et 2019 par rapport au plan financier initial. Nous continuons néanmoins de tabler sur une intervention équilibrée des deux Communautés.

Quant aux interventions des partenaires privés, je vous confirme que la Fondation Kanal travaille activement à conclure des accords de sponsoring et de mécénat. À ce propos, un important accord de partenariat a été signé au début du mois de septembre avec Orange, qui est devenu un sponsor de la Fondation Kanal. L'objectif est de désigner trois ou quatre autres sponsors majeurs qui s'inscrivent durablement dans une relation avec cette même fondation, auxquels s'ajoutent une dizaine de sponsors moins importants.

Néanmoins, vous comprendrez que, par souci de discrétion et dans l'attente de la finalisation de ces accords, je ne peux évidemment pas vous en dire plus aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, la Fondation Kanal garde son objectif initial, à savoir un million d'euros de budget de sponsoring.

[115]

M. Fabian Maingain (DéFI).- Si j'ai bien compris, nous attendons toujours les 250.000 euros de la ministre de la Culture ?

(Assentiment de M. Vervoort)

Nous ne manquerons pas de relayer l'information.

Pour ce qui concerne le sponsoring, avons-nous déjà une évaluation de la masse globale que cela représente ?
Où en sommes-nous par rapport à l'objectif, qui reste d'un million, je crois ?

Et s'agissant de la billettique, où en sont les recettes par rapport aux prévisions définies dans le business plan ?

[119]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je n'ai pas ces chiffres ici.

[121]

M. Fabian Maingain (DéFI).- Dans ce cas, je reviendrai sur le sujet ultérieurement.

- *L'incident est clos.*

[125]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "les répercussions des insuffisances de dragage des voies d'eau wallonnes pour le Port de Bruxelles".

[127]

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Au début du mois de février 2018, la Région wallonne a annoncé qu'elle allait procéder à d'importants investissements dans son réseau de voies navigables, plus particulièrement dans le canal de Charleroi, qui fait partie de l'axe ABC - Anvers-Bruxelles-Charleroi - et influe sur le trafic au Port de Bruxelles. Les travaux envisagés portent sur l'élargissement des installations en vue de permettre la navigation de barges de 2.000 tonnes alors qu'actuellement, le trafic sur le canal est limité à 1.350 tonnes.

Ce projet est manifestement de nature à accroître le trafic sur les voies d'eau, notamment sur l'axe Bruxelles-Charleroi. Le but poursuivi par la Région wallonne est d'atteindre une augmentation du trafic de l'ordre de 50% d'ici à quinze ans. Cette décision a le mérite de mieux valoriser le transport par voie d'eau en offrant la possibilité à des barges de 2.000 tonnes d'emprunter, entre autres, l'axe Bruxelles-Charleroi.

Plus récemment, nous avons appris que la Cour des comptes s'inquiétait de l'insuffisance des dragages opérés sur les voies d'eau wallonnes. Elle relève ce qui suit : "En 2020, douze ans après la fixation du plan prioritaire de dragage, le volume de produits de dragage extraits des voies d'eau de Wallonie s'élève à 1,92 million de mètres cubes, au lieu des 2,4 millions nécessaires sur huit ans." Ce constat n'est pas de nature à renforcer l'attrait de la voie d'eau pour le transport des marchandises, vu l'insuffisance des dragages effectués au cours des dernières années.

Une telle limitation des possibilités de circulation sur les voies d'eau wallonnes, en particulier sur l'axe Bruxelles-Charleroi, amène les bateliers à faire le choix d'autres itinéraires, délaissant par conséquent la voie d'eau bruxelloise.

Le Port de Bruxelles a-t-il pu estimer le manque à gagner, en termes de trafic, dû à l'insuffisance des dragages en Région wallonne ?

Des concertations sont-elles organisées tant avec la Région wallonne qu'avec la Région flamande dans l'optique d'une amélioration des conditions de navigabilité sur l'axe ABC ?

[129]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je vous renvoie aux résultats du trafic pour 2017. Les flux de marchandises transportées par voie d'eau à Bruxelles ont été en très nette progression et le transit a également augmenté de façon significative. Il est donc délicat d'évoquer un manque à gagner.

Le Port poursuit sa politique de dragage conformément aux prescrits de son contrat de gestion et à ses missions de service public conférées par la Région. Selon les contacts pris auprès du département des voies navigables du service public de Wallonie (SPW), le tirant d'eau garanti sur l'axe Bruxelles-Charleroi est conforme aux gabarits européens de classe IV.

La politique de dragage de la Région wallonne n'a pas d'impact direct sur l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi (ABC). En effet, les travaux de dragage prévus en 2018-2020 se concentrent sur la dorsale wallonne : le réseau Est (haute Sambre et Meuse) et le réseau Ouest (canal du Centre et de Nimy-Blaton). Ces travaux de dragage seront étalés sur quatre ans. Toutefois, il est certain qu'une amélioration des conditions de navigabilité sur le réseau wallon aura un impact positif sur les trafics belge et nord-ouest-européen en général.

Le partenariat entre les trois Régions est inscrit dans le cadre de la concertation interrégionale en matière de voies hydrauliques. L'article 19, §2, de l'accord de coopération interrégional relatif aux voies hydrauliques précise qu'"au moins une fois par an, les administrations compétentes pour les voies hydrauliques de chaque Région se concertent en vue d'examiner l'application du présent accord de coopération et d'en faire rapport".

Pour les grands travaux d'infrastructure ainsi qu'en cas d'interruption de la navigation, de modification des heures de fonctionnement des ouvrages d'art, de nuisance hydrologique et environnementale transfrontalière ou d'intervention structurelle sur le gabarit du canal - par exemple, la hauteur libre des ponts, le tirant d'eau et la largeur utile du canal -, une concertation est organisée entre les trois Régions : la Région flamande avec Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) et Scheepvaart, la Région wallonne avec le SPW et la Région de Bruxelles-Capitale avec le Port de Bruxelles.

La concertation s'organise au sein de plusieurs commissions de concertation. Les commissions qui concernent l'axe ABC, les plus importantes pour la Région de Bruxelles-Capitale et auxquelles participe le Port de Bruxelles, sont la commission de concertation II, compétente pour le canal de Charleroi, la commission de concertation IV, compétente pour les problèmes relatifs à la gestion et à l'exploitation, dont la répartition des droits de navigation, la commission de concertation V, compétente pour l'aménagement hydraulique et hydrologique, la commission de concertation VI, compétente pour la navigation.

[131]

De nombreuses réunions se tiennent afin de discuter des possibilités d'amélioration de la navigabilité de l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi (axe ABC).

Vu la technicité de la réponse, vraisemblablement rédigée par un expert en la matière, je ne vous la lirai pas en entier. Sa conclusion est que les travaux de dragage sur l'axe ABC ne posent aucun problème de restriction de tirant d'eau selon le gabarit actuel, que ce soit en Wallonie, en Région flamande ou à Bruxelles et ce, bien que le volume de dragage réalisé en Région wallonne dans son ensemble ait été inférieur à celui du programme pluriannuel de dragage de cette Région. Les travaux sur l'axe ABC ont été réalisés en 2007. Pour l'heure, il n'y a pas lieu de s'inquiéter outre mesure.

[133]

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'entends que les dragages prévus en Wallonie ne semblent pas prioritaires sur l'axe ABC, mais des discussions seraient en cours.

Cette déclaration manque de précision, alors que les enjeux sont relativement importants. Sur quels éléments ces discussions porteraient-elles ?

[135]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Concernant votre inquiétude, je puis vous répondre deux choses. D'une part, il est difficile d'estimer un manque à gagner au niveau du trafic dans la mesure où le volume d'activités a augmenté de manière considérable. On observe une croissance des activités assez remarquable. J'imagine que, comme moi, vous vous en réjouissez, même si vous le faites plus discrètement.

D'autre part, concernant les discussions au sujet du dragage, je vous ai décrit dans ma réponse ce qu'a prévu la Région wallonne. L'axe ABC n'est pas repris dans le futur plan pluriannuel. Néanmoins, nous restons attentifs sur ce point. Aujourd'hui, la situation ne met pas en péril l'activité, même si on peut estimer qu'une amélioration du côté wallon aurait un impact positif sur Bruxelles.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il est clair que des travaux de dragage auraient un impact positif sur la situation. Vous restez attentif, certes. Cependant, à l'heure actuelle, vous n'avez pas d'idée précise du manque à gagner induit par cette situation.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il est difficile d'évaluer ce manque à gagner, vu la progression du chiffre d'affaires.

- *L'incident est clos.*

(M. Gaëtan Van Goidsenhoven, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

[145]

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de stedenbouwkundige vergunning van Kanal".

[147]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Begin mei opende het nieuwe museum Kanal - Centre Pompidou tijdelijk zijn deuren. Het zal weer sluiten bij aanvang van de grote renovatiewerken.

Voor het openingsweekend raakte echter bekend dat Kanal - Centre Pompidou niet over een stedenbouwkundige vergunning voor een bestemmingswijziging beschikt. Dat is nochtans verplicht voor de nieuwe functie van de voormalige Citroëngarage. De Brusselse schepen van Stedenbouw meldde dat hij de bevoegdheid had om het museum te laten verzegelen voor het openingsweekend, maar dat hij dat niet zou doen. Het is dus enkel te danken aan zijn welwillendheid dat de sluiting werd voorkomen.

Het is moeilijk om zulke dubbele standaarden te negeren. Burgers mogen niet zomaar hun zin doen als ze een pand willen verbouwen of de bestemming wijzigen. Ze dienen daarvoor een vergunning aan te vragen. Een stichting die afhangt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt het daarentegen niet nodig om de regels te volgen en legt de wet naast zich neer. Hopelijk hebt u dit gebrek aan professionalisme aangekaart bij de opdrachthouder.

Om zich alsnog in regel te stellen, vroeg Kanal - Centre Pompidou in allerijl een vergunning aan. Op 13 juni 2018, dus meer dan een maand te laat, gaf de overlegcommissie van Brussel-Stad een positief advies voor de nieuwe bestemming van de voormalige Citroëngarage, mits er enkele duidelijke voorwaarden worden nageleefd:

- de tijdelijke activiteiten van Kanal zijn beperkt tot vijftien maanden;
- de voorwaarden van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) moeten worden gerespecteerd;
- er moet een aparte vergunning aangevraagd worden voor de plaatsing van fietsstallingen aan de kant van het Sainctelettesquare;
- er moet een plan komen met betrekking tot de toegankelijkheid van het museum voor gehandicapten;
- geluidsoverlast moet worden aangepakt.

[149]

De overlegcommissie stelde duidelijk dat elke vorm van luide muziek of geluidshinder aangepakt moet worden en dat de structuur van het gebouw zich niet leent tot een aantal reeds georganiseerde evenementen. Voorts merkte ze op dat de organisatie onvoldoende maatregelen heeft getroffen om de overlast tot een minimum te beperken.

Er is duidelijk weer sprake van minachting, want opeens wordt er een aantal luidruchtige evenementen georganiseerd op een plek die zich daar niet toe leent. Er werden ook geen afdoende begeleidende maatregelen getroffen, wellicht tot onvrede van de omwonenden en de omliggende organisaties. Ik weet niet wie er geklaagd heeft, maar de overlegcommissie heeft dit alleszins vastgesteld.

De bestemming van Kanal mag dan wel geregulariseerd zijn, toch kunnen we nu al twee overduidelijke vormen van nalatigheid vaststellen, namelijk het ontbreken van een tijdige vergunning en het gebrek aan begeleidende maatregelen. Kortom, dit is geen voorbeeld van goed bestuur.

Waarom werd de stedenbouwkundige aanvraag voor tijdelijke herbestemming niet op tijd ingediend? Werd er al een stedenbouwkundige aanvraag ingediend voor de fietsaccommodatie aan de Saintelettesquare?

Werden er geluidsbeperkende maatregelen genomen, evenals maatregelen om Kanal toegankelijker te maken voor personen met een handicap?

Hoever staat het met de stedenbouwkundige en de milieuvergunning voor de werken aan de Citroënsite zelf in het kader van de definitieve herbestemming? In haar rapport verwijst de overlegcommissie naar een aanvraag voor een milieuvergunning die op 25 april 2018 werd ingediend en die een effectenstudie alsook een openbaar onderzoek impliceert. Betreft die aanvraag de definitieve herbestemming? Hoe ziet het tijdschema van die procedure eruit? Wanneer zal het openbaar onderzoek verricht worden? Hoe verloopt die vergunningaanvraag precies en in welke fase bevindt ze zich?

Wat is de stand van zaken over de overdracht van de stookplaats in het oude gebouw aan het Kaaithheater? Is die overdracht al gebeurd? Zo niet, wat zijn de obstakels in de onderhandelingen?

[151]

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Ik herinner eraan dat de regering de Stichting Kanal eind 2017 in het leven heeft geroepen. Na het effectieve vertrek van Citroën in januari 2018 kon gestart worden met de uitwerking van de vergunningsaanvragen. Er is contact opgenomen met de verschillende bevoegde besturen, in de eerste plaats met de brandweer die daar bijzonder vlot op heeft gereageerd.

Met het oog op de bestemmingswijziging van de site 'Citroën IJzer' is er een aanvraag ingediend voor een tijdelijke benutting van 14 maanden om het publiek de kans te geven kennis te maken met het gebouw vóór de verbouwing, om te voorkomen dat het gebouw leeg komt te staan met alle risico's op schade en, last but not least, om het publiek een artistieke programmering van internationale kwaliteit te kunnen bieden.

Met het oog op de goedkeuring van de brandweer is een risicoanalyse uitgevoerd door het kantoor Goldfire en zijn er evacuatieplannen opgemaakt voor het gebouw. Op 30 maart 2018 gaf de brandweer zijn akkoord. Parallel met die stappen werd een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend op 23 maart 2018, nadat eerst een effectenrapport was opgesteld door het adviesbureau ARIES.

De Stichting Kanal stuurde een informatiebericht naar de stad Brussel op 29 maart 2018. Op 3 april 2018 werden er aanvullende plannen ingediend bij Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE). Op 24 april 2018 is een aanvullend document bij het effectenrapport bezorgd. Op 2 mei 2018 werd het dossier volledig verklaard, dus nog voor de opening van Kanal. Het openbaar onderzoek liep van 20 mei tot 3 juni 2018 en de vergadering van de overlegcommissie vond plaats op 13 juni 2018. De verschillende overheden brachten een gunstig advies onder voorwaarden uit. De stedenbouwkundige vergunning is uitgereikt.

[153]

Voor de milieuvergunning werd op 23 maart 2018 een nieuwe aanvraag van klasse 2 ingediend bij Leefmilieu Brussel, na meerdere vergaderingen met de administratie. Er werden aanvullingen verstrekt en het dossier is op 14 juni 2018 volledig verklaard. Het openbaar onderzoek liep van 24 juni tot 8 juli en de vergunning werd begin augustus uitgereikt.

