

QUAND LES GRANDS PROJETS DICTENT LEUR LOI

EN BREF

Pour l'aménagement de grands sites urbains, la Région de Bruxelles-Capitale a créé en 2002 un outil de planification : le schéma directeur. Sans être juridiquement contraignant, il conditionne les programmes d'aménagement des zones à développer. Il est aussi destiné à coordonner l'action des pouvoirs publics locaux et régionaux. Idéalement, le schéma directeur est complété par un PPAS. En pratique, la procédure est contournée. La conséquence ? Les grands projets du PDI font leur chemin. Et la démocratie urbaine prend du plomb dans l'aile.

L'éclatement des compétences entre les nombreux pouvoirs publics en charge de la gestion des politiques urbaines ainsi que la multiplication des outils de planification rendent pour le moins difficile et souvent incohérent l'aménagement des grandes friches urbaines et des zones à enjeux régionaux.

Par ailleurs, l'opacité et la complexité des procédures ont pour effet d'éloigner le citoyen des affaires publiques. Finalement, même si communes et Région multiplient les initiatives en matière d'information des citoyens, et malgré l'existence des procédures obligatoires de mesures de publicité (enquêtes publiques) dans le cadre de

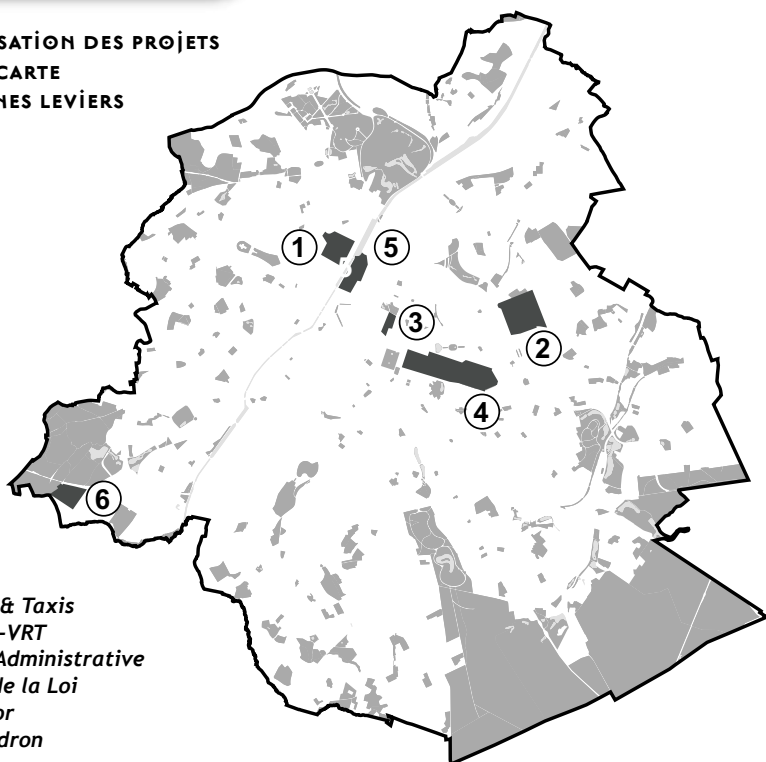
l'obtention d'un permis d'urbanisme ou d'environnement, Bruxelles se construit la plupart du temps sans ses habitants.

En effet, pour les grands projets d'aménagement, les négociations entre promoteurs et pouvoirs publics se déroulent souvent en dehors de la sphère publique, et bien souvent les dossiers soumis à l'enquête publique ont déjà fait l'objet d'un accord entre les différentes parties concernées. Il en va régulièrement de même pour l'élaboration des outils de planification à plus grande échelle, tels les PPAS ou les schémas directeurs. De nombreux exemples nous révèlent cet état de fait, nous avons choisi d'en développer quelques-uns.

