Echos du Parlement bruxellois

N° 4 Mai 2007 - session 2006-2007

PÉRIODIQUE D'INFORMATION BILINGUE DU PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Editorial

Les relations de coopération établies avec les autres Régions d'Europe sont au cœur de l'activité de notre Parlement qui participe à la Conférence des Assemblées législatives régionales d'Europe (CALRE), regroupant 79 régions réparties sur 8 pays, ainsi qu'à la Conférence des Parlements des Régions capitales de l' Union Européenne (CPRCUE) dont font partie Madrid, Berlin, Rome, Vienne et Bruxelles.

Même si leurs compétences peuvent être très différentes, ces parlements régionaux, dont nous faisons partie, appartiennent tous à l'Union européenne et exercent des pouvoirs législatifs. La spécificité des Régions capitales est qu'elles doivent non seulement combiner leur rôle de région au service de leur propre population mais aussi de capitale d'un pays. Leur rôle est donc fort différent de celui d'autres régions, il est plus vaste et plus compliqué.

Le but de ces rencontres, organisées plusieurs fois par an, est de discuter et d'établir des objectifs pour lutter contre les problèmes liés aux grandes villes et qui sont le plus souvent similaires à la plupart de ces Régions capitales. En effet, celles-ci ont un rôle particulier sur le plan économique et constituent des pôles de décision et d'attraction. Les sujets traités lors des réunions concernent notamment la pollution, la circulation automobile, les personnes isolées, le financement des entités, etc. Il est indispensable que les Régions capitales puissent, par leur spécificité et leurs missions particulières, faire entendre leur voix.

Pour l'année 2008, la Région de Bruxelles – Capitale est pilote dans l'établissement d'un rapport sur le financement des Régions capitales, qui permettra d'examiner par quel type de normes est fixé le système de financement des entités fédérées et selon quel partage entre Etat fédéral et entités fédérées. La prochaine réunion de la CPRCUE se tiendra à Bruxelles en avril 2008, avec notamment ce problème à l'ordre du jour.

Jan BÉGHIN
Premier Vice-Président

Eric TOMAS
Président

LE PARLEMENT SOUHAITE AMÉLIORER LES CAMPAGNES DE PRÉVENTION DU CANCER DU SEIN

Le cancer du sein est actuellement la première cause de mortalité précoce (avant 65 ans) des femmes en région bruxelloise. Chaque année, en Belgique, 7.000 nouveaux cas sont décelés et 2.500 femmes décèdent des suites de cette maladie. Or de nombreuses études révèlent que le dépistage et le traitement précoces peuvent réduire la mortalité de 30 à 40%.

En 2000, le gouvernement fédéral et les Communautés ont conclu un accord par lequel ces dernières se sont engagées à développer une politique consensuelle de dépistage de masse du cancer du sein par mammographie, parmi les femmes âgées de 50 à 69 ans. Dans cette optique, l'ASBL Brumammo a été créée à Bruxelles en 2002 pour coordonner l'organisation de ce dépistage. Elle dispose de 28 unités de dépistage, allant des petits centres radiologiques privés aux hôpitaux universitaires, sur lesquels la femme porte son choix.

Les députés bruxellois se mobilisent contre le cancer du sein

10% des femmes répondent à l'appel

Depuis 2002, toutes les femmes de cette catégorie d'âge sont invitées, tous les deux ans, à faire une mammographie gratuite. Cependant, le taux de participation à ces campagnes, en augmentation, n'a atteint que 10,2% en 2006. Ce taux ne tient évidemment pas compte du nombre de mammographies de dépistage et autres diagnostics posés, soit à l'initiative des femmes, soit à celle de leur médecin traitant.

Mais il est un fait que la stratégie adoptée ne permet pas d'atteindre de manière significative les femmes de 50 à 69 ans et en particulier les plus défavorisées d'entre elles. On relève notamment que les délais pour obtenir un rendez-vous dans un centre agréé sont trop longs et découragent beaucoup de femmes. Depuis 2006, toutefois, Brumammo dispose d'un fichier complet des femmes à inviter au mammotest. Cette année-là, l'ASBL a lancé 49.829 invitations, soit 50% de plus qu'en 2005. Ce chiffre ne correspond qu'à la moitié de la population-cible des femmes de 50 à 69 ans.

Impliquer davantage les médecins

Après quatre années de fonctionnement, plusieurs députés ont voulu dresser un bilan des programmes de dépistage du cancer du sein, en vue d'améliorer le dispositif. Il lui est ainsi apparu essentiel de mettre en place des programmes bilingues de prévention à l'adresse d'un public qui ne recourt pas, ou très peu, ni au mammotest ni à la mammographie.

L'assemblée estime également indispensable d'impliquer plus les médecins généralistes, les communes, leurs CPAS, les travailleurs socio-sanitaires, les mutuelles et les medias de proximité et de maximaliser les collaborations entre les centres d'évaluation des politiques de la santé (l'Observatoire de la santé, Brumammo, etc) et une concertation entre les Communautés française et flamande.

