



AUDERGHEM

DOSSIER DE PRESSE

Inédit à Bruxelles : la E411 totalement sans voiture
du viaduc Herrmann Debroux jusque Delta

Performance artistique : Une gigantesque fresque en trompe l'œil pour rêver la ville de demain

Sous la direction de
François Schuiten et Alexandre Obolensky

Dimanche 18 septembre 2011



Organisée par le Collège des Bourgmestre et Echevins avec le soutien du Secrétaire d'Etat
à la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de l'opération « Mon village à la ville »

« Enfin, on ose repenser la ville »

François Schuiten

Paris, New-York, Séoul, Marseille...

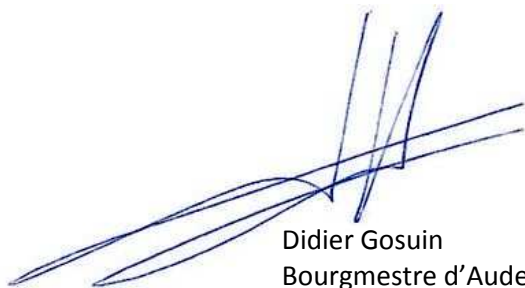
Bruxelles ?

Les réalisations de demain naissent des rêves d'aujourd'hui. Alors rêvons ! Et réfléchissons à l'avenir urbanistique de Bruxelles en oubliant les critères qui ont conduit son développement. La Capitale de l'Europe manque d'ambition. Parce que les Bruxellois, traumatisés par le développement archaïque de leur ville, n'ont plus osé rêver. Le temps nécessaire à la dispersion des effluves de la Bruxellisation¹ explique probablement cet état de fait. A force d'avoir assistés, impuissants, à la destruction de tant de joyaux (dont la Maison du peuple de Horta reste l'emblématique symbole), les Bruxellois ont sombré dans l'excès inverse en nourrissant pour le façadisme² un intérêt excessif.

En prenant en main son destin, en 1989, la Région bruxelloise a nourri une ambition : ne plus saccager la ville. Le temps d'élaborer une législation urbanistique complexe, soucieuse de redonner la parole aux habitants et de figer l'affectation du sol bruxellois, nous sommes devenus les alliés objectifs d'une architecture sans âme. Vingt ans plus tard, on porte néanmoins au crédit des Bruxellois la cohérence retrouvée d'une grande partie du tissu urbain.

Cependant, il reste de grands défis et notre Région doit désormais faire preuve d'audace en s'inspirant des remarquables exemples étrangers. La capitale de l'Europe ne mérite-t-elle pas mieux qu'une mer de béton dédiée exclusivement à la circulation motorisée pour marquer l'entrée de son territoire ?

Paris, Séoul, Marseille, New-York sont des villes qui ont osé poser des gestes architecturaux remarquables pour redonner, à certains espaces, une cohérence et une convivialité inimaginables. Le viaduc Herrmann-Debroux, construit sans permis dans un site classé, n'est pas un ouvrage qui sied au XXI^e siècle. Faut-il le détruire ? Le réaménager ? Le transformer totalement ? Oui, il est permis d'y rêver. Laissons tomber nos préjugés. C'est ce qu'Auderghem a décidé de faire, le 18 septembre 2011, à l'occasion de la journée sans voiture, grâce au soutien de la Région et à la complicité de François Schuiten et d'Alexandre Obolensky. Ensemble, nous allons rêver l'avenir de notre ville !