TOUR ET TAXIS : UNE COURSE CONTRE LA MONTRE ENTRE LE PROMOTEUR, LA VILLE ET LA RÉGION

A l'heure où la commission de concertation a rendu son verdict sur le dossier Tour et Taxis et où la balle a été renvoyée dans le camp de la Région, quels enseignements tirer de la saga Tour et Taxis ?

LOCALISATION DES PROJETS SUR LA CARTE DES ZONES LEVIERS



- (1) Tour & Taxis
- (2) RTBF-VRT
- (3) Cité Administrative
- (4) Rue de la Loi
- (5) Atenor
- (6) Chaudron

La réflexion sur l'avenir du site Tour et Taxis commence fin des années 1980 avec l'abandon progressif des activités de douane et de stockage. Un premier travail mené sous l'impulsion de «La Fonderie» déboucha en 1997 sur un projet de «cité des arts et de la communication». Parallèlement, d'autres projets virent le jour, tel le célèbre et très controversé «Music City», jusqu'à ce qu'en 2001, la Région inscrive le site au PRAS comme Zone d'Intérêt Régional (ZIR) en le subdivisant néanmoins en deux parties : une ZIR 6A pour la partie de terrain appartenant à la SNCB et une ZIR 6B pour la partie de terrain propriété initiale du Port de Bruxelles.

2001 – 2007 :

LA VALSE DES OPPORTUNITÉS MANQUÉES

Alors qu'il était déjà en vente depuis plusieurs années, c'est en 2001 que le site passe aux mains du privé qui rachète



CHRISTIAN LEBOCQ

Le promoteur a déjà introduit un projet d'aménagement alors que l'élaboration d'un PPAS est toujours en attente.

l'ensemble du terrain. Le nouveau propriétaire unique, la société «T&T Project», va immédiatement s'atteler à développer la ZIR 6B, dont la taille réduite ne nécessite pas l'élaboration d'un PPAS. Cette opération conduira à la rénovation et à la réaffectation de deux des bâtiments emblématiques du site : l'«*entrepôt royal*» et les «*sheds*».

Pour la ZIR 6A, qui comprend la plus grande partie du site dont la «Gare Maritime», la réaffectation s'avère par contre nettement plus compliquée et laborieuse. Pourtant, «T&T Project» propose très rapidement un «*Masterplan*» et dès janvier 2003, le gouvernement régional adopte un arrêté qui fixe les grandes lignes de développement qu'il souhaite voir réalisées sur le site. La Région demande alors à la Ville de Bruxelles de traduire cette vision dans un PPAS, mais la Ville ne partage pas la vision défendue et présentera alors son propre projet sous forme d'un dossier de base de PPAS qui sera à son tour rejeté en août 2004 par le gouvernement bruxellois nouvellement installé.

Suite à ces diverses difficultés, la Région prend conscience de l'intérêt de mettre sur pied un processus concerté qui prendra alors la forme d'un schéma directeur. Ce processus, lancé en 2006, sera assorti d'un volet participatif dont on se demande à posteriori s'il ne vise pas avant tout à obtenir l'adhésion des habitants ou s'il n'utilise

pas ces derniers pour influencer le rapport de force existant, car, soyons lucides, l'objectif avéré est d'arriver à mettre d'accord les trois acteurs que sont le promoteur, la Ville de Bruxelles et la Région.

2007 - 2009 :

L'ACTEUR PRIVÉ MÈNE À PRÉSENT LE JEU

Au bout de trois années de procédures et de palabres, le schéma directeur a finalement abouti à un document qui manifestement ne convient qu'à la seule Région. La Ville, de son côté, compte toujours traduire sa propre vision du site au travers de l'élaboration fort attendue d'un PPAS, mais la question est : dans combien de temps ? Le promoteur, quant à lui, s'est vu contraint d'introduire fin 2007 une demande de permis sous peine de perdre le terrain^[1]. Aujourd'hui, étant donné que le PPAS de la Ville n'est pas encore sur les rails et que le schéma directeur de la Région n'a aucune valeur contraignante, «T&T Project» défend son projet comme étant la meilleure option pour le site et pour Bruxelles.

