Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles
N°221 – 2 juin 2009

Quand les grands projets dictent leur loi

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.

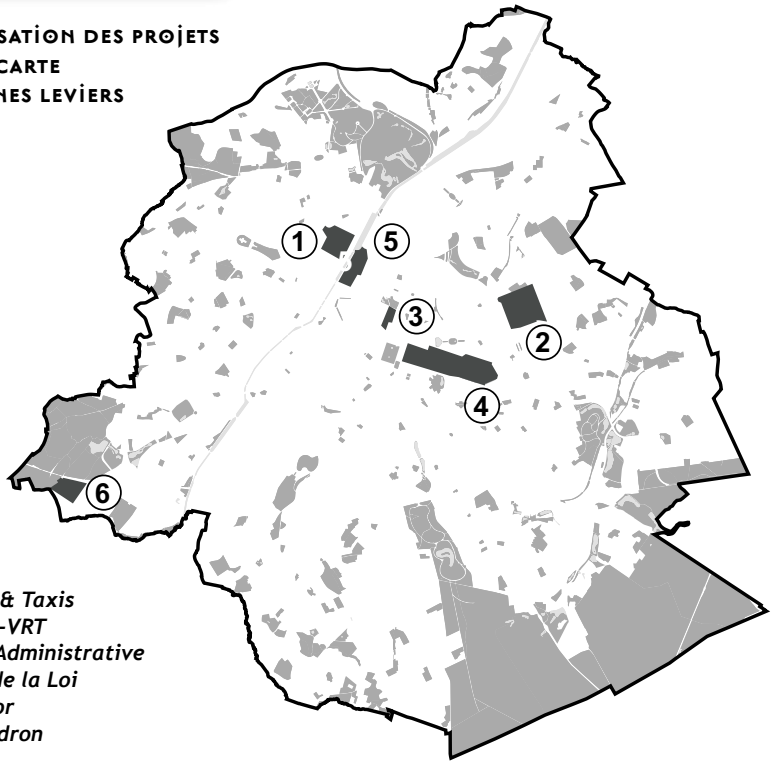
Par ailleurs, l'opacité et la complexité des procédures ont pour effet d'éloigner le citoyen des affaires publiques. Finalement, même si communes et Région multiplient les initiatives en matière d'information des citoyens, et malgré l'existence des procédures obligatoires de mesures de publicité (enquêtes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

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 évoqué 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.

ALMOS MIHALY

Au 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 Breevast 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.

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 aux 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 indécise 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.**

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.

Olivia Lemmens

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

PHILIPPE MEERSSEMAN

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

ALMOS MIHALY

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

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 ERASME

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 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 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.

BRAL

Faut-il conclure qu'une profonde 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 ?

A l'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

Maelbeek mon amour
Sur les traces d'un cours d'eau disparu

Une ville comme Bruxelles en voûtant ses cours d'eau a effacé du paysage un des éléments naturels ayant dessiné le relief de son territoire et l'a rendu davantage illisible pour ses habitants autant que pour ses visiteurs. Bruxelles est passée maître dans l'art de faire disparaître ses rivières. Ici, la ville a refoulé l'eau avec une intensité toute particulière.

JEAN-MICHEL BARTHÉLÉRY

Qui ne connaît le cas de la Senne, rivière maîtresse que des «*fous*» souhaitent ramener à la lumière ? Mais il y a aussi cette myriade de petits cours d'eau affluents aux noms qui sentent bon le terroir, tels le Molenbeek, le Rodebeek, le Geleytsbeek, etc. Le Maelbeek, long de sept kilomètres trois cents situé à l'Est de Bruxelles et dont le rôle économique a longtemps été essentiel pour la capitale fut pionnier en la matière. Il a donné le coup d'envoi de la mise en bière de tous ces cours d'eau en étant le premier à avoir été voûté. Au moment où la machine à vapeur montait en puissance, la force de l'eau perdait de son intérêt économique. La rivière était réduite à ce qui devint son unique fonction d'égout dans une vallée qui s'urbanisait et se densifiait.