De fietsstallingen aan het Saincteletteplein zijn geplaatst door Brussel Mobiliteit, omdat dat een gewestweg is. De uitrustingen worden wel vermeld in de documenten inzake de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de Stichting Kanal.

Wat de organisatie van avondevenementen met versterkt geluid betreft, moet ik u meedelen dat er geen meer hebben plaatsgevonden sinds de sluiting van het Kunstenfestivaldesarts in het laatste weekend van mei. Er wordt overigens al sinds april overlegd met de buurtbewoners. Dat proces staat voortaan onder leiding van de cel 'Openbare rust' van de stad Brussel.

De studies voor de definitieve verbouwing van de gebouwen lopen nog. Volgens de planning zouden de aanvragen voor de stedenbouwkundige en de milieuvergunning begin 2019 worden ingediend.

De onderhandelingen over de overheveling van het ketelhuis van de voormalige Citroëngarage naar het Kaaithater lopen nog. Iedereen wil dat dit zo snel mogelijk gebeurt. Wel is al overeengekomen dat de details over de over te dragen of uit te wisselen oppervlakte pas worden vastgelegd zodra de verbouwingsprojecten van Kanal en van het Kaaithater ver genoeg gevorderd zijn om een duidelijk zicht te krijgen van de operaties die moeten worden verricht in het gemeenschappelijke belang van de partijen.

[155]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het blijft ongelooflijk dat de vergunning niet op tijd werd aangevraagd. U verschuilt zich nu achter het feit dat de stichting pas in januari 2018 is opgericht, maar er is niet met alles gewacht tot de oprichting van de stichting. U had daarvoor ook een team dat alles al in gang kon zetten voor de vergunningsaanvraag. U hebt ook niet gewacht tot 2018 om te bepalen welke tentoonstelling er zal komen. Dat getuigt van slecht bestuur en mag zich zeker niet herhalen.

De onderhandelingen over het Kaaithater en de stookplaats lopen nu al sinds 2014 of 2015. Het verbaast me dat die niet vooruitgaan. Is er daarover niet gediscussieerd in het kader van de steun die de Vlaamse Gemeenschap aan de tentoonstelling geeft?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Dat heeft er niets mee te maken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Die informatie had ik dus niet.

Het Kaaithater heeft die stookplaats nodig voor de toegang tot het podium. Grote podiumstukken kunnen nu niet op het podium geraken, omdat er een hoek moet gemaakt worden via het gangetje. Het toneelhuis heeft die kleine ruimte echt nodig voor zijn werking. Ik begrijp niet dat er daarover al bijna vier jaar onderhandeld moet worden. Dat wijst eerder op slechte wil, hoewel ik hoop dat dat niet het geval is.

- *Het incident is gesloten.*

[163]

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES

AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

ET À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "les avancées du dossier de rénovation du stade Roi Baudouin et la concertation entre les différents niveaux de pouvoir".

[165]

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,

betreffende "de nieuwe renovatieplannen van het Koning Boudewijnstadion".

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

betreffende "de verklaringen van de burgemeester van de stad Brussel omtrent de renovatie van het Koning Boudewijnstadion".

De voorzitter. - De commissie beslist om de interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren, de toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte Grouwels, en de interpellatie van de heer Johan Van den Driessche, samen te voegen.

Bij afwezigheid van mevrouw Brigitte Grouwels, die verontschuldigd is, wordt haar toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

[167]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - La question a été posée avant les vacances, avant les élections communales, mais le sujet reste d'actualité, même si tout le monde a oublié la sortie de presse de M. Reynders qui a suscité cette interpellation. Il faudrait toutefois que ce dossier arrête de tourner en rond, d'où ma question aujourd'hui.

Le 28 juin dernier, nous avons donc appris avec beaucoup d'intérêt par la presse que M. Reynders envisageait plus que sérieusement la rénovation ou reconstruction du stade Roi Baudouin. Cette suggestion était d'ailleurs la proposition numéro 10 de la brochure tirée de son livre sur Bruxelles sorti en 2014.

Comme vous le savez, il s'agit là d'une option que nous plébiscitons depuis longtemps, le projet du Parking C présentant de nombreuses faiblesses, lacunes et dysfonctionnements depuis sa mise en œuvre. Nous avons d'ailleurs déposé une résolution allant dans ce sens voici plus d'un an, proposition entre-temps rejetée.

Le projet du Parking C étant visiblement définitivement enterré, il se pose aujourd'hui la question d'un stade multisports et mis aux normes. Il semble que le gouvernement fédéral ait une préférence pour l'option de la rénovation/reconstruction du stade Roi Baudouin.

Je cite également une étude commanditée par le même ministre fédéral en rapport avec le centre d'excellence pour l'élite sportive, qui identifiait le plateau du Heysel comme étant le meilleur endroit pour le construire.

Nous constatons donc que cette proposition ressemble assez fortement à ce que nous avons identifié, à savoir une cité des sports qui pourrait se dessiner sur le plateau du Heysel, coincée entre Neo 1 et Neo 2, mais néanmoins parfaitement exploitable.

Le vice-premier ministre plaide également pour un stade qui ne serait pas uniquement dédié au football, mais aussi à l'athlétisme et à d'autres disciplines. Son idée est d'aménager une pelouse et des tribunes modulables, comme c'est le cas au stade Pierre Mauroy, à Lille. Il existe donc effectivement des solutions techniques, et il y a aussi des personnes qui réfléchissent à ces solutions et des promoteurs qui seraient prêts à les mettre en œuvre, voire à les financer.

[169]

On apprenait par M. Reynders qu'il avait rencontré toute une série d'acteurs, dont la Ville de Bruxelles et les promoteurs intéressés. Il semblerait que la Ville soit assez favorable à son idée et que l'Union belge de football soit également ouverte à cette solution.

Avez-vous été consultés par M. Reynders ? Celui-ci dit que oui et qu'il n'a pas reçu de réponse. Le confirmez-vous ? Si oui, quels sont les éléments de cette concertation et où la réflexion en est-elle ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je n'ai pas reçu de question de sa part.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Dans ce cas, quelles démarches avez-vous engagées auprès du gouvernement fédéral et des autres acteurs concernés pour donner un avenir au stade Roi Baudouin ? Quelle est la position défendue par la Région ?

Je suis allé à la présentation de Neo 2, comme vous d'ailleurs. J'ai posé la question de la compatibilité avec le centre de congrès. Celui-ci pourrait se marier avec un stade Roi Baudouin rénové et repensé dans ce nouvel écrin.

[171]

[173]

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- In augustus verklaarde de burgemeester van de stad Brussel in de pers dat als het Koning Boudewijnstadion gerenoveerd kan worden, premier Charles Michel het initiatief moet nemen om alle betrokken instanties rond de tafel te brengen. Hij vermeldde ook dat de stad Brussel op elk positief voorstel zou reageren. Uiteraard vind ik het prima dat de renovatie van het Koning Boudewijnstadion op de agenda komt. Dat is een goede zaak voor de sport, onder andere voor de atletiek. De N-VA roept trouwens al sinds mei 2015 op om een onafhankelijke studie uit te voeren over de renovatie van het Koning Boudewijnstadion.

Is het niet beter dat de stad Brussel samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in alle transparantie eerst een aantal essentiële kwesties bestudeert, vooraleer overleg rond dit dossier op te starten op alle niveaus? Er rijzen namelijk een aantal vragen.

Is een renovatie technisch haalbaar? We wachten hiervoor nog op een sluitend antwoord.

In welke mate zijn sportclubs geïnteresseerd om het Koning Boudewijnstadion te gebruiken voor hun thuiswedstrijden? Wat zal Royal Sporting Club Anderlecht doen? Als die club niet in het Koning

Boudewijnstadion wil spelen, wordt dit een volledig ander dossier dan wanneer de club daar wel toe bereid is.

Ik pleit er dan ook voor dat de stad Brussel en het gewest eerst proberen antwoorden te vinden op die vragen en een kader schetsen. Binnen dat kader moet ruimer politiek overleg plaatsvinden.

[175]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik heb de verschillende verklaringen in de pers gevolgd. De posities van de verschillende partijen evolueren duidelijk. Zo zei de MR bij monde van de heer Courtois nog niet zo lang geleden dat er geen alternatief of plan B was, maar nu zegt die partij bij monde van minister Reynders dat het Koning Boudewijnstadion toch gerenoveerd moet worden. Dat is positief.

Het valt op dat er een brede consensus aan het groeien is bij alle partijen, in het bijzonder bij de Brusselse en federale partijen. Ze steunen de optie om de renovatie van het Koning Boudewijnstadion uit te voeren of om de renovatie op zijn minst grondig te bestuderen.

Het klopt dat er nog geen onafhankelijke studie werd uitgevoerd naar die mogelijkheid. Er is wel de studie in opdracht van Ghelamco, evenals een studie in opdracht van onbekenden door Goedefroo + Goedefroo Architecten, maar het zou goed zijn dat er een onafhankelijke studie komt in opdracht van de betrokken overheden. Dat staat trouwens ook in de resolutie.

Wij hadden voorgesteld om dat in het Overlegcomité te doen, maar het kan ook op een andere plaats. Alles is mogelijk, zolang er maar op een transparante manier wordt samengewerkt en alle geïnteresseerden inspraak hebben.

[177]

We stelden ook voor om de beste locatie voor een stadion te bepalen en om op zijn minst te bestuderen of het mogelijk is om het Koning Boudewijnstadion te renoveren. Uiteraard spelen de kosten daarbij een grote rol. Als er geld van de overheid bij komt - wat voor Groen geen taboe is -, moet het algemeen belang daarbij vooropstaan en niet het privébelang van bepaalde clubs.

Er zijn uiteraard samenwerkingen mogelijk, maar de focus moet liggen op een multifunctioneel gebruik voor verschillende sporten van verschillende niveaus. Ook moet er aandacht zijn voor de sportfederaties die gehuisvest zijn in het Koning Boudewijnstadion. De Koninklijke Belgische Voetbalbond kondigde onlangs aan dat hij naar Tubeke verhuist en ook de Koninklijke Belgische Wielrijdersbond overweegt om te vertrekken.

De situatie is helder: er is een groeiende eensgezindheid, maar iedereen verwacht dat de ander het initiatief neemt.

Kunt u bevestigen dat het gewest bereid is om een initiatief te nemen voor een overleg over de lancering van de studie? Moet dat gebeuren in het Overlegcomité of is een ander platform meer aangewezen?

Wat is de timing? Mij lijkt het mogelijk om nog voor mei 2019 overeenstemming te vinden of er al dan niet samengewerkt zal worden. Is dat realistisch?

[179]

M. Fabian Maingain (DéFI).- Il est intéressant de noter l'unanimité assez rare du gouvernement fédéral à ce propos, incluant donc la faveur de la N-VA pour la rénovation du stade Roi Baudouin, à en croire M. Van den Driessche. Je suppose qu'il y a une cohérence au sein de ce parti et que ce que ce dernier dit à la Ville de Bruxelles et à la Région bruxelloise est partagé au gouvernement fédéral.

Quant à M. Charles Michel, il estime que cette question a été gérée par des amateurs à la Ville de Bruxelles. J'entends également le vice-premier-ministre MR souhaiter que des professionnels se chargent du dossier. Il est question d'un stade national, et non régional ni de la Ville de Bruxelles, et l'on ne parle plus d'Eurostadium. Vu le large accord au sein des partis qui composent la majorité fédérale, l'échelon fédéral prendra une initiative et vous contactera en vue de lancer ce projet de rénovation.

Ce point a-t-il été abordé ? Vous n'avez pas eu de contact avec M. Reynders, mais en avez-vous eu avec le premier ministre ou éventuellement un partenaire du gouvernement fédéral, comme la N-VA ? Ce sujet a-t-il été discuté en comité de concertation ? Je me demande si nous recevrons une réponse du comité de concertation entre les entités fédérées et le gouvernement fédéral.

Je suis persuadé qu'il faut repartir d'une page blanche. Comme mentionné par M. Pinxteren, le gouvernement régional, à travers Neo, a toujours permis le maintien du stade Roi Baudouin sur le plateau du Heysel. Cette option est donc toujours viable. Toutefois, ceux qui ont agi comme des donneurs de leçons à Bruxelles devront un jour prendre leurs responsabilités.

Dans tous les cas, un vrai partenariat sera nécessaire. Pour rappel, la seule fois où le stade Roi Baudouin a été rénové, c'était lors d'une collaboration entre le gouvernement fédéral, la Région et la Ville de Bruxelles. Un consensus à propos de ce dossier est si crucial que si l'un des acteurs devait manquer, il n'y aura pas de rénovation.

(Remarques de M. Vervoort)

[183]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Ma réponse ne s'écartera pas de ce que j'ai déjà eu l'occasion de répondre.

En l'état actuel des choses, la construction d'un nouveau stade à l'emplacement du Roi Baudouin par le privé, dans un modèle économique qui prévoit un club résident, comme le Royal Sporting Club Anderlecht (RSCA), et une multiplication d'activités, demeure incompatible avec le projet Neo 1 de réaménagement du plateau du Heysel. Le problème ne vient pas du fait de l'opération de démolition-reconstruction du stade en elle-même, mais bien de la multiplication des activités en son sein, dès lors que la convention qui fait loi, conclue avec le consortium Neo 1, permet la poursuite de la gestion d'un stade, mais uniquement selon les modalités actuelles, à savoir les matchs de l'équipe nationale, le Mémorial Van Damme et quelques concerts par an.

La mention "rénovation-reconstruction" est assez sémantique, car il y a tellement de travaux à réaliser que l'on va devoir tout démolir avant de reconstruire. Peut-être pourra-t-on laisser quelques traces mémorielles de ce qu'était le stade Roi Baudouin mais, si l'on souhaite satisfaire à une série de normes européennes, on sort du cadre d'un stade de football. De surcroît, il y a la contrainte de la piste d'athlétisme. La coexistence d'un club résident et d'une piste d'athlétisme implique un surcoût. D'aucuns font semblant d'ignorer toutes ces questions, mais elles sont bien présentes.

[185]

Peut-être faut-il rappeler que le Parking C faisait partie d'un projet intégrant l'élément de calendrier de l'Euro 2020 ? Nous savons que les intérêts - politiques, économiques et autres - étaient pour le moins divergents, surtout quant au fait de placer en partie ce stade en Flandre. Il y avait deux aspects : l'aspect "Flandre versus Bruxelles", et un aspect économique lié à ceux qui, au nord du pays, refusent l'existence de Neo 1 et Neo 2, que le stade se fasse ou non. C'est un peu le bal des hypocrites, mais il faut pouvoir dire les choses telles qu'elles sont.

Voilà pour le contexte général de l'évolution de ce dossier. On a réussi, une fois de plus, à se couvrir de ridicule. Nous ne sommes plus dans l'optique de l'Euro 2020. Dont acte. Maintenant, aurons-nous la volonté politique et le courage de porter un projet qui aboutisse à un stade à vocation nationale, et aussi internationale, à Bruxelles ?