Didier Gosuin
Bourgmestre d'Auderghem

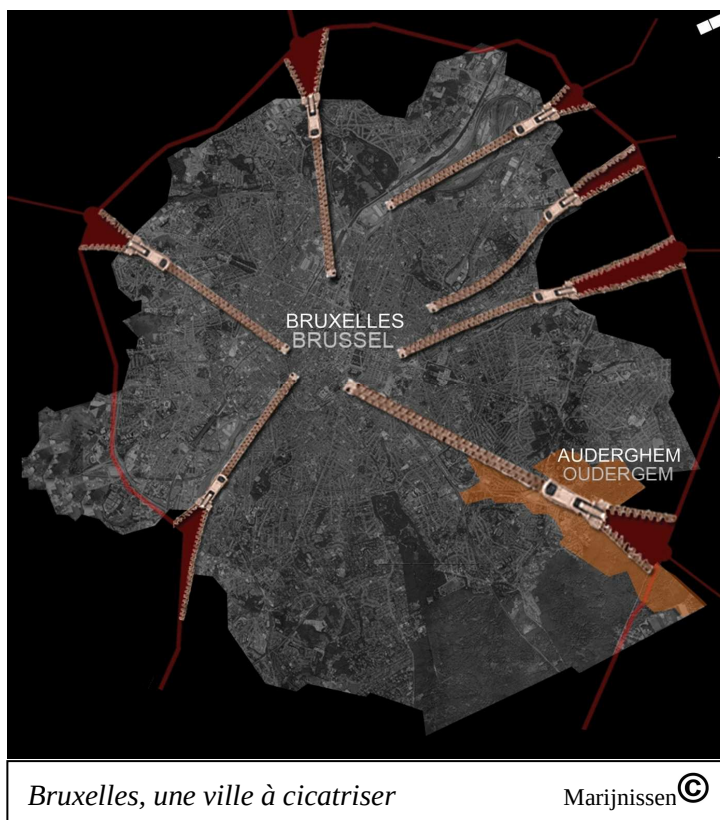
¹ Néologisme marqué par la civilisation de la voiture et la mise en œuvre, par les promoteurs, de politiques urbanistiques répondant à une conception purement utilitariste de la ville. Les grandes infrastructures (autoroutes urbaines, jonction nord-midi, tours de logements et de bureaux, etc.) développées dès la fin des années 50 sous prétexte de « moderniser » l'espace public sont visées par ce terme qui, par extension, désigne une urbanisation sauvage marquée par le profit au détriment du cadre de vie des habitants.

² Pratique urbanistique qui vise à reconstruire un bâtiment (ancien) en ne conservant que la façade.

Le contexte

Chaque jour, entre 150.000 et 200.000 navetteurs circulent à Bruxelles en voitures. Les axes principaux d'entrée et de sortie de ville de la Région de Bruxelles-Capitale utilisés par les navetteurs sont les autoroutes de Namur, Liège, Ostende (av. Charles-Quint), Anvers (A12) ainsi que les Boulevards de la Woluwe, Léopold III et Industriel.

Des axes hyper fréquentés³ qui amènent des flux quasi continu de voitures jusqu'au cœur même de la ville charriant, par la même occasion, un flot de nuisances dégradant considérablement la qualité de vie.



Seuils de pollution dépassés

Les déplacements en Région bruxelloise contribuent pour 24% à la production totale de CO₂ à Bruxelles. Tant les objectifs de Kyoto que les décisions du Conseil européen en matière de réduction de gaz à effet de serre imposent de mettre en œuvre une politique drastique de réduction de la pollution automobile. Les particules fines (PM₁₀), polluant émis principalement par les véhicules, sont soumises à des normes européennes qui, aujourd'hui, ne sont jamais respectées à Bruxelles. Depuis le 1^{er} janvier 2005, seuls 35 dépassements du seuil de 50 µg/m³ est autorisé. D'année en année, les dépassements se multiplient (déjà 60 dépassements à Haren depuis le 1^{er} janvier 2011)⁴.

Nombre de jours de dépassement de la norme de 50µg/m³ de PM₁₀ de 2005 à 2011⁵

Station/Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Haren	66	56	68	42	66	47	60
Molenbeek	42	40	65	21	42	26	30
NOH	-	-	47	34	51	-	-
Berchem	17	17	30	14	41	16	23
Woluwe-S-Lambert	24	29	37	12	28	14	19
Uccle	23	23	42	8	24	14	19

Réaménager les entrées de ville pour diminuer le flot de navetteurs dans la perspective de la mise en service du RER est une question de survie pour la Région bruxelloise.