Une proposition de résolution en ce sens, à laquelle s'est joint le MR, a recueilli l'unanimité au sein de l'assemblée. Elle avait été déposée par **Fatiha Saïdi (PS)**, **Carla Dejonghe (VLD)** et **André du Bus de Warnaffe (cdH)**, rejoints par **Paul Galand (Ecolo)**, **Marie-Paule Quix (sp.a-spirit)**, **Jos Chabert (CD&V)** et **Adelheid Byttebier (Groen !)**.

Ce texte est le fruit de nombreuses auditions et rencontres d'associations de terrain et de médecins.

Une attention particulière aux Méditerranéennes

Ainsi, l'Observatoire de la santé et du social révèle-t-il que, chaque année, 234 Bruxelloises décèdent d'un cancer du sein. Un tiers d'entre elles sont âgées de 50 à 69 ans. Dans une région multiculturelle comme Bruxelles, on constate aussi qu'au-delà de 50 ans, la mortalité par cancer du sein est plus faible parmi les femmes d'Europe du Sud et les Marocaines. L'Observatoire recommande donc un effort particulier d'information à l'adresse des plus jeunes d'entre elles qui rencontrent peu de femmes plus âgées souffrant de cette maladie.

Les médecins s'accorderaient sur l'utilité du dépistage mais pas sur la manière de l'organiser. Certains remettent en question l'âge cible ou la fréquence de l'examen. Les médecins sont mal informés sur le programme, la majorité souhaite plus s'y impliquer. D'autant que, pour les femmes, le médecin joue un rôle clé dans la prévention. C'est également lui qui aide à surmonter les craintes de l'examen. Début 2006, un kit d'information sur Brumammo a été envoyé à tous les généralistes bruxellois. Sur vingt généralistes interrogés, dix se rappellent l'avoir reçu, trois l'utilisent et quinze souhaitent des informations complémentaires.

Pour le **Dr Provost**, qui représente les médecins traitants au sein de Brumammo, 80% des généralistes bruxellois travaillent en dehors d'une maison médicale, interlocutrice privilégiée lors des actions de communication. Il est donc primordial d'associer ces médecins «indépendants» aux actions de communication.

Améliorer le suivi des examens positifs

Problème : on ignore le nombre de cancers que le programme de prévention a pu dépister. A Bruxelles, en effet, il n'existe pas de suivi systématique des mammotests positifs, permettant de disposer des résultats des examens complémentaires. L'Observatoire estime donc indispensable de recueillir systématiquement les données de suivi des patientes ayant révélé un mammotest positif. D'après le **Dr Burrion**, directeur de Brumammo, les chances de guérison du cancer du sein sont supérieures à 80% lorsque la maladie est dépistée suffisamment tôt.

Le **Dr Liebens**, chef de la clinique du sein, du C.H.U Saint Pierre, met l'accent sur le rôle de la prévention primaire. Elle suggère de développer, parallèlement à la mammographie, des campagnes insistant sur l'importance du sport, d'une moindre consommation d'alcool, du contrôle du poids et d'une alimentation saine.

Pour le **Dr Grivegnée**, de l'Institut Bordet, le dépistage peut revêtir certains effets négatifs. Le «faux» négatif rassure à tort une patiente qui, deux mois après sa visite, déclare la maladie. Et le «faux» positif, au contraire, alerte inutilement les patientes et peut entraîner des mises au point coûteuses d'un point de vue psychologique autant que financier. Un triple contrôle est donc nécessaire : la qualité des procédures, l'enregistrement des données et l'évaluation. Le dépistage n'est qu'une étape dans la lutte contre le cancer du sein, il doit s'intégrer dans un contrôle de qualité global. ■

CITEO
UNE SOCIÉTÉ BRUXELLOISE D'INVESTISSEMENT POUR LE TRANSPORT PUBLIC

Fin mars 2007, la commission Infrastructure s'est vu soumettre le projet d'ordonnance «*portant des dispositions diverses en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale*». Un titre singulièrement détaillé pour une donnée relativement simple. Bruxelles a besoin d'une société d'investissement pour assurer le bon fonctionnement de son transport public.

A première vue, une affaire de spécialistes du droit des sociétés et des techniques budgétaires.

Pourquoi avons-nous besoin de CITEO (anciennement STIB-Invest) ?

Le ministre de la Mobilité, **Pascal Smet (sp.a-spirit)**, a présenté aux membres de la commission une ébauche claire. Premièrement, les investissements augmentent en flèche (ils ont doublé entre 2005 et 2006 !). Deuxièmement, les infrastructures et le matériel roulant exigeront à court terme des dépenses considérables. Troisièmement, les dépenses de la STIB augmentent proportionnellement au nombre sans cesse croissant de voyageurs. D'ici 2010, la STIB devrait être en mesure de gérer 300 à 325 millions de déplacements par an, comme l'évoque d'ores et déjà la note d'orientation 11/05/2006 du gouvernement. Ainsi, la capacité du réseau doit être systématiquement renforcée. En toute logique, les kilomètres parcourus et les effectifs évoluent proportionnellement à la demande accrue de mobilité publique à Bruxelles.

Quatrièmement, la STIB représente un important poste de dépenses pour la Région et un facteur d'intérêt pour le calcul de l'équilibre budgétaire. Les dettes et les dépenses de la STIB doivent donc être consolidées avec celles de la Région bruxelloise, dans le respect des normes SEC 95 de l'Union européenne.

