



P R E M I E R C H A P I T R E



**Bruxelles,
histoire et perspectives
d'une cosmopole**

Pierre Laconte



Résumé

Bruxelles a été le plus souvent, au cours de son histoire, influencée, voire déterminée par des acteurs qui lui étaient étrangers.

Sous l'Ancien Régime, c'est-à-dire jusqu'au 18^e siècle, ce furent Wenceslaus de Luxembourg, devenu Duc de Brabant, Philippe le Bon, Duc de Bourgogne, l'Empereur Charles-Quint de Habsbourg, le Duc Eugène de Bavière et l'Impératrice d'Autriche Marie-Thérèse.

Au 19^e siècle ce furent le Roi de Hollande Guillaume I^{er}, le Prince Léopold de Saxe-Cobourg Gotha, devenu Léopold I^{er}, Roi des belges. Le Roi Léopold II fut pour Bruxelles un acteur extérieur de son développement.

Ces acteurs externes ont constitué une occasion autant qu'un élément de contrainte. Ils ont été dans les meilleurs des cas un facteur de prospérité et de développement.

Au 20^e siècle, après la parenthèse des deux occupations allemandes, ce fut le tour des institutions européennes d'y jouer un rôle déterminant. On peut donc davantage parler à propos de Bruxelles d'une métropole que d'une capitale. Une métropole (parfois appelée « hétéropole » ou « cosmopole ») signifie une ville capable d'accueillir des activités extérieures diverses et de les intégrer.

La mégapole qui constitue le centre du pays, est elle-même faite de plusieurs centres, dont certains sont situés en Flandre et d'autres en Wallonie. Elle est un microcosme de l'Europe décentralisée, et donc bien adaptée à être le moteur du réseau décentralisé de villes sièges des institutions européennes.

Elle est par ailleurs restée pour l'essentiel une ville à l'échelle humaine, faite de dix-neuf communes et de quelque cent quartiers nettement différenciés.

Le présent chapitre s'efforce de montrer comment la forme urbaine de la ville a été à été façonnée par les influences diverses qu'elle a subie, sans pour autant minimiser la capacité d'adaptation et d'initiative bruxelloises. Le chapitre est divisé en quatre périodes. Pour chacune on a relevé des influences portant sur toute la ville, et celles portant sur des parties déterminées.



Bruxelles sous l'Ancien Régime ¹

Depuis sa fondation Bruxelles est marquée par le contraste entre la ville haute et la ville basse. L'une et l'autre ont été façonnées de l'extérieur. Le remplacement du Palais de la Cour de Bruxelles au 18^e siècle par un quartier entièrement nouveau a été la transformation la plus marquante de la forme urbaine bruxelloise.

1.1 La ville haute, siège du pouvoir ducal et de la Cour

Bruxelles, ville marchande, est née au bord de la Senne, mais dès les alentours de l'an mille le pouvoir ducal brabançon s'installe sur la colline du Coudenberg, tandis que la ville basse et le port fluvial sont le lieu des marchands (voir point 1.2).

En 1355 la fille du Duc de Brabant Jean III monte sur le trône mais la population craint que son mari étranger, Wenceslaus de Luxembourg n'abuse du pouvoir. Elle exige un renforcement de la protection

des citoyens vis-à-vis du pouvoir ducal. Wenceslaus accepte de se soumettre à cette sorte d'examen de passage, appelé « Joyeuse Entrée » (1356). Il développe avec faste la Cour de Bruxelles et le haut de la ville.

En 1430 le Duché de Brabant passe à la Bourgogne. Philippe le Bon, Prince français, cumule le titre de Duc de Bourgogne et de Duc de Brabant. Il apprécie l'hospitalité de Bruxelles et notamment son accord en 1431 de construire une AULA MAGNA, centre de congrès avant la lettre et bâtiment symbolique du prestige et du pouvoir du Duc. La construction de l'Aula Magna marque la première étape de l'établissement de Bruxelles comme capitale de la Bourgogne.

Le Duc de Bourgogne développe à Bruxelles une cour de niveau royal et y accumule d'importantes collections d'art imprégnées de l'esprit de la Renaissance.