³ Selon le cabinet du Ministre bruxellois de la Mobilité, en 2004, les flux approximatifs (nombre de véhicules) sur 24 heures en entrée de ville pour un jour ouvrable sont: Liège (55.000), E 411 (38.000), Av. Charles-Quint (31.000), A12 (30.000), Boulevard Industriel (25.000), Boulevard de la Woluwe (22.000), Boulevard Léopold III (20.000).

⁴ http://www.irceline.be/~celinair/french/homefr_java.html

⁵ À la date du 1^{er} septembre 2011

Quelques statistiques⁶

Entre 1991 et 2001

- L'heure de pointe matinale est passée de 7-9h à 6-10h ;
- Le nombre de navetteurs automobilistes a augmenté de + 20% ;
- La navette entrante scolaire a connu une augmentation de +25% ;
- Le nombre de véhicules à disposition des ménages dans la zone RER (135 communes) a augmenté de 207.400 unités.

En 2015, la **congestion automobile** aura pour conséquence

- une augmentation du trafic de 19% entre 6 et 10h ;
- une augmentation de 14% des distances parcourues ;
- une augmentation de 131% des temps de parcours ;
- une augmentation de 33% de la consommation de carburant ;
- une réduction des vitesses moyennes de 21 à 10 km/h ;
- une concentration moyenne de NOx passant de 38 à 44 µg/m³ ;
- une augmentation de 13% des émissions de CO2 sur le réseau routier bruxellois.

Selon le Service Public fédéral Mobilité et Transport, le nombre de véhicules en circulation en 2010 pourrait croître de 21 à 34%.

Selon l'Institut bruxellois de la gestion de l'Environnement (www.ibgebim.be), dans la 1^e couronne, 17% de la population est exposée à un niveau de bruit dû au trafic routier compris entre 70 et 75 dB(A) alors que l'OCDE décrit comme « *intolérables* » des niveaux de bruit de plus de 65 dB(A) et « *indésirables* » ceux compris entre 55 et 65 dB(A)

« La situation tendancielle pour 2015 est très préoccupante. Si rien n'est fait, la Région bruxelloise risque d'être enserrée dans un cordon de congestion et entraînée dans une spirale de déclin urbain »

Mobil 2015 - Conclusions

⁶ Mobil 2015, données actualisées du Plan de déplacement régional

Un débat lancé dès 2007...

Dans les années 70, Auderghem, à l'instar d'autres communes, a particulièrement souffert d'un développement urbanistique de la ville pensé exclusivement autour de la voiture comme symbole de liberté et d'ascension sociale. Aujourd'hui encore, le viaduc Herrmann-Debroux – véritable autoroute de pénétration mise en service en 1973 - constitue une balafre de plus de 950 mètres qui coupe littéralement la commune en deux.

Depuis plusieurs années, les autorités communales alimentent un débat public sur l'avenir du viaduc. Un débat qui s'inscrit pleinement dans le **Plan régional de développement** qui mentionne



explicitement la nécessité de requalifier l'E411 (à la lisière de la forêt, près du centre ADEPS et de la déchetterie communale) pour en faire une porte d'entrée de ville et le **Plan IRIS 2** dont l'objectif principal consiste à diminuer considérablement (plus de 20%) le nombre

de voitures dans la ville.

En octobre 2007, un **appel à idée** a été officiellement lancé par le Collège auprès des bureaux d'architecture et d'urbanisme afin de repenser totalement cette entrée de ville. Trois bureaux renommés d'architecture et d'urbanisme (ASSAR, Marijnissen-Buro2networks-Tractebel, Clerbaux-Pinon) ont rentré des projets visant à **transformer l'autoroute en boulevard urbain**.



Ces projets ont été exposés durant plusieurs mois en s'affichant sur les murs du Centre culturel et l'amorce d'un débat public s'est dessiné. Ils seront réexposés le 18 septembre. Une **action symbolique de destruction du viaduc** menée par le Cercle des Trois fontaines a vu le jour en avril 2010.

E411 : une entrée de ville surchargée



Description du projet

Dans le cadre de l'appel à projet « Mon village à la ville »⁷ lancé par la Région bruxelloise, Auderghem a développé un projet ambitieux dont l'objectif est de **faire évoluer l'imaginaire collectif** et la perception que les Bruxellois ont du viaduc Hermann-Debroux et de l'autoroute E411.