D'aucuns imaginent qu'un stade national pourrait se situer ailleurs dans le pays ; ils ne s'en cachent qu'à moitié. On peut faire beaucoup de procès en citant le groupe Ghelamco, mais Ghelamco, c'est Anvers. Ghelamco, c'est non seulement le stade, mais c'est le club. Là-bas, manifestement, on a trouvé des possibilités pour rénover, et peut-être envisager éventuellement un stade national. Ce sont des choses qui se disent. Je lis dans certains dossiers que nous sommes là pour Ghelamco, mais il n'en est rien. Ghelamco ne vise que le profit. Donc si le promoteur peut faire le stade ailleurs, il le fera. Il n'agit pas par amour de Bruxelles.

[187]

Il faut garder cela à l'esprit et je pense que le gouvernement fédéral est face à ses responsabilités sur la question d'un stade national. Au niveau régional, des déclarations faites à l'époque rappelaient que nous nous sommes inscrits dans un modèle économique prévoyant que la Région n'investirait pas un centime dans le projet. Nous nous écartions ainsi déjà du modèle de l'Euro 2000 pour lequel des investissements publics avaient été réalisés. Cela impliquait d'ailleurs la participation d'un club résident, etc.

Nous pourrions certes nous inscrire dans un autre modèle mais, en l'occurrence, la Région n'a aucune compétence en matière sportive. Le niveau fédéral a clairement la main dans ce domaine et peut donc, s'il le souhaite, exposer sa vision des choses. Il ne s'en est d'ailleurs pas privé, mais à l'heure actuelle, aucune des déclarations n'a été concrétisée. En tenant compte des contraintes actuelles, la Région est tout à fait disposée à apporter son concours à une opération visant la restauration du stade Roi Baudouin. Dans cette optique, nous devons discuter de la question du financement. En effet, une part de financement public sera nécessaire si nous voulons agir dans un cadre acceptable.

Ne perdons pas de vue que de nombreux habitants vivent aux alentours du stade Roi Baudouin - plus qu'aux abords du Parking C. La situation est comparable en ce qui concerne la question du survol des avions. Il faut tenir compte de ce paramètre et des implications de l'arrivée d'un club résident. Les contraintes sont d'ailleurs les mêmes concernant le projet d'agrandissement du stade à Anderlecht. Celui-ci entraînera des nuisances supplémentaires en termes de flux de véhicules, de déambulation de gens dans les rues, etc.

Ne perdons pas de vue que nous sommes aussi ici pour défendre les intérêts de nos citoyens.

[189]

Tout cela est assez hypocrite, parce que les problèmes de mobilité que nous soulevons pour le Parking C valent également pour le stade Roi Baudouin.

(Colloques)

C'est même plus compliqué, puisqu'une extension du métro et des lignes de tram était prévue jusqu'au Parking C.

Je parle des nuisances qui seront générées aux alentours. Sur le ring, les nuisances ne seront pas fondamentalement différentes que le stade soit à Roi Baudouin ou au Parking C. Les automobilistes qui arriveront par le ring iront au Parking C pour trouver un emplacement.

Logiquement, la Flandre devrait d'ailleurs émettre les mêmes réserves à la perspective de construire un stade national sur le stade Roi Baudouin. Comme on n'avait pas le courage de dire que l'on ne voulait pas de stade national à Bruxelles, on a eu recours à d'autres arguments, à ceci près qu'ils sont aussi valables pour le stade Roi Baudouin. Il faut arrêter cette hypocrisie et admettre que l'on ne veut pas de stade national à Bruxelles ! Il faut assumer cette position. Je comprends que la Flandre n'en veuille pas.

Je trouve qu'à la fin de son mandat, M. Van den Driessche devrait se montrer plus courageux et affirmer clairement de quel côté il se situe. Il en va de même pour l'Union royale belge des sociétés de football association (URBSFA).

[193]

L'URBSFA, c'est aussi une sacrée bande ! Au départ, ils étaient chauds et puis, très rapidement, on ne les a plus vus. Ils ont ensuite été absents pendant toute l'évolution du dossier, ça ne les concernait plus ! C'est quand même incroyable, quand on sait le poids de leur président au sein de l'URBSFA. Quand il tape du poing sur la table, tout le monde tremble, à commencer par Bart Verhaeghe. C'est du Grand-Guignol, c'est tout ! Voilà avec qui on travaille. À ceux qui rejoignent le collège de la Ville de Bruxelles, je dis "Bienvenue dans le club ! Vous allez voir comment ça fonctionne."

(Sourires)

Il est clair que nous n'avons pas l'intention, aujourd'hui, de le financer. Mais aucune porte n'est fermée, pas plus qu'au niveau de la Ville de Bruxelles, je pense.

[197]

(verder in het Nederlands)

Wij staan ter beschikking van alle actoren die in dit dossier betrokken wensen te worden. Zij kunnen steeds bij mij terecht met ideeën, ondernemings- en financieringsplannen. Ik zal die zeer positief onthalen.

[199]

(poursuivant en français)

Voilà l'état de la question. Mais il faut replacer les uns et les autres devant leurs compétences et leurs responsabilités, et arrêter ce double langage permanent. C'est surtout cela qu'il faut dénoncer et démasquer. Nous savions tous ce qui se cachait derrière ce dossier, arrêtons de faire semblant et essayons à présent de travailler sur ce qu'il est possible de réaliser.

Nous resterons bien sûr ouverts à toutes les pistes. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous avons toujours maintenu le stade Roi Baudouin "au chaud". À ceux qui aujourd'hui disent "On le savait", "On l'avait dit", je

répondrai que le projet a toujours été économiquement viable, que le problème était plutôt d'ordre politique. La configuration de 2013, au moment où ce projet a été lancé, n'était pas celle de 2014.

[201]

Le positionnement des différents acteurs a évolué entre les deux. Je pense notamment à l'URBSFA, qui a changé son discours entre 2013 et 2014.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je souhaiterais revenir sur la genèse de la position écologiste. On peut avoir un regard critique sans qu'il soit teinté de communautarisme. Je ne me suis pas senti visé, mais je voulais préciser que nos interrogations ne trouvent pas leurs racines dans un communautarisme voilé, mais bien dans différents constats :

- la complexité du montage proposé sur le Parking C, avec des jeux politiques et communautaires assez difficiles à démêler ;
- l'aspect "monosport" du projet proposé, sans solution pour l'athlétisme, notamment ;
- le coût public, alors que vous aviez rappelé que la condition était la gratuité, ce qui s'est avéré moins clair à l'usage ;
- et les questions de mobilité, enfin, qui se poseront toujours sur le plateau du Heysel.

J'ajouterai un élément que nous avons pu mesurer : l'attachement, l'affection des Bruxellois et des Belges pour le plateau du Heysel et, singulièrement, le stade Roi Baudouin, avec ses rassemblements pour l'équipe nationale de football et pour l'athlétisme lors du Mémorial Van Damme. Il y a une histoire, liée à ce plateau, que l'on a peut-être sous-estimée.

[203]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- À cet égard, le Roi était présent lorsque nous avons présenté le projet et il m'a fait la réflexion suivante : "J'espère que le stade s'appellera toujours stade Roi Baudouin."

[205]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Chacun a ses priorités concernant ce dossier.

(Sourires)

Ce qui importe aujourd'hui, c'est de développer un nouveau projet. D'après nous, la base de ce nouveau projet doit être l'existant, à savoir le stade Roi Baudouin situé sur le plateau du Heysel. Il est là, compatible physiquement avec les développements de Neo. Restent les questions de sa programmation et du financement de sa rénovation.

Concernant la programmation, ce quartier, que je connais bien, à l'instar d'autres collègues, subit déjà pas mal de nuisances : en plus des matchs de football, il y a les Feux de Laeken, des concerts, comme celui de Rammstein prochainement, ainsi que différentes activités qui commencent à se concentrer sur le plateau du Heysel, l'élargissement du ring de Bruxelles, etc. On constate que la programmation des activités dans ce stade dépasse largement la question d'un club qui y serait résident.

Il faut analyser ce que l'on veut en faire et, en fonction de cela, déterminer un modèle de rénovation et un modèle d'exploitation. Il faut faire les choses dans l'ordre.

[209]

Il est certain qu'avoir un club de football résident n'est pas souhaitable.

M. le président.- Pourriez-vous conclure, s'il vous plaît ?

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'en arrivais à ma conclusion. Il faut entamer une réflexion en matière de programmation ainsi qu'en matière de financement. La rénovation demande grosso modo 300 millions d'euros, ce qui équivaut à la construction d'un kilomètre de métro.

On sait que les pouvoirs publics peuvent accorder la priorité à certains investissements et infrastructures. Dès lors, il nous semble intéressant de réfléchir collégialement à cette question. Une étude indépendante doit être réalisée de concert avec les différentes autorités compétentes.

Vous dites que la Région n'a aucune compétence en matière de sport, mais elle est compétente quant à l'image de Bruxelles. Je pense donc qu'il est essentiel de disposer d'un stade multisports de dimension et d'envergure internationales au sein de la capitale, tout comme il est essentiel qu'il soit implanté sur le plateau du Heysel.

Rien que pour cette raison, je pense que la Région pourrait être - mais pas toute seule - le moteur d'une réflexion sur l'avenir du stade Roi Baudouin. Aussi, je vous encourage vraiment à poursuivre les discussions constructives que vous menez ou comptez mener avec les différentes parties prenantes.

[211]

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Mijnheer de minister-president, ik begrijp dat u er wat verveeld mee zit dat het project van Parking C en het Eurostadion niet doorgaat, maar dat mag u niet aanzetten tot het verdraaien van de situatie. Ik wil hierover de puntjes op de i zetten.

Ten eerste is de vraag of er een nationaal stadion nodig is. Er is een essentieel verschil tussen een stadion nodig hebben waar de nationale ploeg kan spelen en een nationaal stadion nodig hebben. Men gaat er hier altijd van uit dat er een nationaal stadion nodig is. Er is echter een stadion nodig waar de nationale ploeg kan spelen. Er zijn maar twee landen in Europa met een nationaal stadion: Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Dat zijn twee financiële debacles. Het belangrijkste is dat er stadions zijn waar de nationale ploeg kan spelen. Hopelijk is een aantal stadions binnenkort voldoende gemoderniseerd en kan de nationale voetbalploeg daar volgens de geldende regels spelen.

Verder zijn er twee essentiële verschillen tussen Parking C en het Koning Boudewijnstadion. Die verschillen betreffen beide de mobiliteit. Ten eerste is er geen metro op Parking C. Er waren wel plannen om die te verlengen, maar we weten hoelang zo iets duurt. We weten ook hoe lui chauffeurs zijn. Als zij hun wagen verderop aan het stadion moeten parkeren en dan een kwartier moeten stappen, komen ze niet. Als de nationale ploeg speelt in het Koning Boudewijnstadion, zijn er heel wat mensen uit Vlaanderen, Waals-Brabant en Wallonië die tot een metrostation in Brussel rijden met de wagen en dan de metro nemen naar het Koning Boudewijnstadion omdat daar ook de uitgang is. De grote angst is dat ze dat niet doen als ze vanaf het metrostation nog ongeveer twintig minuten moeten stappen tot Parking C.

[213]

Een tweede belangrijk verschil in mobiliteit is dat, als er in het Eurostadion een voetbalploeg is gehuisvest, er dan veel meer wedstrijden worden gespeeld dan wanneer het stadion enkel wordt gebruikt voor de nationale ploeg. Ik ben er dan ook van overtuigd dat de renovatie van het Koning Boudewijnstadion een goed idee kan zijn voor de nationale voetbalploeg, maar veel minder voor Royal Sporting Club Anderlecht (RSCA), want zoals u hebt gezegd, is het helemaal niet evident dat een voetbalploeg is gehuisvest op de Neosite, noch voor het Neoproject, noch voor de buurtbewoners.

Dat is de belangrijkste reden om het voorbereidende werk uit te voeren. Vooraleer je met politici rond de tafel gaat zitten, moeten er twee essentiële vragen worden beantwoord. De eerste vraag is of het stadion gerenoveerd kan worden. Als dat niet zo is, waarover praten we dan?

De tweede vraag is of RSCA wel in dat stadion wil spelen. Ongetwijfeld wil de club dat wel doen, op voorwaarde dat het zijn stadion is. Dat is een heel ander gegeven. Zonder het voorbereidende werk is het nutteloos om met iedereen rond de tafel te gaan zitten, want het negatieve resultaat is op voorhand gekend.

Ten slotte wil ik nog iets uit het verleden rechtzetten. Er wordt namelijk gevraagd waar de Koninklijke Belgische Voetbalbond was in dit hele dossier. Misschien is de positie van de voetbalbond gewijzigd. De vraag die echter gesteld moet worden, is waar RSCA was. Die club heeft afgehaakt en dat betekende de financiële doodsteek voor het project. U weet waarom RSCA afgehaakt heeft, namelijk omdat de club het stadion niet zelf mocht bouwen. De stad Brussel heeft in laatste instantie beslist om dat te doen. Dat is de reden waarom de bevolking veel vertrouwen verloren heeft in het Eurostadion.

Uw antwoord voldoet dus niet. Ik ben ook ontgoocheld dat u het dossier niet degelijk wilt voorbereiden, voordat het overleg begint.

(Mevrouw Caroline Persoons, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

[217]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het belangrijkste is dat de deur openstaat voor overleg. Ik begrijp de frustraties over het feit dat de intenties en engagementen van de verschillende spelers wisselden. De inwoners van Brussel hebben echter behoefte aan sportinfrastructuur. Ook België heeft nood aan een oplossing voor de nationale ploeg. Een privéclub, namelijk RSCA, is op zoek naar een stadion. Die zaken kunnen samengaan, maar vormen geen verplichting. Dat moeten we onderzoeken.

U hebt gezegd dat de deal met Unibail-Rodamco-Westfield voor Neo niet toelaat dat er intensief gebruikgemaakt wordt van het stadion, maar die deal kan herzien worden. Het consortium heeft gezegd dat het daarvoor openstaat. Een renovatie van het Koning Boudewijnstadion is geen bedreiging voor Neo. Die twee hoeft je niet op die manier tegen elkaar uit te spelen als de betrokken partij, namelijk Unibail-Rodamco-Westfield, dat zelf niet zo ziet. Er is overleg nodig.

U besteedt terecht ook aandacht aan de buurtbewoners, maar dat sluit evenmin uit dat de renovatie van het Koning Boudewijnstadion op zijn minst onderzocht wordt. Uw boodschap is duidelijk: de federale regering moet met een initiatief komen. Het is echter van ondergeschikt belang wie het initiatief neemt, maar het is wel essentieel dat de verschillende partijen proactief meewerken en verder gaan dan de verklaringen die zij afleggen.