En décembre 2005, le Gouvernement bruxellois a décidé de créer une société chargée des investissements en termes d'infrastructures dans le secteur du transport public. Cette société, baptisée CITEO, a nécessité une réflexion juridique afin de rendre sa construction conforme à la législation contraignante de l'Union européenne (comme le manuel SEC 95).

Le gouvernement a transformé l'ancienne STIB-Invest en CITEO. L'appellation se justifiait : la société fait plus qu'investir ; elle gère, entretient et adapte le réseau des infrastructures. Elle n'est donc pas qu'une simple filiale de la STIB.

L'objet de CITEO

CITEO se consacrera essentiellement à la gestion et au développement des infrastructures du transport public bruxellois. Comme l'indique le ministre Pascal Smet, une telle mission est très vaste : elle va du remplacement des voies de tram à l'entretien des escalators dans les stations de métro.

CITEO veille au bon état de son réseau d'infrastructures, pour un fonctionnement optimal de la STIB.

La STIB est à l'origine de la création de CITEO par l'apport des immeubles, des contrats, des dettes et du personnel, ainsi que d'un capital de 2,5 millions d'euros. Les actifs, d'une valeur comptable estimée à quelque 364 millions d'euros, comprennent toutes les infrastructures de la STIB, dont les terrains, voies, ateliers, dépôts et sous-stations. Le matériel roulant n'est pas compris. Quant aux passifs, ils s'élèvent à environ 73 millions d'euros.

Clientèle et personnel

CITEO met ses infrastructures bien entretenues à la disposition de son principal (mais pas unique) client, la STIB, contre une redevance conforme au marché.

CITEO travaille également pour la Région de Bruxelles-Capitale, pour l'entretien et le renouvellement des tunnels et stations de métro. En outre, CITEO perçoit des rentrées de la location d'espaces commerciaux dans les stations de métro.

Les 640 membres du personnel de la STIB de la direction Infrastructures passent intégralement chez CITEO. Les 77 agents STIB de la direction Infrastructures du Transport Public (DIPT) rejoignent également CITEO.

Sur les plans technique et organisationnel, la gestion des infrastructures du transport public relève à présent d'une seule et même organisation. Auparavant, elle dépendait de deux directions, à savoir la direction Infrastructures de la STIB et la direction Infrastructures du Transport Public.

Le statut de CITEO

CITEO est une filiale de la STIB selon le droit belge. Elle impliquera une consolidation comptable ainsi qu'un conseil d'entreprise et un comité paritaire communs.

En tant que *société anonyme*, CITEO possède les mêmes organes statutaires que toute autre S.A., mais elle est une *société de droit public*. CITEO est créée avec un capital public à 100%. Sa mission principale est une concession de service public, qui répond à trois arguments majeurs :

- améliorer l'organisation des missions d'entretien et de construction des infrastructures de transport en commun ;
- maintenir le service public des transports en commun dans la sphère publique et sous le contrôle du concédant ;
- répondre aux critères du SEC 95.

La contribution parlementaire

Le vendredi 30 mars 2007, le Parlement bruxellois a approuvé cette ordonnance CITEO par 50 oui et 29 non. Avant que CITEO ne devienne opérationnelle, toute une série de formalités doivent encore être remplies.

La commission Infrastructure a consacré quatre réunions au projet d'ordonnance CITEO. Une discussion riche et constructive a notamment porté sur :

- le rôle et l'apport du pouvoir fédéral ;
- la norme SEC 95 ;
- le transfert du personnel ;
- le caractère public de CITEO et son service public ;
- les risques d'exploitation.

Voici quelques interventions qui ont marqué les réunions de commission et la séance plénière du 30 mars 2007 (il s'agit d'une version résumée et non d'une reproduction littérale) :

Didier Gosuin (MR)
Pour faire sortir CITEO du périmètre de consolidation, il faut en faire une institution parfaitement autonome. Le gouvernement joue donc avec le feu. La construction du ministre Smet n'a pas encore obtenu le feu vert de l'Institut des Comptes nationaux, qui attend l'avis d'Eurostat. Imaginez qu'Eurostat oppose son veto, le gouvernement serait confronté à un grand problème.

Rachid Madrane (PS)
Mon groupe a veillé à préserver le caractère public de CITEO. Nous ne voulions pas que le gouvernement touche au régime juridique du domaine public et au principe d'inaliénabilité, qui s'appliquent au réseau et aux infrastructures du transport public.

Le groupe PS souhaite obtenir du gouvernement des informations complètes sur le budget. En effet, l'objectif de maintenir en équilibre les finances régionales grâce à un effort de la STIB de 65 millions d'euros ne figurait pas dans les documents budgétaires.

Denis Grimberghs (cdH)
Je vous rappelle que le plan régional de développement (PRD) a valeur de directive contraignante pour les autorités et aussi, par conséquent, pour les institutions publiques comme la STIB et CITEO.

Bien que les investissements n'aient pas d'incidence directe sur le budget, les autorités ne doivent pas renoncer à leur droit de contrôle. La création de CITEO ne peut avoir pour effet que des investissements importants dans le transport public échappent à la supervision du parlement.