On le constate, face à l'incapacité des pouvoirs publics à se mettre d'accord et à dégager des moyens là où cela se révèle nécessaire, le risque est de voir le promoteur privé définir seul le projet de ville^[2].

THIERRY KUYKEN

LE SCHÉMA DIRECTEUR

Le PRD inscrit le schéma directeur dans les outils de la planification en 2002.

Le schéma directeur est un document d'orientation qui doit permettre de définir les perspectives générales d'aménagement qui seront retenues pour l'aménagement des zones leviers et des ZIR. Ce document n'a pas de valeur réglementaire, il constitue néanmoins un document de référence pour tous les acteurs publics et reprend les grandes options de développement projetées.

Il s'agit d'un processus qui, une fois abouti, doit permettre aux différentes communes impliquées d'élaborer un ou plusieurs Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS) qui fixeront eux les contraintes urbanistiques et juridiques à respecter dans tout aménagement futur de ces zones.

[1] Le contrat d'achat passé entre la SNCB et T&T Project comprenait une série de closes suspensives dont l'obligation pour le futur propriétaire d'introduire une demande de permis d'urbanisme avant fin 2007.

[2] A l'heure où cet article est bouclé, la commission de concertation a émis d'importantes réserves sur le projet tel que déposé, n'accordant le permis que sous conditions.

RTBF-VRT : UN SCHÉMA DIRECTEUR POUR LA FORME

L'idée de réaliser un pôle de développement axé sur les médias autour des deux institutions que sont la RTBF et la VRT ne date pas d'hier. Le quartier avait déjà été inscrit comme zone levier au PRD (zone levier n° 12) et le PDI a été l'occasion pour le gouvernement régional de réaffirmer cette volonté.



THIERRY KUYKEN

Le site MCM-Diamant à Reyers. Une nouvelle esplanade devant l'entrée de la RTBF, un réaménagement complet des voiries et 40 000 m² de bureaux neufs y ont été planifiés alors que la réflexion sur le schéma directeur n'avait pas encore débuté.

LE PÔLE MÉDIA DE BRUXELLES

Tous les acteurs publics semblent s'accorder sur cet objectif. La Région voit dans le quartier RTBF-VRT l'opportunité de créer un nouveau pôle d'activité économique à Bruxelles et de placer ainsi mieux la ville sur l'échiquier de la concurrence, tant au niveau national qu'international. Pour leur part, les communes y voient l'occasion de redynamiser ou de restructurer les pôles de bureau de la rue Colonel Bourg et de l'avenue Marcel Thiry qui souffrent actuellement d'un fort taux de vacance. Quant aux deux principaux propriétaires concernés par l'opération, la RTBF et la VRT, ils y voient eux l'occasion de valoriser leur terrain^[1].

Malgré cette convergence d'objectifs, le schéma directeur, pourtant attendu et demandé depuis 2004 par la commune de Schaerbeek, tarde à être mis en œuvre. Il en résulte que plusieurs projets de la zone avancent indépendamment de toute réflexion globale et font l'objet de négociations entre promoteurs, communes et pouvoir régional.

UN SCHÉMA DIRECTEUR QUI ARRIVE TROP TARD

Finalement, le schéma directeur sera

lancé en août 2008 avec la nomination du bureau d'études, mais à cette date des accords existent déjà sur une série de projets importants qui seront dès lors imposés comme des «*contraintes*» à intégrer telles quelles au schéma directeur. Ainsi, la rue Colonel Bourg se verra dotée d'une centaine de logements sociaux supplémentaires, un nouvel immeuble de bureaux de 42 000 m² viendra s'implanter en front du boulevard Reyers et comportera un parking de dissuasion de 300 places (en plus des 550 places destinées aux futurs occupants) et, last but not least, la sortie de l'E40 au niveau de la rue Colonel Bourg sera entièrement revue et impliquera entre autres, le dédoublement de la rue et la création d'une nouvelle place publique devant la RTBF.

