

Énergie et à ses quatre personnels est énorme ! Or une vision claire de votre gestion énergétique permettrait de réaliser de grosses économies. Je prends acte de votre intérêt pour ce dossier, mais je reviendrai devant vous pour vous interroger sur les résultats concrets obtenus. Quant aux commerçants, monsieur De Hertog, je dois être la seule à me balader en ville et à constater un gaspillage d'énergie délirant... Il suffit d'observer l'éclairage des vitrines et des intérieurs ou la gestion de la chaleur et du froid pour constater que les propos tenus par les échevins ne sont pas concrétisés sur le terrain. Je vous invite à accélérer le mouvement, à prendre des mesures concrètes, à vous en donner les moyens et à disposer rapidement de cette comptabilité énergétique. Je reviendrai sur la question des investissements et des économies, et j'espère disposer entre-temps de données plus précises. Jusqu'ici, en effet, vous ne nous avez guère communiqué de chiffres sur les consommations, exception faite de la piscine et de l'école dont vous avez pu réduire les consommations en période de vacances.

Question de M. Oberwoits et de Mme Nagy sur « l'implantation d'une prison à Haren »

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

M. Oberwoits.- À la mi-décembre 2010, le Conseil des ministres a pris la décision de remplacer, d'ici 2016, les prisons de Forest, Saint-Gilles et Berkendael par une nouvelle prison qui serait construite à Haren.

Il s'agit d'un projet portant sur la réalisation d'un grand complexe pénitentiaire d'une capacité carcérale totale de 1.190 places, soit 1.000 places pour les hommes, 160 pour les femmes et une institution de rééducation pour l'accueil de 30 jeunes.

Cette décision de construire une nouvelle prison sur le territoire de la Ville de Bruxelles est tout à fait contestable et doit être rejetée. Plutôt que d'investir dans une prison, il serait préférable de répondre à l'attente des habitants de Haren en

construisant une maison de repos, dont ils ont tant besoin. Haren, et plus particulièrement le site sur lequel la nouvelle construction devrait être érigée, est l'un des derniers quartiers champêtres de la Région bruxelloise où il fait bon vivre et qu'il faut impérativement protéger.

Selon vos statistiques, Haren est probablement le quartier le plus sûr de Bruxelles. Il ne peut être nié qu'une prison, surtout de l'envergure de celle qui est projetée, portera gravement atteinte au tissu urbain et constituera un élément de dévaluation de la valeur du patrimoine immobilier local. L'esthétique des lieux souffrira de la construction des bâtiments, mais également de la présence d'un parking qui devra inmanquablement être aménagé.

En outre, ce projet de complexe pénitentiaire obligera de très nombreuses personnes à se déplacer. Je pense d'abord au personnel pénitentiaire lui-même, mais également aux familles des personnes incarcérées, aux services sociaux extérieurs, aux fournisseurs de la prison, aux avocats, etc. Or la mobilité constitue déjà un grand problème à Haren, qui est mal desservie par les transports en commun.

J'ajoute que sur le plan fonctionnel, la décision a été vivement contestée par le monde judiciaire. En effet, les avocats et les magistrats n'ont absolument pas été consultés pour le projet ; ils ont appris qu'il pourrait être question de déplacer à Haren les juridictions d'instruction, ainsi qu'une Cour d'Assises. Il n'est pas du tout admissible de faire siéger des juridictions au sein des établissements pénitentiaires. Comment serait-il possible, pour des juridictions d'instruction et une Cour d'Assises, de statuer sur des personnes présumées innocentes et de rendre la justice de manière indépendante et sereine entre les murs d'une prison ? Par ailleurs, il est inconcevable de construire une « prison-mammouth » à une distance aussi grande du Palais de Justice qui accueille les juridictions de jugement : cela obligerait à de très longs transfèvements de détenus aux heures de pointe, entraînerait inmanquablement des retards et causerait des encombrements aux audiences, auxquels les tribunaux ne pourraient pas faire

face. Déjà actuellement, les détenus arrivent fréquemment aux audiences avec deux heures de retard, alors que les prisons de Saint-Gilles et de Forest sont situées à proximité de la place Poelaert...