L'eau pour longtemps devenait «*jetable*». Objet de tuyauterie, elle perdait toute qualité poétique. Ce voûtement inaugurait de la sorte, une longue série de sépultures pour rivières dont petit à petit on oubliait la trace et dont les taques d'égout forment la pierre tombale sans épitaphe : l'oubli de l'oubli.

Mais, ce n'est pas parce qu'il n'y a plus de rivière, qu'elle disparaît du paysage, que le cycle de l'eau n'existe plus dans le bassin versant. L'eau, de temps à autre, se rappelle à notre bon souvenir de manière intempestive en provoquant un débordement vécu comme inamical et angoissant - l'inondation - tel un retour du refoulé. Et le bassin d'orage comme réponse à ce débordement est la forme ultime de l'enfouissement, c'est toute la rivière y compris sa colère que la ville avec son arsenal technique et sa puissance de contrôle veut refouler, c'est le point ultime du toujours plus de la même chose, ce qui permet de ne pas changer le regard. Mais à quel prix ! Ah l'oubli !

Pour le poète, il est temps de recouvrer la mémoire, de retrouver les traces de ce qui nous a amenés, là et de planter les jalons de ce qui pourrait devenir une «*nouvelle alliance*» entre la ville et l'eau, la ville et la nature, la ville avec elle-même ? Les plaques d'égout sont toutes trouvées, comme autant de petits cailloux blancs qui indiquent le chemin. Il suffit de leur faire raconter une histoire, pour inverser la lourde tendance. Le geste créateur se trouve à l'endroit précis de ce paradoxe où c'est sur ce qui referme définitivement la rivière que s'ouvrent de nouveaux horizons d'un imaginaire urbain revivifié par son rapport à ce qu'il y a de nature en nous... Permettez que nous osions ce jeu de mots : changeons les regards (d'égout) pour changer de Regard sur la ville.

Et c'est faisable, une étude rigoureuse a pu déterminer un tracé plutôt précis du cours d'eau disparu sur lequel on dénombre plus de cinq cents plaques d'égout. Sur ce Parcours de sept kilomètres, cent cinquante plaques, placées idéalement pourraient devenir des supports à un travail créatif. Une tous les cinquante mètres environ. Des techniques de moulage pourraient permettre d'en réduire les coûts. Un cheminement se dessine.

Imaginez les histoires que peuvent drainer 150 plaques d'égout créatives. Histoires d'eau, bien sûr, histoires de paysages, histoires de gens, histoires pour le futur. Imaginez le possible récit collectif qui peut s'écrire avec 150 dessins proposés par des artistes, des groupes de personnes, des classes d'écoles, des associations diverses, résultat d'autant de projets. Imaginez

JEAN-MICHEL BARTHÉLÉRY

ce que peut devenir cet immense trait d'union qui relie des quartiers aux populations si différentes. Imaginez ce que peut générer comme projets de ville l'idée de refaire vivre un flux de significations au creux de cette vallée. Telle est l'ambition de Maelbeek Mon Amour.

MMA comme l'appellent les intimes est assurément plus qu'une anecdote. Il peut être un projet structurant dans un axe nord sud à l'Est de Bruxelles. Projet qui ne se veut pas au centre, mais qui relie autant de centres. Déjà une ligne de bus - le 59 - l'accompagne quasi tout du long. Le fond de la vallée est également destiné à devenir un itinéraire cyclable régional. Un axe pour un développement durable ? Une coalition d'acteurs divers se met en place emmenée par la plate-forme Eau Water Zone et du Patrimoine pour les Générations futures. On y retrouve des comités de quartier, des associations du réseau Habitat, des centres culturels, etc. Et depuis peu Inter-Environnement. Une belle aventure - toujours ouverte - pour la ville qui pourrait trouver ainsi un peu plus de lisibilité.