Yaron Pesztat (Ecolo)
Ce qui intéresse les Bruxellois et nous-mêmes, c'est de savoir si la STIB peut effectivement améliorer les transports en commun, afin de diminuer la pression automobile, de privilégier la qualité de vie et de réduire les émissions de CO_2. Nous n'avons pas débattu du cœur du problème, nous n'avons évoqué qu'un problème financier. Et nous continuons à nous taire dans toutes les langues sur le plan 'Vision 2020' et sur le deuxième plan IRIS des déplacements. ■

LA FIN DES TRAVAUX DU RER ANNONCÉE AVEC UN RETARD DE TROIS A QUATRE ANS

Pont du Germoir à Etterbeek

Le réseau express régional (RER) comprend neuf lignes ferroviaires qui doivent être larges de quatre voies à presque chaque endroit, afin de faire rouler de manière optimale les trains IC/IR et à grande vitesse, les trains du RER et les trains de pointe.
Nul n'ignorait que d'importants travaux d'infrastructure seraient nécessaires, ni que toutes les instances concernées devraient se presser de délivrer les permis requis. Même dans la précipitation, des procédures doivent être suivies : les travaux prévus aux viaducs, ponts, tunnels et traverses doivent être conformes aux prescriptions des plans particuliers d'aménagement et du plan régional d'affectation du sol. Les maîtres d'ouvrage doivent également tenir compte des rapports environnementaux, des procédures strictes d'expropriation et d'éventuelles objections soulevées par les riverains après enquête publique.

Willem Draps (MR), président de la commission de l'infrastructure

Qu'en est-il à présent ? Le projet RER accuse du retard, et pas un peu. Dans le meilleur des cas, les rames du RER seront mises en service en 2015 au lieu de 2012. Quant au projet Diabolo (pour une meilleure accessibilité de l'aéroport de Zaventem), il ne sera prêt qu'en 2013 au lieu de 2010.

Sur insistance du député **Denis Grimberghs (cdH)**, les présidents de commission **Willem Draps (MR)** et **Jan Béghin (sp.a-spirit)** ont réuni le lundi 19 mars dernier les commissions Infrastructure et Aménagement du Territoire et Urbanisme pour une audition commune. A l'ordre du jour : examiner l'avancement des travaux préliminaires du RER. Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel, la division de la SNCB gestionnaire des infrastructures ferroviaires, ne mâche pas ses mots.

Son constat, le projet bruxellois du RER est dans une impasse dont la Région bruxelloise ne veut ou ne peut pas sortir.

Voyons avec *le président de commission* **Willem Draps (MR)** la portée de cette accusation.

Bonjour, Monsieur Draps. La situation a des relents de procession d'Echternach. Avez-vous été surpris par la sortie de M. Lallemand ?
W. DRAPS: *Non, je soupçonnais depuis quelque temps une inertie dans les questions de procédure. Les principaux protagonistes l'avaient fait savoir. Pendant deux ans, on n'a presque pas avancé. Et bien sûr, certains ouvrent à présent leur parapluie.*
M. Lallemand a profité de notre audition pour dénoncer le retard et rejeter la balle dans le camp de la Région bruxelloise. Mais si on explore toutes les facettes et examine toutes les responsabilités, on découvrira vite qu'Infrabel a aussi commis des erreurs. Ce n'est pas parce que Watermael-Boitsfort a opposé des contre-arguments urbanistiques qu'Infrabel devait retarder l'introduction de son dossier de demande. Résultat : 2,5 à 3 ans de retard.

Une répartition plus claire des tâches entre les communes et la Région aurait donc permis d'éviter ce retard plutôt douloureux pour la Région ?
W. DRAPS: *Ce n'est pas la question. Dans le développement des projets RER et Diabolo, les communes bruxelloises ne jouent qu'un rôle consultatif. C'est à la Région bruxelloise de trancher. Notre Région décide.*

En tant que membre de l'opposition, vous souscrivez à la résolution (*) initiée par la majorité, dans laquelle le parlement s'avoue préoccupé par le retard. C'est honnête de votre part, n'est-ce pas ?
W. DRAPS: *Cette résolution témoigne de bon sens. Elle contient bien plus que ce seul paragraphe. Le RER ne vise pas uniquement à offrir aux navetteurs wallons et flamands un meilleur transport en commun vers et autour de Bruxelles. C'est aussi un plan global de modernisation des liaisons ferroviaires à Bruxelles et d'intégration urbanistique des arrêts du RER.*

Après les vacances de Pâques, nous mettrons le gouvernement sur la sellette. Le ministre-président Charles Picqué et la secrétaire d'Etat chargée de l'Urbanisme Françoise Dupuis pourront expliquer leur vision. En tant que membre du MR, je n'accuse pas le gouvernement d'être le premier responsable. Les responsabilités dans ce dossier reposent sur de nombreuses épaules, mais j'espère obtenir une réponse honnête. Le gouvernement doit reconnaître qu'il a commis des erreurs et redresser la barre au plus vite.