Selon le monde judiciaire, la construction d'une nouvelle prison à Haren aura des conséquences désastreuses pour les détenus, mais également pour leurs avocats ainsi que pour tous les intervenants du monde carcéral. Dans ce contexte, mon interpellation vise à interroger le Collège pour connaître sa position sur la construction de cette nouvelle prison à Haren.

Si je me réfère à l'historique du dossier, je constate que début février 2010, le Bourgmestre de la Ville aurait tenu une réunion avec le ministre-président Charles Picqué et le ministre de la Justice De Clerck et qu'un accord aurait été conclu sur le lieu de l'érection de la prison, c'est-à-dire Haren.

S'agit-il d'une position personnelle du Bourgmestre qui aurait été confirmée par le Collège et sur laquelle se fonderait la décision prise par le conseil des ministres du 15 décembre 2010 ? Si tel est le cas, il apparaîtrait qu'une nouvelle fois, l'actuelle majorité néglige totalement le Conseil communal et ses représentants élus démocratiquement pour prendre une décision sans la moindre concertation et au mépris des habitants.

Si, par contre, la Ville ne s'est pas encore prononcée sur le sujet, ce que le Bourgmestre nous a affirmé lors du dernier Conseil communal de décembre, je demande que notre Conseil s'oppose fermement à la décision prise par le pouvoir fédéral de construire une nouvelle prison à Haren.

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

Mme Nagy.- Je vous ai interrogé en février sur le projet, annoncé par le ministre de la Justice, de construire une prison à Haren. Ce projet est clairement porté par des personnes qui n'habitent pas Bruxelles, n'y travaillent pas et ne connaissent pas la Ville. La zone envisagée est pratiquement inhabitable, en bout de piste de l'aéroport et accessible presque uniquement depuis le ring. Son « accessibilité idéale » ne vaut donc que pour ceux qui empruntent ledit ring. À l'époque, vous

m'aviez répondu que vous souhaitiez une réflexion sur le dossier de la nouvelle prison et que cette dernière ne devait générer aucun coût supplémentaire pour la Ville. Or c'est principalement la zone de police de Bruxelles qui serait chargée du transfèrement des détenus ou du remplacement des gardiens de prison en cas de grève. Vous m'aviez dit que vous vous renseigneriez à ce propos. Le financement ne pouvait pas non plus être assuré par Beliris, s'agissant d'une compétence – jusqu'ici - exclusivement fédérale. Vous m'aviez affirmé que le Collège n'avait pas arrêté sa décision. Entre-temps, nous savons que le projet avance.

Il est nécessaire et urgent d'améliorer la situation des détenus des prisons de Saint-Gilles et de Forest. Personne ne le niera. La Belgique a d'ailleurs été condamnée à plusieurs reprises pour les mauvaises conditions de détention imposées dans ses prisons. Un élément important est la liaison entre la Ville et la prison par les transports publics, donc autrement qu'en voiture via le ring.

En outre se pose la question de l'avenir du Palais de Justice. Son abandon comme siège de la justice se justifierait davantage encore vu l'absence de liaison avec la nouvelle prison et la nécessité de déplacer les tribunaux vers le nouveau centre pénitentiaire.

Un autre site avait été envisagé, sur le boulevard Léopold III, près du siège de l'OTAN. Cette option a été rejetée, car ce site ne serait pas disponible avant 2016. Mais la prison de Haren sera-t-elle réellement prête en 2016 ? Le manque d'accessibilité mérite d'être pris en considération, car il posera de réels problèmes aux populations concernées.

