

Conseil communal du 27 février 2012

Question orale de Mme Nagy concernant « le projet de construction d'une prison à Haren »

Mme Nagy.- La procédure de collaboration public-privé en vue de la conception, la construction, le financement et l'entretien d'une nouvelle prison d'une capacité de 1.190 détenus à Haren a été lancée par le gouvernement fédéral. Le complexe pénitentiaire devrait être opérationnel pour 2016. Il a par ailleurs été annoncé dans la presse que l'acquisition des terrains serait entrée dans sa phase finale. Je souhaite vous poser une série de questions :

Qui prendra en charge les coûts liés à la prison ? Avez-vous reçu la confirmation, que vous attendiez, de la faisabilité du projet sur le plan budgétaire ? Un budget clair a-t-il été communiqué ?

Quel est l'état d'avancement général du projet, notamment en termes d'expropriation ?

Un plan de mobilité, plus que nécessaire dans ce projet, est-il à l'étude ? Dans l'affirmative, quel est-il ? Quelles mesures permettront de désenclaver Haren ?

Qui sera en charge de ce plan ?

La Ville de Bruxelles devra-t-elle prendre en charge la rénovation des voiries dont elle est responsable ?

Qu'en est-il de la desserte du site par les transports en commun ?

Vous affirmiez, en janvier 2011 : « Un tel chantier devrait être porté par un niveau de pouvoir supérieur et sur des terrains qui lui appartiendraient. Or une partie de ces terrains doivent encore être acquis. » Avez-vous été tenu informé de l'avancement des expropriations ? Ont-elles déjà commencé ?

Il y a un an, vous expliquiez que ni la sécurisation du site, ni la surveillance de la prison, ni le transport des prisonniers ne seraient à charge de notre zone de police. Pourtant, dans le cas des autres complexes pénitentiaires, ces charges reviennent à la zone de police concernée. Me confirmez-vous, aujourd'hui, la

non-implication de notre police dans le cadre de la prison de Haren ? À combien s'élèveraient les coûts de sécurisation ? Par qui seraient-ils pris en charge ?

Quel est l'état d'avancement de la concertation avec la Région, avec les habitants de Haren, à l'échelon du comité d'accompagnement ?

Cette partie de Haren offre encore de beaux espaces verts, mais ce sont les derniers. Le projet de prison pose donc question quant à leur préservation.

Qu'est-il prévu à cet effet ?

M. le Bourgmestre.- Comme je l'ai répété devant ce Conseil, il est évident que ni la Ville ni la population de Haren ne doivent subir ce projet de construction d'une prison. Je persiste à croire que la Ville et la population doivent pouvoir se retrouver dans ce projet, au travers du processus participatif : le projet sera-t-il créateur d'emplois ? Prévoit-il l'implantation de commerces horeca autour de la prison ?

En outre, la question du financement global ne peut être éludée par le pouvoir fédéral.

Je songe évidemment aux compensations en termes d'aménagement des voiries et de mobilité que pareil projet suppose, mais également aux compensations considérables liées aux coûts induits pour la Ville. Et cela ne vise pas seulement la mobilité, mais aussi la sécurité.

Dans ce débat, j'ai toujours dit qu'il était indispensable que l'État fédéral ne fasse pas glisser vers les pouvoirs subsidiaires ses propres responsabilités, et qu'il lui appartenait, donc, de prendre conscience du coût de la sécurité sur l'espace public. Certes, chaque niveau doit assumer les responsabilités qui lui sont propres, mais nous imposer des coûts supplémentaires seraient déraisonnable (sauf modification des subventions qu'octroie le pouvoir fédéral à la Ville pour son rôle de capitale).

Je rappelle que la sécurisation et la surveillance des prisons relèvent, avant tout, de la compétence du ministre de la Justice, qui dispose de l'administration pénitentiaire pour ce faire, notamment d'un corps de sécurité chargé du transfert

des détenus. Toutes les zones de police sont réticentes à l'exécution de telles missions.

Dans mon esprit, la zone de police ne pourrait pas se voir imposer l'ensemble du travail de sécurisation lié à l'implantation d'une prison à Haren. Cela n'aurait aucun sens. Cela dit, il ne faut pas se voiler la face : certaines missions incombent déjà et incomberont, avec la nouvelle prison, aux policiers de la zone. Je pense aux missions d'accompagnement des prisonniers entre le Palais de justice et la prison de Haren (ces deux lieux sont en effet sous la responsabilité de la zone), lesquelles devraient être assurées, selon moi, par un corps dédié à cette tâche. Je songe également aux missions sur réquisition du ministre de la Justice, dans l'hypothèse d'une grève, pour assurer un service minimum de surveillance des détenus.

À ce stade, il est très difficile de chiffrer la charge supplémentaire de travail que cela représenterait pour la zone, notamment en termes de partage des responsabilités entre ministère de la Justice, ministère de l'Intérieur et polices locales. En outre, avant que la prison ne soit construite et occupée, les règles auront probablement changé, ce qui ne facilite guère les projections. Par exemple, la nouvelle circulaire MF01 (régissant notamment l'intervention des services de police dans les missions fédérales de transfert de prisonniers) pourrait totalement changer la donne. Soulignons que le nouveau texte de la circulaire (signé, mais pas encore d'application) va dans le sens d'une réduction de l'impact sur les zones de police locales, car il y est question d'une réduction de l'engagement de notre police, sauf pour certains transferts qui exigeraient une aide particulière.