Als er geen enkele wil is om tot een akkoord te komen, zal een politieke hoogmis tot geen enkel resultaat leiden. Als alle betrokken partijen echter bereid zijn om samen te werken aan een studie, ligt een mogelijk succes in het vooruitzicht.

[219]

M. Fabian Maingain (DéFI).- J'ai bien compris des déclarations de M. Reynders que, dans ce dossier important pour les intérêts des Bruxellois, le gouvernement fédéral était inactif. Cela explique sans doute que M. Reynders soit candidat à la Chambre. Il doit bien se rendre compte que, vu l'inaction de la N-VA, du Premier ministre et du vice-Premier ministre MR, il serait bon qu'après mai 2019, des gens au gouvernement fédéral adoptent une démarche proactive dans les dossiers qui intéressent les Bruxellois. Je partage assez cette opinion.

(Sourires)

- Les incidents sont clos.

[223]

INTERPELLATION DE MME JACQUELINE ROUSSEAU

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "les recommandations de la Chambre des classes moyennes pour des politiques favorables aux entrepreneurs".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

[227]

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "les charges d'urbanisme sur le périmètre de Tour et Taxis".

[229]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Fin 2017, je vous interrogeais sur la mise en œuvre de l'arrêté de 2013 relatif aux charges d'urbanisme sur le site de Tour & Taxis.

Vous n'aviez pu me répondre qu'au sujet du permis d'Extensa sur le projet mené au 23-26 quai de Willebroeck, datant de juillet 2017. Pour ce projet, neuf logements conventionnés étaient prévus sur les 139. Confirmez-vous ce chiffre ? Quels sont les délais de réalisation de ces logements ? Nous n'étions à l'époque qu'à 6% de logements publics ou conventionnés, contre 15% prévus par arrêté. Le reste a-t-il été exécuté en logements conventionnés, comme prévu par le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) ?

D'autres dossiers étaient en cours d'instruction sur ce périmètre, sujet aux charges d'urbanisme. Vous évoquiez, à l'époque, le besoin d'espaces publics, la création de voiries, tout en nous rassurant quant au fait que les charges seraient dédiées à la création de logements si le permis concernait du logement. Y voyez-vous plus clair aujourd'hui ? Quel est le nombre de dossiers concernés ? Quels sont les montants ? De combien de logements s'agit-il ?

Par ailleurs, vous évoquiez la rédaction d'une circulaire pour préciser l'interprétation de l'arrêté relatif aux charges d'urbanisme de 2013. Cette circulaire a-t-elle été rédigée ? Peut-on en prendre connaissance ? Parallèlement, pouvez-vous nous donner les chiffres liés à l'application de cet arrêté ? Combien de permis ont-ils généré des charges d'urbanisme ? Comment l'objet de ces charges est-il réparti ? Quelle est la part encore acquittée en numéraire ?

Vous reveniez également sur le projet Le Méandre, assurant que seule une part des charges d'urbanisme avait été exécutée. Le reste est-il aujourd'hui affecté ? Pouvez-vous nous en dresser le bilan ?

Quelle est, aujourd'hui, la part des logements sociaux ? Quelle est la répartition exacte des différentes catégories de logements sur le site ? Qu'en est-il du contrôle précis des obligations incombant au promoteur que vous évoquiez ?

M. le ministre-président, parmi ce flot de questions, je vous concède que certaines pourraient faire l'objet de contributions écrites.

[231]

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Pour rappel, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 septembre 2013 relatif aux charges d'urbanisme imposées à l'occasion de la délivrance des permis d'urbanisme prévoit deux cas de figure pour la réalisation des charges en nature :

- soit le demandeur du permis propose lui-même sa charge d'urbanisme à l'occasion du dépôt de sa demande. Dans ce cas, il peut proposer la réalisation de logements conventionnés ;

- soit le demandeur ne propose pas sa charge et l'autorité délivrante lui impose la réalisation de logements conventionnés à titre de charges d'urbanisme.

Le seuil des 15% de logements conventionnés n'est repris dans l'arrêté que dans le cas de la première hypothèse, à savoir l'initiative du demandeur. En effet, dans ce cas de figure, l'arrêté prévoit que la réalisation de la charge peut être plafonnée à 15% de logements conventionnés dans le projet, ce qui constitue un incitant pour que les demandeurs de permis proposent leurs charges.

Dans le cas du projet Riva, les charges ont été imposées en nature par la Région, comme prévu dans la seconde hypothèse de l'arrêté. Il n'y a pas eu de proposition pour 15% de logements conventionnés. Les charges ont consisté en aménagement d'espaces publics et en obligation d'y construire des logements conventionnés. La conversion du montant des charges, tenant compte de l'aménagement d'espaces publics, a

ainsi mené à la réalisation de neuf logements conventionnés en guise de charges d'urbanisme. Le demandeur a donc obtenu son permis d'urbanisme en fournissant une garantie bancaire à hauteur du montant des charges avant le début des travaux, comme indiqué dans l'arrêté. Le chantier est en cours.

Par ailleurs, le projet Riva n'est pas situé dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) Tour & Taxis et n'est donc pas soumis à ce dernier qui impose la réalisation d'un minimum de 22.000m² de logements conventionnés assortis de 22.000m² de logements conventionnés au prix majoré de 25% sur le site de Tour & Taxis.

Quant aux autres dossiers compris dans le site, le permis de la Gare maritime et de la Zone C a été délivré et assorti de charges qui s'élèvent à 4.100.000 euros. Celles-ci sont dues à l'augmentation des surfaces de bureaux et d'activités productives de biens immatériels. Elles seront utilisées à la construction des parties en dehors de la zone d'intérêt régional (ZIR) des voiries est-ouest - ou "terrain adjacent au Centre TIR" (TACT) - et nord-sud pour un montant de 3.300.000 euros.

Ces voiries sont essentielles au développement et à la bonne irrigation du site, notamment pour desservir la future école. Les charges financeront également le réaménagement du square du Laekenveld pour un montant de 420.000 euros dans le cadre du contrat de rénovation urbaine (CRU). Les 225.000 euros du solde seront consacrés à du logement conventionné sur le site de Tour & Taxis.

Il n'y a pas d'autres demandes de permis en cours de procédure d'instruction à l'heure actuelle, mais il a déjà été établi avec le développeur que les charges des prochaines phases seront très largement consacrées à du logement conventionné sur le site. Le plan à long terme prévoit ainsi plus de 10 millions d'euros de charges d'urbanisme supplémentaires, qui seront en grande partie dédiées à du logement conventionné.

[233]

Par ailleurs, l'administration doit encore finaliser l'examen de la réalisation des charges des permis précédents. En bout de course, nous devrions atteindre un total de 22.000m² de logements conventionnés sur le site, conformément au PPAS.

La circulaire relative aux charges d'urbanisme est toujours en cours d'élaboration, avec la collaboration d'experts juridiques. Nous espérons pouvoir la rendre publique d'ici la fin de cette année. Quant aux chiffres liés à l'application de l'arrêté, nous comptons en 2017 une quarantaine de permis soumis à charges d'urbanisme. Cela représente un montant de charges d'urbanisme de plus de 14 millions d'euros, dont près de 10 millions demandés en numéraire, et 5 millions en nature.

Les charges en numéraire ont, entre autres, été consacrées à :

- la création de logements encadrés gérés par la commune ;
- l'aménagement d'espaces publics ;
- la construction de crèches et d'écoles publiques ;
- et la rénovation et la construction d'équipements publics.

Les charges en nature ont, quant à elles, été consacrées à :

- la construction de logements conventionnés dans les projets ;
- la rénovation et l'aménagement d'espaces publics ;
- et la rénovation d'équipements.

En raison de la migration en cours de la plate-forme Nova 4 vers Nova 5, les chiffres de 2018 ne sont pas encore connus. Ils devraient être disponibles dès que le système sera pleinement fonctionnel.

Pour le projet Méandre, mon administration confirme la position énoncée l'année dernière. Le titulaire du permis doit encore s'acquitter d'une partie de ses charges, qui seront dédiées à du logement conventionné sur le site. En application de l'arrêté relatif aux charges d'urbanisme et au regard de l'offre de logements dans le quartier, nous avons, à ce stade, privilégié le logement conventionné. Toutefois, rien n'exclut à l'avenir, en fonction de l'évolution du quartier et de l'offre en logements sociaux, que nous en demandions.

On compte aujourd'hui 3500m² réalisés, liés aux projets de Bruxelles Environnement et Méandre, à savoir 31 logements. Comme indiqué plus haut, le site comptera à terme 22.000m² de logements conventionnés, mais également 22.000m² au prix conventionné majoré de 25% - conformément au PPAS -, pour une augmentation de 81.000m² de surface totale de logements par rapport au permis d'urbanisme (PU) initial de 2007.

[235]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vous l'aurez compris, il m'importait d'être rassuré sur le fait que, dans le cadre des charges d'urbanisme, des logements sociaux seraient aussi construits sur le site. Malheureusement, je n'en suis pas totalement sûr. Même si vous dites qu'il est toujours possible d'en faire la demande, je reste inquiet.

Ce n'est pas le seul dossier pour lequel nous souhaiterions une réelle mixité sociale dans l'offre de logement. Or, une telle volonté n'est pas affirmée, et je le regrette. Je ne peux que vous inciter à clarifier votre position lors des prochaines opérations et des futures demandes qui seront formulées au promoteur.

- *L'incident est clos.*

[239]

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "l'avancement du développement du projet TACT".

[241]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- En juin dernier, la présentation en commission des plans d'aménagement directeurs a été l'occasion d'aborder certains développements annexes, notamment au Port de Bruxelles.

L'installation d'entreprises sur le terrain adjacent au Centre TIR (TACT) a été annoncée, ce qui m'amène à faire le point sur la situation. Le site internet du Port précise que six parcelles du TACT devraient être concédées.

La Brasserie de la Senne, entre autres, devait s'y installer au début de cette année. Qu'en est-il ? Le projet prévoit un bâtiment destiné à la production, à l'entreposage et à la distribution de bières. Il me semble d'ailleurs être en construction, mais pourriez-vous nous préciser le calendrier ? Une autre brasserie était-elle intéressée ?

Quelles sont les autres entreprises concernées par le développement de ce site ? La Ville de Bruxelles projetait d'y installer son nouveau centre logistique. Est-ce confirmé ?

Le Plan canal précise que "le concessionnaire devra prévoir la rénovation de l'ancienne gare et son éventuelle extension et exploitera celle-ci dans le respect de l'affectation prévue dans une zone d'activité portuaire et de transport". Qu'en est-il de l'avenir de cette gare ?

Où en sont les projets d'agriculture urbaine sur les toits ? Quelles sont les collaborations avec les acteurs existants de la zone visant à développer cette activité ?

[247]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La Brasserie de la Senne a démarré son chantier au début du mois de décembre dernier. Le planning laisse entrevoir un début des activités à l'été 2019.

Pour la parcelle située à côté de l'ancienne gare de formation, différentes entreprises - dont plusieurs brasseries - se sont montrées intéressées. Le Port a lancé, fin 2017, un appel à projets pour l'octroi d'une concession pour le développement de cette parcelle.

Fin août 2018, le conseil d'administration du Port a octroyé un contrat de concession à la société Project T&T, afin qu'elle exécute son projet "The Loop", axé sur l'économie circulaire et qui propose un mélange de fonctions : logistique, production via des ateliers, production brassicole et ferme aquaponique. Le planning de ce projet doit être affiné, mais les travaux devraient probablement débuter en 2020.

En outre, deux contrats de concession ont été octroyés :

- d'une part à la société Defrancq, active dans la vente de matériaux d'isolation de toiture pour professionnels, qui y installera un nouveau bâtiment et déménagera ainsi du bassin Béco ;

- et d'autre part à la société Van Marcke, active dans la vente de matériaux sanitaires, qui y installera un nouveau bâtiment à destination des professionnels.

Le chantier de ces entreprises, qui développent un projet commun intégré, devrait démarrer fin 2018 ou début 2019.

Une parcelle fait l'objet de discussions avec la Ville de Bruxelles pour qu'elle y installe un nouveau centre logistique. Les discussions sont en cours et devraient se conclure pour la fin de cette année.

La parcelle comprenant l'ancienne gare a également fait l'objet d'un appel à projets, lancé fin 2017. Le conseil d'administration du Port devrait octroyer à l'entreprise lauréate une concession pour cette parcelle. Le projet sélectionné propose une rénovation dans l'esprit souhaité par le Plan canal.

Les projets d'agriculture urbaine sont concentrés sur le nouveau projet "The Loop". Enfin, un contrat de concession a été octroyé à la société Vizyon Drinks, active dans le commerce de gros de boissons, pour développer une activité logistique entre la Brasserie de la Senne et le bâtiment Citroën. Le permis d'urbanisme n'a pas encore été délivré, mais la procédure est en cours.

[249]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- C'est un peu ce que je craignais. Le site du TACT offrait une formidable opportunité foncière de développer des activités d'économie urbaine originales et innovantes. C'est le cas pour la Brasserie de la Senne, mais pour le reste - Vizyon et Van Marcke, par exemple -, il s'agit en réalité de l'extension d'activités existantes. Je crois que le Port de Bruxelles n'a pas compris qu'il était nécessaire de reconverter ce site pour le mettre véritablement au service de la ville.

Je ne vous cache pas ma déception. Les projets "The Loop" et Brasserie de la Senne me donnent un peu d'espoir, mais il était possible de créer quelque chose de beaucoup plus cohérent sur l'ensemble du site. Il s'agit donc d'une occasion manquée.

[251]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Rappelons-nous d'où on vient. À mon arrivée à la ministre-présidence, j'avais l'impression de parler à des martiens lorsque j'évoquais le Plan canal. Pour le Port, il fallait continuer à miser sur la distribution, les produits hydrocarburés, avec une emprise au sol colossale, alors que l'enjeu de la ville de demain réside clairement dans l'attraction de fonctions productives compatibles avec les autres fonctions de la ville à laquelle nous aspirons.

Je suis d'accord avec vous : nous ne sommes pas encore tout à fait sur la même longueur d'onde et des évolutions intellectuelles restent à opérer. Cela étant, les organes de gestion du Port doivent aussi envoyer des signaux à l'administration du Port par rapport à ce qu'ils souhaitent voir se développer. Nous avons une responsabilité partagée et c'est peut-être l'occasion d'y réfléchir, à l'occasion des scrutins qui vont renouveler les structures. Les organes de gestion doivent peser davantage sur la politique du Port, qui nourrit encore trop souvent une vision du siècle passé.

[255]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Cette responsabilité avait été prise par la présidence écologiste du Port de Bruxelles, sous la législature précédente, où des projets alternatifs avaient été développés au niveau du TACT. Un travail de conviction et d'évolution culturelle avait été entrepris. Je constate que ces démarches sont tombées à l'eau et que nous n'avons malheureusement pas pu continuer sur cet élan sous cette législature-ci.