M. le Bourgmestre.- Avant toute chose, je devrais recevoir la confirmation de ce que le projet serait réalisable sur le plan budgétaire, car la construction d'une telle infrastructure engagerait des coûts considérables. Ensuite, 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. Une série de contraintes rendent donc impensable une construction immédiate. Nous

ne pourrions nous opposer au pouvoir fédéral s'il décidait de lancer le projet. Par contre, nous pouvons lui opposer la question de la mobilité, qui constitue un réel problème. C'est d'ailleurs ce que nous avons fait, avec le ministre-président Picqué, lorsque nous avons rencontré le ministre de la Justice. Nous lui avons fait remarquer qu'il serait étrange qu'une décision du gouvernement fédéral nous place dans une situation difficile, tant en termes de voirie pour la Ville qu'en termes de mobilité pour la Région ou de sécurisation. En effet, plusieurs voiries devront être revues, dont beaucoup sont de la responsabilité de la Ville. On imagine aisément l'impact que cela pourrait avoir ! Il en va de même pour les transports publics. Si le projet voyait le jour en même temps que la construction d'un stade sur le site de Bruxelles Formation, nous aurions une chance de disposer d'un métro...

Ce qui m'inquiète davantage, c'est la tendance de la Justice à faire appel à des policiers pour des tâches qui, *a priori*, ne relèvent pas de leurs compétences. Dernièrement encore, j'ai signalé au premier ministre et aux ministres de l'Intérieur et de la Justice qu'ils ne pouvaient pas me demander davantage de policiers dans les rues tout en ponctionnant jusqu'à cinquante agents pour sécuriser des prisons. Il y a là une réelle contradiction. Par ailleurs, je me pose toujours la question de savoir si le Palais de Justice gardera son affectation actuelle. Toutefois, le ministre de la Justice n'a jamais évoqué devant moi le transfert de tous les services du Palais de Justice vers la prison. Il a simplement imaginé la création de salles pour la Chambre du conseil, répondant ainsi à la question des transports. Ceux-ci exigent en effet des axes « sécurisés » et du personnel non attaché à la zone de police. Je le répète, rien n'indique que le ministre ait la ferme volonté de réaliser un tel projet. Notre seule certitude est que le conseil des ministres a accepté l'idée de Haren comme futur site d'un grand centre pénitentiaire. Rien de plus. Les budgets n'ont pas encore été évalués.

Mme Nagy considère le site envisagé comme une zone inhabitable et M. Oberwoits souhaite que ce même site soit urbanisé. Il y a là des contradictions... Je comprends que l'on souhaite maintenir une parcelle agricole. La Ville exigera son agrandissement. Ce projet soulève de nombreuses questions sur l'avenir que nous voulons pour notre Cité.

Un autre problème est qu'une grande zone OTAN sera créée à proximité de la rue du Witloof. Ma position personnelle est que ces éléments conjugués seraient une charge lourde à supporter pour Haren. Nous devrions peut-être jouer cette carte. L'implantation de l'OTAN est inéluctable, puisque les travaux ont débuté, ce qui exigera autant de facilités en termes de mobilité.

La parole est à M. Ceux.

M. Ceux, échevin.- Je confirme les propos du Bourgmestre. Les conditions de détention offertes par les prisons de Saint-Gilles, Forest ou Berkendael sont inadmissibles. Avant d'arrêter une position, nous devons analyser les éléments du dossier, ce que nous faisons actuellement. M. Oberwoits, c'est la Régie des Bâtiments qui pilote le dossier et qui a commandé une étude de mobilité. C'est le bureau AGORA qui a obtenu ce marché. Son étude débutera le 24 janvier. Avant d'arrêter notre position, nous souhaitons recevoir toutes les garanties sur le volet mobilité. Nous avons obtenu que nos souhaits figurent clairement dans le cahier des charges. À titre d'exemples, nous avons exigé que le village de Haren ne soit pas traversé par une circulation intempestive, que soient prévues des lignes de tram ou de bus, que les deux gares de Haren soient développées. L'étude est lancée et notre devoir est de faire en sorte que nous soyons présents dans les discussions et que nous puissions faire valoir nos arguments. Nous participons également au comité d'accompagnement. C'est sur la base des résultats de cette étude que le Collège prendra sa position définitive.

