

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 STADSVERNIEUWING, DE STEDENBOUW, HET GRONDBELEID,
HET ERFGOED EN HET TOERISME**

COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

**CHARGÉE DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE L'URBANISME, DE LA POLITIQUE FONCIÈRE,
DU PATRIMOINE ET DU TOURISME**

VERGADERING VAN MAANDAG 22 APRIL 2024

RÉUNION DU LUNDI 22 AVRIL 2024

VERSLAG ZONDER VERTALING

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

COMPTE RENDU SANS TRADUCTION

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

Présidence : Mme Isabelle Emmery, présidente.

[105]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. SADIK KÖKSAL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

ET À MME ANS PERSOONS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE L'URBANISME ET DU PATRIMOINE, DES RELATIONS EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant le permis d'urbanisme délivré pour le réaménagement du boulevard Lambermont et du boulevard Général Wahis.

[107]

M. Sadik Köksal (MR).- Nous avons appris début février qu'urban.brussels avait délivré le permis d'urbanisme pour le réaménagement des boulevards Lambermont et Général Wahis à Schaerbeek. Ces deux artères qui relient la place Général Meiser au pont Van Praet sont des axes majeurs de mobilité intraschaerbeekoise, d'une part, et d'accès à l'A12, d'autre part. Ces boulevards sont donc empruntés chaque jour par des milliers d'automobilistes.

Plus concrètement, le projet de réaménagement vise à pérenniser les pistes cyclables temporaires, renforcer la sécurité routière et améliorer la qualité de l'espace public grâce à différents aménagements. Pour le boulevard Lambermont, et en fonction du permis d'urbanisme, nous pouvons donc nous attendre, selon les tronçons, à une piste cyclable séparée ou une rue cyclable, à la création d'une berme séparant les deux voies automobiles de la rue cyclable et à la mise en sens unique d'une partie de la voirie.

Bien que le collège des bourgmestre et échevins de Schaerbeek se soit réjoui à l'époque de la création de cette allée latérale, il regrette toutefois le manque de clarté du projet. En effet, à deux endroits, la rue cyclable est transformée en piste cyclable. Elle ne peut donc être utilisée par les véhicules. Et par conséquent, les places de stationnement seront positionnées le long du boulevard et pas dans la contre-allée, ce qui est peu cohérent en matière de sécurité routière.

C'est également un problème pour les camions-poubelles qui ne pourront que passer sur le boulevard, ce qui représente un danger pour les équipes de Bruxelles Propreté et risque de ralentir le trafic. Pour conclure, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que le projet en l'état risque de compliquer l'accès au quartier Helmet via la rue Albert Desenfans.

[109]

Il est impératif de penser à l'impact économique négatif que le réaménagement aura sur ce quartier commerçant, impact que nous avons déjà constaté dans d'autres quartiers, notamment à la chaussée de Haecht.

À quelle date le permis d'urbanisme a-t-il été délivré et quand a-t-il été transmis à la commune de Schaerbeek ?

Considérant que les membres de la commission de concertation ne sont pas arrivés à un consensus sur les modifications à apporter au projet et qu'il en résulte trois avis distincts, sur quel avis le fonctionnaire délégué a-t-il basé sa décision ?

L'année dernière, la ministre de la Mobilité nous indiquait qu'un budget de 8 millions d'euros serait alloué au projet ; aujourd'hui, il est question de 13 millions d'euros. Quelles sont les raisons de cette hausse budgétaire ?

Confirmez-vous la prise en considération des demandes formulées par le Siamu et la STIB ? À la lecture du permis d'urbanisme délivré, il ne semble pas qu'il ait été tenu compte de toutes leurs demandes et critiques.

Comment garantirez-vous l'accessibilité du quartier Helmet, riche de ses petits commerces de proximité et indépendants, au vu de l'interdiction de tourner à droite au niveau de l'avenue Albert Desenfans ? Cette interdiction complique de facto l'accessibilité au quartier et un report du trafic de transit vers l'avenue Eugène Demolder qui est déjà affectée par divers aménagements en contrebas, sur l'avenue Princesse Elisabeth ?

La mise à sens unique de la rue Willem Kuhnen, par exemple, n'apporte pas de valeur ajoutée et engendrerait un impact négatif pour les habitants, qui ne pourront plus y accéder sans devoir effectuer des détours, comme c'est déjà le cas dans plusieurs quartiers. Pourquoi ne pas avoir gardé le double sens, comme le préconisait la commune ?

[111]

La demande d'enfouir les bulles à verre et de supprimer la station Villo a-t-elle été retenue pour la place triangulaire au bout de la rue Willem Kuhnen ?

S'agissant de la collecte des déchets ménagers, les camions de Bruxelles Propreté auront-ils accès aux pistes cyclables qui longent les maisons ?

Combien de places de stationnement seront-elles supprimées ? Dans la presse, il était question de six places réglementées. Qu'en est-il, sachant que la décision du collègue des bourgmestre et échevins allait dans le sens contraire et prévoyait même de passer de 176 à 182 places ?