JEAN-MICHEL BARTHÉLÉRY

La coordination de Maelbeek Mon Amour Jean-Michel Barthéléry, Alain Marcel et Dominique Nalpas

Voir aussi www.eauwaterzone.be/mma

[1] Ce terme a été employé par la plate-forme Eau Water Zone dans le cadre du projet Open Source, un appel à idées citoyen où il était proposé d'imaginer une ville où l'eau serait une amie - novembre 2007.

[2] Selon Chloé Deligne, chercheur ULB, le phénomène de voûtement des rivières est particulièrement exacerbé à Bruxelles. Voir «Interview de Chloé Deligne», groupe vidéo Ixelles, 2008.

[3] Cette étude de faisabilité a été réalisée par Pierre Bernard et Liesbet Temmerman, architectes, financée par le Contrat de Quartier Malibran via «*du Patrimoine pour les Génération Futures*».

[4] Ces organisations sont liées au projet MMA et apportent leur soutien : Causes Communes (Ixelles), Contrat de Quartier Malibran (Ixelles), GC Elzenhof (Ixelles), Habitat et Rénovation (Ixelles), Parcours citoyen (Ixelles), Service Rénovation Urbaine (Ixelles), GC Maelbeek (Etterbeek), Groupe d'animation du Quartier Européen de la Ville de Bruxelles, Maison de la Rénovation (Saint-Josse-ten-Noode, Le Thé au Harem d'Archi Ahmed (S-J-t-N), Contrat de Quartier Navez Portaels (Schaerbeek), Carpe Diem (Schaerbeek), Comité de quartier Kessels (Schaerbeek), Renovas (Schaerbeek)...

De l'espoir en chantier

Grâce à un système d'épargne collective solidaire et une habile composante de financements publics, 14 familles se sont lancées dans un projet de co-propriété et font aujourd'hui construire leur propre logement.

ISABELLE HOCHART

Un bâtiment basse énergie, en ossature bois, selon les critères du développement durable.

Solidarité, durabilité et participation.

Au départ, des familles issues de l'immigration, pour certaines avec de nombreux enfants. Des ménages avec des revenus modestes qui ne parviennent plus à trouver un logement adapté à leurs conditions financières et familiales. Souvent victimes de discrimination au logement, ces locataires décident de faire face au problème et de devenir propriétaires.

Accompagnés de l'asbl Bonnevie [1] et du CIRE [2], les habitants se regroupent et fondent une association qu'ils baptisent très symboliquement «*L'Espoir*». Ensemble ils constituent une épargne collective et entreprennent les démarches pour construire collectivement leurs logements sur un terrain vague de la commune de Molenbeek. Durant quatre années, ils ont élaboré leur projet en commun pour organiser et anticiper la co-propriété, trouver des financements, rencontrer les architectes, visiter des projets pour s'inspirer mais aussi dessiner les plans. Les étapes à franchir n'ont pas toujours été évidentes. Par exemple, certains co-propriétaires étaient réticents au principe de maison passive. Afin de mieux étudier la question, ils ont donc visité des habitations construites sur ce modèle, discuté avec les habitants et rencontré la ministre en charge de l'environnement pour mieux s'informer. Les résultats sont porteurs : non seulement ce sera une construction passive avec des matériaux durables et en plus le projet a bénéficié de primes pour «*maison passive*» et «*bâtiment exemplaire*» !