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

M. Oberwoits.- La construction de nouvelles prisons est de la compétence du pouvoir fédéral, nous le savons. La présence d'une prison est une source de désagréments pour la population. Il suffit pour s'en convaincre d'observer les réactions négatives d'autres municipalités de Wallonie, par exemple. Il n'est pas agréable de vivre près d'une prison... Un centre pénitentiaire de 1.190 détenus entraînerait une série de conséquences. Le fait que le dossier soit lancé signifie-t-il que la Ville lui a déjà donné son accord de principe ?

M. le Bourgmestre.- Absolument pas !

M. Oberwoits.- Avez-vous émis des réserves sur les conditions de faisabilité du projet, ou sur le principe même de l'implantation d'une prison à Haren ?

M. le Bourgmestre.- Je le répète, le Collège n'a pas arrêté de position définitive. Nous avons demandé davantage de précisions sur le projet et, en priorité, sur les coûts à charge de chacun en matière de transports, notamment. Jusqu'ici, nous n'avons reçu d'éclaircissements sur aucun point : axes de circulation spécifiques pour les fournisseurs, contournement de Haren, gares, etc. Nous attendons les propositions du bureau d'études, que nous analyserons attentivement.

Un autre point est celui de la création d'emplois générée par cette implantation. Si le projet voit le jour, un équilibre devra être trouvé entre ses apports positifs et ses nuisances.

En matière de transfèrement, les retards propres aux instructions judiciaires monopolisent, parfois pendant des journées entières, des agents de police dont les fonctions initiales sont pourtant tout autres.

M. Oberwoits.- La zone de police de Bruxelles sera la première sollicitée !

Mme Nagy.- ...et pour des distances beaucoup plus importantes. Je précise également que le site envisagé est un ancien terrain industriel contigu au ring. En matière d'emplois, il s'agira, pour une bonne part, d'un simple déplacement des personnels existants vers la nouvelle implantation. Mais si l'accessibilité se fait uniquement par le ring, les nouveaux emplois ne seront peut-être pas

dévolus à des Bruxellois. J'ai entendu que vous étiez conscient des énormes implications financières du projet et qu'il serait peut-être bon d'envisager d'autres solutions. Mais j'ai également entendu que le Bouwmaster de la Ville avait été sollicité. Jusqu'où la Ville est-elle engagée dans ce projet ? Au vu de tous les éléments évoqués, nous devrions peut-être réfléchir à une alternative ?

M. le Bourgmestre.- Rares sont les grandes cités qui possèdent une prison dans leur centre-ville. La tendance est à les déplacer en périphérie. Les questions restent nombreuses, notamment le déplacement éventuel des tribunaux vers la prison. Certains pays l'appliquent, d'autres refusent de le faire. Ce débat est hautement philosophique. Je rappelle que j'ai inclus dans l'étude de mobilité, non seulement les axes d'accès, mais aussi tous les axes aux alentours. Un plan qui ne prévoirait que le transfèrement des détenus serait insuffisant. Nous devons tenir compte de toutes les implications de ce projet pour les riverains.

M. Ceux, échevin.- Le site envisagé est situé dans un environnement qui n'a rien d'idyllique. Plusieurs projets de construction de logements sur le site ont d'ailleurs été abandonnés, compte tenu des nuisances auxquelles il est soumis.

M. le Bourgmestre.- J'espère que l'étude en cours sera réalisée de manière objective.

Question d'actualité de Mme Nagy concernant « le bilan de la mise en œuvre de la zone 30 dans le Pentagone »

Mme Nagy.- La zone 30 est entrée en vigueur le 16 septembre 2010. Cependant, il n'apparaît pas que la circulation dans les quartiers du Pentagone en ait été profondément modifiée. La réussite d'une telle opération implique une campagne de sensibilisation, d'accompagnement et d'information.

Un tel dispositif a-t-il été mis place ? Dans l'affirmative, quelles en ont été les actions et les conséquences sur la circulation et le respect de la zone 30 ?

Quel est le budget prévu pour ce dispositif et comment est-il mis en œuvre ?