Je ne jette pas la pierre. Je constate qu'il existait des plans alternatifs pour le TACT qui avaient été développés et soutenus par les deux présidents écologistes qui se sont succédé à la tête du Port de Bruxelles, sous la législature précédente. Malheureusement, cela n'a pas pu être poursuivi, et je le regrette. Je partage votre intérêt pour que l'on développe et poursuive la réflexion sur le redéploiement des activités portuaires au niveau de la Ville de Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

[259]

QUESTION ORALE DE M. ALAIN MARON

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "l'avancement des projets SNCB et Infrabel dans le quartier Midi".

[261]

M. Alain Maron (Ecolo).- Je précise que cette interpellation est passée au Bureau élargi le 16 juillet, ce qui explique que les articles cités soient un peu datés.

Je souhaite vous entendre sur le projet de nouveau siège de la SNCB prévu au Tri postal, avenue Fonsny. En effet, un article de l'Écho du 20 juillet dernier évoquait les quatre candidats en lice, ayant déposé leur candidature dans les temps. D'après le quotidien, il s'agit des associations momentanées suivantes : Atenor et consorts, BPI, Besix et consorts, Iret Development et consorts, Thomas & Piron et consorts.

Le projet porte sur environ 80.000m² bruts et 280 emplacements de parking. L'appel d'offres incluait toute la réserve foncière stratégique dont la SNCB dispose encore en portefeuille dans le quartier du Midi, donc plus que le bâtiment. Pour rappel, le promoteur souhaitant emporter le marché de construction du nouveau siège devait également se porter acquéreur des actifs à rénover, une superficie totale de 200.000m² d'espaces de bureaux à réhabiliter, répartis sur cinq sites. La SNCB souhaite centraliser tous ses services, aujourd'hui dispersés sur des sites obsolètes ou estimés tels, dans un même immeuble flambant neuf et adapté aux métiers actuels.

Monsieur le ministre-président, quelles sont les informations dont vous disposez ? Les quatre candidats ont-ils été retenus pour un second tour ? Si non, pourquoi ? Le premier délai de l'appel avait dû être prolongé, étant donné les garanties exigées. Les offres répondaient-elles finalement aux attentes ? La procédure suit-elle son cours, et où en est-on ? Un cahier de charges a-t-il été communiqué aux candidats restants après le premier tour ?

Je sais que ce n'est pas la Région qui porte cette procédure. Néanmoins, l'appel d'offres implique un dialogue avec perspective.brussels et s'intègre dans le plan d'aménagement directeur (PAD). L'article faisait référence au suivi commun entre la Région bruxelloise et la SNCB. Qu'en est-il ?

[263]

Perspective.brussels avait rencontré des équipes candidates au sujet des futures affectations des divers immeubles à réhabiliter, notamment dans le cadre de l'élaboration du plan d'aménagement directeur (PAD). Où en sont ces contacts ? Des décisions ont-elles été prises ? Où en est la rédaction du PAD, son approbation par le gouvernement et sa mise à enquête publique ? Des moments et espaces d'information et de concertation sont-ils prévus ?

Au début du mois de juillet, après le journal L'Écho, Le Soir nous apprenait qu'un premier dossier dans le quartier Midi progressait, celui du siège d'Infrabel sur l'îlot France-Bara. Un accord avait été signé avec la Région bruxelloise et un concours d'architecture était prévu pour l'été, avec un lancement à la mi-juillet.

Celui-ci portait sur un bâtiment devant abriter la cabine de signalisation de la gare du Midi et 38.000m² de bureaux. Aujourd'hui locataire à plusieurs endroits, Infrabel souhaite devenir propriétaire et centraliser ses bureaux et activités. Les décisions prises par la SNCB lui permettent d'avancer. Infrabel semble vouloir un projet qualitatif et évoque une petite zone ouverte, même si un rez-de-chaussée totalement ouvert ne peut être envisagé, pour des raisons de sécurité.

Quelles sont les avancées dans ce dossier précis ?

Quels sont les projets envisagés par la Région dans les espaces qui devraient être libérés ?

[265]

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Vos questions me permettent de faire le point sur les avancées récentes et de rectifier quelques informations erronées contenues dans les articles cités.

Il faut reconnaître qu'en matière de procédure de marché, de modalité de celle-ci ou encore de lancement du concours, la Région n'a été que partiellement associée. Cependant, je me réjouis du choix de la SNCB de réhabiliter le Tri postal, même si la logique de ce marché est en grande partie financière et ne garantit pas automatiquement la qualité urbanistique et architecturale.

Depuis, perspective.brussels a obtenu que soit ajoutée, dans le dossier remis aux candidats du marché de la SNCB, une annexe qui trace les premières lignes du contexte urbanistique. Comme le plan d'aménagement directeur (PAD) n'existe pas encore, le statut de ce document est indiqué de manière claire aux candidats : il s'agit d'un document de travail purement indicatif qui rappelle les principes fondamentaux du schéma directeur. Il précise qu'en l'état actuel de la réglementation, le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) s'applique pour l'affectation, et le Règlement régional d'urbanisme (RRU), pour les caractéristiques de construction.

L'annexe au cahier des charges de la SNCB a été élaborée par l'auteur de projet du PAD, avec le soutien du maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale et de perspective.brussels. Elle vise la cohérence des développements avec les ambitions du schéma directeur. Il s'agit notamment de créer un quartier mixte tel que défendu dans ce même schéma directeur, qui s'inscrit dans son contexte, de produire des espaces publics de qualité, d'éviter une surdensification et de garantir l'équilibre entre logements et bureaux.

Quant au futur siège de la SNCB sur l'avenue Fonsny, un agrandissement du bâtiment existant est prévu pour permettre à la SNCB de s'y installer. Le bâtiment central, le Tri postal, sera conservé et l'agrandissement est principalement prévu entre ce dernier et l'entrée de la gare. Il mettra le site en communication avec la place de la Constitution afin de doter la gare d'un marqueur et d'éviter des vis-à-vis gênants. Le socle sera activé grâce à des fonctions ouvertes au public.

[267]

À la mi-juillet, l'annexe a été envoyée à la SNCB, qui l'a transmise avec son cahier des charges aux quatre candidats retenus. La SNCB ne nous a pas communiqué le nom des candidats. Je ne peux donc ni confirmer ni infirmer les noms cités dans l'article de presse. De plus, ni moi ni perspective.brussels n'avons rencontré lesdits candidats. L'article ne cite pas non plus les architectes associés dans les dossiers de candidature, ce

qui est évidemment un aspect très important pour la Région en vue de garantir la qualité urbanistique et architecturale.

Les offres semblent être attendues pour ce mois. Nous serons alors informés du nom des candidats, puisque la Région siègera dans le jury de la SNCB pour veiller aux aspects de qualité urbanistique et architecturale du nouveau siège. À noter que l'équation économique globale jouera également un rôle important dans la décision de la SNCB. La décision finale devrait tomber au printemps 2019.

En attendant la mise en œuvre du projet de siège de la SNCB, et comme évoqué dans la presse, nous continuons de plaider auprès de la SNCB pour l'organisation d'une occupation temporaire dans une partie du Tri postal. Une visite a déjà eu lieu et la commune de Saint-Gilles est prête à coordonner cette opération de concert avec la SNCB et nous-mêmes. Je ne manquerai évidemment pas de vous tenir informés du suivi.

Comme également signalé dans la presse, Infrabel nourrit de grandes ambitions autour de la gare de Bruxelles-Midi également. La cabine de signalisation de cette dernière doit être renouvelée. Infrabel est hébergée dans des locaux vétustes de la SNCB et entend se construire un nouveau siège social. Le nouveau bâtiment sera, dès lors, localisé sur la seule parcelle appartenant à Infrabel dans la zone, à front de la rue de France.

Même s'il n'y a pas encore d'accord signé, la collaboration entre Infrabel et la Région est constructive.

[269]

Dès le début, Infrabel s'est montrée transparente par rapport aux ambitions et procédures. À la mi-août, le concours d'architecture a été lancé, accompagné par le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale (BMA). Contrairement au marché de la SNCB, il ne s'agit pas d'un marché de promotion, mais d'un concours d'architecture qui n'inclut que la conception du bâtiment.

Le cadre urbanistique pour le concours a été développé en collaboration avec l'auteur du PAD, perspective.brussels et le BMA. Le programme est dense, mais les contraintes urbanistiques du cahier des charges permettent de l'inscrire dans son contexte présent et futur. La cohérence du quartier sera garantie par le PAD. Infrabel est obligée de travailler en deux phases pour garantir la continuité de l'exploitation ferroviaire. Un premier bâtiment plus élevé est prévu au fond de la parcelle, du côté du faisceau, et un deuxième, d'une hauteur limitée, bordera la rue de France.

Comme le principe de l'activation des socles s'applique aussi à ce projet, le concours a repris cet objectif pour le bâtiment à front de rue. Cependant, la législation limite les possibilités : les fonctions doivent être compatibles avec les missions d'Infrabel, ce qui signifie qu'à part des fonctions liées à Infrabel, comme la communication ou les ressources humaines, le programme doit être d'intérêt public (par exemple, le point d'accueil d'un organisme public). Les fonctions commerciales sont donc exclues. Il est toutefois difficile d'aller plus loin dans la définition des fonctions exactes, dans la mesure où le bâtiment ne sera achevé qu'en 2027.

En ce qui concerne l'évolution du PAD, le volet stratégique est en cours de finalisation ; viendra ensuite sa traduction en termes réglementaires pour les éléments qui le nécessitent. L'élaboration du rapport d'incidences sur l'environnement (RIE) suit son cours en parallèle.

La négociation avec la SNCB ayant pris plus de temps que prévu, nous accusons un léger retard par rapport au planning initial. J'espère néanmoins que le gouvernement pourra encore approuver le PAD en première lecture avant la fin de l'année, avec une enquête publique prévue au début 2019.

Comme vous le savez, nous avons organisé une première consultation publique en trois séances d'information au début du mois de juin, dont une dans le quartier. Tout le monde a pu s'exprimer sur ce dossier. Perspective.brussels a accueilli environ 175 personnes lors des présentations et a reçu une dizaine d'observations écrites.

[271]

Celles-ci portent surtout sur l'amélioration des espaces publics, la densité, le développement des bureaux et la typologie des logements dans le quartier. Tous ces points figurent dans les procès-verbaux des réunions qui sont publiés sur le site internet de perspective.brussels et qui reflètent dès lors les différents points de vue.

Les réactions seront prises en compte dans la suite de l'élaboration du PAD avec, comme prévu dans l'arrêté de participation, l'obligation pour le gouvernement de motiver tout écart éventuel par rapport à ces observations.

[273]

M. Alain Maron (Ecolo).- Cette fameuse annexe peut-elle nous être transmise ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous allons valider cela auprès de la SNCB, mais de mon côté, cela ne pose aucun problème.

M. Alain Maron (Ecolo).- En réalité, il s'agit de la préfiguration du PAD et des orientations. Cela aura un impact considérable. Il ne s'agit pas seulement du bâtiment de l'avenue Fonsny, mais de tout le bâti de la SNCB autour, et c'est gigantesque. Que va-t-on faire de ces bâtiments ? C'est une question qui me taraude et à laquelle je n'ai pas reçu réponse.

Ensuite, à ma connaissance, le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) Fonsny 1 n'est pas abrogé. Vous avez évoqué, comme instruments réglementaires, le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) et le Règlement régional d'urbanisme (RRU), mais à ma connaissance, si les PPAS Fonsny 2 et Bara ont été abrogés, ce n'est pas le cas du PPAS Fonsny 1. Cela nous obligerait à le suivre. Pouvez-vous me fournir plus de détails ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- C'est une information purement factuelle. Je peux vous la transmettre par le biais du secrétariat de la commission ou directement.

M. Alain Maron (Ecolo).- Je me réjouis aussi que des accords aient été trouvés avec la SNCB et Infrabel, même si tout n'est pas facile. Que la Région siège dans le jury est une bonne chose, car ce n'était pas le cas précédemment.

S'agissant d'Infrabel et du site qui se trouve de l'autre côté, n'y a-t-il pas là des enjeux d'espaces publics et d'espaces verts ?

[291]

Le projet prévoit la libération d'espace ; l'idée d'une reconnexion a été envisagée dans la préfiguration du PAD ; un bout de la Senne passe par là. Ces éléments ont-ils été intégrés ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Oui.

- *L'incident est clos.*

[295]

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "la capacité de notre Région à répondre à l'augmentation des besoins en infrastructures scolaires".

[297]

M. Vincent De Wolf (MR).- Nous allons nous amuser avec ma présente interpellation : le parcours de type Monopoly scolaire dans les communes que je vais évoquer est, en effet, pour le moins amusant.

Les projections de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) indiquent que la Région Bruxelles-Capitale va atteindre les 285.000 élèves en 2024, dans six ans à peine. Cela représente une augmentation de 38.000 élèves en dix ans, qui se joue essentiellement dans la population secondaire, puisque le nombre d'élèves supplémentaires y sera de près de 20.000.

Sur le plan de la disparité entre les communes, les choses deviennent encore plus piquantes : c'est la commune d'Evere qui enregistre la croissance la plus forte (+ 44%). La croissance sera également très importante à Berchem-Sainte-Agathe (+ 28%), Koekelberg (+ 27%), Ganshoren (+ 26%), Jette (+ 25%), Anderlecht (+ 24%), Schaerbeek (+ 18%), Bruxelles-Ville (+ 21%) et Molenbeek-Saint-Jean (+ 15%). Ces neuf communes réunies comptabilisent plus de 30.000 nouveaux élèves sur les 38.000 attendus. C'est donc une immense majorité qui est concernée.

Parallèlement à cela, la capacité d'accueil des élèves dans les communes est très diverse.

Etterbeek arrive, de loin, en tête avec 6.472 élèves dans ses établissements secondaires. Cela tient à un facteur historique lié à la localisation de la commune et à l'importance, au-delà du réseau officiel, du réseau privé, avec des mastodontes comme le collège Saint-Michel et d'autres institutions de ce type, qui totalisent un grand nombre d'élèves. Dans cette commune, il y a trois fois plus d'offres que de besoins, ce qui explique qu'environ 25.000 élèves ou écoliers y viennent de l'extérieur en période scolaire. Ceci crée des problèmes en matière de mobilité, d'accueil, d'équipements collectifs et de propriété publique.

[299]

À l'inverse, Saint-Josse-ten-Noode, Evere et Forest offrent à peine la moitié des places nécessaires. C'est pire encore pour Berchem-Sainte-Agathe et Molenbeek-Saint-Jean, qui n'offrent qu'un tiers des places nécessaires.

Comment créer des places nouvelles ? On peut aménager de grands greniers dans d'anciennes écoles - il y a cent ans, on prévoyait de grands volumes intérieurs - afin de les transformer en classes, et l'on peut démolir et reconstruire des bâtiments en place ou les agrandir. La Région a donné des moyens et des possibilités juridiques aux écoles afin d'obtenir des permis plus rapidement. Parfois, il y a même des abus, car d'aucuns abattent des arbres au mépris des droits des voisins... Mais soit, il n'est pas toujours possible de régler tout dans de bonnes conditions.