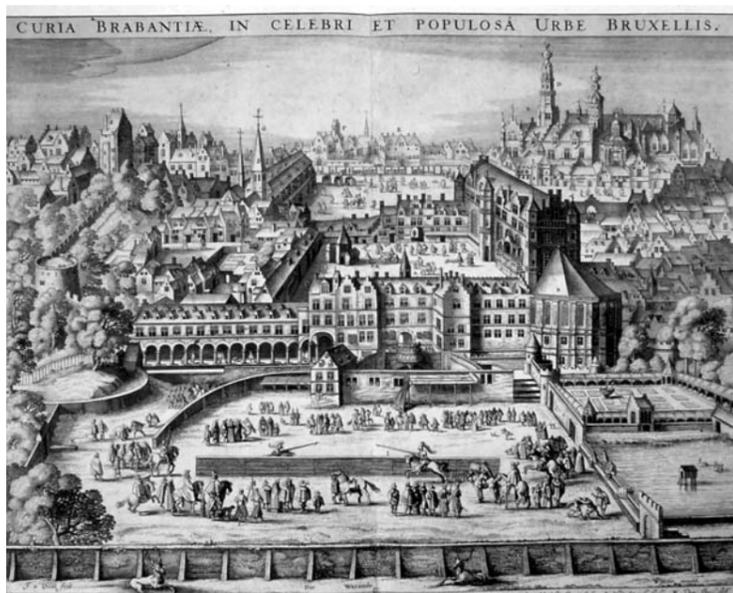


Illustration 1 :
Vue générale de la "Cour de Charles-Quint et du Palais de Bruxelles".

À l'avant-plan on voit le corps de logis et la Chapelle Palatine ou Grande Chapelle. Au second plan à droite l'AULA MAGNA, salle d'apparat de 30 mètres de hauteur construite par Philippe le Bon, Duc de Bourgogne.

Crédit © Musée de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi.



Illustration 2 : Vue de l'AULA MAGNA. À gauche on voit une partie de la Chapelle Palatine ou Grande Chapelle. L'AULA MAGNA devint sous l'Empereur Charles-Quint un symbole du Saint Empire Germanique.

Crédit © Musée de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi.