Un cocktail de soutiens et de financements publics

Le projet a bénéficié de nombreux soutiens. Tout d'abord, un encadrement social et logistique de la Maison de Quartier Bonnevie et du CIRE qui a accompagné les futurs propriétaires à chaque étape. La commune de Molenbeek a accepté de céder un terrain au Fonds du Logement. Ce dernier, séduit par l'aventure, est devenu un partenaire important du projet en qualité de maître d'ouvrage et propriétaire du terrain qui sera revendu à la co-propriété une fois la construction du bâtiment achevée. Le Plan Logement de la Politique des Grandes Villes a également soutenu le projet ainsi que Bruxelles Environnement via de nombreuses primes (dont celles citées plus haut) et un financement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les ménages concernés avouent qu'ils n'auraient jamais réussi à collecter les fonds nécessaires sans ces différents subsides.

Passeurs d'expérience

Aujourd'hui, le projet est en construction rue Fin à Molenbeek. En attendant de s'installer dans leurs logements construits sur mesure, les futurs co-propriétaires se sont improvisés «*passeurs d'expérience*». Bénévolement, ils font profiter d'autres habitants de leur vécu et organisent par exemple des séances d'information sur le défi énergétique.

Cette initiative sera très certainement difficile à reproduire, parce que le montage financier est à lui seul assez exceptionnel. Mais qui sait si cela ne va pas inspirer d'autres démarches solidaires pour contourner les difficultés actuelles du logement.

Isabelle Hochart

Plus d'informations sur :
www.espoirmolenbeek.blogspot.com

[1] Asbl Bonnevie : maison de quartier à Molenbeek (amélioration des conditions de l'habitat).
[2] CIRE : Coordination et Initiatives pour Réfugiés et Etrangers.

Bruxelles-Midi
L'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle

L'histoire de Bruxelles est jalonnée de grands projets immobiliers qui, cycliquement, ont dévasté le tissu urbain et se sont terminés par un «*Plus jamais ça!*» L'avènement de la Région de Bruxelles-Capitale, en 1989, portait l'espoir que soit mis fin à cet urbanisme imposé d'en haut et que la ville ne subisse plus de saccages comme celui du quartier Nord. Avec l'annonce de l'arrivée du Train à grande vitesse (TGV) en gare du Midi, il a vite fallu déchanter. Une nouvelle fois, le «*progrès*» et le «*développement international*» suscitèrent les convoitises immobilières et déclenchèrent le «*nettoyage social*» d'un quartier populaire...

Tout juste 20 ans plus tard, Gwenaël Breës, ancien habitant et membre du Comité du quartier Midi, revient sur cette saga politico-financière toujours inachevée à travers un ouvrage fouillé, à l'aide de nombreuses archives, qui révèle les dessous de ce fiasco urbanistique. Chacun des 12 chapitres qui le composent propose une approche thématique, mettant en exergue tantôt un aspect tantôt un acteur de cette affaire.

Sur fond de crise du logement et de surproduction de bureaux, ce livre dévoile comment le sort du quartier Midi s'est joué telle une partie de Monopoly, dans un combat opposant des investisseurs privés, une société ferroviaire métamorphosée en promoteur immobilier et des autorités publiques avides de recettes fiscales... Comment la Commune de Saint-Gilles et la Région bruxelloise, menées par un même homme (le socialiste Charles Picqué), ont transformé ce champ de bataille en véritable guerre d'usure... contre les habitants. Ceux-ci ont payé le prix fort d'une politique basée paradoxalement, d'une part, sur la lenteur et la temporisation et, d'autre part, sur l'utilisation d'une loi et d'une menace d'expropriation «*en extrême urgence*».

La lecture de cette enquête offre une vision édifiante de certaines pratiques politiques marquées tant par l'amateurisme et la naïveté, la concentration des pouvoirs et la confusion des intérêts (communaux et régionaux en l'occurrence), que par des connivences avec certains promoteurs immobiliers... Et surtout par un profond mépris envers les habitants, comme le confirmeront les derniers rebondissements judiciaires où la Région bruxelloise se verra condamnée pour avoir, dans ce dossier, «*bafoué de manière arrogante plusieurs droits de l'Homme*».