La mobilité douce à la fête

Le 18 septembre 2011, en permettant aux Bruxellois de prendre physiquement possession à pied, à vélo, en roller, etc. de l'ensemble du viaduc qui sera pour l'occasion libéré de tout trafic motorisé sur toute sa longueur, la mobilité douce sera à la fête lors de la journée sans voiture ! C'est une **première en Région bruxelloise**. De nombreuses activités sont programmées à l'entrée de l'autoroute :

- Exposition des projets de réaménagement de l'entrée de ville ;
- Gravures sur vélos (Maison de la Prévention) ;
- Atelier d'entretien et de réparation de vélos (Atelier de la rue Voot) ;
- Atelier vélos (Gracq) ;
- Atelier d'initiation au feu, aux pas de renards et aux nœuds (Asbl L'autre Toît) ;
- Stand Pêche aux Canards ;
- Parcours d'habileté sur deux roues (police locale) ;
- Atelier créatif pour enfants (Maison des Jeunes et Pavillon) ;
- Promenade en calèche (Cheval et Forêt) ;
- Dîner champêtre sur la partie engazonnée ;
- Bar et petite restauration ;
- Stand de la Croix Rouge ;
- Fanfare ;
- Etc.

*« Avec ce projet, nous encourageons les gens à réfléchir :
Comment Bruxelles peut-elle devenir une ville agréable ?
Aussi bien les communes que la Région ont un rôle à jouer »*

Bruno De Lille, Secrétaire d'Etat à la Mobilité

Performance artistique

Si la fête sera donc de la partie, un événement totalement original est organisé sous forme de **performance artistique** : une **fresque géante** offrira, comme un décor de théâtre en trompe l'œil, une **nouvelle perspective de cette entrée de Bruxelles**. L'installation de cette fresque est un véritable défi qui s'étalera sur 100 m² et doit faire réfléchir les Bruxellois qui n'osent pas imaginer un environnement (beaucoup) plus agréable comme entrée de ville.

La qualité artistique de la fresque est garantie par **F. SCHUITEN** et **A. BOLENSKY** qui ont accepté de parrainer et de réaliser le projet.

⁷ Un projet original qui vise à développer, durant la journée sans voiture, des zones de convivialité dans Bruxelles (symbolisées par du gazon) afin de mettre en avant, dans un souci d'échange et de dialogue, des enjeux de mobilité



©Obolensky

Alexandre OBOLENSKY

jouit d'une expérience de plus de 30 ans dans les peintures monumentales⁸ et dispose de nombreuses références en Belgique et à l'étranger pour ses travaux (théâtres, opéras, expositions universelles....)

« Quand j'ai sollicité François Schuiten pour parrainer ce projet, il a directement accepté à une seule condition : qu'Alexandre Obolensky y soit associé », raconte Didier Gosuin. En effet, cet artiste est un habitué des réalisations hors du commun. Et se lancer dans la création d'une image qui sera affichée sur 100m² à une des principales portes d'entrée de Bruxelles est sans conteste un défi hors du commun.

« Ma spécialité, c'est la peinture monumentale explique l'artiste. Depuis 30 ans, j'ai été amené à exécuter des peintures de très grand format: 150, 300, jusqu'à 1.800 m². Je dois beaucoup au décor de théâtre. Peintre de décors est un artisanat rigoureux qui m'a servi de formation, qui m'a appris la patience et la persévérance. Il faut, dans ce métier, s'adapter à tous les styles avec le plus d'humilité et de justesse possibles. Le travail en très grand et l'évolution de la demande des décorateurs dans les années 90 m'ont progressivement amené à aborder la Peinture et les questions qu'elle soulève. J'ai donc développé parallèlement un travail personnel basé principalement sur des images choisies dans mon environnement, photographiées et ensuite "dé-photographiées" par la peinture ».