Enfin, étant donné que la commune de Schaerbeek a également pris une décision, fût-elle minimaliste, quelle suite avez-vous donnée à ce recours ?

[113]

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Nous venons d'entendre le point de vue sur la circulation des automobilistes. Je voudrais défendre les cyclistes dans ce projet que vous avez soutenu dans la presse, Madame la secrétaire d'État. Vous avez insisté sur l'inclusion de tronçons de piste cyclable séparée, aspect

crucial pour la ville de demain. C'est en effet en construisant ou en maintenant des infrastructures que l'on aura davantage de cyclistes et que l'on renforcera le transfert modal.

Comme il n'y a pas d'allée latérale classique et continue pour le trafic motorisé, comme sur d'autres avenues bruxelloises telles que l'avenue Louise ou le boulevard Léopold II), il s'agit d'un compromis avec des pistes cyclables séparées et des rues ou zones cyclables. Le projet pour le boulevard Lambermont prévoit une alternance de pistes cyclables bidirectionnelles et de rues cyclables apaisées.

On sait tous que les rues cyclables ne fonctionnent qu'avec des mesures d'apaisement du trafic. Bruxelles Mobilité a donc intégré plusieurs mesures d'apaisement au projet pour les parties en rues cyclables à hauteur des carrefours avec les avenues Slegecx, des Capucines et Albert Desenfans, qui présentent un danger particulier pour les cyclistes. Ces mesures de circulation rendent les parties avec zones ou rues cyclables moins perméables au trafic automobile. Elles le seront sans doute trop peu pour la commune, mais Ecolo pense que cela réduira les nuisances pour les riverains, en particulier le bruit. La commune a toujours plaidé pour des allées latérales cyclables partout et ce choix de confirmer les pistes cyclables provisoires sur certains tronçons a été confirmé dans le permis d'urbanisme, ce qui est une bonne chose.

[115]

Juste avant le carrefour avec l'avenue Albert Desenfans, il y a une piste cyclable bidirectionnelle ; au numéro 200 se trouve la bibliothèque francophone Sésame ; ensuite, cela devient une rue cyclable. Afin d'apaiser la rue cyclable entre l'avenue Albert Desenfans et l'avenue Eugène Demolder, elle a été déconnectée dans le projet et ne servira que comme voie de sortie pour le trafic local. L'étude de mobilité complémentaire montre que ce changement, d'une part, n'aura pas d'impact significatif sur l'accès automobile au quartier Helmet et, d'autre part, présentera des avantages importants pour la sécurité routière et l'apaisement de la rue cyclable.

Ce choix ne plaît peut-être pas à la commune, qui souhaiterait garder un accès direct du boulevard Lambermont à l'avenue Albert Desenfans. Toutefois, ses représentants ont affirmé leur volonté de maintenir les pistes cyclables devant les bibliothèques, tout en organisant le tourne-à-droite depuis le boulevard Lambermont vers l'avenue Albert Desenfans.

Il me paraît évident que cela ne peut que dégrader la sécurité routière par rapport à ce qui est prévu dans le permis d'urbanisme. Dès lors, que dit Bruxelles Mobilité au sujet de ce tourne-à-droite ? Quelle est votre position quant aux différentes options ?

[117]

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.- Monsieur Köksal, je suis heureuse d'apprendre que vous partagez avec Mme Van den Brandt et moi-même l'ambition du projet de réaménagement des boulevards Lambermont et Général Wahis, à savoir offrir, sur toute leur longueur, un environnement de qualité et sûr aux piétons et aux cyclistes. Un tel projet améliorera considérablement la sécurité routière sur ces axes majeurs de la capitale.

S'agissant du budget, la ministre Van den Brandt m'informe d'une inflation notable par rapport aux allocations initiales, avec un impact majeur sur les coûts des matériaux de construction. En outre, le projet est plus ambitieux en matière de gestion intégrée des eaux pluviales, de verdurisation et de qualité paysagère.

Le permis a été octroyé le 31 janvier 2024 sur la base des plans modifiés afin de répondre aux conditions de la commission de concertation du 13 juillet 2023 et aux conditions imposées le 20 juillet 2023 par le

fonctionnaire délégué, conformément à la procédure prévue à l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Le fonctionnaire délégué a donc fondé sa décision sur les éléments supplémentaires qui lui ont été fournis, dont une étude complémentaire de mobilité. Ses motivations ont été inscrites et justifiées dans l'octroi du permis. Les conditions du Siamu et de la STIB ont été intégrées dans les modifications de la demande initiale. Le demandeur a répondu sur chaque point et modifié les plans si nécessaire.

Le 1er mars 2024, la commune de Schaerbeek a introduit un recours auprès du gouvernement contre lesdites décisions. Il est principalement motivé par le désaccord de la commune quant à la solution proposée pour l'accessibilité du quartier Helmet, un point d'attention que vous avez soulevé.

Les choix opérés pour l'avenue Albert Desenfans méritent d'être contextualisés. Ils ont été principalement guidés par des considérations de sécurité routière, l'une des priorités du gouvernement bruxellois. Le maintien d'un axe bidirectionnel pour le trafic motorisé, par exemple avec un tourne-à-droite direct depuis les voies principales du boulevard Lambermont, aurait entraîné de nombreux conflits avec le trafic cycliste qui circulera dans les deux sens, notamment un risque d'angle mort.