DES PROJETS SANS VISION D'ENSEMBLE

On l'imagine aisément, ces options, prises en amont du processus de réflexion global, ne sont pas sans conséquences sur le reste de la zone. Malgré cela, alors que le schéma directeur était encore en cours d'élaboration, la commune de Schaerbeek a procédé début 2009 à l'abrogation du PPAS Colonel Bourg et à la délivrance des permis pour une partie des projets évoqués.

Dès lors, même si la zone levier 12 est vaste et que les enjeux urbanistiques et de mobilité y sont plus nombreux que ceux évoqués ci-dessus, une série d'engagements sur des options non négligeables ont été pris en dépit du bon sens. La pertinence générale de l'outil «*schéma directeur*» doit être questionnée, de même que l'utilité du processus participatif voulu par la Région et organisé par IEB. Ici, peut-être encore plus qu'ailleurs, la participation n'a jamais pu dépasser le stade de l'information. Normal, tout ou presque avait déjà été décidé.

THIERRY KUYKEN

[1] La RTBF comptait déjà sur cette valorisation de terrain pour assainir ses comptes et financer en partie son plan de restructuration lancé en 2002 (Plan Magellan).

LES PROMOTEURS À L'ASSAUT DE LA CITÉ ADMINISTRATIVE

Bien que l'ancienne Cité Administrative de l'Etat soit le premier site bruxellois à s'être vu doté d'un schéma directeur, il faudra encore attendre deux ans avant qu'un PPAS ne soit élaboré.



A LIRE : AUTOPSIE DES SCHÉMAS DIRECTEURS

Cet ouvrage offre un premier bilan sur la mise en œuvre, à Bruxelles, des schémas directeurs. Il résulte du travail entamé en 2005 par le Réseau interdisciplinaire de recherche sur Bruxelles des Facultés Saint-Louis sur le schéma directeur Botanique incluant le site de l'ancienne Cité administrative de l'Etat.

Le schéma directeur est un nouvel outil de planification destiné à dynamiser l'aménagement du territoire et à fixer des programmes de développement opérationnels dans les zones leviers.

Présentée d'entrée de jeu comme une démarche basée sur la concertation entre acteurs, cette approche active de l'urbanisme ouvrait un vaste champ de recherche sur la régulation de territoires urbains, la nouvelle gouvernance et la participation des habitants. Menée hors commande, cette recherche fut réalisée par des membres de plusieurs universités, écoles d'architecture et d'acteurs associatifs qui ont pris le nom de «Groep Levier». Lieu d'échange d'informations et de réflexion suite aux apports d'acteurs professionnels ou politiques, le groupe a approfondi ses connaissances par l'observation des réunions publiques, par la mise en commun de travaux scientifiques et par la rencontre des participants au processus en cours.

L'ouvrage est le résultat d'un travail collectif qui a veillé à conserver une unité de propos et à valoriser le pluralisme des approches. Les constats convergent

pour souligner la difficulté de planifier l'aménagement de grands sites étant donné la multiplicité des intérêts en présence.

Malgré l'objectif d'une conception plus participative à l'action publique, l'élaboration des projets en coproduction est marquée par un manque de définition a priori du rôle et du poids des acteurs. Comme le schéma directeur n'a pas de force légale, les accords sur les options ne sont pas immuables. La volonté de souplesse et le cadre informel privilégient l'acteur le plus fort, souvent aux dépens des pouvoirs publics. De plus, comme le soulignent Florence Delmotte et Michel Hubert (chevilles ouvrières de cet ouvrage), la participation citoyenne s'est souvent réduite à un objet public non identifié. «*Qui décide de quoi à Bruxelles, avec qui et pour qui ? De l'utopie de la co-décision aux ratés de la consultation en passant par une concertation indéfinie à géométrie variable, peu semblent le savoir et personne ne le dit*». Le chapitre de conclusion développe cet aspect et interroge fondamentalement le modèle d'urbanisme que préfigure le schéma directeur.