François Schuiten et Alexandre Obolensky ont donc travaillé tout l'été à l'élaboration d'une image symbolique. « Après en avoir beaucoup parlé, j'ai peint une première image sur laquelle François a rajouté sa patte. Au fil des allers-retours entre nos deux ateliers, nous sommes arrivés à l'image forte qui sera dévoilée le 18 septembre », conclut Alexandre Obolensky. Concrètement, cette image sera imprimée sur une bâche micro perforée et tendue sur une structure exactement comme un décor de scène. Avec la perspective, c'est toute notre perception de la réalité qui sera chamboulée.

Durant la journée sans voiture, la fin de cette gigantesque fresque sera peinte grâce à la participation de jeunes artistes travaillant sous la direction d'Alexandre Obolensky.

⁸ <http://www.obolensky.be/site/index.html>



© Urbicande

François Schuiten est l'une des figures majeures de la BD belge et s'est notamment rendu célèbre par la série *Les Cités obscures*. Dessinateur et scénographe, grand prix d'Angoulême 2002, ce fils et frère d'architecte réinvente la ville à chacune de ses planches.

Quelle a été votre réaction lorsqu'Auderghem vous a proposé ce projet ?

Ce qui m'a enthousiasmé, c'est l'idée de se remettre à rêver la ville, à ne pas l'accepter comme une fatalité. On a tendance aujourd'hui à penser que tout est figé. Mais non, tout est possible ! On a bien retiré le viaduc qui menait à la basilique. Alors pourquoi ne pourrait-on pas retirer le viaduc à Auderghem ?

Pour vous, quel est le principal défaut de l'entrée de ville à Auderghem ?

Justement, c'est qu'il n'y en a pas ! On ne sent pas qu'on entre dans la ville. La seule chose qui l'indique, ce sont les embouteillages. A Paris, c'est le périphérique... Et tout le reste c'est la banlieue. C'est horrible ! Ce sont des murs qui séparent deux mondes.

Et la principale qualité ?

Ces entrées de ville appartiennent à une autre époque. Elles sont définitivement périmées. Le seul mérite, c'est d'aller vite mais, pour moi, c'est une aberration qui nous a conduits à oublier certaines valeurs et à mépriser la ville. Les projets des années 70 (période de construction du viaduc, ndlr), ce sont des projets qui ne laissent pas le temps : on traverse la ville, on la prend vite et puis on la jette. C'est un manque de respect. Or, on est dans un lieu où il y a une forte concentration humaine et cela requiert du respect. Nous devons repenser la ville, - la ville lente -, et réinventer les modes de transport adéquats. Le système actuel est un système qui se mord la queue.

Comment faudrait-il repenser ces entrées de ville ?

Il faudrait incarner ce moment où on change de temps et d'espace. La grosse difficulté aujourd'hui, c'est qu'on est incapable de créer des signes. Or, on a besoin de signes car ce sont des repères. Il ne s'agit pas seulement de placer une sculpture. C'est tout un ensemble qu'il faut imaginer. Pour y arriver, il faudrait faire collaborer des architectes, des artistes, des éclairagistes, etc. Ce qu'il faut aussi, c'est de l'ambition et être à l'écoute des racines du lieu.

Un exemple d'entrée de ville réussie ?

Je n'en vois pas. Pour moi c'est quelque chose à réinventer complètement et qui découle de différents phénomènes qu'on devra aussi repenser. Les portes d'une ville devraient donner le sentiment que c'est le bon moment de laisser sa voiture. Mais pour cela, il faudrait aussi inventer des transports en commun qui donnent envie. Aujourd'hui, on travaille par contrainte. Ça ne marche pas. Pour que les gens prennent les transports en commun, il faut les repenser en fonction du désir. On pourrait imaginer des trams avec des fenêtres interactives qui donnent envie de les prendre !

Une indication sur ce que vous allez créer pour l'événement ?

Ce que je vais proposer, c'est une porte ouverte sur l'avenir. C'est cela qui est intéressant dans le projet d'Auderghem : c'est une ouverture. Enfin, on ose repenser la ville !

Utopique ? Certainement pas...