Si la volonté existe bel et bien d'offrir plus de places dans les écoles de la Région, il faut toutefois tenir compte du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) et des parcelles disponibles. Même si beaucoup de types de périmètres peuvent être affectés en bâtiments scolaires, ce n'est pas le cas des zones vertes. Je n'ai retenu qu'un seul exemple, à Schaerbeek, où la Région a été proactive pour permettre la création urgente d'une école.

Qu'en est-il de l'estimation des surfaces encore disponibles sur les zones d'équipements ou d'intérêts collectifs ou de services publics ?

[301]

Selon la définition de "parcelle libre" reprise dans le Cadastre du foncier disponible de la Région de Bruxelles-Capitale, il resterait 63,7 hectares de foncier disponible dans les zones d'équipements et de services collectifs en Région bruxelloise.

Ces surfaces se répartissent, encore une fois, inégalement entre dix communes de la Région. Ainsi, la commune d'Uccle arrive en tête (avec près de 30% du total disponible) devant Woluwe-Saint-Lambert (près de 27%). À elles deux, ces communes représentent donc 60% de l'espace disponible. Viennent ensuite Anderlecht (14%), Jette (12%) et Bruxelles-Ville (12%). En fin de peloton, il y a Ixelles, Auderghem, Evere, Schaerbeek et Ganshoren. Ainsi, Etterbeek, Saint-Gilles, Molenbeek-Saint-Jean, Koekelberg, Berchem-Sainte-Agathe, Woluwe-Saint-Pierre, Watermael-Boitsfort, Forest et Saint-Josse-ten-Noode ne compteraient plus aucune parcelle libre.

Ce sont donc les communes du nord de la Région bruxelloise qui vont connaître la plus forte augmentation de la demande, alors qu'à l'heure actuelle, elles disposent déjà de très peu de places scolaires disponibles. Elles auront donc le moins d'espace à disposition pour construire ou s'étendre. Ainsi, dans l'un de ses avis, Bruxelles Environnement a rappelé que "le fait de rendre le logement possible en zone d'équipement risque d'y fragiliser leur existence et de créer un déficit d'équipements d'intérêt collectif d'autant plus nécessaires. Il est indispensable de réserver des terrains pour les fonctions d'équipements d'intérêt collectif ou de service public de manière exclusive, quitte à mieux répartir les zones dans l'ensemble de la Région en supprimant certaines obsolètes tout en les compensant dans des endroits plus adéquats".

Cette remarque pose donc la question de l'opportunité de mieux répartir les zones en compensant, modifiant et en s'adaptant à cette évolution rapide. Nous sommes loin de l'époque où la population de la Région de Bruxelles-Capitale diminuait. Nous en étions alors à 950.000 habitants, ce qui est loin d'être encore le cas aujourd'hui. Je rappelle que, il y a une bonne vingtaine d'années, on fermait des écoles à Bruxelles pour les transformer en logements.

[303]

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a initié la procédure de modification partielle du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) baptisé "PRAS démographique". Cet instrument de planification s'attache essentiellement à répondre aux défis posés par l'essor démographique de notre Région, notamment la pénurie de logements et l'insuffisance d'infrastructures scolaires.

L'arrêté du 2 mai 2013 du gouvernement faisait le constat qu'il restait alors 131 hectares disponibles en zones d'équipements sur parcelle libre. Dans l'arrêté, il était conclu : "Ce potentiel foncier peut répondre aux besoins en équipements scolaires qui augmenteront avec l'accroissement démographique, qui concernera, pour une partie, les tranches d'âge les plus basses de la population".

Je le répète, je n'ai trouvé qu'un seul cas de modification du PRAS à l'occasion du changement d'affectation d'un terrain afin de permettre la création d'un équipement scolaire : au sein de l'îlot situé à Schaerbeek, près de la chaussée de Helmet et du boulevard Lambermont. Il s'agissait en effet d'une zone de parc, dont l'affectation a été modifiée de zone verte en zone d'équipement d'intérêt collectif pour créer un établissement scolaire. Adhérez-vous à cette logique-là ? Ma question ne vise pas à savoir si vous allez supprimer toutes les zones vertes pour y implanter des écoles, mais il faut examiner la situation lorsqu'on est à la marge, en bordure de zone, et lorsque l'extension peut se faire facilement.

Vous avez mis sur pied un service dédié aux écoles au sein de perspective.brussels afin d'analyser et de planifier cette évolution. Ce service est chargé de mettre sur pied une zone prioritaire d'investissement scolaire.

[305]

Qu'en est-il de la capacité de notre Région de répondre à l'augmentation des besoins en infrastructures scolaires ? Combien de places faut-il encore créer ? Sont-elles planifiées ?

Quelles sont les surfaces totales nécessaires pour accueillir les 38.000 élèves supplémentaires d'ici 2025 ? Avez-vous des stratégies privilégiées pour créer ces places ?

Dans le cadre de la construction de nouvelles écoles, quel est le potentiel foncier disponible pour répondre aux besoins en équipements scolaires ? Le potentiel foncier en zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public permet-il de répondre aux besoins en équipements scolaires ?

Comment allez-vous tenter de compenser les disparités inversées qui existent dans les communes ? Qu'en est-il de l'opportunité de modifier certaines zones ?

Ne conviendrait-il pas d'envisager de modifier partiellement le PRAS pour répondre aux impératifs démographiques ?

[307]

M. Ridouane Chahid (PS).- Je ne vais pas réitérer le constat dressé par M. De Wolf - je pense qu'on peut tous s'y retrouver -, mais évoquer directement les questions qui me sont venues à l'esprit en l'écoutant.

Dans les différents nouveaux quartiers et contrats de quartiers développés par la Région, existe-t-il une réflexion sur le développement et la construction d'écoles secondaires ? Même si on sait déjà, depuis un certain nombre d'années, que la Région participe à l'effort collectif, recherche des solutions et pallie - il faut l'admettre - un certain manquement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il faut être honnête et pouvoir

reconnaître certaines choses, à un moment donné : la Fédération Wallonie-Bruxelles n'a pas été prévoyante à l'égard des Bruxellois dans ce domaine-là !

L'autre question qui me vient à l'esprit porte sur la manière dont laquelle nous pouvons attirer l'attention de la Fédération sur les places disponibles aujourd'hui et qui ne rencontrent pas la satisfaction des parents. Cette question, qui peut être parfois taboue, existe bel et bien.

J'en viens à la politique de reconversion. Une politique de reconversion est développée depuis un certain nombre d'années concernant les logements. Une réflexion est-elle développée au sujet des écoles ? Ne pourrait-on imaginer que de petits immeubles qui étaient destinés à des bureaux puissent être reconvertis en écoles ?

Enfin, je me demande si la présente commission ne pourrait pas entendre la facilitatrice école, qui fait partie de la cellule évoquée par M. De Wolf au sein de perspective.brussels, afin d'évoquer avec elle les questions plus pratiques de cette problématique.

[309]

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De heer De Wolf snijdt een belangrijk onderwerp aan. Hij heeft een goed overzicht geschetst van de ernst van de situatie in de komende jaren.

Het Brussels Gewest is strikt genomen niet bevoegd voor onderwijs, maar wel voor de schoolinfrastructuur. Is er niet dringend een masterplan, samen met de bevoegde gemeenschappen, gewenst in deze ernstige situatie? Er moet op een efficiënte en krachtige manier worden samengewerkt om nog tijdig een antwoord te kunnen bieden op de grote uitdagingen.

Maakt het gewest, alleen of samen met de gemeenschappen, een becijferde opvolging van de behoeften? Er zijn uiteraard de cijfers van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA). Wat is de actuele situatie? Hoe zijn de projecties van de te creëren schoolplaatsen? Er is een boordtabel om te kunnen nagaan hoever je van het doel bent verwijderd.

Ik sluit mij aan bij het voorstel van de heer Chahid om de schoolfacilitator te horen. Gezien het belang van het onderwerp is dat een interessante suggestie.

[311]

Mme la présidente.- Je me permets de prendre la parole en mon propre nom depuis le siège du président. M. De Wolf a pertinemment montré les liens qui existent entre la dernière étude conjointe de Brussels Studies et de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA), d'une part, et le développement territorial, d'autre part.

J'aimerais revenir sur deux points, dont le premier a déjà été soulevé par M. Chahid. Tout en réfléchissant à la nécessité de faciliter la construction ou l'extension d'écoles, il conviendrait d'envisager les projets régionaux en matière d'urbanisme, de planification territoriale et autres en fonction des besoins en infrastructures scolaires.

Après un certain nombre d'années de réflexion sur le boom démographique, comment les plans visant à augmenter le nombre de logements - construction de nouveaux quartiers et de nouveaux logements sociaux, transformation de bureaux en logements - intègrent-ils la nécessité de créer des places dans les écoles ?

À titre d'exemple, la décision de la Communauté française de fermer l'implantation de l'Athénée royal La Brise à Watermael-Boitsfort, alors même qu'un nouveau quartier de logements sociaux était en cours de construction à proximité, a nécessité une intervention pour contrer ce choix et pour défendre un projet de rénovation dudit athénée, ainsi qu'une valorisation du parc adjacent.

[313]

Il n'y avait pas eu de dialogue entre la Communauté et la Région sur les projets urbanistiques régionaux.

Par ailleurs, le choix du type d'enseignement a une influence sur les surfaces nécessaires : l'enseignement secondaire général ne requiert pas le même espace que l'enseignement spécialisé de type 4 à destination de jeunes handicapés qui ont besoin de soins pendant la journée. Ce type d'enseignement a un impact sur les lieux choisis et sur l'articulation au tissu socio-économique.

L'étude de Brussels Studies et de l'IBSA montre un manque de réflexion sur l'augmentation du nombre de places dans l'enseignement qualifiant. Les projets d'accroissement de la capacité scolaire à l'horizon 2025 visent une augmentation de seulement 1.617 places dans l'enseignement technique et professionnel, alors que les prévisions évaluent à 29.174 le nombre d'élèves supplémentaires en 2025 dans ce type d'enseignement ! Nous allons donc être confrontés à un déficit de 3.000 places. Vous l'aviez d'ailleurs dénoncé au moment de la sortie des études de Brussels Studies et de l'IBSA. C'est un point sur lequel nous devons insister.

[315]

Par exemple, Woluwe-Saint-Pierre dispose d'une excellente école secondaire qualifiante, l'Institut Don Bosco, qui propose une option menuiserie. Vous étiez sans doute présent à l'inauguration de la nouvelle aile. Les élèves qui en sortent trouvent du travail. Mais cet établissement se trouve dans un quartier résidentiel et de nombreux problèmes sont apparus. La commune a toutefois rempli son rôle de médiateur avec le voisinage.

Le choix de l'implantation est important pour lier l'enseignement qualifiant au tissu socio-économique. La Région mène-t-elle également une réflexion sur les lieux et les besoins en termes socio-économiques ?

En guise de dernier exemple, la nouvelle extension d'une école de Schaerbeek propose un enseignement qualifiant dans le domaine de l'informatique. Les élèves de cette option n'auront pas besoin du même type d'implantation qu'un atelier de menuiserie ou un local destiné à des étudiants qui travailleront chez Volkswagen. Quel est votre avis sur cet enseignement qualifiant et sur ses lieux d'implantation en lien avec le tissu socio-économique ?

[317]

M. Rudi Vervoort, ministre-président. - Je ne peux que partager vos préoccupations dans ce domaine. Vous m'interrogez sur la capacité de notre Région de répondre à l'augmentation des besoins en infrastructures scolaires. Le terme de "capacité" peut recouvrir plusieurs éléments.

Il s'agit notamment de la capacité foncière de la Région d'accueillir de nouveaux équipements scolaires. J'y reviendrai. Pour être à même de répondre à l'augmentation des besoins en infrastructures scolaires, il convient avant tout de développer des projets d'investissement dans ce domaine, de les financer et de les mener à bien. Comme vous le savez, la Région bruxelloise n'est pas compétente en matière d'infrastructures scolaires et elle ne peut donc pas lancer de projets de création d'écoles. Toutefois, sous les deux dernières

législatures, la Région a tout mis en œuvre pour faciliter l'émergence de projets, leur financement et leur réalisation.

Elle a adapté sa réglementation afin de simplifier et de raccourcir les délais de procédure pour l'obtention des permis. Afin de faciliter la réalisation des projets, elle a également créé la fonction de facilitateur école et a mis sur pied le service École de perspective.brussels. Ce dernier apporte aux pouvoirs organisateurs demandeurs un soutien dans la réalisation de leurs projets : accompagnement dans la recherche d'un lieu, création de liens entre les porteurs de projets et les administrations régionales et communales compétentes, information sur les normes et réglementations en vigueur, accompagnement dans les procédures de marché public, etc. Aujourd'hui, plus personne ne conteste - pas même les Communautés initialement réticentes - le bon fonctionnement de ce service.

La Région a également développé une série de programmes de financement en vue de soutenir la création de places dans l'enseignement. Il s'agit notamment des moyens octroyés par le Fonds régional bruxellois de refinancement des trésoreries communales (FRBRTC).

[319]

Un nouvel appel à projets a été lancé à la fin 2016 pour financer des investissements communaux sur la période 2017-2019. La capacité d'intervention du fonds a été fixée à 100 millions d'euros pour ces trois années. Parmi les projets déposés par les communes, la majorité concerne évidemment le secteur de l'enseignement. Au fil du temps, ce dernier est devenu l'un des postes les plus importants dans la charge des budgets communaux.

Le montant total des investissements inscrits au budget des communes bruxelloises en 2017 pour les investissements dans le domaine de l'enseignement est de 129.880.000 euros. L'enseignement est donc le troisième poste dans les investissements des communes. Ces dernières, en tant que pouvoirs organisateurs (PO), ont été très réactives dans la création de places dans l'enseignement en Région bruxelloise, que ce soit dans le fondamental ou dans le secondaire. Cela démontre qu'en matière d'objectifs partagés, communes et Région peuvent être particulièrement efficaces.

Comme vous le soulignez dans votre interpellation, la population scolaire devrait croître de 38.000 unités entre 2014-2015 et 2024-2025 selon les dernières projections réalisées par l'IBSA. On évoque une croissance de 18.500 unités pour l'enseignement fondamental et de 19.500 unités pour l'enseignement secondaire.

Afin d'évaluer les besoins de création de places à côté de l'évolution de la demande, il convient également de tenir compte de l'évolution de l'offre scolaire. À cet effet, le service École de perspective.brussels remplit une mission de surveillance des besoins de création de places. Pour ce faire, il tient à jour une base de données reprenant l'ensemble des projets et l'évolution de ceux-ci. Y sont repris les projets du réseau libre qui ont reçu une promesse de subside de la part d'une autorité publique pour la réalisation de leur investissement, ainsi que les projets des enseignements officiel et officiel subventionné approuvés par le pouvoir exécutif de l'entité concernée.