ALMOS MIHALY

La Cité administrative de l'Etat, Schémas directeurs et action publique à Bruxelles, plusieurs auteurs, Les Cahiers de la Cambre, Architecture n°8, La Lettre Volée/ISACF La Cambre, janvier 2009.

ALMOS MIHALY

Àu début de cette année, plusieurs associations [1] ont attiré l'attention sur l'avenir du site de l'ancienne Cité Administrative de l'Etat. En effet, les promoteurs RAC Investment Corp et Brevast avaient déposé à la Ville de Bruxelles plusieurs demandes de permis [2] portant sur une partie de l'ensemble de la Cité Administrative alors que ce site est le premier à s'être vu doté d'un schéma directeur [3] et que le PPAS est toujours en cours d'élaboration.

Ces demandes scindées de permis d'urbanisme sont pourtant un vrai risque pour l'aménagement global et cohérent du site. Le schéma directeur soulignait l'importance d'implanter une véritable mixité fonctionnelle et sociale par la création non seulement de bureaux mais également de logements, de commerces et d'équipements collectifs. En l'absence d'un PPAS, aucune garantie ne peut être fournie quant au respect final de la mixité recommandée par le schéma directeur.

Ce n'est pas la première fois que l'absence d'un cadre réglementaire bénéficie aux intérêts des promoteurs. En effet, le laps de temps existant entre la définition d'options d'aménagement par un schéma directeur et la traduction de celles-ci dans le cadre «*contraignant*» d'un PPAS est souvent utilisé par les promoteurs pour essayer d'introduire leurs demandes de permis et échapper ainsi aux dispositions contraignantes du futur PPAS.

La Ville de Bruxelles a néanmoins dans ce cas une grande part de responsabilité.

Elle a en effet annoncé qu'elle n'a pas les capacités de produire un PPAS avant deux ans. La Ville avait pourtant signé une convention depuis 1999 avec un bureau d'études agréé pour son élaboration. Pourquoi avoir résilié cette convention en 2007 dans la mesure où celle-ci aurait sans nul doute pu permettre d'obtenir un PPAS dans des délais raisonnables ?

OLIVIA LEMMENS

[1] Comité Notre-Dame-aux-Neiges/Royal, ARAU, BRAL et IEB.

[2] Deux demandes de permis concernant les bâtiments C, D et F.

[3] Le rapport final a été approuvé par le gouvernement le 30 novembre 2006.

LE PPAS DE LA RUE DE LA LOI : UN OUTIL URBANISTIQUE LIMITÉ AUX EXIGENCES EUROPÉENNES ?

L'adoption d'un PPAS sur la seule rue de la Loi réduit les ambitions du schéma directeur du Quartier européen.



PHILIPPE MEERSSEMAN

Un PPAS garantit la priorité des bureaux sur la rue de la Loi, mais l'incertitude planera sur la reconversion des bureaux en logements dans le reste du quartier européen.

Le 29 avril dernier, lors du colloque «*Le projet urbain*» organisé par la Région de Bruxelles-Capitale, la déléguée de la Région au développement du quartier européen, Marie-Laure Roggemans, nous rappelait que le schéma directeur approuvé le 24 avril 2008 s'était fixé comme principal objectif de concilier les exigences liées au rôle international de Bruxelles et la recherche de réponses opérationnelles aux besoins des habitants.

Pour atteindre cet objectif, le schéma directeur prévoit entre autres que les bureaux occupés par la Commission européenne se concentrent désormais sur l'axe de la rue de la Loi tandis que les bureaux, ainsi vidés dans le reste du quartier européen, seront reconvertis en logements.

Le schéma directeur n'ayant cependant aucune valeur réglementaire, il ne peut en rien garantir le respect des propositions d'aménagement approuvées dans son cadre. Seules les dispositions d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)

sont contraignantes et peuvent donc garantir la réalisation des options prédéfinies.