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de clé de répartition qui déterminerait dans quelle proportion les coûts spécifiques de sécurisation générés par la future prison de Haren seraient couverts par le fédéral. Il me paraît toutefois clair que cette surcharge de travail doit être neutre en termes budgétaires pour la zone. Des contacts seront pris en temps utile avec le ministre de la Justice et la

ministre de l'Intérieur afin de nouer un dialogue constructif aboutissant à une absence de surcoût pour la Ville.

M. le Bourgmestre.- La parole est à M. Ceux.

M. Ceux, échevin.- Le 31 janvier 2012, la Régie des bâtiments a effectivement lancé un marché sous la forme d'un partenariat public privé DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) pour la construction d'un pôle carcéral de 1.190 personnes au nord de la Ville de Bruxelles, sur le territoire de Haren, et plus particulièrement dans le périmètre situé entre le boulevard de la Woluwe, la chaussée de Haecht et les voies de chemin de fer. L'appel sera clôturé le 9 mars 2012 en vue de la sélection de 5 candidats qui seront amenés par la suite à remettre une offre.

Parallèlement, les procédures d'expropriation sont en cours de finalisation. La Régie des bâtiments nous informe que la question liée à la prise en charge de la dépollution du terrain des usines Wanson reste à trancher.

La Ville n'est pas restée passive et a souhaité entrer dans le débat dès le début, avec l'objectif de limiter au maximum les nuisances que ce projet pourrait occasionner aux habitants de Haren.

Dès l'amorce de ce dossier, la Ville a fait savoir avec fermeté que la venue de la prison devrait s'accompagner d'une série de compensations en matière de mobilité et de sécurité, de sorte que le projet ne constitue pas une charge pour Haren, mais bien une opportunité.

C'est la raison pour laquelle, en 2011, la Ville, soutenue par la Région, a exigé de la Régie des bâtiments qu'une étude de mobilité soit réalisée et que les conclusions de celle-ci accompagnent au mieux la procédure de construction du nouveau pôle carcéral. L'étude de mobilité, confiée au bureau d'étude Agora, est en cours de finalisation et permettra de soutenir la réflexion sur les entrées et sorties de la prison, et sur l'organisation des flux.

Il est clair, dans le chef de la Ville, que la construction d'un pôle d'une telle ampleur doit s'accompagner d'une augmentation significative de l'exploitation

des lignes de transports en commun, qu'il s'agisse du rail (via les pôles ferroviaires de Haren et Haren Sud), des lignes de bus (notamment la ligne 80), voire du tram.

Par ailleurs, tout doit être mis en œuvre pour que le village de Haren ne soit pas traversé par un trafic automobile parasite, surtout en heure de pointe.

Enfin, nous resterons particulièrement attentifs à la préservation de la qualité des cheminements verts dans cette zone.

En ce qui concerne les infrastructures, il nous a été confirmé que les aménagements de voirie nécessaires à l'accessibilité de la prison, ainsi qu'au maintien des cheminements piétons pour les Harenois, seront pris en charge par la Régie des bâtiments. Pour préciser toutes ces demandes, mi-février 2012, la Ville a expressément demandé à la Régie des bâtiments et au SPF Justice d'organiser des ateliers associant les experts de la Région (dont le Bouwmeester) et de la Ville en matière d'urbanisme et de mobilité. Le premier de ces ateliers s'est tenu vendredi, en présence du Bouwmeester, de mon chef de cabinet, de deux membres de la cellule Plans et d'un membre de la cellule Mobilité. Le second atelier se tiendra ce vendredi. Les conclusions de ces réunions seront essentielles en vue de la rédaction du cahier des charges du projet qui sera remis aux 5 candidats sélectionnés. Il va sans dire qu'il est particulièrement précieux de pouvoir intervenir à ce stade de la procédure, avant que le programme définitif ne soit fixé.

Je suis également convaincu de ce qu'un tel projet doit être le plus participatif possible. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé qu'un représentant de la Ville fasse partie du jury du concours (au moins un haut fonctionnaire de l'urbanisme ou de la mobilité) et que le comité des habitants de Haren soit partie prenante du comité d'accompagnement du projet.

M. le Bourgmestre. - La parole est à Mme Nagy.

Mme Nagy. - Je reste dubitative quant à la possible réduction des coûts pour la

Ville. Dès le début de la procédure, il serait bon que la Ville conclue un accord formel avec le pouvoir fédéral et la Région sur les conditions des interventions financières de chacun dans les différents volets du projet.

Vous évoquez largement le processus participatif, mais, jusqu'ici, la participation est restée fort limitée.

M. le Bourgmestre.- Mais rien n'a encore été décidé !

Mme Nagy.- La localisation n'est pas un choix anodin. D'autres sites étaient envisageables.

M. le Bourgmestre.- Le choix du lieu n'est pas de notre ressort.

Mme Nagy.- Le site de l'Otan était une autre possibilité.

M. le Bourgmestre.- Ils n'ont pas encore acheté tous les terrains...

Mme Nagy.- Le projet avance quant à la procédure d'expropriation et les aménagements nécessaires. Sur ces points, je constate une volonté d'associer les habitants à la discussion, via leurs comités de quartier et le comité d'accompagnement. J'y vois un élément positif, mais je resterai attentive, car, depuis un an, vos réponses n'ont pas varié.

M. le Bourgmestre.- Parce que rien de neuf n'est apparu dans ce dossier.

M. Ceux, échevin.- Le dossier n'a absolument pas évolué depuis l'époque où nous n'avions pas de gouvernement fédéral. Aucun contact n'a été pris sur la question et le dossier est resté bloqué.

Mme Nagy.- Gouverner, c'est prévoir. Ce dossier est important et nous devons faire le point régulièrement afin d'étudier les implications du projet pour les uns et les autres. J'espère que les promesses faites en termes d'aménagement seront tenues.