La résolution organisant la concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB s'adresse au Gouvernement bruxellois, aux autorités fédérales, à la SNCB et à Infrabel. Elle a été mise sur le tapis par **Denis Grimberghs, chef de groupe du cdH**, et signée par presque tous les partis. Le Parlement bruxellois regrette le manque de vision globale dans les différents dossiers portant sur une amélioration de la mobilité ferroviaire dans et autour de Bruxelles. ■

(*) Proposition de résolution du 22 mars 2007 organisant la concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB.

UN QUARTIER EUROPÉEN OÙ IL FERA BON VIVRE ET TRAVAILLER

Le projet de schéma directeur du quartier européen vise à le rendre plus attractif. Il prône pour cette raison l'alliance, au cœur de la ville, d'un pôle économique, européen et international, et d'un pôle résidentiel, offrant de la culture et des loisirs. Ses auteurs appellent aussi à un effort d'embellissement : «*Libérer l'espace de tout ce qui l'encombre et ne pas surimposer des œuvres d'art*». Un effort tout particulier sera fait pour l'aménagement du rond-point Schuman et pour les abords du Consilium (le Justus Lipsius), le Conseil des ministres. Cette «*colline*» située au cœur des institutions européennes, fera l'objet d'un concours d'architecture pour entourer les bâtiments d'une promenade.

Le quartier européen comporte le quartier Léopold, les squares, la vallée du Maelbeek et la place Jourdan. A sa périphérie, on trouve la Porte de Namur, la chaussée de Wavre, la rue des Tongres et la place Saint-Josse.

Les auteurs du projet considèrent le quartier européen comme le premier pôle administratif métropolitain de la Région. Le nombre d'emplois y atteindrait 73.000 en 2020. Le logement s'y développerait de façon rapide. Le quartier européen est actuellement le deuxième pôle d'emplois, à Bruxelles, après le Pentagone.

On distingue trois axes de développement :
- l'axe Nord-Sud de la chaussée d'Etterbeek ;
- l'axe Est-Ouest du parc Léopold au Mont des Arts ;
- la liaison entre les institutions européennes.

Mobilité. Schuman devient une gare intermodale. On supprime la circulation automobile en surface sur le rond-point Schuman. Elle est mise en souterrain. Et on inverse les sens de circulation des rues Belliard et de la Loi.
Priorité est donnée aux piétons et aux cyclistes. Les trottoirs sont d'une largeur minimale d'1,5 mètre et de 3 mètres pour les grands axes qui irriguent le périmètre, les abords des deux gares et des stations de métro, les grands boulevards, les voiries le long des parcs, jardins, squares et places. Les rues de la Loi, Belliard et de Trêves sont élargies avec des arcades couvertes des deux côtés.

Priorité est aussi donnée aux transports en commun entre les quartiers.
De nouveaux transports publics desservent le quartier européen selon l'axe Nord-Sud. On évoque une nouvelle ligne de métro venant d'Uccle et une nouvelle ligne de tram venant de Schaerbeek.
La desserte Est-Ouest est améliorée en prolongeant les trajets des trams 39 et 44 jusqu'à la Porte de Namur et en doublant la ligne de métro à partir de Mérode vers la Porte de Namur, via la place du Luxembourg.

Logement, commerce, équipement. Les charges d'urbanisme et compensations logement se font in situ. On encourage la transformation des bureaux en logements, logements à prix conventionné et social. Autour du loge-

ment, des commerces, des crèches, des équipements sportifs et de détente sont prévus. Actuellement, 30% des immeubles de la rue de la Loi et 40% de ceux de la rue Belliard sont vides. Et les agents immobiliers se revendent les immeubles dans un esprit spéculatif.

Bureaux. Les rez-de-chaussée des immeubles de bureaux sont affectés au commerce, à l'horeca, aux services et aux équipements collectifs. Les tours ne sont pas exclues a priori. Mais elles ne peuvent nuire à l'urbanité (ombre portée sur des immeubles de logements, etc). Des concours d'architecture sont organisés pour tous les projets, privés et publics, dépassant les 10.000 m².
Une concertation structurelle est menée avec les Institutions européennes en matière immobilière. Les besoins nouveaux de la Commission européenne sont accueillis sur d'autres sites bruxellois. L'Union européenne occupe déjà au total 1,5 million de m² dans le quartier. La Commission européenne est susceptible de s'agrandir, en raison des nouvelles adhésions, à un rythme de 10.000 m² par an. Dans les quinze ans à venir, il y aurait donc 150.000 m² de bureaux supplémentaires consacrés à l'Europe.

Culture et tourisme. Les accès des parcs du Cinquantenaire et Léopold sont soignés. On s'intéresse aux politiques développées par les petites infrastructures culturelles voisines (Théâtre Varia, Espace Senghor, Goethe Institut, British Council, Institut Cervantes, etc).
Le quartier européen doit être un «*carrefour culturel*».

Les axes de développement.

1) L'axe Nord-Sud : la chaussée d'Etterbeek.
Il structure le quartier en reliant les squares Marie-Louise, Ambiorix et Marguerite à la place Jourdan et à la place Flagey via la rue Gray. La vallée du Maelbeek, qui est l'axe de communication le plus ancien entre Schaerbeek, Saint-Josse et Ixelles, devient l'axe majeur de l'animation du quartier. L'enjeu est d'y développer du logement et des équipements collectifs, le long d'un boulevard urbain, avec double rangée d'arbres et le passage d'une ou deux lignes de tram. On relie la rue de la Loi à la chaussée d'Etterbeek via la démolition-reconstruction de l'hôtel Europa et de ses abords.