Comme prévu par le schéma directeur, la Région bruxelloise a donc lancé, en collaboration avec la Commission européenne et la Ville de Bruxelles, un concours international pour désigner un auteur de projet^[1] pour le réaménagement de la rue de la Loi et de ses abords. La proposition faite par le schéma directeur semble donc en bonne voie de réalisation. La Ville de Bruxelles a récemment conforté cette hypothèse puisqu'elle a déclaré qu'un nouveau PPAS limité à la zone du concours serait prochainement réalisé^[2].

Toutefois, en se contentant d'élaborer un PPAS limité à la

rue de la Loi plutôt que pour l'ensemble du périmètre du schéma directeur, la Ville de Bruxelles fait le choix de servir prioritairement les intérêts de la Commission européenne. Les options d'aménagement proposées par le schéma directeur vont pourtant bien au-delà de la concentration des bureaux «*européens*». Qu'en sera-t-il de la reconversion des anciens bureaux en logements ? Rien dans les déclarations du Ministre-Président de la Région ne permet de confirmer aujourd'hui que cette disposition sera bien appliquée. La Ville et la Région ne jouent pas leur rôle de pouvoirs publics veillant aux intérêts de la population bruxelloise. La question du logement «*abordable*» est pourtant primordiale. Seule l'élaboration d'un PPAS englobant tout le périmètre du schéma directeur aurait pu garantir la concrétisation des options d'aménagement discutés durant plusieurs années.

[1] C'est une équipe internationale composée de C. de Portzamparc, J. Wirtz, Coteba Belgique et OVE ARUP qui a été désignée comme lauréat final.

[2] La Ville de Bruxelles a désigné la s.c. Aménagement comme auteur de projet du PPAS «*Loi*» lors de la séance du Conseil communal du 5 janvier 2009.

UN PPAS SUR MESURE POUR ATENOR

La Zone d'Intérêt Régional Héliport jouxtant le quai des Péniches préfigure-t-elle l'urbanisme du futur à Bruxelles : «une simplification administrative» par des accords publics-privés conclus en amont des procédures et des ambitions architecturales dignes d'une ville «internationale» ?

En décembre 2007, la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles se réunissait suite à la demande du promoteur immobilier ATENOR. Ce dernier requérait la destruction des anciens entrepôts Delhaize datant de 1913, à la valeur patrimoniale non négligeable, et ceci sans introduire de projet de construction. Les Bruxellois n'avaient pour seule consolation qu'une promesse vague de construction d'une tour de logement de 40 étages.

L'avis de la Commission ne s'est pas fait attendre... favorable ! Rien de bien surprenant à cela puisque avant la concertation, l'échevin de l'urbanisme, M. Ceux déclarait à la presse que «l'avis de la ville sera favorable»^[1]. Nous apprenions également que l'échevin avait «donné un accord de principe sur la tour»^[2]. Pourtant, au moment des déclarations faites à la presse et de l'avis rendu par la Commission de concertation, le PPAS 70-20a n'était pas encore adopté. Il faudra attendre juillet 2008 pour que le gouvernement bruxellois adopte provisoirement le PPAS.

Tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes pour ATENOR qui ne semble plus devoir se soucier de ses intérêts, la commune y veille... Ainsi, le PPAS prévoit la construction d'une tour avec un minimum de 38 000 m² de logements sur la zone située à l'angle du quai des Péniches et de la place des Armateurs (soit à l'emplacement de la future tour). Que demander de plus, c'est ce que l'on pourrait appeler un PPAS «sur mesure». Les accords de principe sur la construction d'une tour étant conclus en dehors des procédures réglementaires, dans ce que l'on pourrait nommer un PPPS, «partenariat public-privé en stoemelings». Il s'agit d'un contournement évident des procédures devant permettre au public de s'exprimer. Comment un échevin peut-il annoncer avant une concertation quel sera l'avis de la Commission ? Comment un accord de principe peut-il être donné à un promoteur alors que les Bruxellois n'ont pas encore pu s'exprimer ? Ce façadisme



Démolition des anciens entrepôts Delhaize, obtenue sans demande de reconstruction.