Claire Scohier

Présentation du livre et projection du film «*Dans 10 jours ou dans 10 ans*», le jeudi 4 juin à 20h à la Belladone, 17a rue Moris, 1060 Bruxelles. Entrée gratuite.

«Bruxelles-Midi. L'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle».

Un livre de Gwenaël Breës aux éditions Aden. 384 pages (dont 65 pages de documents et illustrations). 18 euros.
En librairie à partir du 28 mai.

Infos : *www.quartier-midi.be*

Un petit pas pour la Gare centrale

Les aménagements urbains organisés autour de la marche sont déterminants pour que les piétons s'approprient leur environnement. Dans le but de privilégier la promenade et de relier le haut et le bas du centre-ville, les abords de la Gare centrale vont continuer leur mutation.

CATHY VIZZINI

Un grand piétonnier bordera l'entrée de la gare. Seuls les bus, les taxis et les vélos pourront s'en approcher.

Les boulevards de l'Empereur et de l'Impératrice forment une structure urbaine héritée des saccages de la jonction Nord-Midi et d'une organisation des déplacements focalisée sur l'automobile. Depuis plus de douze ans, un projet de «*coulée verte*» destinée à relier le Sud et le Nord ainsi que le haut et le bas de la ville attend dans les cartons. Tout arrive : le permis d'urbanisme concernant la partie située entre le bas du Mont des Arts et la Collégiale de Saint-Michel et Gudule vient d'être délivré.

Anneau de lumière

Peu de gens savent que le carrefour devant l'entrée principale de la Gare centrale porte le nom de Carrefour de l'Europe. Avec l'intention de matérialiser l'unité européenne, une œuvre d'art va venir s'y implanter : un immense anneau qui ceindra toute la place. Cet anneau sera éclairé et soutenu par des poteaux métalliques suffisamment élevés pour permettre le passage des bus. Bus qui seront, avec les taxis, les seuls véhicules à avoir droit de cité devant la gare, puisque tout l'espace y sera entièrement transformé en piétonnier.

Une seule bande dans chaque sens

Le boulevard de l'Impératrice va être réaménagé sur le modèle du boulevard de l'Empereur, redessiné depuis quelques années. Ne subsisteront que deux bandes de circulation, chacune équipée d'une piste cyclable, qui s'arrêteront en cul de sac au niveau de la gare. Les transports en commun et les taxis pourront poursuivre leur chemin tandis que tout le reste du trafic voulant relier Pachéco et la Bibliothèque nationale sera invité à emprunter la rue de Loxum et le Cantersteen. La circulation est rejetée autour du parvis de la Collégiale, récemment arboré.

Coulée verte...

Pour occuper l'espace repris aux voitures, la partie centrale du boulevard de l'Impératrice sera réservée aux piétons, habillée de bancs et plantée de tilleuls, de lauriers du Portugal et de lavande. Le bureau d'urbanisme présente le projet comme une réelle coulée verte affirmant la priorité piétonne. Les autorités communales osent aller encore plus loin et invoquent une promenade qui rivalisera avec la rambla de Barcelone.

... ou coulée de macadam ?

Si l'on peut se réjouir de la réintroduction d'arbres en milieu urbain, force est d'admettre que l'appellation de coulée verte est galvaudée. En effet, il ne s'agira jamais que d'une bande piétonne coulée dans l'asphalte, ceinturée par deux bandes de circulation et interrompue brutalement à chaque carrefour au profit du trafic automobile. Il s'agit davantage d'une sorte de séquence d'espaces publics disjoints que d'une promenade.

Merci Beliris

On comprend aisément que la Ville de Bruxelles accueille favorablement

MAYBE_ME/PANORAMIO.COM

Le carrefour de l'Europe avant les aménagements.