2) L'axe Est-Ouest : du parc Léopold au Mont des Arts.
Le parc Léopold doit être rendu plus accessible. On tient compte des développements des équipements culturels voisins (les musées). La place du Luxembourg est réaménagée. Les piétons doivent pouvoir traverser plus aisément la petite ceinture.

3) La liaison entre les Institutions européennes.
Les auteurs signalent que la liaison piétonne la plus aboutie sur le plan urbanistique a été le prolongement du Mail par une couverture du chemin de fer, de la rue Belliard au Berlaymont (Les Sentiers de l'Europe).Elle fut désastreuse, disent-ils, pour le maintien du logement, rue de Toulouse et rue Pascale. Ils suggèrent d'assurer une liaison entre la place du Luxembourg et le parc Léopold et de désenclaver les équipements culturels voisins du parc.

L'accessibililté des parcs.

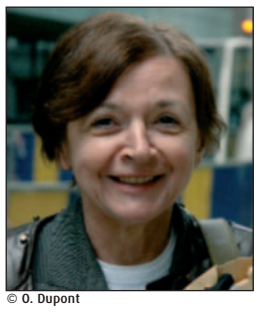
1) Le Parc du Cinquantenaire.
On prévoit de restaurer l'accès central, dans l'axe de la rue de la Loi et les deux accès aux angles de l'avenue de la Joyeuse Entrée, réaménagée en voirie locale et bordée de larges trottoirs. Le parc est aisément accessible, à pied, depuis le rond-point Schuman et relié au parc Léopold et au square Ambiorix. Des travaux d'urgence sont entrepris. La trémie routière du tunnel Loi est couverte à hauteur du Résidence Palace.

2) Le Parc Léopold.
On favorise l'axe de la rue Montoyer comme axe piéton. L'accès au parc est amélioré depuis la chaussée de Wavre et on crée deux accès depuis la chaussée d'Etterbeek. L'aménagement du parc proprement dit est poursuivi. Des itinéraires de promenade incluent les deux parcs et les deux squares mais aussi le jardin du Maelbeek, le Parc des Gueux, le Parc Louis Hap, le Parc de la rue du Viaduc et le camping de la Viale-Europe.

Les auteurs du projet de schéma directeur recommandent enfin un moratoire sur les permis d'urbanisme en cours d'instruction, à savoir : la superstructure de la gare Schuman, le réaménagement de la chaussée d'Etterbeek et les permis d'urbanisme en relation avec l'aménagement du contrebas du Résidence Palace. ■

LE PARLEMENT A EU LA PRIMEUR DU DÉBAT

Comme cinq autres quartiers à Bruxelles, le quartier européen fait l'objet d'un projet de schéma directeur. Il est le fruit de l'accord signé, au printemps 2006, par l'Etat fédéral, la Région et trois communes - Bruxelles, Etterbeek et Ixelles - et propose des aménagements à réaliser d'ici 2020.
Depuis la fin des années 80, ce quartier a suscité quatre esquisses d'aménagement. Le ministre-président, **Charles Picqué (PS)**, a souhaité en faire la synthèse. Cette tâche a été confiée à **Marie-Laure Roggemans,** déléguée du gouvernement au développement du quartier européen.



Marie-Laure Roggemans, déléguée du gouvernement au développement du quartier européen.
© O. Dupont

Mme Roggemans s'est entourée de plusieurs experts. Elle a également travaillé en collaboration avec l'Administration Régionale de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et l'Administration de l'Equipement et des Déplacements. Le Parlement bruxellois a souhaité être informé, en primeur, des progrès de ces travaux. Le 20 décembre, il a procédé à l'audition de la déléguée du gouvernement.
Après la présentation du projet de schéma directeur, le débat s'est engagé avec les députés.

Yaron Pesztat (Ecolo) approuve, de manière générale, l'esquisse proposée. Il se réjouit que la chaussée d'Etterbeek devienne l'axe structurant du quartier. Selon lui, les investissements destinés à améliorer la desserte du quartier doivent être liés à une réduction structurelle de la pression automobile. Il faut agir sur les permis d'environnement et les plans de déplacement des entreprises, qui permettent de jouer sur l'offre de stationnement.
Les moyens annoncés pour cette mise en œuvre laissent toutefois le député sur sa faim. Il évoque le «*traumatisme*» de l'expérience du tunnel Cortenberg qui devait, dit-il, permettre de libérer la surface des voitures et faire de l'avenue de Cortenberg une avenue urbaine, rendue au quartier et aux piétons. «*Depuis ces travaux, l'avenue est devenue une autoroute*». Yaron Pesztat se demande aussi qui paiera les nouvelles lignes de métro et aux dépens de quoi l'investissement se fera.
Le député fait remarquer que rien n'a été dit du Lycée Jacqmain, qui compte près d'un millier d'élèves, et de la protection du patrimoine, datant pour le plus ancien du 18e siècle, qu'il souhaite voir protéger.
Il qualifie aussi la dalle du Parlement européen de «*catastrophe urbaine*».
Le député Ecolo évoque ensuite la résolution du Parlement bruxellois concernant l'implantation des institutions européennes, votée le 21 février 2003, et qui reprend une bonne partie des objectifs du projet de schéma directeur présenté. Il déplore qu'entre ces deux périodes, peu de choses aient avancé et s'interroge sur le pilotage de la mise en œuvre. Il se félicite cependant que ce pilotage ait été confié à une seule personne. Mais il dit craindre que l'Etat fédéral «*ne joue pas le jeu*».