A priori, on pourrait penser que le projet porté par la commune d'Auderghem est un peu fou. « *Utopiste* » diront certains. « *Irréalistes* » avanceront d'autres. Pourtant, lorsqu'on fait l'effort d'observer ce qui se passe dans d'autres grandes villes, on s'aperçoit que le débat du réaménagement des entrées de ville en supprimant les autoroutes urbaines est pleinement d'actualité. Ci-dessous, une sélection non-exhaustive de projet pouvant inspirer les autorités bruxelloises

Marseille

Il y a un peu plus d'un an, le 8 août 2010, le quotidien régional La Marseillaise titrait en Une : « *Marseille, l'A7 rend son tablier* ». Sous ce titre un peu choc, la photo d'un pont de viaduc partant en fumée suite à une opération de dynamitage. Le même jour dans La Provence, le fait du jour est consacré à « *l'explosion qui a fait reculer l'autoroute A7* ».

Pour réaménager son entrée de ville, Euroméditerranée⁹, qui rassemble l'Etat français et les collectivités territoriales et a pour ambition de placer Marseille au niveau des plus grandes métropoles européennes¹⁰, a utilisé les grands moyens en recourant au dynamitage d'une autoroute urbaine inaugurée en grande pompe par Gaston Defferre en juillet 1970. D'ici 2013, en lieu et place d'une autoroute finissant sa course en plein centre-ville, les Marseillais disposeront d'une entrée de ville totalement réaménagée avec la création d'espaces verts, d'équipements publics, de logements... Objectif : « *Changer l'image de la ville dès son entrée et améliorer la qualité de vie des habitants* », selon les responsables du projet.



L'entrée de ville d'hier et de demain...

©Euroméditerranée

⁹ <http://www.euromediterranee.fr/a7/le-foudroyage-des-ponts-a7-et-saint-lazare-le-samedi-7-aout-2010.html>

¹⁰ Créateur de développement économique, social et culturel, Euroméditerranée est un accélérateur de l'attractivité et du rayonnement de la métropole marseillaise. Avec 480 hectares, Euroméditerranée est considérée comme la plus grande opération de Rénovation Urbaine d'Europe.



New-York

A New-York, c'est vers un projet de réhabilitation d'un viaduc de chemin de fer en plein Manhattan qu'il faut se tourner pour comprendre qu'audace ne rime pas avec utopie.

Le 8 juin 2011, la seconde partie du réaménagement de la High Line¹¹ new-yorkaise a été inaugurée.

La première partie de cette ancienne voie de chemin de fer aérienne transformée en espace

vert est ouverte au public depuis 2009. Datant des années 30, cette voie ferrée a été abandonnée au début des années 80. Sous la pression des riverains, le Maire de New-York a décidé, en 2002, de sauver ce vestige industriel en le transformant en un énorme parc public long de 2,5 kilomètres.

Espace de détente et de convivialité, la promenade offre également un point de vue original sur l'architecture new-yorkaise.

Au fil du parcours, les ambiances évoluent grâce à l'aménagement d'espaces de détente et à la présence d'une végétation qui, au fil des ans, a réellement pris possession de l'ancien viaduc.

Des commerces de proximité (petite restauration, bar...) se sont implantés sous la promenade.



Paris

La promenade verte¹² plantée au cœur de Manhattan fait irrémédiablement penser aux jardins suspendus installés sur l'ancienne voie de chemin de fer parisienne à deux pas de la Bastille.

Paris peut d'ailleurs s'enorgueillir d'avoir été la première ville au monde à avoir réhabilité un viaduc en parc public.

Sorti tout droit de l'imagination du paysagiste Jacques Vergely et de l'architecte Philippe Mathieu, cette promenade verte est accessible aux promeneurs depuis 1993 et relie la gare de la Bastille au bois de Vincenne.