Le quai des Péniches attend l'approbation d'un PPAS fait sur mesure pour le projet ATENOR.

démocratique nous montre une fois de plus que les règles du jeu urbain ne sont pas les mêmes pour tous.

Le projet ATENOR créerait non seulement des bureaux (29 614 m²), mais également des logements (48 654 m²) et des commerces (1 643 m²). Mais sous prétexte de promotion de la mixité sociale (entendez, introduire des habitants aux revenus élevés dans un quartier populaire), aucun logement social n'est bien entendu prévu par le projet.

Peut-être ne sommes-nous simplement pas capable de comprendre que «le rôle international de Bruxelles entraîne une nécessaire évolution de sa physionomie et de son habitat»^[3] ?

PIERRE MEYNAERT

[1] Robert F., *Les entrepôts Delhaize démolis ?* journal Le Soir du 04/12/07

[2] Jacquemart B., *Un appart à 137 mètres de haut*, La Capitale du 01/12/07.

[3] Collier L., *Atenor-Group*, rapport annuel 2007.

NEERPEDE : UN PPAS PRIS DE VITESSE

Rue du Chaudron : depuis 2005, ce petit coin vert de Neerpede à la frontière du Pajottenland attire bien des convoitises. Le terrain, actuellement cultivé, s'étend sur une superficie d'environ 20 hectares.



DOCUMENT HÔPITAL ENR&S&E

position ambiguë. Ainsi, en janvier 2009, la nouvelle demande de permis d'urbanisme du promoteur intègre le projet public au projet privé. Dans cette demande, les logements sociaux se situent en bordure du site, et Mme Dupuis complète à bon compte son Plan logement sans avoir à se soucier de la construction des infrastructures nécessaires (voiries, égouttage,...).

Le dépôt de cette étrange demande de permis engage une course contre la montre avec l'élaboration du PPAS, option défendue

C'est dans cette zone d'habitat à prédominance résidentielle selon le PRAS, à proximité de la station de métro Erasme, que la S.A. Foncière Erasme [1] a décidé de faire sortir un nouveau quartier de terre. Dès le départ, les habitants se mobilisent pour faire réaliser un PPAS par la commune d'Anderlecht. Ils souhaitent une réflexion globale pour la zone. En novembre 2005, le conseil communal décide d'élaborer un plan qui étudierait les possibilités de réaliser un nouveau quartier en cohérence avec son environnement dans une perspective dite «durable».

Mais prendre le temps de faire un PPAS en étudiant les incidences environnementales ne va pas nécessairement de pair avec l'empressement spéculatif. Le projet fait dès lors l'objet d'un bras de fer entre la commune et les habitants d'un côté et les promoteurs et la Région de l'autre. Dans cette affaire, la RBC, et particulièrement Françoise Dupuis, Secrétaire d'Etat à l'urbanisme et au logement, occupe une

par la commune d'Anderlecht. La Région, de son côté, tentera tout pour éviter un report de la construction de ses logements sociaux, retardant fort opportunément la désignation du comité d'accompagnement nécessaire à l'élaboration du PPAS.

L'exemple de Neerpede, ici fortement résumé, permet de mettre en lumière les pratiques d'acteurs agissant dans une logique du court terme (profit immédiat pour le privé, nécessité d'aboutir avant la fin de la législature pour le public) en passant outre les tentatives de planification et de réflexion sur les manières de faire la ville. Le PPAS en cours d'élaboration prévoyant une densité moindre dans cette zone décentrée et des critères environnementaux sévères, n'a pas grand-chose pour plaire aux promoteurs.

Aujourd'hui, le comité d'accompagnement du PPAS est enfin désigné. Mais la double demande [2] de permis introduite par les investisseurs a obtenu un avis favorable sous conditions.

PIERRE MEYNAERT

[1] Composée des sociétés BPI, Soficom, et Deximmo.