[119]

La configuration spécifique des lieux, avec une voirie légèrement en pente, complique encore la visibilité. L'interdiction de tourner à droite, qui simplifie le carrefour, en réduit donc le caractère accidentogène. Cette simplification permet également d'apaiser le trafic motorisé dans la zone cyclable prévue dans le projet entre les avenues Albert Desenfans et Eugène Demolder. Une zone cyclable ne peut fonctionner correctement que si le trafic motorisé est suffisamment réduit en volume. Il faut en effet éviter que cette zone serve de troisième bande sur le boulevard Lambermont, sans perdre son utilité pour le trafic purement local lorsqu'on cherche une place de stationnement ou à quitter le quartier.

Ces choix ont été guidés par une analyse poussée de Bruxelles Mobilité sur l'accessibilité automobile. L'étude conclut que les commerces du quartier Helmet seront tout aussi accessibles qu'avant. Selon les simulations, des trajets de remplacement seront possibles sans impliquer de temps de déplacement supplémentaire, ou très peu. Une partie du trafic effectuant le tourne-à-droite du boulevard Lambermont vers l'avenue Desenfans passera plutôt par la chaussée de Haecht, et le report dans l'avenue Demolder sera très limité.

En résumé, dans le dossier modifié, le demandeur a démontré que la mesure choisie permet des gains importants en matière de sécurité routière tout en maintenant un accès facile au quartier, aussi bien pour les résidents que pour les commerces.

Comme pour l'avenue Desenfans, la mise à sens unique de la rue Willem Kuhnen permet de simplifier les flux et d'améliorer la sécurité routière sans pénaliser lourdement le trafic automobile. Elle permet également de gagner de l'espace en faveur d'un meilleur développement des petits parcs triangulaires à hauteur des rues Kuhnen et Guillaume Kennis.

Concernant l'aménagement de la place triangulaire, afin de garantir un espace partagé et de qualité, le projet maintient les deux conteneurs à verre enterrés et les deux stations Villo initialement prévues.

[121]

Sur toute la longueur du nouvel aménagement, les façades des maisons sont accessibles pour la collecte des déchets ménagers, soit depuis le boulevard Lambermont, soit depuis la piste cyclable latérale, ou encore depuis la zone piétonne. Enfin, il est prévu de supprimer six places de stationnement.

Nous avons entendu les préoccupations exprimées par la commune. La ministre Van den Brandt et moi-même avons rencontré la bourgmestre Mme Jodogne pour échanger sur le sujet. Elle nous a expliqué que certains éléments de l'étude de Bruxelles Mobilité ne convainquaient pas la commune.

Nous attendons maintenant l'avis du Collège d'urbanisme, qui doit s'exprimer avant la mi-mai. Après, mes services analyseront le dossier avec tous les éléments complémentaires ajoutés lors de la procédure de recours. Comme les critiques se concentrent sur quelques points précis, j'espère que nous pourrions finalement aboutir à un permis stable qui ne portera pas atteinte aux qualités de l'ensemble du projet, que vous et la commune reconnaissez.

[123]

M. Sadik Köksal (MR).- Je n'ai pas dit que je soutenais le projet de Mme Van den Brandt. Je pose des questions sur un permis d'urbanisme délivré sans tenir compte de l'avis de la commune de Schaerbeek, laquelle, avec l'intervention de l'opposition, a dû introduire un recours, dont j'ai cité trois axes, dont l'accès à l'avenue Albert Desenfans. Vous dites que le risque d'accident est plus élevé, mais les pistes cyclables étaient déjà présentes et le tourne-à-droite ne provoquait pas plus d'accidents. Je consulterai l'étude et demanderai les chiffres à la zone de police. Outre sur des projections à long terme, se base-t-on sur des faits pour décréter que c'est dangereux ?

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.- Les risques d'angle mort et de manque de visibilité des cyclistes sont des éléments factuels.

M. Sadik Köksal (MR).- Ces risques existent pour tout tourne-à-droite. Il n'est pas correct de dire que tourner plus haut sur la chaussée de Haecht ne rallongera pas les trajets. Lorsqu'on quitte le boulevard Lambermont par l'avenue Albert Desenfans, on arrive directement dans le bas de la chaussée de Helmet. Il y aura donc bel et bien un transfert de trafic vers l'avenue Eugène Demolder et la chaussée de Haecht.

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.- J'ai dit que le rallongement de certains circuits serait mesuré et proportionnel.

M. Sadik Köksal (MR).- Cela détériore encore l'accessibilité. La ministre vous a répondu au sujet de l'impact de l'inflation sur les coûts. Il est positif que vous ayez eu des échanges avec la bourgmestre de Schaerbeek, Mme Jodogne.

[133]

Nous attendons donc l'avis que vous allez rendre concernant le recours introduit par la commune au sujet de l'avenue Albert Desenfans, qui est l'un des points importants en matière d'accessibilité à un quartier commercial. Je ne parle pas de l'avenue des Capucines et autres citées par ma collègue précédemment, qui sont des lieux d'habitation.