Bernard Clerfayt et le groupe MR approuvent, eux aussi, les objectifs généraux du projet, même si, à plusieurs reprises, celui-ci tente, selon eux, de réparer les erreurs du passé. Le député souligne que les cartes présentées ont mis en évidence l'emprise «*excessive*» de la fonction publique dans le quartier, au détriment du logement. Il craint que le renvoi du trafic du rond-point Schuman en souterrain ne crée plus d'embouteillages sur la petite ceinture.
L'orateur se demande si la nouvelle ligne de tram Nord-Sud ne fera pas double emploi avec la ligne de chemin de fer et s'il ne vaudrait pas mieux travailler sur les infrastructures existantes.
Pour Bernard Clerfayt, il faut imposer des rues commerciales partout. Le déplacement à pied doit être un des premiers modes de déplacement. D'après le député MR, la dalle du Parlement est «*la plus grosse tache sombre sur la carte*» et la plus infranchissable en tous sens.

Denis Grimberghs (cdH) souhaite demander au gouvernement s'il ne convient pas de mettre en place des liens entre les différents sites européens de la Région. Cela amènerait, selon lui, à s'interroger sur la mobilité entre ces différents sites d'activités européennes. Le député estime aussi nécessaire de prévoir des outils opérationnels pour la mise en œuvre de ce schéma directeur. Pour atteindre les objectifs annoncés en logement, le député cdH sug-

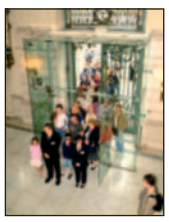
gère de limiter l'augmentation du nombre de mètres carrés de bureaux, en limitant le gabarit des immeubles, et d'installer de l'habitat dans les immeubles consacrés exclusivement, jusqu'ici, au bureau. Denis Grimberghs pense encore qu'il faut mettre un frein au phénomène de reconstruction permanente des immeubles : «*Trop souvent, on privilégie la reconstruction à la remise en état de certains bâtiments, uniquement pour pouvoir augmenter les volumes*».
Enfin, le député déplore qu'on n'ait pas beaucoup évoqué le pôle touristique que pourrait constituer le quartier européen, ce qui contribuerait, dit-il, à donner plus de visibilité aux Institutions européennes.

Nathalie Gilson (MR) estime si que les propriétaires privés de bureaux acceptaient d'aménager systématiquement des logements aux étages de leurs immeubles, cela pourrait avoir un effet d'entraînement vis-à-vis des Institutions européennes. La députée rappelle l'idée, prévue par le précédent plan, de la construction d'un centre culturel sur la place Jean Rey, qui pourrait séduire toute une population durant la fermeture des bureaux. On débarrasserait cette place des autobus qu'on parquerait dans les immeubles du Parlement.

Mohamed Azzouzi (PS) insiste sur la nécessité de ne pas augmenter le nombre de m² de bureaux. Il salue l'idée de répartir les installations européennes également à Schaerbeek, Evere, Saint-Josse, notamment. Il souhaite également que les communes limitrophes puissent bénéficier des charges d'urbanisme, c'est à dire de la construction de logements en échange de m² de bureaux construits dans le quartier européen. L'orateur cite l'exemple de la Tour Madou où la présence européenne se fait sentir aux alentours, via les banques étrangères et autres commerces. Il souligne également le rôle important tenu par les équipements collectifs, tels les crèches. ■

En bref

FORMIDABLE ENGOUEMENT POUR LES 'PORTES OUVERTES' DU PARLEMENT BRUXELLOIS



Le dimanche 6 mai dernier, la foule a envahi la rue du Lombard et les rues et places avoisinantes. Plus de 6.000 personnes ont eu à cœur de visiter le Parlement bruxellois à l'occasion de la Fête de l'Iris.

Suivant un parcours fléché, ces visiteurs d'un jour ont pu déambuler au gré de l'hémicycle, des salles de commission, de la salle des glaces, des salons historiques, des jardins verticaux, de la salle polyvalente en du centre d'accueil et d'information, tout en profitant des explications des parlementaires et membres du personnel sur le fonctionnement quotidien d'une assemblée parlementaire.

Les murs du Parlement ont résonné de musique. Le Christophe Astolfi Trio avec des influences blues, les Swing Dealers avec de la musique inspirée de soul et de swing dans la tradition des années 50 et 60, tandis que les étudiants du Koninklijk Conservatorium Brussel exécutaient des airs de jazz.