[2] Pour rappel, les demandes de permis introduites par le privé scindaient le périmètre en deux zones de part et d'autre de la rue du Chaudron avec un permis de lotir pour maisons unifamiliales d'un côté et une étude d'incidences pour un ensemble plus vaste de l'autre.

CONCLUSIONS

Tour et Taxis, RTBF-VRT, rue de la Loi, Cité Administrative, Héliport et Neerpede. Tous ces projets d'envergure contournent d'une manière ou d'une autre les règles de planification.

Faut-il conclure qu'une réforme est nécessaire ? Certes, il est toujours bon de confronter la pertinence des outils existants à la réalité du terrain, mais quelle est-elle, au fond, cette réalité ?



Les grands projets d'aménagement de zones constructibles sont toujours le lieu d'un rapport de forces. Les acteurs sont connus: il y a le propriétaire foncier, le promoteur, la Région, la ou les communes, certain(e)s d'entre eux pouvant cumuler plusieurs fonctions. Tous les exemples choisis dans ce dossier ont un point commun : le public ne maîtrise pas (plus) le foncier.

Et le résultat est systématique : les règles sont toujours bafouées. Dans plusieurs cas (T&T, Neerpede, Cité Administrative), une course contre la montre est engagée entre promoteurs qui essaient de faire passer leur projet en force et pouvoirs publics (pas toujours d'accord entre eux) qui désirent encadrer peu ou prou le développement du site. Parfois, les pouvoirs publics ont eux-mêmes un intérêt convergent avec celui des promoteurs, la ZL RTBF-VRT, Neerpede ou la ZIR Héliport illustrent ce cas de figure.

Un acteur qui n'a pas encore été cité : les habitants. Dans tous les cas, leurs droits, que les règles actuelles devraient garantir, sont bafoués. Un espoir toutefois : Tour et Taxis. Là, les habitants et la Ville de Bruxelles, après s'être opposés durant l'élaboration du schéma directeur, semblent trouver un point de convergence à l'heure de l'analyse de la demande de permis déposée par le promoteur. Du coup, le permis délivré au demandeur est relativement proche du compromis obtenu lors de l'établissement du schéma directeur.

Dans l'analyse qui précède, la rue de la Loi pourrait faire exception. Mais à y regarder de plus près, on assiste là au même

genre de manipulation. C'est ici la Région qui mène la danse. Son schéma directeur grave dans le marbre, au profit des institutions européennes, le doublement des

surfaces construites sur l'axe de la rue de la Loi. Que cette disposition ait fait l'objet d'une compensation de taille à l'occasion de l'établissement du schéma directeur semble passer à la trappe. Le doublement du P/S devait s'accompagner d'une reconversion en logement importante des bureaux vidés par la Commission dans le quartier européen ? Bah, commençons par établir un PPAS sur la zone à densifier. Le logement, ce sera pour plus tard, ou jamais. Qui s'en soucie ?

Al'analyse de ces différents cas, ce n'est pas tant la nécessité d'une réforme qui saute aux yeux que le manque de volonté politique d'appliquer les règles, telles qu'elles existent. Le schéma directeur de la zone levier RTBF-VRT (en phase de finalisation) nous le prouve : il est possible de faire un schéma directeur en 6 mois. De même, en y mettant les moyens, un PPAS peut émerger dans un délai tout-à-fait raisonnable. A condition bien sûr de ne pas confier le travail à un(e) stagiaire. La vérité, c'est que schémas directeurs comme PPAS peuvent potentiellement mettre en lumière certaines alliances qui préfèrent l'intimité des salons dorés à trop de publicité. Et IEB de réclamer, encore et toujours, la publicité sur les négociations. En imposant la procédure d'enquête publique aux schémas directeurs, par exemple. En respectant la hiérarchie des plans, aussi. Et en appelant les autorités publiques à faire preuve d'autant de fermeté dans tous ses dossiers d'ampleur que dans la saga Tour & Taxis ...

MATHIEU SONCK