Je parle en l'occurrence d'un accès direct à un quartier commerçant, fait de petits commerces de proximité et non pas de grandes enseignes. Dans d'autres quartiers, on a enregistré une dégradation de l'accessibilité mais aussi des chiffres de ventes de certains commerces. Nous ne voulons pas asphyxier ce quartier au profit de grandes enseignes ou de grands centres commerciaux, Docks Brussel étant situé à proximité.

Pour rappel, Ecolo siégeant dans la majorité schaarbeekoise, il est partie au recours.

[135]

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je rappelle que diverses études, réalisées par hub.brussels et d'autres spécialistes, comme M. Mathieu Chassignet, montrent qu'une grande partie des chaland, en particulier ceux qui fréquentent les petits commerces, se déplacent à pied, en transports publics et à vélo.

J'entends que vous n'êtes pas favorable au maintien de ce tourne-à-droite, et je ne peux que m'en féliciter.

J'entends en outre que le Collège d'urbanisme doit se prononcer sur le recours de la commune. J'imagine que le président du collège, qui est candidat aux élections, se déportera lors de la discussion sur ce point.

Enfin, j'ose espérer que la commune ne mettra pas en péril le permis d'urbanisme, qui est tout de même financé par Beliris - c'est-à-dire l'État fédéral - pour maintenir un tourne-à-droite démontré comme extrêmement dangereux pour les cyclistes, a fortiori dans une descente et une arrivée dans l'angle mort des automobilistes.

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.- Monsieur Köksal, je n'interviens pas dans l'avis du Collège d'urbanisme.

- *L'incident est clos.*

[141]

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU TOURISME, DE LA PROMOTION DE L'IMAGE DE BRUXELLES ET DU BICULTUREL D'INTÉRÊT RÉGIONAL,

ET À MME ANS PERSOONS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE L'URBANISME ET DU PATRIMOINE, DES RELATIONS EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant l'état déplorable du bunker-hôpital de Schaerbeek-Formation.

[143]

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- C'est avec consternation que j'ai récemment découvert le bunker-hôpital situé sur le site de la gare de Schaerbeek-Formation et classé par le gouvernement bruxellois en juillet 2019. Datant de 1938, cet édifice aurait été utilisé successivement par l'armée belge, l'invasisseur nazi et, après la guerre, succinctement par la SNCB avant d'être laissé à l'abandon.

Le gouvernement bruxellois a probablement choisi de le classer afin de préserver et valoriser ce morceau d'histoire miraculeusement conservé depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au regard de la situation actuelle, on est toutefois en droit de se demander si, paradoxalement, ce classement n'a pas précipité la dégradation de ces lieux.

La comparaison de photos et vidéos de 2019 et 2024 fait apparaître une négligence particulièrement alarmante qui appelle des actions urgentes de la part d'Infrabel, mais aussi des autorités bruxelloises compétentes.

Malgré son statut de monument protégé, aucune mesure concrète n'a été entreprise pour sécuriser, entretenir ou valoriser ce site historique, le laissant vulnérable aux risques de dégradation, voire de vandalisme. Ma visite récente à l'intérieur du bunker a révélé un tableau affligeant : des portes ouvertes et non sécurisées, une accumulation de déchets, des actes de vandalisme, ainsi qu'une utilisation inappropriée du lieu, comme en témoignent les inscriptions « bunker bar » observées sur les murs.

[145]

On peut ainsi supposer que nombre d'objets appartenant à ce site ont déjà été pillés - cela m'a d'ailleurs été confirmé par certaines personnes ayant visité les lieux en 2019. Pire, différents carottages ont récemment été effectués dans le sol, les murs et le plafond, occasionnant des dégâts supplémentaires et des infiltrations d'eau au cœur même de l'édifice.

Ce triste constat nous alerte sur l'urgence d'agir pour préserver ce patrimoine qui témoigne de notre histoire commune. La situation n'est pas seulement un affront à notre devoir de mémoire, mais il constitue également une menace pour la transmission de notre héritage aux générations futures. À défaut d'une intervention rapide, ce lieu chargé d'histoire risque de perdre définitivement son intégrité et sa signification, privant ainsi les Bruxellois d'un élément important de leur identité collective.

Il est dès lors primordial que le gouvernement bruxellois, en collaboration avec les parties concernées, telles qu'Infrabel, et éventuellement avec le concours d'associations spécialisées dans la préservation du patrimoine de la Seconde Guerre mondiale, prenne des mesures immédiates et efficaces pour protéger, restaurer et valoriser le bunker-hôpital de Schaerbeek-Formation.

La semaine dernière, j'ai eu l'occasion de me rendre à nouveau sur place. Il semblerait qu'Infrabel soit intervenue et ait, à tout le moins, condamné les portes. Nous pouvons nous en réjouir, même si les cadenas apposés pourraient être facilement brisés et si le lieu reste sujet au vandalisme. J'ose espérer que vous vous efforcerez d'y remédier.