¹¹ <http://www.thehighline.org/design/high-line-design>

¹² http://www.paris.fr/english/parks-woods-gardens-and-cemeteries/gardens/promenade-plantee/rub_8212_stand_34230_port_18987

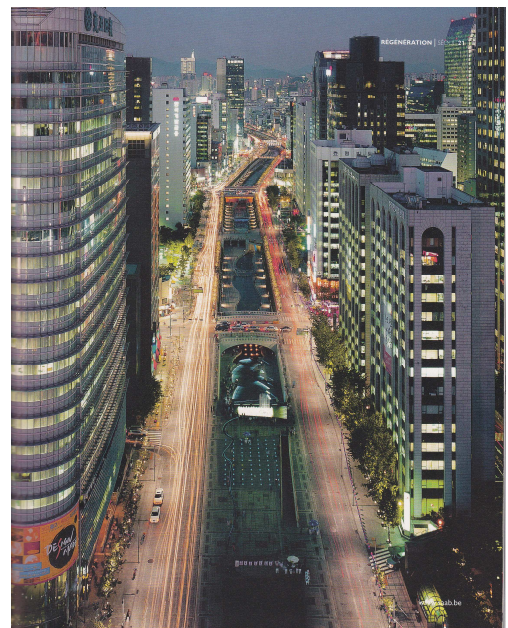
Séoul

Après l'Europe et l'Amérique, l'Asie n'est certainement pas en reste lorsqu'il s'agit de mener des projets urbanistiques ambitieux.

La ville de Séoul nous offre un bel exemple de « renaissance verte ». Cheonggyecheon était à l'image de notre Senne, une rivière urbaine utilisée comme égout à ciel ouvert qui a finalement été enterrée au début du XXe siècle.

Dans les années 70, une autoroute surélevée par un viaduc de 5,6 kilomètres de long et 16 mètres de large a définitivement condamné cette rivière. Au fil du temps, une activité commerciale s'est déroulée autour de ce viaduc qui a fini par être considéré non plus comme un symbole de modernité mais bien comme un risque environnemental.

Il aura fallu un maire de Séoul déterminé pour entamer un projet a priori fou : démolir le viaduc, rouvrir la chaussée pour réhabiliter la rivière. Le Maire qui a pris cette décision, M. Lee Myung-bak est aujourd'hui président du pays.



En deux ans et demi de travaux, la rivière a pu renaître de ses cendres et devenir, au cœur du quartier d'affaires, une véritable oasis de verdure.

La réhabilitation de cette ancienne autoroute urbaine est une réussite totale que personne ne conteste. Quelque 90.000 piétons foulent chaque jour les allées arborées de cet espace vert réalisé depuis maintenant 5 ans et qui est devenu le plus couru de la capitale sud coréenne.

Conclusions

Paris, New-York, Séoul, Marseille... et pourquoi pas Bruxelles ?

Toutes ces villes ont porté des projets audacieux qui ont débouché sur des réalisations concrètes améliorant considérablement la qualité de vie en réduisant bien souvent la place de la voiture. A Bruxelles, dans la perspective du RER, il faut impérativement réaménager les entrées de ville pour diminuer les capacités d'entrer en voiture dans notre Région. Sans cela, les centaines de millions d'investissements dans le RER ne serviront à rien car le transfert modal ne s'opèrera pas.

Une étude de l'OCDE de 1994 intitulée « *Gérer la congestion et la demande de trafic routier* » nous enseigne que « *même lorsque la qualité des transports publics est très élevée, la voiture reste attractive* ». Et l'OCDE de conclure qu'il « *est essentiel de limiter l'attractivité des déplacements en voiture particulière* ». Les autorités helvétiques – et particulièrement la ville de Zurich – en a fait l'expérience puisque plus d'1,3 milliard d'euros ont été investis pour doter la ville d'un système de transport public entièrement rénové. A la suite de ces investissements, le nombre de passagers a augmenté de 20% au cours de la première année d'exploitation. Malgré ces résultats, les flux de trafic aux portes de la ville sont restés identiques.

Face à ce constat, les autorités helvétiques ont rendu l'usage de la voiture physiquement impossible en de multiples endroits par la conjonction de nombreuses mesures dissuasives : suppression de places de stationnement, réduction de la capacité des artères routières, création de chicanes, cul-de-sac, etc. N'ayant plus d'autres choix, les automobilistes ont donc finalement opté pour l'utilisation des transports collectifs pour se rendre et circuler à Zurich.

L'expérience de Zurich et l'analyse de l'OCDE doivent nous guider. Il est indispensable de réaménager l'ensemble des entrées de ville à Bruxelles afin de contraindre les automobilistes à utiliser le RER lorsque ce dernier sera devenu une réalité.

