

La N-VA conserve deux atouts maîtres dans le dossier du stade

Surprise: deux parcelles du parking C appartiennent encore à l'administration flamande. Un levier resté entre les mains de la N-VA, qui pose ses conditions.

ARTHUR SENTE

Décidément, il ne fait pas un temps à construire un stade national en Belgique. Enfin, surtout sur un terrain de la Ville de Bruxelles situé en territoire flamand. La presse néerlandophone a en effet révélé que deux parcelles essentielles au projet, situées sur le parking C et devant à terme servir à assurer l'accès aux vélos, aux piétons et aux voitures, n'appartenaient en fait pas à la Ville de Bruxelles mais à l'Agence flamande pour la route et le transport. Une instance chapeautée par le N-VA Ben Weyts, ministre flamand en charge de la Mobilité mais aussi... du Vlaamse Rand, soit de la périphérie flamande.

La situation n'a a priori rien de bien exceptionnel. Sauf qu'ici, le ministre a qui reviendra la charge de trancher appartient à un parti qui s'est montré défavorable au projet du stade depuis le début, poussé dans le dos par une partie du mouvement flamand qui voit dans ce projet la tâche d'huile de l'élargissement de Bruxelles. Alors que l'administration de Ben Weyts déclarait encore il y a peu que le projet de stade n'avait «rien à voir avec la Flandre», voici qu'elle dispose en fait d'un levier d'importance sur la suite du dossier, en plus du rôle de la Région dans l'octroi des permis.

«Pas à vendre»

Restée sous les radars depuis deux ans, la situation était pourtant connue des insiders du dossier: conscient de l'enjeu que représen-

tait la cession de ces terrains, le promoteur immobilier Ghelamco s'était d'ailleurs assuré, en janvier 2015, d'un accord de principe de la part de l'administration. C'est ce qu'il ressort d'une lettre envoyée par l'administrateur général de l'agence en question, dans laquelle il confirme officiellement que la Région flamande est prête à céder, «conformément aux règles applicables et aux procédures», au moins une des deux parcelles en question. Sauf que, depuis hier, Ben Weyts semble vouloir jouer plus finement ses cartes, en conditionnant la cession à des engagements en matière de mobilité. Celui-ci a affirmé qu'il ne s'intéressait pas tant «aux deux parcelles qu'au chapitre complet de la mobilité» et qu'il ne se prononcerait qu'à l'issue des procédures de permis de bâtir. La question de la présence d'un club résident sera elle aussi soupesée. «Pour ceux qui en douteraient, je ne suis donc pas à vendre», a-t-il déclaré.

Un pas en arrière

Surpris, l'administrateur de Ghelamco Philip Neyt voit ces déclarations comme un pas en arrière. Pour lui, les conditions en matière de mobilité ont en effet déjà été approuvées par l'autorité flamande via l'étude d'incidence, dans laquelle près de 600 pages y étaient consacrées. «On est prêt, au-delà, à conclure un convenant, pour encore améliorer et faire les ponts nécessaires pour les piétons et les cyclistes. Mais ce n'est pas une condition légale pour le projet», confie-t-il à L'Echo. «Je ne vois pas pourquoi il y a de nouvelles conditions.»

Alors que la suppression du sentier vicinal annoncée jeudi passé par Grimbergen redonnait de

l'élan au projet, cette difficulté potentielle aurait pu mieux tomber. En restant discrète, la N-VA a sans doute voulu conserver ses cartes en main le plus longtemps possible. La Ville et la Région bruxelloise n'ont quant à elles pas jugé opportun de porter la question sur la place publique pour peser dessus quand le temps venait

moins à manquer qu'aujourd'hui. Est-il envisageable que les deux parties aient pu ignorer l'existence d'un tel élément? Sollicité par L'Echo, le ministre bruxellois Guy Vanhengel renvoie vers Ghelamco. Qui explique de son côté que la question a été clairement explicitée dans le dossier soumis à la Ville à l'époque de l'appel à projets...