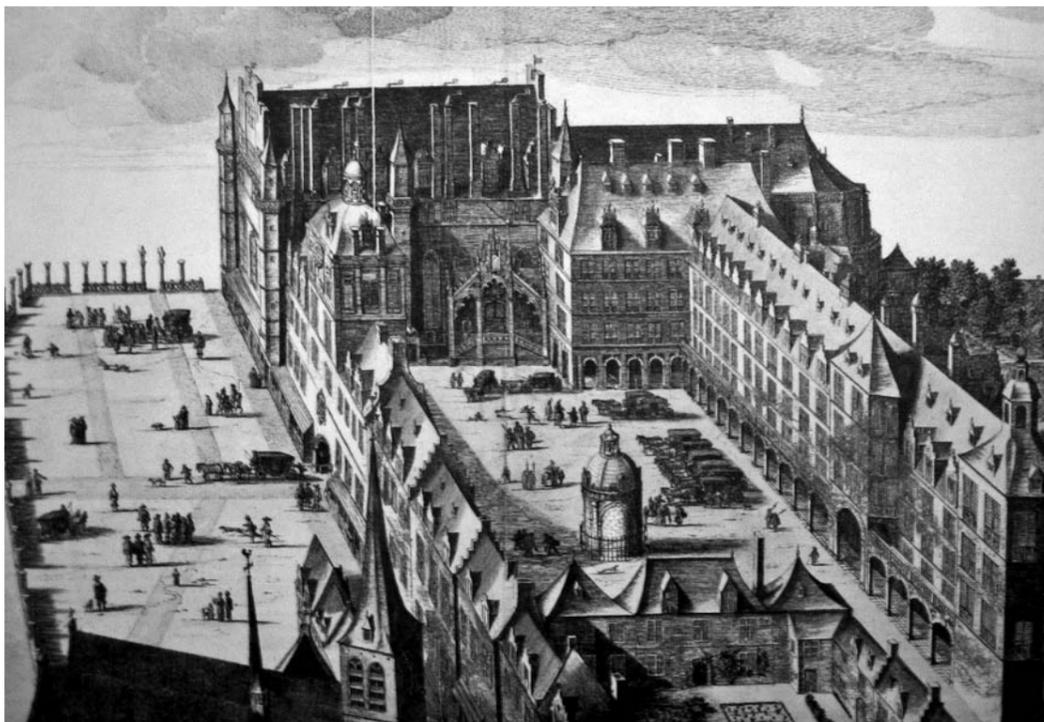


Illustration 3 : Le Palais de Bruxelles, siège du pouvoir ducal, puis impérial. Au fond l'AULA MAGNA.

Crédit © Musée de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi.



Illustration 4 : Vue aérienne de la Place Royale, construite à l'emplacement du Palais de Charles-Quint. Les fouilles récentes, visibles en haut de la photo, ont dégagé les fondations de l'AULA MAGNA et de la Chapelle Palatine et permis de réaliser une promenade souterraine depuis le Musée Bellevue (en haut à droite) et le Palais des Beaux Arts (voir contribution de Paul Dujardin).

Crédit © Michel Van Roye, asbl « Palais de Charles-Quint ».

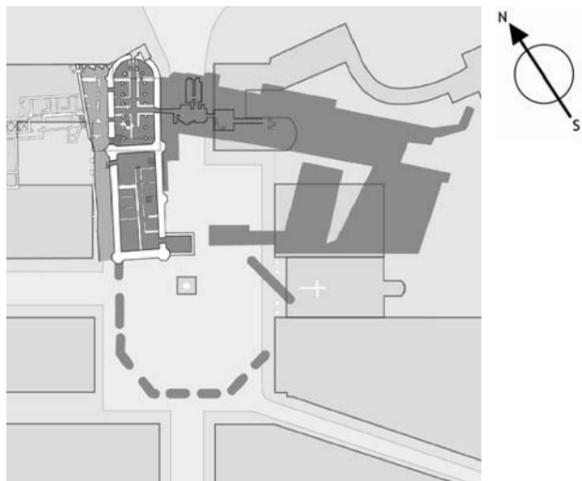


Illustration 5 : Vue superposée de l'ancien Palais et de la Place actuelle. En haut à gauche le Grande Chapelle et l'AULA MAGNA.

Crédit © GENERIS.

La période bourguignonne de Bruxelles n'aura duré que soixante-dix ans et sera suivie de la longue période autrichienne. Après la mort du Duc Charles le Téméraire, le Duché revient en effet aux Habsbourg de la Maison d'Autriche : d'abord à Maximilien d'Autriche, puis à Philippe le Beau et à Marguerite d'Autriche et enfin à Charles-Quint personnage d'une envergure tout à fait hors du com-mun et d'une précocité digne d'Alexandre le Grand.



Illustration 6 : Portrait de l'Empereur Charles V.
L'empereur Charles V fut un personnage d'une importance exceptionnelle, dont la précocité était digne d'Alexandre le Grand. À moins de vingt ans, il fut élu empereur du Saint Empire germanique, contre le Roi François I^{er} de France. Charles gagna les élections en achetant les voix des grands électeurs, au moyen de fonds empruntés à la famille Fugger, et qu'il ne remboursa jamais.
Credit © Cercle Royal Gaulois Artistique et Littéraire.

À moins de vingt ans, il avait réussi à être élu, contre son rival le Roi de France François I^{er}, à la tête du Saint Empire germanique en achetant les voix des grands électeurs grâce à un emprunt aux banquiers Fugger d'Augsbourg, qu'il ne remboursera jamais, et en utilisant les services du Prince évêque de Liège pour la distribution des fonds...