Après : le piéton récupèrera une partie de l'espace confisqué par la voiture.

le projet quand on sait que celui-ci est principalement financé par l'accord de coopération liant la Région bruxelloise et l'Etat fédéral : Beliris donne plus de cinq millions d'euros contre un seul déboursé par la Ville. L'objectif de Beliris est de renforcer l'image internationale de notre capitale et le maximum sera entrepris pour que le gros œuvre soit exécuté pour la présidence belge de l'Union européenne, à l'été 2010. Malheureusement, le fait que ce projet soit financé par un acteur extérieur semble expliquer son isolement dans la politique urbanistique du centre-ville tout comme constituer son principal écueil.

Chemins de traverse

L'ambition réjouissante du projet est de rééquilibrer le partage de l'espace au profit des piétons et des cyclistes afin de relier confortablement les différents points d'attraction du centre. Paradoxalement, c'est sa principale lacune : il s'agit fondamentalement d'une percée rectiligne dans la ville qui ne tente pas de multiplier les voies d'errance. En effet, aucun lien n'est esquissé entre la nouvelle promenade et les joyaux patrimoniaux tout proches. Rien ne guide le promeneur ou le touriste vers la place d'Espagne, le musée de la bande dessinée ou la place des Martyrs, suite pourtant logique de leur cheminement vers la Grand-Place. On invite le passant à rester au milieu du boulevard sans ouvrir de perspectives latérales et le promeneur ignorant continuera d'emprunter les avaloirs à voitures que sont les rues d'Arenberg et d'Assaut.

Penser global

Le projet n'est pas totalement négatif. Il pourrait jeter les bases d'une politique piétonne heureuse pour peu qu'elle soit pensée globalement. Notre *rambla* aurait plus d'envergure si ses alentours directs étaient repensés dans le même esprit. La déviation promise des trams depuis la place Royale vers le haut de la gare centrale devrait être préparée voire intégrée par ce projet. Les escaliers du Mont des Arts devraient permettre de descendre vers le bas de la ville sans emprunter un minuscule passage clouté excentré. La verdurisation du boulevard de l'Impératrice devrait se prolonger sur le boulevard Pachéco et atteindre le Jardin Botanique. Le boulevard du Jardin Botanique lui-même devrait être transformé et ses tunnels voûtés. De nombreuses rues du centre gagneraient à être transformées en piétonniers.

Ces quelques idées sont dans l'air du temps depuis aussi longtemps que la coulée verte. Et on ne parle ici que des abords de la Gare centrale tandis que la mobilité des piétons mérite partout d'être valorisée. Combien d'attente encore ?

Jérôme Matagne

BELGIQUE - BELGIË
P.P.
1000 BRUXELLES
1/148
BUREAU DE DÉPÔT
BRUXELLES X
P 302402

Bruxelles en mouvements
Périodicité : paraît toutes les trois semaines (1 juin -31 juin 2009)

Bruxelles en mouvements est édité par Inter-Environnement Bruxelles, asbl.
Association indépendante. Fédération des comités d'habitants de Bruxelles. Organisme d'Éducation Permanente reconnu par le Ministère de la Communauté-française. Membre de l'ARSC.
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles. Tél. : 02/893-09-09. E-mail-: info@ieb.be
Editeur responsable-: Jacqueline Gilissen, place des Bienfaiteurs, 5, 1030 Bruxelles.

«Uplace Machelen»: Las Vegas est à nos portes !

Trop *fun* ! On l'annonçait récemment dans la presse, le projet de méga-centre commercial (190 000 m^2) de Machelen, à 400 mètres de la frontière de la Région bruxelloise, semble bien sur les rails. Un accord a été récemment signé entre les parties concernées : les promoteurs, le gouvernement flamand, la commune de Machelen et l'administration de l'environnement flamande. Tous soutiennent le projet.

Et le gouvernement bruxellois ? Ah là, non, on ne va quand même pas se laisser faire ! Concevoir un tel projet aux portes de Bruxelles avec des incidences majeures tant en termes socio-économiques qu'environnementaux sans la moindre concertation. Haro! Une lettre officielle a été envoyée au promoteur!