[321]

Tous ces projets ne sont donc pas encore financés à 100%.

Sur la base de ce monitoring, je peux vous signaler que, dans l'enseignement fondamental, pour la période 2015-2025, 25.060 places sont programmées. À ce jour, 16.091 places sont déjà mises à la disposition des élèves et plus du tiers doivent, donc, encore être créées.

En se référant aux projections de population scolaire réalisées par l'IBSA, on note que les besoins dans l'enseignement fondamental seront rencontrés à l'horizon 2025, à condition que les projets programmés se réalisent effectivement dans les délais impartis et soient occupés à 100%. Sous réserve de ces conditions, il n'est plus nécessaire de prévoir de nouveaux projets de création de places dans l'enseignement fondamental en Région bruxelloise.

Le nombre de places programmées pour la période 2015-2025 dépasse même les besoins exprimés par l'IBSA. C'est tout à fait normal. Nous avons, dans un premier temps, observé un phénomène de densification des écoles en Région bruxelloise. Dans certaines, le nombre d'élèves a augmenté sans adaptation des infrastructures. Elles se sont ainsi retrouvées en suroccupation. Certains investissements dans la création de places scolaires interviennent après coup (parfois plusieurs années) pour répondre à l'augmentation de la capacité scolaire des établissements.

Dans l'enseignement secondaire, entre 2015 et 2025, la création de 19.000 places est programmée, mais à ce jour, seules 5.450 places ont déjà été mises à la disposition des élèves.

À la condition, à nouveau, que les projets se réalisent dans les délais impartis et que les places soient occupées à 100%, la situation dans l'enseignement secondaire sera fortement améliorée en Région bruxelloise. J'attire toutefois votre attention sur le fait que les projets de création de places dans l'enseignement secondaire concernent, en très grande majorité, l'enseignement général. Vous l'aviez relevé. Des places dans l'enseignement technique et professionnel devront donc être également créées.

L'étude que vient de finaliser le service École de perspective.brussels sur l'évaluation et la localisation des besoins dans l'enseignement secondaire de la Région met bien en évidence cette situation. Comme vous l'avez rappelé, il convient de créer 3.000 places. Nous sommes donc loin de ce qui est planifié par la Fédération Wallonie-Bruxelles

[323]

Mais nous allons vivre un moment-clé dans quelques mois. Je plaide depuis longtemps pour que la Région bruxelloise pèse plus qu'elle ne le fait aujourd'hui dans les négociations de l'accord de majorité au niveau communautaire. Je ne parle pas de la Flandre, c'est une dynamique différente. Il est indispensable que nous puissions, nous francophones, déposer sur la table un cahier de revendications. Ce ne sont pas des revendications farfelues. Elles correspondent à un réel besoin. Nous demandons simplement à pouvoir assurer un service public fondamental. Je crois donc que ce momentum sera l'occasion de faire valoir notre demande.

Nous l'avons déjà fait. Je me souviens qu'à une certaine époque, à la Fédération Wallonie-Bruxelles où je siégeais, lorsque nous interrogeons Mme Simonet qui était en charge de l'enseignement et que les Bruxellois disaient qu'il y avait un problème, elle nous répondait : "Mais non, ne vous inquiétez pas, tout est sous contrôle." Et nous nous rendions bien compte du fait qu'il y avait un écart. De là découle tout ce que nous avons mis en place au niveau régional pour objectiver la situation et amener la Fédération Wallonie-Bruxelles à prendre en compte une réalité.

Il faut reconnaître du côté néerlandophone - ce n'est pas neutre - une prise en compte plus importante des besoins scolaires à Bruxelles. En termes d'investissements, près de 30% des places vont être créées du côté flamand. Il n'y a pourtant pas 30% de néerlandophones à Bruxelles, même dans les perspectives les plus optimistes...

[325]

Cela prouve aussi que la Flandre a conscience de l'énorme réservoir d'emplois que cela représente à terme. Elle connaît une pyramide des âges négative pour son marché de l'emploi. On peut parler dans son chef d'un investissement à long terme visant à ce qu'une partie de la population scolaire bruxelloise devienne la main-d'œuvre dont elle aura besoin. Dans le même temps, il est répondu à un besoin.

Vous m'interrogez ensuite sur les surfaces totales nécessaires pour accueillir les 38.000 élèves supplémentaires d'ici à 2025. Les surfaces indicatives pour la construction d'une école à Bruxelles sont de l'ordre de 13 à 18m² par élève pour les écoles fondamentales, espace extérieur inclus, et de 10 à 13m² par élève pour les écoles secondaires.

Les surfaces indiquées s'entendent en mètres carrés construits. Elles pourraient donc être réparties sur plusieurs étages. À noter que cette estimation n'inclut pas l'équipement sportif.

(Remarques de Mme Persoons)

On estime la surface nécessaire à 485m² pour une école de 450 élèves dans le fondamental et à 805m² pour une école secondaire de 600 élèves. L'accueil de 38.000 élèves supplémentaires en Région de Bruxelles-Capitale nécessite donc, théoriquement, la création de près de 500.000m² d'équipements scolaires, hors équipements sportifs, mais cours de récréation incluses.

[329]

Il s'agit donc de besoins importants. La Région bruxelloise, au travers du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) démographique, a été prévoyante afin de répondre aux besoins découlant de l'essor démographique. La réglementation urbanistique bruxelloise permet en effet de créer des équipements collectifs dans toutes les zones du PRAS, sauf espaces verts. Cela est suffisant, car il reste 637.116m² de foncier disponible à ce jour dans les différentes zones. Il convient, comme toujours, de trouver un juste équilibre. Nous devons nous montrer pragmatiques et nous ne pouvons pas bloquer tout un projet. Là encore, il s'agit de réagir au cas par cas.

Toutes ces surfaces ne devront évidemment pas être mobilisées pour la création de nouvelles écoles. En effet, les projets repris en fonction des besoins de création de places dans l'enseignement disposent déjà, pour leur très grande majorité, d'une localisation. À noter toutefois que certaines écoles sont encore en recherche d'un lieu et que les futurs projets dans l'enseignement technique et professionnel doivent également encore être localisés.

Par ailleurs, des bâtiments scolaires devenus trop vétustes devront faire l'objet d'une délocalisation à court et moyen termes. N'oublions pas que l'enseignement supérieur doit également trouver des espaces pour se développer. En effet, le nombre d'étudiants dans le supérieur augmente aussi : de 70.000, nous sommes passés à près de 90.000. Cette progression est donc observable à tous les niveaux de l'enseignement.

[331]

C'est pourquoi l'ensemble des administrations de l'aménagement du territoire à Bruxelles (perspective.brussels, la Société d'aménagement urbain (SAU), la Régie foncière de la Région de Bruxelles-Capitale, etc.) restent attentives à développer une ou plusieurs écoles par zone stratégique.

Ainsi, deux établissements scolaires seront érigés dans le futur quartier mediapark.brussels. Sur le site de Tour & Taxis, nous envisageons de construire deux écoles sur une surface d'environ 10.000m². Nous projetons aussi d'ouvrir une école sur le site de la gare de Bruxelles-Ouest, ainsi qu'une école primaire et une

école secondaire au site Josaphat. À plus ou moins long terme, des établissements scolaires devraient s'installer sur le site des prisons de Forest et Saint-Gilles.

Dans la zone Herrmann-Debroux, le projet de plan d'aménagement directeur (PAD) a identifié une possibilité de créer un grand équipement qui pourrait être une école située à proximité du dépôt de la STIB, à l'entrée du triangle Delta.

Enfin, sur le site Défense-OTAN, le projet de PAD explore plusieurs scénarios, dont l'implantation de l'École européenne n° 5. Le bâtiment de 20.000m² s'étendrait sur une superficie au sol de 4ha et pourrait accueillir 2.500 élèves.

Afin d'aider les porteurs de projets scolaires à trouver des espaces, perspective.brussels a mis sur pied une task force "équipements" qui regroupe notamment le service École, la SAU, le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale, citydev.brussels, la Direction de la rénovation urbaine (DRU), Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP) et, le cas échéant, les Communautés. Elle s'attache à établir le lien entre la demande et l'offre disponible immédiatement ou à terme.

Une modification de la répartition des zones d'équipements d'intérêt collectif ou de services publics sur l'ensemble du territoire de la Région ne se justifie dès lors pas pour répondre aux besoins de création d'équipements scolaires. Une telle modification ne pourrait d'ailleurs se faire que dans le cadre d'une modification du PRAS, précédée d'une étude circonstanciée relative à l'ensemble des zones d'affection, comme ce fut le cas pour le PRAS démographique.

En outre, nous avons dégagé des moyens pour améliorer l'attractivité des établissements scolaires et leur cadre extérieur.

[333]

Pour l'aménagement extérieur, il faut travailler avec les écoles et le quartier environnant. À l'intérieur, on peut intervenir sur des espaces collectifs de type culturel - beaucoup d'écoles disposent d'une salle de cinéma - et/ou sportif. Il s'agit, à travers ces projets, de créer un lien entre le tissu urbain environnant et l'école elle-même. Cela rejoint ce que nous disions en évoquant la difficulté rencontrée lors de l'implantation de nouveaux bâtiments scolaires. Même si c'est une priorité absolue et que nous devons tous partager cet objectif, dans un univers urbain dense, ce n'est pas toujours bien perçu par le voisinage. Il s'agit donc de mener un travail pédagogique. Une attitude Nimby n'a certainement pas sa place en l'occurrence.

Des aménagements a posteriori sont toujours possibles, mais dès l'instant où une implantation s'impose, il faut aller au bout du processus et ne pas se laisser distraire, même si, comme l'a relevé M. De Wolf, la distribution géographique est inégale. C'est dans les communes qui disposent d'un foncier plus important qu'il va falloir intégrer de nouvelles infrastructures scolaires, alors que le besoin n'y est pas avéré. Tel est certainement le cas de l'enseignement secondaire, où la mobilité est différente. Mais c'est indispensable en termes de solidarité entre les communes.

Au cours de la dernière campagne électorale, j'ai suivi quelques débats entre têtes de liste et j'ai été effaré par l'attitude Nimby de certains candidats, parmi lesquels des mandataires bourgmestres. J'ai entendu des bourgmestres terminer leur intervention en disant que, pour eux, un processus de concertation réussi pouvait déboucher sur un statu quo. M. De Wolf n'est pas concerné.

Nous devons donc tenir compte, certainement dans les communes de la seconde couronne, de la nécessité de participer à cet effort commun.

[335]

À l'entame de la nouvelle législature, il faudra clairement fixer les processus de contractualisation des relations entre Région et communes pour une série d'objectifs. Nous devons convaincre les communes de participer plus activement à l'avenir de la Région, quitte à imposer des conditions de financement. L'école est clairement un défi commun. Notre réussite ou notre échec n'apparaîtra qu'à la fin de la prochaine législature.

Les stratégies déployées pour créer des places dans les écoles sont multiples. Nous avons fait preuve de beaucoup d'imagination sur ce plan. Ainsi, des classes modulaires ont été créées dans les cours de récréation de certaines écoles, ce qui a parfois généré une certaine pression sur leur fonctionnement au quotidien. Nous avons également remobilisé des espaces qui n'étaient plus occupés par les écoles, tels que des greniers et des combles.

[337]

La plupart des projets consistent en des extensions. On assiste donc à une densification des sites, mais il faut également - heureusement, d'ailleurs - créer de nouveaux complexes scolaires. Au niveau de l'enseignement secondaire, pas moins de onze nouveaux établissements scolaires ont vu le jour depuis 2012. Et pour sept de ces projets, il s'agit d'une conversion d'immeubles de bureaux ou d'immeubles industriels en écoles.

Il s'agit là d'une pratique intéressante. Le parc immobilier de bureaux bruxellois a été créé de manière curieuse. Aujourd'hui, avec le recul, nous ne comprenons pas ce qui a été fait par le passé. Je me rappelle une époque où l'on venait nous expliquer à quel point il était important de créer des bureaux. À Evere, des deux côtés de l'avenue Colonel Bourg, les promoteurs ont développé d'innombrables projets de bureaux et lorsque nous demandions que soient créés des logements, on nous répondait que c'était impossible.

Aujourd'hui, cela n'est plus du tout compatible avec les besoins et les attentes du secteur : il y a un enjeu de mobilité qui n'existait pas à l'époque. On croyait, alors, qu'il suffisait de s'établir à côté du ring pour prospérer, mais ce principe ne s'applique plus actuellement. Nous savons aujourd'hui qu'il faut opter pour des lieux qui soient davantage interconnectés, caractérisés par une intermodalité beaucoup plus forte. En outre, avec le télétravail et les bureaux partagés, les besoins globaux en mètres carrés, par comparaison au marché de l'emploi, ont diminué. Il y a donc une véritable réflexion à entamer sur la reconversion des sites.

[339]

De plus, aujourd'hui, si l'on écoute les porteurs de projets, outre se battre pour du logement, il va falloir intégrer aux demandes de permis la dimension de l'équipement. En effet, les besoins dans ce domaine sont si importants qu'on risque à un moment donné d'être déforçés. La mentalité des porteurs de projets privés doit encore clairement évoluer à ce sujet.

Pour terminer, ces prochains mois, l'enjeu majeur sera d'activer et de concrétiser les projets de création de places qui ont été décidés. On pourra faire le bilan en la matière à la rentrée de septembre 2019. En Région bruxelloise, je pense que, pour ce faire, on a mobilisé les forces vives de chaque niveau de pouvoir et je m'en réjouis.

[341]

Pour ce qui est des questions plus précises, nous enverrons les informations à tous les membres.

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous avez dit que la Région a fait de son mieux, que les communes ont été réactives, qu'il y a un monitoring du service dédié aux écoles... Ce n'est pas faux. Le MR ne refuse pas que les zones vertes puissent servir cette cause de manière accessoire, là où cela ne dénaturerait pas l'essentiel de la zone.

Mais je n'ai pas vraiment obtenu de réponse de votre part sur le rééquilibrage des parcelles, ni sur le phénomène inversé au niveau communal : les communes qui en ont le plus besoin sont aussi celles qui offrent déjà le moins et ont le moins la possibilité de construire ou d'étendre leur offre.

On parle de 500.000m². On peut dire qu'on va y arriver globalement, mais c'est quand même très préoccupant, car il faut des investisseurs, des permis, des entreprises, des marchés publics, des délais... On est rarement en avance sur les plannings. Il faudra donc suivre cela de très près.

Je ne suis pas, M. Chahid, suspect en termes de solidarité. Je n'ai pas trop de mérite non plus, vu l'historique de ma commune, mais vous savez, par ailleurs, que l'enseignement public et la santé publique sont les moteurs de mon action politique depuis toujours. Il me semble que c'était plutôt une commune comme Berchem-Sainte-Agathe qui était concernée, mais peut-être n'ai-je pas bien suivi tous les débats.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Un peu Berchem-Sainte-Agathe, un peu Watermael-Boitsfort...