En 1523 Charles Quint décide d'envahir l'Italie. À la bataille de Pavie, il parvient à faire prisonnier son rival François I^{er} et à monnayer sa libération. En 1527, il a l'audace de s'attaquer aux États

pontificaux par huguenots interposés (sac de Rome). En 1530, il est couronné empereur par le pape Clément VII à Bologne, ville conquise par lui, événement d'un faste sans précédent. Le centre du réseau postal impérial est établi à Bruxelles pour permettre à l'Empereur d'être informé très rapidement (un envoi de Paris à Bruxelles ne prenait que trente-six heures). En 1539 l'annonce de sa visite à Rome pousse le pape à commanditer d'urgence à Michel-Ange la réalisation d'une place d'apparat (GIOVANONNI). Ce dernier fait plaquer un décor moderne sur des palais du moyen âge, (actuelle Place du Capitole). En 1549 Charles-Quint participe à Bruxelles au cortège de la noblesse (l'Ommeganck) et c'est à Bruxelles, dans l'Aula Magna, qu'il abdique en 1555, en faveur de son fils Philippe II. L'Empire passe des Pays-Bas à l'Espagne.

À partir de Philippe II et jusqu'à l'indépendance de 1830, les Pays-Bas seront gérés depuis Madrid et ensuite Vienne. Bruxelles est donc marginalisée. Le protestantisme amènera les provinces du Nord à se révolter contre l'Espagne. C'est l'Union d'Arras (« Unie van Atrecht ») de 1579, qui consacre la rupture entre les provinces hollandaises, décidées à fonder une nation nouvelle, et les provinces belges, restées fidèles à l'Espagne. 1579 est donc la date fondatrice de la Hollande. Pour les provinces belges, c'est une année comme les autres, ignorée des manuels scolaires.

Après de longues années de guerre contre les provinces du Nord protestantes, Philippe II tente de rétablir l'unité des Pays-Bas du nord et du sud, en cédant le pouvoir héréditaire sur ceux-ci à l'Archiduc Albert dit « le Pieux », qui avait épousé sa fille Isabelle. Albert et Isabelle n'eurent pas d'enfants, ce qui leur exclut le pouvoir héréditaire. Ils négocieront avec succès une trêve de douze ans, qui assurera aux provinces du Sud une brève période de stabilité et de prospérité et redonnera à la Cour de Bruxelles tout son lustre jusqu'en 1620. Dès ce moment, les hostilités reprendront, de par la volonté guerrière de Maurice de Nassau, et marqueront pour Bruxelles la période sombre que fut la guerre de trente ans. À Albert et Isabelle succéderont une série de gouverneurs généraux éphémères qui n'ont guère laissé de traces de leur passage.



Illustration 7 : *L'Archiduc Léopold Wilhelm et sa galerie* (David Teniers, 1651).

Les années glorieuses revinrent brièvement en 1647, avec la nomination espagnole de l'Archiduc Léopold Wilhelm comme Gouverneur général. En plus d'être un stratège politique, Léopold Wilhelm était un grand amateur d'art, particulièrement de la peinture italienne. La fameuse peinture de Teniers, *L'Archiduc Léopold Wilhelm et sa Galerie* (1651), donne une idée de la taille et du prestige de la collection de l'Archiduc. Sous Léopold Wilhelm, Bruxelles vécut un renouveau des arts et des lettres, mais malheureusement, l'Archiduc quitta la ville en 1656. Sa collection fut à l'origine des Musées impériaux de Vienne.

Crédit © Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique, Bruxelles. Photo: Speltdoorn.

Les années fastes revinrent brièvement avec la nomination par l'Espagne en 1647 de l'Archiduc Léopold-Guillaume en tant que Gouverneur général. Ce stratège et collectionneur, notamment d'art italien, fait fleurir les arts et les lettres. Le tableau de Teniers donne une idée de sa collection.

Il quitte malheureusement Bruxelles en 1656.