«*Uplace Machelen*» sonne le glas d'un autre projet, cher au Ministre-Président Charles Picqué et au Ministre de l'Economie Benoît Cerexhe. Le futur centre commercial du Heysel, dont une étude (jamais publiée) assurait de la faisabilité économique, a désormais du plomb dans l'aile.

Au fait ce projet pressenti pour le Heysel, faisait-il l'objet d'une concertation avec la Région flamande ? Si la réponse est oui, après un coup vache pareil de nos camarades flamands, on peut désormais s'interroger sur l'opportunité de voir un jour les Régions se concerter au sein d'une hypothétique communauté urbaine. Si la réponse est non, quelle hypocrisie ! Le gouvernement bruxellois reproche à son «*partenaire flamand*» des pratiques que lui-même n'hésite pas à avoir...

Faut-il se réjouir de cette course contre la montre «*ratée*»? 190 000 m^2, 7 200 places de parking, un temple de la consommation et du divertissement !

«*Un endroit qui deviendra une destination où l'on peut créer, découvrir, expérimenter, s'amuser, se détendre et profiter de moments en famille. Chez Uplace, on peut travailler, vivre, faire votre shopping et se divertir dans un seul et même endroit. Uplace propose une expérience complète pour tous : enfants, ados, jeunes cadres dynamiques, parents ultra-occupés et seniors actifs.*»

Autant dire que le Bruxellois, pas très «*bankable*» avec un revenu moyen qui atteint péniblement les deux tiers de celui de son voisin brabançon flamand, n'aura pas trop l'occasion d'expérimenter ce nouveau Las Vegas. Pour une fois, ce n'est pas nous qui allons nous en plaindre...

Mathieu Sonck

Concours «Bâtiments exemplaires en énergie & éco-construction»

Pour la troisième année consécutive, la Région de Bruxelles-Capitale lance un concours pour la construction ou la rénovation de Bâtiments Exemplaires. Le but de ce concours est de démontrer qu'il est possible d'atteindre de très bonnes performances environnementales avec des constructions neuves ou rénovées. Les lauréats bénéficieront d'une guidance technique et d'une aide financière conséquente pour réaliser leurs projets.

Pour participer, vous devez renvoyer un dossier de candidature. Celui-ci comportera, entre autres, une description des travaux prévus, une analyse des performances en matière d'énergie, une présentation des efforts en éco-construction et un projet architectural. Le dossier complet doit parvenir à Bruxelles Environnement ***pour le 10 septembre 2009*** au plus tard. ***Infos : 02/775 75 75, www.bruxelles environnement.be***.

Vous pouvez découvrir les projets sélectionnés les deux années précédentes, à l'exposition gratuite organisée par l'administration régionale Bruxelles Environnement - IBGE du 21 avril au 30 juin, au parc de la cathédrale Saint-Michel et Gudule.

Rédacteur en chef: Almos Mihaly, avec la collaboration de Raymond Boudru, Anne Delfainière, Jacqueline Gilissen, Isabelle Hochart, François Hubert, Thierry Kuyken, Olivia Lemmens, Erwan Marjo, Jérôme Matagne, Philippe Meersseman, Pierre Meynaert, Hélène Quoidbach, Dalila Riffi, Claire Scohier, Mathieu Sonck, Delphine Termolle, Roland Vande Poel et Caroline Wouters.
Imprimerie: Auspert & Cie sprl.

En vous abonnant à Bruxelles en mouvements, vous contribuez à soutenir l'action d'Inter-Environnement Bruxelles en faveur de la qualité de la vie en ville.

Coût de l'abonnement annuel au périodique Bruxelles en mouvements (16 numéros) : 24€.
Etranger : 34€. Abonnement de soutien : 54€. Mensuellement par domiciliation : 2 €.
Versements au compte 210-0090204-46 d'Inter-Environnement Bruxelles, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.