[147]

À la suite de l'article de la RTBF, quelles mesures immédiates votre cabinet a-t-il prises pour remédier à la situation critique du bunker-hôpital de Schaerbeek-Formation, pour la sécurisation du site et la dissuasion des intrusions (fermeture des entrées non autorisées, surveillance des lieux, etc.) ?

Qu'avez-vous fait, concrètement, pour améliorer la collaboration avec Infrabel en vue de l'établissement d'un plan d'action pour la préservation et la valorisation de ce patrimoine historique bruxellois ? Êtes-vous parvenue, par des incitants financiers ou des sanctions en cas de négligence, par exemple, à faire prendre mieux conscience au propriétaire de son devoir de préservation et de valorisation ?

Qui a réalisé les différents carottages dans les sols, murs et toit du bunker ? Quand et dans quel but ? S'ils sont postérieurs à la procédure de classement, y a-t-il eu un accord avec urban.brussels ?

Pouvez-vous apporter des précisions sur les inspections régulières menées par urban.brussels et l'administration régionale compétente ? Quelles mesures sont-elles prises si des dégradations ou pillages de ce bien classé sont constatés ?

Outre le simple classement, quelles sont les pistes examinées pour la valorisation de ce lieu, en collaboration avec des associations spécialisées dans la préservation du patrimoine de la Seconde Guerre mondiale ?

Quels moyens financiers, humains ou logistiques urban.brussels ou visit.brussels peuvent-ils mobiliser pour restaurer le bunker-hôpital et le rendre accessible au public dans des conditions optimales ?

Pourriez-vous m'indiquer le nombre d'édifices classés appartenant à la SNCB ou Infrabel sur le territoire bruxellois ? Font-ils l'objet d'un suivi particulier en vue de l'établissement d'un cadre structurel pour la protection du patrimoine ferroviaire bruxellois ?

[149]

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État. - Le bunker se trouve dans une zone totalement inaccessible au public. L'accès y est formellement interdit pour des questions de sécurité.

Quinze biens liés au patrimoine ferroviaire sont protégés à Bruxelles. Je transmettrai la liste au secrétariat de la commission. Treize d'entre eux sont la propriété de la SNCB ou d'Infrabel, et seulement deux - la gare du domaine royal de Laeken et la gare de Bruxelles-Luxembourg - ne le sont pas.

Nous avons déjà sensibilisé le ministère fédéral de la Mobilité à la préservation du patrimoine ferroviaire bruxellois, notamment des bancs historiques de la gare du Nord. Faute de dynamique favorable de sa part, le gouvernement bruxellois a lancé une procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde.

Dans le cadre du dossier du bunker-hôpital, j'ai chargé mon administration de réaliser une inspection. Elle a constaté que le bien n'est plus utilisé ni occupé, les deux portes sont cadenassées et sécurisées, de sorte qu'il n'est plus possible pour des tiers de s'y introduire ; les abords de l'édifice sont envahis par la végétation spontanée, et sont, par endroits, jonchés de ferraille, de déchets ou de matériaux.

Elle constate également que l'aspect extérieur du bien présente des signes de dégradation manifestement causés par l'absence d'un entretien de longue durée, à savoir de la mousse et du lichen recouvrant la toiture, la saleté du parement de façade, des traces d'humidité et un effritement localisé des revêtements muraux ou des débords de toiture, et de la rouille des éléments métalliques. L'intérieur n'apparaît pas dégradé outre mesure, compte tenu de la fonction de bunker et des finitions, à savoir l'aspect brut initial de l'édifice. Certains éléments métalliques présentent toutefois des traces de rouille, de l'eau semble s'être infiltrée dans un local à l'arrière de l'édifice et quelques rares graffitis sont dessinés sur une porte et un mur.

[151]

Le principal problème du bâtiment réside dans l'effondrement d'une petite partie de l'enveloppe de la toiture au niveau de la façade sud, laissant apparaître les armatures en fer et se développer un peu de végétation invasive. L'état du bâtiment n'a pas réellement évolué depuis la protection du bien. Devant ces constats, mon administration a envoyé une mise en demeure à Infrabel pour exiger des mesures de nettoyage et de maintenance dans un délai de trois mois.

Le bâtiment étant situé en plein milieu de la gare de Schaerbeek-Formation, il est actuellement impossible d'y faire venir du public. À ce stade, il est donc difficile pour Infrabel de proposer une valorisation de ce bien. Il est important que cette entreprise prenne ses responsabilités et, si nécessaire, nous prendrons d'autres mesures.

Je peux néanmoins vous assurer que, concernant le bunker-hôpital, nous sommes encore très loin d'un cas tel que celui de la Tour japonaise, patrimoine majeur de Bruxelles, reconnu au niveau international et gravement en danger, pour lequel nous venons de mettre en demeure la Régie des bâtiments et préparons une action en cessation.

[153]

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Madame la Secrétaire d'État, je vous corrige d'emblée sur certains points. Vous soutenez que le site est interdit au public. Or, j'ai pu me rendre à pied, et à deux reprises en voiture, sur les lieux et je peux vous assurer qu'il n'est indiqué nulle part que l'endroit est interdit d'accès au public. Je vous encourage à aller voir. Je ne me suis donc pas rendu de façon illégale sur les lieux.

