

ODJ 14. Régie foncière. Acquisition amiable projetée de l'immeuble sis 875, chaussée d'Alseberg. Politique de la Ville – Axe 1. Estimation de la valeur vénale. Prix d'achat proposé. Demande d'un arrêté d'expropriation. Demande d'un subside régional. Recours à un notaire. Entame des négociations avec le propriétaire. Accord de principe.

M. l'Echevin Biermann précise que dans le cadre de la Zone de rénovation urbaine (ZDRU), il est possible, grâce à des subsides régionaux, d'acquérir un immeuble abandonné situé à proximité du carrefour Alseberg-Brugmann-Stalle, et d'y aménager des logements de type social.

Le Collège s'est engagé à lutter contre l'abandon d'immeubles afin d'éviter le développement de chancres urbains.

M. Cools signale que le groupe Uccle en avant s'abstiendra sur ce point.

M. Cools ne conteste évidemment pas la nécessité de rénover les immeubles abandonnés mais regrette la présence dans le texte d'un considérant en vertu duquel le Conseil communal entérinerait l'abandon du projet de rénovation de la gare de Calevoet.

Si ce considérant n'avait pas été repris, le groupe Uccle en avant aurait voté ce point.

Sous la législature précédente, le Conseil communal avait approuvé à l'unanimité un projet de rénovation de la gare de Calevoet, incluant un accord avec la SNCB ainsi qu'un plan financier. Ce projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité réalisée par Citydev.

M. Cools avait posé une question orale sur ce thème lors de la séance du Conseil du 25 avril 2019.

Le Collège lui a alors répondu que la nouvelle majorité reconsidérerait ce projet, dont elle souhaitait renégocier les conditions, pourtant approuvées par la SNCB, qu'elle espérait une initiative privée, qui éviterait un surcroît de dépenses de la part de la commune et de la Région, et qu'elle réexaminerait la situation au bout d'une année. Plus d'un an a passé depuis cette séance, et à présent le Conseil communal est prié d'approuver l'abandon de ce programme de rénovation.

M. Cools estime qu'il s'agit d'une erreur car toute réhabilitation du quartier de Calevoet est impossible sans une réhabilitation de sa gare.

Deux projets étaient envisagés dans le cas où le dossier de la gare de Calevoet n'aboutirait pas. En dehors du projet relatif à l'immeuble sis au n° 875 de la chaussée d'Alseberg, quel est l'autre projet susceptible d'être financé par ce subside régional ?

M. De Bock insiste sur la nécessité de réhabiliter la chaussée d'Alseberg, dont la paupérisation croissante, notamment dans la partie allant de Forest à la limite avec Beersel, est attestée par des statistiques régionales montrant que le revenu moyen dans ce secteur est inférieur au revenu moyen régional.

Il y a lieu de se demander si l'abandon du projet de réhabilitation de la gare de Calevoet ne va pas entraver les tentatives de réhabilitation de cette artère.

Est-il vraiment utile de racheter un immeuble ? Ne s'agit-il pas d'un saupoudrage superficiel ? L'administration publique doit-elle se substituer au secteur privé pour construire du logement dans cette artère ?

Pour M. De Bock, il serait peut-être plus pertinent de mobiliser ce subside dans une stratégie globale plutôt que de se limiter à un seul immeuble. On pourrait

susciter un effet levier en incitant de nombreux propriétaires de la chaussée d'Alseberg à rénover leur bien par le biais d'exonérations du précompte immobilier.

Selon M. De Bock, la volonté d'assurer la mixité sociale doit inspirer toute décision politique relative à cette voirie.

M. l'Echevin Biermann répond qu'il s'agit de réaffecter le subside initialement sollicité pour l'aménagement de logements à l'étage du bâtiment de la gare de Calevoet pour le consacrer au développement d'un projet tout à fait cohérent, puisque le bâtiment considéré se situe dans un alignement d'immeubles dont la commune est déjà propriétaire.

Vu que l'immeuble sis au n° 875 de la chaussée d'Alseberg figure depuis de nombreuses années sur la liste des biens à l'abandon, le propriétaire est taxé mais dans le cadre actuel, il n'est pas possible de le contraindre à effectuer une rénovation. L'acquisition de l'immeuble s'avère donc un choix plus probant.

Pour ce qui concerne la gare de Calevoet, la SNCB n'a pas souhaité se séparer de la gare et a donc proposé un bail emphytéotique, qui imposait à la commune toute une série de conditions contraignantes pour l'utilisation du bâtiment, telles que la prise en charge de la rénovation, l'aménagement des sanitaires, l'ouverture d'une salle d'attente selon des horaires incompatibles avec ceux de l'administration communale, etc.

Le coût total induit par la conclusion d'un tel bail s'élèverait à un montant de 1,5 million d'euros, pour un bâtiment dont, au bout du compte, la commune ne serait jamais propriétaire, et ce alors que l'administration communale disposait d'un subside limité à 267.000 € pour la réalisation de deux logements à l'étage.

Les expériences antérieures en matière de baux emphytéotiques n'ayant guère été plus concluantes, le Collège a considéré que l'acquisition de l'immeuble du n° 875 de la chaussée d'Alseberg s'avérait une utilisation plus judicieuse des fonds publics.

Cela ne signifie évidemment pas qu'il faille se désintéresser de la gare de Calevoet. Il semblerait qu'à présent, la SNCB soit moins hostile à la perspective d'une vente du bâtiment. Il reste à déterminer s'il revient plutôt au secteur privé ou au secteur public de s'emparer de ce dossier.

Si Uccle s'était cantonnée aux négociations avec la SNCB à propos du bail emphytéotique et n'avait pas cherché à initier d'autres projets, il ne serait plus possible d'utiliser le subside régional de 267.000 € pour la rénovation urbaine dans la ZDRU.

M. Cools réplique que le coût du bail emphytéotique est moins élevé que M. l'Echevin Biermann ne le prétend, et que sa durée est limitée à 45 ans.

Il déplore l'enlisement du dossier de la gare de Calevoet, dont le bâtiment se dégrade.

M. Cools aimerait avoir des éclaircissements sur l'autre bâtiment évoqué dans la réponse qui lui a été donnée le 25 avril 2019.

M. l'Echevin Biermann répond que le service de la Rénovation urbaine a identifié trois opportunités différentes sur ce tronçon de la chaussée d'Alseberg.

Le projet relatif au n° 875 est le plus avancé à ce stade mais cela ne signifie pas que les autres soient abandonnés, qu'ils concernent des bâtiments existants ou des parcelles non-bâties de la chaussée d'Alseberg. Ils font l'objet d'études menées actuellement par les services communaux.

Vu que le propriétaire de l'immeuble sis au n° 875 de la chaussée d'Alseberg n'est pas opposé à la vente, le Collège envisage de passer par une procédure de vente amiable, tout en se réservant la possibilité du recours, le cas échéant, à une expropriation moyennant le paiement d'une indemnité correspondant à l'estimation de finance.brussels, soit 212.500 €.

M. De Bock partage certaines analyses de M. Cools et comprend sa déception car celui-ci s'est beaucoup investi dans le projet d'Uccle-Calevoet.