M. Vincent De Wolf (MR).- Il faudra, à cet égard, que la Région propose des incitants financiers un peu armés, pour créer une vraie solidarité. À l'époque où M. Picqué était ministre-président de la Région, son chef de cabinet adjoint avait mené une étude sur le "fonds des communes", examinant celles qui contribuaient le plus ou le moins par rapport aux besoins réels. Cela n'a jamais pu vraiment aboutir car la politique, c'est l'art du possible. Cependant, si l'on pouvait s'en rapprocher, ce serait positif.

[351]

Il convient aussi de penser à la mobilité. S'il est impossible, d'un coup de baguette magique, de construire exactement là où il le faudrait, certaines réalités inchangées, comme le besoin de revaloriser l'enseignement technique et professionnel, vont refaire surface à l'aube des prochaines élections régionales, car peu de choses ont vraiment changé en matière de formation. Or, si l'on construit des écoles techniques et professionnelles de qualité, ce que j'approuve, il faut veiller à ce qu'elles ne soient pas extrêmement éloignées des lieux de résidence des jeunes concernés. Il faut leur faciliter l'accès.

Enfin, je terminerai par une anecdote qui remonte à loin. Pascal Smet n'étant pas là, il ne pourra pas me traiter de dinosaure, même si je l'assume. Je me souviens d'avoir délivré un permis dans le bas de ma commune, sur un grand terrain. On y avait imposé une moitié de logements et une moitié de bureaux. Or, quelle n'avait pas été ma surprise d'entendre le promoteur du dossier me dire que les logements ne l'intéressaient pas car il n'avait pas de clients. Par conséquent, il nous vendait le terrain pour un franc belge. On a accepté la proposition et j'ai alors apporté le projet à une société spécialisée qui y a construit des logements sociaux. C'était, finalement, il n'y a pas si longtemps que cela !

(Remarques de M. Vervoort et de Mme Persoons)

On constate donc des mouvements de bascule incroyables en vingt ans. Nous resterons, dès lors, attentifs à ce dossier.

- *L'incident est clos.*

[359]

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "le développement de Neo 2, son coût et le lien avec le centre commercial".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

[361]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "la publication du rapport annuel 2017 du Port de Bruxelles".

[363]

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le Port de Bruxelles a publié un dépliant se rapportant au rapport annuel 2017.

Il y a lieu de se réjouir des résultats encourageants dégagés par le Port en 2017, aussi bien au niveau de son chiffre d'affaires, en augmentation de 2,7%, que des tonnages manipulés dans le port pour les transports par la voie d'eau. Le terminal à conteneurs poursuit sa progression, élément qui contribue à diminuer le nombre de transports par la route entre Anvers et Bruxelles. Il faut espérer que la faible progression enregistrée pour le transport par palettes connaisse, dans les prochains mois, une croissance accrue, notamment à la suite de l'inauguration récente du village de la construction.

On notera toutefois un bémol en ce qui concerne l'évaluation des actifs immobilisés du Port de Bruxelles et l'importance des provisions actées à son bilan. Le Port a effectivement procédé à une réévaluation de ses actifs immobiliers et acte une plus-value non négligeable, tant sur les terrains que sur les bâtiments. Cette opération de réévaluation a conduit le réviseur à émettre un avis avec réserve sur l'ensemble des comptes de 2017.

Si le fait que le Port soit soumis à l'impôt des sociétés à partir du 1er janvier 2018 justifie de disposer d'une évaluation précise des actifs immobiliers, on peut s'interroger sur le fait que des montants importants de plus-value soient actés dans le rapport de 2017.

Cette réévaluation est-elle due à une évaluation insuffisante de certains actifs ou au fait qu'ils n'auraient pas été repris dans le patrimoine du Port ?

Comment expliquer que les terrains fassent également l'objet d'une réévaluation ?

Comment justifier que le Port acte depuis quelques années des montants de provisions élevés (13.548.846,76 euros en 2017) et qu'aucune amélioration ne se dégage sur ce poste ?

[365]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Le Port de Bruxelles a réalisé un inventaire complet de son patrimoine immobilier - terrains et bâtiments - en répertoriant les différentes parcelles cadastrales en vue de reconstituer les montants portés à l'actif du bilan et de rencontrer ainsi une réserve émise par la Cour des comptes lors de la certification des comptes. Cet exercice a mené à une plus-value importante.

Lors de la création de la société suite à la régionalisation, des écritures globales ont été faites dans les comptes sans beaucoup de détails. Il était donc important de disposer d'une situation complète de chaque bien afin d'obtenir une image fidèle et claire des biens dans les comptes. Les biens acquis après 1993 ont chaque fois fait l'objet d'une expertise indépendante et ont bien été comptabilisés dans les comptes.

Ce travail n'avait jamais été effectué depuis la création de la société en 1993. Il est donc normal de noter ces fortes plus-values sur les terrains.

Le Port de Bruxelles dispose de provisions élevées car il y a quelques dossiers importants en litige. Ces dossiers de longue date devraient arriver à leur terme prochainement. Depuis quelques années, le Port n'enregistre plus de gros dossiers en litige. Nous ne sommes donc plus dans un processus de provisionnement.

[367]

M. Gaëtan Van Goïdshoven (MR).- Merci de nous avoir exposé ces éléments assez techniques. Pourquoi le réviseur a-t-il émis une réserve concernant la plus-value importante dégelée ?

[369]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je n'ai pas la réponse en tant que telle, mais il nous semblait que cela avait trait à cette opération. Je vais demander qu'on vérifie ce point.

- L'incident est clos.

[373]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOÏDSENHOVEN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "les trafics au Port de Bruxelles en 2018".

[375]

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Fidèle à la tradition, le Port de Bruxelles a récemment publié les statistiques de trafic par la voie d'eau au cours du premier semestre 2018. De façon imperturbable, le Port persiste à mener une comparaison de trafic de semestre à semestre, et livre donc une comparaison des trafics au cours des six premiers mois de 2018 avec ceux du premier semestre de 2017.

Cette information n'est pas à rejeter, mais pourquoi ignorer ce qui s'est passé au second semestre de 2017 par rapport aux six premiers mois de 2018 ?

Le monde des affaires est en permanente mutation et cela peut se traduire par des pertes de parts de marché ou des situations plus favorables de nouveaux débouchés.

Malgré une bonne tenue des trafics par la voie d'eau, on constate une petite dégradation du trafic des conteneurs, consécutive à une diminution du trafic des produits agricoles en janvier et en avril 2018, ce qui a une répercussion sur le nombre de conteneurs manipulés par le Port de Bruxelles.

Le point sur lequel nous avons déjà émis des réserves et que nous sommes contraints de répéter porte sur la comparaison, proposée par le Port de Bruxelles, des statistiques du premier semestre de 2018 par rapport au premier semestre de 2017.

Ces données présentent une information non négligeable, mais pourquoi le Port s'obstine-t-il à masquer les chiffres du second semestre de 2017 ? Cela nous empêche d'apprécier où se situent les réelles améliorations et les performances moins bonnes. Ce tableau complémentaire permettrait d'avoir une vue globale de l'évolution des trafics dans le temps, et non une comparaison du premier semestre de 2017 avec le second semestre 2018.

Une évolution de trafic est inévitablement influencée par la vie des entreprises faisant usage des infrastructures portuaires. Or, l'analyse des nouveaux clients utilisant les installations du terminal à conteneurs multimodal de Bruxelles pêche par négligence : quelle démarche le spécialiste du Port de Bruxelles a-t-il conduite pour amener tel ou tel nouveau client au terminal ? La même question s'applique au transport par palettes. Quelles ont été les approches conduisant à l'apport de nouveaux clients, et donc de nouveaux trafics ?

[377]

Le Port de Bruxelles a-t-il mené une investigation sur le fait qu'entre Arlon et Bruxelles, chaque jour, plusieurs camions chargés d'un ou deux conteneurs parcourent plus de 200 kilomètres et que des conteneurs sont transportés entre le sud du pays et Anvers par la route ? Le spécialiste du Port a-t-il tenté de démarcher les entreprises qui effectuent ce transport par la route en les informant des avantages, des économies et des gains de temps qui seraient réalisés par les camions originaires du sud du pays et aussi du Grand-Duché de Luxembourg s'ils s'arrêtaient au terminal à conteneurs de Bruxelles, évitant un double parcours improductif entre Bruxelles et Anvers et retour ?

Quand découvrira-t-on, dans le rapport du Port de Bruxelles, les trafics qui ont pu être captés au terminal en recourant au trafic par le rail, indiquant le recours à une intermodalité combinant l'ensemble des modes de transport (eau-rail-route) ?

Ne risque-t-on pas d'assister à un retournement de situation si les exportations, en nette croissance, venaient à s'estomper, faute d'avoir recherché, en temps utile, d'autres débouchés en faveur de la voie d'eau ?

Quelle est la raison de ne pas insérer les données de trafic entre deux semestres, comme c'est le cas actuellement, et donc de donner une meilleure appréciation des tendances qui se dégagent dans le temps des trafics par la voie d'eau ?

Ne pourrait-on avoir une comparaison des tendances dans les autres ports belges et les ports de pays voisins ?

Quelles sont les résultats des démarches effectuées par le Port de Bruxelles en vue d'apporter de nouveaux trafics par la voie d'eau ?

Quels trafics par le rail passent-ils par le terminal multimodal de Bruxelles ?

Quelles sont les démarches menées par le Port de Bruxelles qui ont réussi à attirer de nouveaux clients pour le terminal à conteneurs ou les transports par palettes ?

[379]

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La présentation des statistiques de trafic des six premiers mois a été demandée et réalisée dans le cadre du contrat de gestion 2008-2012 entre la Région bruxelloise et le Port de Bruxelles (obligation liée au bonus-malus pour l'indicateur "évolution du trafic par voie d'eau") et poursuivie ensuite dans le cadre du contrat de gestion 2013-2019.

Chaque année, le Port présente les résultats du trafic par voie d'eau en janvier de l'année t2 en comparaison avec les résultats de l'année t1 et les données de trafic des six premiers mois de l'année t1, au plus tard le 30 septembre de l'année t1.

Chaque année, le Port de Bruxelles répond aux questions récurrentes sur la même thématique.

À l'instar des années précédentes, voici donc, point par point, les éléments de réponse demandés et les réflexions qu'ils amènent.

Tout d'abord, on ne compare pas des mois 1 à 6 avec des mois 7 à 12. C'est une norme, sinon mathématique, du moins statistique. Si l'idée est de vouloir comparer des périodes consécutives des mois 7 à 12 d'une année aux mois 1 à 6 d'une autre, il est bien plus pertinent de se reporter, comme toutes les entreprises du monde, à un comparatif année n avec année n-1. Ce que le Port de Bruxelles fait chaque année fin janvier, en présentant un rapport détaillé à son conseil d'administration, puis en publiant un communiqué de presse, comme le font les autres ports de Belgique.

Concernant la comparaison des tendances dans les autres ports, pratiquement aucun port sinon celui de Bruxelles, ne publie des chiffres à mi-parcours. Seul le Port d'Anvers parvient à le faire, mais aucune autre donnée n'a été publiée en 2018. Cette comparaison avec d'autres ports est faite annuellement et figure dans le rapport détaillé présenté par le Port de Bruxelles à son conseil d'administration.

Pour ce qui est des démarches entreprises pour attirer au port de nouveaux trafics, 443.000 tonnes supplémentaires par rapport à 2017 ont été transportées. Il s'agit principalement de trafics liés aux chantiers bruxellois, notamment de terres, de palettes (+4,3%) et de matériaux de construction (+28%).

Par ailleurs, le Port de Bruxelles est, bien évidemment, demandeur pour intensifier le trafic par rail et différents clients mènent des actions dans ce sens, avec l'aide du Port de Bruxelles :

- DSV affrète un train par semaine, pour environ 1.400 tonnes par semaine.

[381]

- le terminal à conteneurs (TTB) est en prospection pour importer des fruits ;

- la société anonyme de boulangerie Ceres est en prospection pour importer du grain d'Allemagne, de façon saisonnière et en fonction des eaux sur le Rhin.

Pour ce qui concerne les démarches pour attirer de nouveaux clients, le Port ne cesse d'entreprendre, avec l'appui de l'expert en transports, des démarches pour attirer de nouveaux clients pour le transport par palettes et le terminal à conteneurs via les deux centres de transbordement urbains (CTU).

Les résultats affichés par ces deux types de transports n'ont cessé d'augmenter ces dernières années.

Pour ce qui est du transport par palettes, depuis la fin de l'année 2014, le Port de Bruxelles a déployé un soutien actif au développement des trafics de matériaux de construction palettisés, notamment au bassin Vergote (CTU Vergote mis en exploitation en avril 2018 suite à la libération du site par MPRO) mais également au bassin de Biestebroek. Avec la collaboration de l'expert en transport et des entreprises actives dans le secteur de la construction, des transports par palettes ont été réalisés au Port de Bruxelles. L'intérêt pour ce type de transport est grandissant, à en juger par les trafics enregistrés.

Pour ce qui est du terminal à conteneurs, selon le contrat de gestion 2013-2018 conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles, le trafic de conteneurs devait atteindre, en 2018, le résultat cible de 19.100 équivalents vingt pieds (EVP, unité de mesure pour conteneurs). Suite au résultat historique de 2015, il avait été estimé que le trafic conteneurisé allait dépasser les 20.000 EVP en 2016 et l'estimation aura été bien en deçà du résultat, puisque le seuil symbolique des 30.000 EVP a été dépassé.

Par ailleurs, le Port a, entre autres, attiré un trafic de bières Lindemans à l'exportation via TTB. Il a également capté un trafic d'ananas du Costa Rica (TTB), ainsi que différents trafics liés aux chantiers bruxellois et à l'évacuation de leurs déblais, ce qui explique les bons chiffres à l'export. Le Port a également réalisé plusieurs opérations ponctuelles d'approvisionnement de chantiers (Canal Wharf, City Docks, etc.). Il a été partie prenante dans un projet européen spécifique au transport de palettes et à leur distribution urbaine (Smart Track 4 Waterways). Il a mis en place un acteur logistique sur le CTU Vergote pour pérenniser les trafics palettes de Knauf et pour lancer un projet de centre de consolidation de construction dans le cadre d'un projet régional d'Innoviris nommé Test it.

[383]

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'entends que l'on suit le programme prévu dans le contrat de gestion, pour ce qui est de la gestion des trafics.

Une vue d'ensemble sur le plan statistique permettrait toutefois d'apporter une meilleure vision sur l'ensemble des tendances qui se dessinent. Cette remarque, que nous avons déjà formulée, pourrait être entendue et intégrée dans la production des statistiques qui nous sont livrées pour suivre l'évolution du trafic du Port de Bruxelles. Celui-ci constitue en effet un enjeu considérable pour notre Région.

- *L'incident est clos.*