Ensuite, vous mettez en cause le ministre fédéral Ecolo, Georges Gilkinet. Il devrait effectivement faire le nécessaire pour ce lieu et d'autres, puisqu'il est chargé d'Infrabel et de la SNCB. À ce titre, il est donc responsable de la sécurisation de ces lieux. Vous parlez d'une dégradation qui ne me choque pas en soi : ce bâtiment-bunker a 86 ans et n'a pas été entretenu avant 2019, date de son classement. Apparemment, il ne l'est toujours pas aujourd'hui.

Par contre, je n'ai pas obtenu de réponse sur le carottage. On a fait des trous dans les murs et dans les plafonds et parce qu'ils n'ont pas été rebouchés, le bâtiment est aujourd'hui envahi par les eaux.

Vous dites qu'Infrabel doit prendre ses responsabilités, mais il y va aussi de votre responsabilité et de la nôtre, autorités bruxelloises. À partir du moment où votre administration a classé ce bunker, elle est tenue d'assurer un suivi. J'espère donc que vous aurez à cœur de faire le nécessaire.

Aujourd'hui, le site est fermé sommairement avec des cadenas de type cadenas à vélo, mais le bunker va continuer à se détériorer. Le trou dans le plafond subsiste. J'espère donc que l'on pourra intervenir rapidement parce que le patrimoine bruxellois mérite mieux qu'une simple fermeture des portes.

[155]

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.- Je le répète, nous avons envoyé une mise en demeure pour exiger un nettoyage et une maintenance dans les trois mois.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- J'y reviendrai, mais nous serons alors sous une autre législature. En tout cas, dans la majorité ou dans l'opposition, je serai là.

- *L'incident est clos.*

[165]

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE PAUTHIER

À MME ANS PERSOONS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE L'URBANISME ET DU PATRIMOINE, DES RELATIONS EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant le nouveau projet immobilier rue de la Dyle et l'avenir des espaces pour les répétitions des musiciens.

[167]

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Le 5 mars dernier se tenait la commission de concertation concernant le projet immobilier du 6 rue de la Dyle, porté par le promoteur Urbicoon. Au moment où j'ai écrit ma question, son avis n'était pas encore publié. La demande de permis d'urbanisme porte sur la construction d'un immeuble mixte avec un rez-de-chaussée + 8 niveaux comprenant 90 logements, 3 entités commerciales et 69 emplacements de stationnement sur 2 niveaux de sous-sol, ainsi qu'un jardin de pleine terre.

Le projet, qui poursuit la gentrification des bords du canal, dédiés à l'activité productive jusqu'au début des années 2010, fait l'objet de vives critiques de l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), d'Inter-Environnement Bruxelles, de la Commission royale des monuments et sites (CRMS) et des occupants actuels du lieu. La presse s'inquiète de la disparition d'un lieu emblématique de la scène bruxelloise.

Trouver de la pertinence à ce projet relève de l'exploit. Les bâtiments accueillent un lieu unique à Bruxelles, où une cinquantaine de locaux de répétition et de studios d'enregistrement sont loués par des musiciens de la scène locale. Selon ses utilisateurs, artistes débutants et confirmés de tous horizons, âges et origines, se croisent de manière fructueuse dans cette ruche de talents. C'est également un endroit accessible géographiquement et financièrement. Ecolo estime qu'il est crucial de maintenir des activités productives en ville. En outre, la disparition de ce lieu amputerait Bruxelles d'un pan important de sa vie culturelle. Nous avons dès lors une grande réserve vis-à-vis de ce projet.

Par ailleurs, alors que votre cabinet travaille d'arrache-pied sur un règlement d'urbanisme digne de notre siècle, qui prenne en compte les enjeux climatiques et environnementaux et vise à décourager les opérations de démolition-reconstruction, nous sommes à nouveau face à un projet immobilier qui opte pour cette méthode.

[169]

Dans son avis défavorable, la CRMS souligne les qualités architecturales des bâtiments qui sont repris à l'inventaire et incarnent les derniers témoins du passé industriel du quartier.

Comme si ces déficiences ne suffisaient pas, les 90 logements prévus n'offrent aucune mixité sociale. Est-il nécessaire de rappeler que la crise du logement que nous connaissons dans notre Région est avant tout une question d'accessibilité, et donc une crise du logement abordable ?

Avez-vous pris connaissance des avis des associations et de la CRMS ? Quelles suites allez-vous y donner ?

Quel est le contenu de l'avis de la commission de concertation ?

Allez-vous contraindre le promoteur à abandonner ce projet afin de protéger les utilisateurs actuels du bâtiment ainsi que les bâtiments eux-mêmes ?

Des aides seront-elles mises en place pour faciliter le maintien dans ces lieux des studios et lieux d'enregistrement ? Dans le cas contraire, quelles autres solutions la Région propose-t-elle aux groupes de musiciens ?

Comment l'objectif de réduction du nombre d'opérations de démolition-reconstruction inadaptées, poursuivi par Good Living, se traduit-il ?