La veille, le président **Eric Tomas (PS)** a prononcé un discours de circonstance devant de nombreux invités. En voici un extrait:

«*Il est primordial que notre Parlement soit ouvert envers les habitants de la région. La fête de l'Iris est un jour de fête pour tous les Bruxellois, un jour où les gens prennent le temps de se rencontrer. Mais je dois insister sur le fait que malheureusement beaucoup trop de personnes connaissent encore aujourd'hui, à Bruxelles, une situation fort difficile. Les problèmes sociaux que nous connaissons à Bruxelles sont ceux qui existent dans la plupart des grandes villes. Cette pauvreté est peut – être moins visible ici à Bruxelles qu'ailleurs, mais elle est bel et bien présente. Nous devons absolument renforcer la solidarité qui existe déjà entre les Bruxellois mais aussi l'organiser, dans un contexte de coopération constructive, avec les autres régions et l'état national.*

Les enjeux bruxellois de l'emploi, du logement, de la précarité d'existence, pour ne citer que ceux – là, et qui touchent des personnes en souffrance sont prioritaires. C'est pour cela qu'une assemblée législative telle que la nôtre doit prendre les devants, agir et peser sur les actions de lutte contre la pauvreté, au moyen de processus et d'instruments pertinents. Le Parlement est un acteur incontournable, en quelque sorte le cœur démocratique de l'Etat de droit». ■

LES RÉGIONS CAPITALES DE L'UNION EUROPÉENNE RÉCLAMENT DE NOUVEAUX MOYENS DE LEURS ETATS NATIONAUX

Dans l'Union européenne, Berlin, Madrid, Vienne, Bruxelles et Rome (le Latium) sont ce que l'on appelle des Régions capitales. Capitales d'un pays de l'Union, elles sont organisées en Régions dotées de pouvoirs législatifs. Chaque année, les présidents de leurs Parlements respectifs se réunissent pour débattre d'intérêts communs. Leur sixième conférence s'est tenue à Vienne, du 26 au 28 mars. Le président du Parlement bruxellois, **Eric Tomas**, y participait.

Ces Régions urbaines se disent confrontées à différents défis.

Elles font partie des régions économiquement fortes de l'Union européenne et doivent offrir à une population en croissance constante une haute qualité de vie.

Leur manque de terrains à bâtir disponibles entraîne une augmentation régulière du coût du logement. Leur trafic est congestionné, leurs services publics sont surchargés.

Elles estiment également ne pas offrir suffisamment d'emplois.

Pour tenter de répondre à ces défis, la Conférence a adopté une déclaration finale en six points.

Environnement. De dimensions relativement réduites, les Régions capitales doivent apporter un soin particulier à la préservation de la qualité de leur environnement : pureté de l'air, traitement des eaux usées et des déchets, réduction des nuisances sonores, etc. Il leur semble urgent d'investir dans la promotion des énergies renouvelables.

Mobilité. La planification des transports urbains doit garantir la mobilité de tous, l'accessibilité aux services et aux lieux de travail. Qu'il s'agisse des personnes valides, invalides, jeunes ou âgées. Les déplacements doivent également être assurés vers les régions environnantes et en provenance de celles-ci.

Services publics. Les Régions capitales s'attribuent une responsabilité importante en matière de services publics : santé, assistance sociale, enseignement, etc. Elles veulent garantir l'accès des groupes défavorisés à ces services et lutter contre l'exclusion sociale, celle des enfants et des personnes âgées, en particulier.

Economie. Les Régions capitales doivent affronter la concurrence des régions environnantes. Pour cela, elles doivent générer suffisamment d'emplois, pour leur propre population et celle des alentours dont la mobilité s'est accrue avec le développement des transports. Elles revendiquent une extension de leurs compétences économiques.

Immigration et intégration. En raison de leur prospérité, les Régions capitales attirent des ressortissants de pays tiers. Leur intégration est indispensable à la cohésion sociale. Cette intégration passe notamment par la connaissance de la langue et de la culture de la société d'accueil. Elles rappellent la récente demande du Comité des Régions de créer un instrument financier visant à favoriser les initiatives à cette fin dans les Régions comptant le plus grand nombre d'immigrants.

Pour faire face à tous ces défis, les Régions capitales sollicitent de nouvelles ressources stables de la part de leurs Etats nationaux. Elles prônent un système de financement basé sur la solidarité entre les Régions de leurs Etats.

La 7ème conférence des présidents des Parlements des Régions capitales de l'Union européenne aura lieu à Bruxelles au printemps 2008. ■

Si vous souhaitez un abonnement gratuit au présent périodique, renvoyez-nous le talon ci-joint dûment complété, à l'adresse suivante:

Parlement bruxellois – relations publiques
1005 Bruxelles – Fax 02 549 62 12

Nom, prénom: .....

sollicite un abonnement aux «Echos du parlement bruxellois»

Rue: .....

..... N° .....

Code postal: ..... Localité: .....

Date: ..... Signature: .....

Paraît quatre à cinq fois par an – Editeur responsable: Eric Tomas, Président – 1005 Bruxelles – Tél. 02 549 62 00 – Télécopie: 02 549 62 12 – www.parlbruparl.irisnet.be - Mise en page et impression: HAYEZ s.a. – 1080 Bruxelles – 02 413 02 00