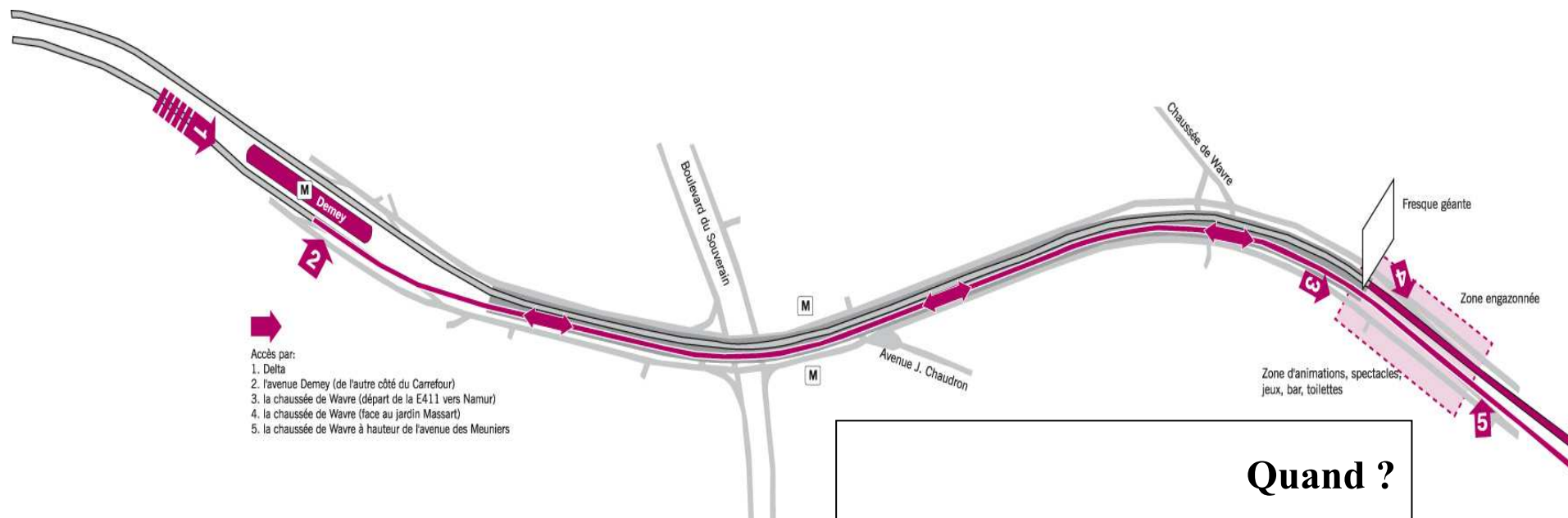
Pour Auderghem, cet objectif va de pair avec une réhabilitation complète du viaduc. C'est une chance dont les urbanistes et les architectes doivent se saisir.

Faut-il démolir le viaduc en s'inspirant de l'exemple marseillais ? L'aménager dans l'esprit des espaces verts créés à New-York où à Paris ? En faire un véritable pôle d'attraction comme à Séoul ? Voilà la réflexion que la commune d'Auderghem, avec l'aide de la Région, veut porter durant la journée sans voiture.

Parce que tous les projets qui marquent durablement l'aménagement urbain commencent par un rêve, nous allons rêver grâce aux talents d'artistes qui, eux, ne cessent jamais de rêver !

Où ?

Rêvons la Ville : en pratique



Accès par:
1. Delta
2. l'avenue Demey (de l'autre côté du Carrefour)
3. la chaussée de Wavre (départ de la E411 vers Namur)
4. la chaussée de Wavre (face au jardin Massart)
5. la chaussée de Wavre à hauteur de l'avenue des Meuniers

Quand ?

9h	: montage
10h	: début des animations
12h	: début de la performance artistique en présence des autorités communales et régionales
16h	: inauguration de la fresque
17h-19h	: démontage



Info ? Jean-François Leconte : 0497/59.99.49 – jf.leconte@auderghem.be