Enfin, quelles actions sont-elles mises en place pour sensibiliser les promoteurs immobiliers et les inciter à prendre en compte les réalités locales des lieux et des utilisateurs ?

[171]

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.- L'ensemble des avis émis dans le cadre de l'enquête publique, qu'ils viennent des riverains, des utilisateurs, des associations et des instances, ont bien entendu été analysés. Les réponses seront fournies au cas par cas dans l'avis de la commission de concertation.

Dans ce dossier, urban.brussels peut uniquement examiner les arguments urbanistiques.

S'agissant de l'usage de l'immeuble situé au 6 rue de la Dyle comme espace de répétition, il ressort des recherches effectuées que cette utilisation n'est pas couverte par un permis d'urbanisme. Le dernier permis date de 1992 et avait été délivré pour une discothèque. Ensuite, l'immeuble a été utilisé comme lieu de stockage et comme espace de bureaux, et ce, de manière illicite.

Le 26 mars dernier, la commission de concertation a rendu un avis favorable sous certaines conditions, qui ne remettent pas le projet en cause. Les conditions principales sont, d'une part, d'étudier dans quelle mesure le projet pourrait être revu de manière à respecter intégralement le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) 70-20a Willebroeck afin d'atteindre la superficie minimale de logement imposée et, d'autre part, de revoir la volumétrie du bâtiment le long de la rue de la Dyle.

Il est à noter que le projet de construction de ces maisons n'est pas nouveau, mais est connu depuis quinze ans. Depuis 2009, le PPAS Hélicoptère prescrit des logements sur ce site, en imposant des surfaces minimales. L'approbation de ce PPAS a été précédée des procédures nécessaires, dont d'une enquête publique.

Je regrette bien entendu la perte d'espaces de création pour les artistes à Bruxelles. Au sein de la VGC, où je suis chargée de la culture, je me bats au quotidien pour trouver plus d'ateliers et d'espaces consacrés aux artistes, y compris sur des sites temporairement vacants.

Concernant le maintien des studios et des lieux d'enregistrement dans les espaces en question, la réglementation urbanistique n'autorise malheureusement pas la régularisation de l'utilisation actuelle, car l'activité productive ne fait pas partie des affectations autorisées par le PPAS.

[173]

La Ville de Bruxelles a toutefois proposé d'analyser les pistes de substitution envisageables pour répondre à cette demande. Le projet de nouveau règlement régional d'urbanisme entérinera ce que la Région prône depuis un certain temps : privilégier les transformations, même lourdes, plutôt que les démolitions-reconstructions.

En effet, comme approuvé en deuxième lecture par le gouvernement, le titre II contient l'article 4 relatif à la préservation et la rénovation des bâtiments et à la récupération de matériaux. En vertu de cette disposition, tout projet de démolition, hors annexes au bâtiment de second rang, devrait être apprécié dans le cadre d'une balance d'intérêts tenant compte de plusieurs critères. Il reviendra au demandeur de justifier son projet de démolition au regard de ces critères, et à l'autorité délivrante d'apprécier le bien-fondé de l'analyse fournie. Ici, au vu des caractéristiques des bâtiments, l'ensemble des autorités représentées en commission de concertation ont conclu à la démolition légitime des bâtiments.

[175]

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je ne peux que déplorer l'écart entre les intentions du règlement régional d'urbanisme et la réalité du terrain.

Je note néanmoins que la Ville de Bruxelles a proposé de chercher des solutions. Il est très important que la Région, de manière générale, cherche des solutions d'occupation temporaire stable pour la scène artistique, underground, qui a toujours été très présente à Bruxelles et qui bénéficiait des interstices urbains. Or ces derniers disparaissent de plus en plus, notamment du fait de la gentrification des quartiers centraux.

Il revient donc aux pouvoirs publics de mettre à disposition des espaces accessibles financièrement pour ce type d'utilisation.

- *L'incident est clos.*

[179]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À MME ANS PERSOONS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE L'URBANISME ET DU PATRIMOINE, DES RELATIONS EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant les avancées relatives à la reconversion du Royal Rinking à Ixelles.

[181]

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Située sur la chaussée de Waterloo à Ixelles, l'ancienne patinoire du Royal Rinking est totalement désaffectée depuis 2019, malgré son intérêt patrimonial manifeste et en dépit des diverses transformations opérées au fil du temps.

Toutefois, le gouvernement ne semble pas décidé à préserver cet élément de patrimoine architectural bruxellois, à la suite d'un avis défavorable émis par la Commission royale des monuments et des sites, qui a estimé que le bâtiment ne présentait pas un grand intérêt architectural. Dans la foulée, le collège communal d'Ixelles avait demandé l'inscription du Royal Rinking sur la liste de sauvegarde, mais urban.brussels a décidé de ne pas appuyer cette demande.

Pour éviter d'en faire un chancre urbain, le comité de quartier a émis le souhait, à maintes reprises, de voir un projet mixte s'implanter sur le site, alliant logements et infrastructures communautaires. Le bâtiment fait en effet bien pâle figure, et il est plus que nécessaire de lui donner un nouveau souffle en y développant un projet innovant et ouvert sur le quartier.

Sur le même sujet, il y a un an, votre prédécesseur m'avait répondu très brièvement, démontrant ainsi que rien n'avait vraiment bougé concernant l'avenir du Royal Rinking. Il m'avait cependant indiqué que l'avant-projet de transformation du bâtiment en immeuble mixte avait évolué en juin 2022 afin d'essayer de conserver une partie de l'édifice existant, à savoir la halle couverte, en intégrant un supermarché au rez-de-chaussée et un parking au sous-sol.

Des logements aux étages sur l'ensemble du site étaient également à l'étude. Toutefois, aucun élément relatif à l'implantation d'installations à usage communautaire, comme demandé par les riverains, n'était alors

discuté. Entre-temps, un nouveau projet a été soumis à enquête publique et ne manque pas de susciter des critiques de la part des habitants du quartier.

[183]

En effet, des inquiétudes subsistent sur les gabarits des constructions envisagées en intérieur d'îlot après la démolition et la reconstruction de la halle. Il semble également que le projet ne tienne pas suffisamment compte de l'intérêt historique et patrimonial de la halle métallique du Royal Rinking.

Pourriez-vous nous fournir plus de détails concernant les gabarits des constructions prévues dans le projet, à ce stade ? Comment se justifient-ils en regard de la physionomie du bâtiment et du quartier, mais aussi vis-à-vis des besoins réels des habitants ? Quelle est la part de logements au sein de ces constructions ?

La demande du comité de riverains visant à disposer d'équipements à usage communautaire a-t-elle été intégrée dans le projet ? Le cas échéant, pourriez-vous nous exposer les détails de cette intégration ? Dans le cas contraire, quels éléments justifient-ils un tel refus d'une demande appuyée et maintes fois répétée par les riverains ?

Existe-t-il des directives spécifiques ou des lignes de conduite qui assurent la préservation du patrimoine architectural de l'édifice du Royal Rinking ? Quelles sont les garanties fournies aux riverains quant à la préservation des caractéristiques historiques et architecturales uniques du bâtiment ? Enfin, quelles sont les suites à attendre dans le cadre de ce dossier ?

[185]

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.- Le dossier du Royal Rinking a été soumis à enquête publique et à la commission de concertation de mercredi passé, laquelle commission a reporté son avis. Le projet tel qu'introduit s'inspire des gabarits des constructions existantes sur le site.

Toutefois, il prévoit deux immeubles à toiture plate côté rue. Entre ces immeubles viendraient s'insérer un intérieur d'îlot sous la halle reconstruite, un immeuble perpendiculaire de gabarit rez-de-chaussée et deux niveaux, et une grande toiture inclinée à double versant. Les gabarits en dérogation ont été soumis à enquête publique et feront l'objet d'une évaluation dans le respect du cadre défini par la réglementation et le bon aménagement des lieux.

Les bâtiments seront principalement affectés au logement (52 unités) et accessoirement au commerce (environ 2.500 m²), ainsi qu'aux équipements (environ 250 m²), conformément au plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Aucune disposition réglementaire n'impose de proportion d'équipements par rapport au programme de logements développé sur un terrain privé. Il n'est pas prévu, à ce stade, que ces équipements soient destinés à un espace communautaire, ce qui est une demande forte des riverains.

[187]

Malheureusement, en ce qui concerne la préservation du patrimoine architectural de l'édifice du Royal Rinking, les différentes affectations ont considérablement altéré le bâtiment d'origine, à l'exception de sa charpente métallique et de la reprise du cintre de celle-ci en façade. L'immeuble n'a pas été inscrit de manière individuelle à l'inventaire du patrimoine architectural.

Par ailleurs, la préservation des caractéristiques historiques et architecturales du bâtiment est liée à l'avis de la commission de concertation sur le concept et à la programmation du projet.

[189]

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR). - J'entends que l'avis de la commission de concertation a été reporté. J'espère - avec un optimisme modéré - que les attentes du quartier quant à la préservation maximale du patrimoine et que cette demande d'intégrer un équipement communautaire pourront être satisfaites.

La mobilisation des riverains autour de cet élément de leur vie de quartier, avec ses conséquences en matière de qualité de vie, démontre qu'il ne s'agit pas d'un effet Nimby (« not in my backyard », pas de ça chez moi), mais d'une démarche d'appropriation et d'investissement en faveur de la qualité de vie et de l'identité d'un quartier.

J'espère que l'avis de la commission de concertation en tiendra compte. J'espère aussi que les autres autorités délivrantes du permis comprendront que l'émotion et l'inquiétude exprimées sont fondées sur des réflexions intéressantes et qualitatives, qui n'ont rien à voir avec le phénomène Nimby parfois pointé.

Je vous demande d'être attentive aux réflexions portées par le quartier. Celles-ci me semblent fondées, intéressantes et intelligentes. Elles sont aussi constitutives de la préservation d'une identité de quartier intéressante et d'un d'intérêt pour un patrimoine méritant d'être davantage préservé que ce qui a pu être dit dans cette commission et ailleurs.

- *L'incident est clos.*