Le déclin de l'Espagne, et donc de Bruxelles, s'accélère et encourage le Roi de France Louis XIV à étendre ses conquêtes aux Pays-Bas. Comme l'écrit de manière flagorneuse le poète Nicolas Boileau-Despréaux dans *Le Lutrin*: « Au seul bruit répandu de sa marche étonnante, / Le Danube s'émeut, le Tage s'épouvante, / Bruxelles attend le coup qui la doit foudroyer... ». Le Général de Villeroi écrit à Louis XIV le 29 juillet 1695 : « Ce serait tirer sa

poudre à moineaux que d'aller à Bruges ou à Gand ». Il conseille donc à Louis XIV de bombarder Bruxelles, en particulier sa Grand Place. Le Palais de Charles Quint restera à l'abri. En effet comme l'écrit Villeroi dans son « ultimatum » au Gouverneur de Bruxelles : « Sa Majesté s'est résolue au bombardement de Bruxelles avec d'autant plus de peine que Madame l'électrice de Bavière s'y trouve ; si vous voulez bien me faire savoir le lieu de la ville où elle est, le Roi m'a commandé de défendre d'y faire tirer ». La ville haute est donc bien considérée comme ville de l'aristocratie et de ses privilèges.

1.2 La ville basse, siège du pouvoir communal et de l'Hôtel de Ville

Par opposition à la ville haute, siège de la Cour et de l'aristocratie, la ville basse est le lieu des marchands, des activités portuaires, des corporations d'artisans, des commerces et du pouvoir communal. La cathédrale, elle, se situe opportunément à flanc de colline entre les deux.

L'Hôtel de Ville symbolise la fierté citoyenne : pour « choquer les Flamands », selon l'expression de Louvois, chef de l'armée française, dans une lettre à Louis XIV « il ne faut leur laisser aucune espérance de traitement favorable et ne pas tenter de négocier avec des moines et accorder des privilèges ». Cela aussi explique pourquoi ce sera la ville basse qui sera bombardée et non la ville haute.



Illustration 8 : Détruire l'Hôtel de Ville, symbole de la fierté civique de Bruxelles, faisait partie de la stratégie du ministre français de la guerre Louvois pour « choquer les Flamands ». Louvois ne souhaitait leur laisser aucun espoir d'un traitement favorable. Ceci explique pourquoi il choisit de bombarder le bas de la ville de Bruxelles plutôt que le haut de la ville.

Crédit © Musée de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi.

La tentative de conquête de Louis XIV sur les Pays-Bas ne lui réussit pas. Le Grand Électeur Duc Maximilien Emmanuel de Bavière reconquiert les provinces méridionales et s'installe à Bruxelles.



Illustration 9 : Portrait de Maximilien, Électeur et Duc de Bavière. La tentative de Louis XIV de conquérir les Pays-Bas ne réussit pas. Maximilien, Grand Électeur et Duc de Bavière, reprit les provinces du sud et s'installa à Bruxelles. Il supervisa personnellement la reconstruction de la ville. Au niveau administratif, il arbitra les conflits de compétence entre les pouvoirs locaux, notamment la magistrature de la ville, l'Office des Bâtiments publics (Chambre des Tonlieux) et l'Office d'application de la loi (Ammanie). Il supervisa la reconstruction de la Grand Place et de 6.000 maisons, et peut être considéré comme le père du miracle de la Grand Place.

Crédit © Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique, Bruxelles.

C'est lui qui coordonnera la reconstruction, vu les conflits de compétence insurmontables entre bruxellois, notamment entre le Magistrat de la ville, la Chambre des Tonlieux (Régie des bâtiments publics) et l'Ammanie (police chargée de faire respecter les règlements).

Il commence par créer un Conseil d'urgence, qui décide de suspendre le monopole des corporations de la ville et d'ouvrir le marché de la construction à toutes les entreprises qualifiées.

Ensuite, conformément aux vœux de la bourgeoisie et par souci de rapidité et d'économie, il opte pour une reconstruction à l'ancienne sur les mêmes parcelles et selon des alignements uniformes. Ceux-ci sont générateurs d'une architecture répétitive (« architectura minor ») mais néanmoins pleine de diversité. Cette « architectura minor » contraste avec l'architecture monumentale « architectura major » que constitue l'Hôtel de Ville. Une longue façade commune habille les maisons du haut de la Place. Elle est remarquable par sa convexité.



Illustration 10 : Hôtel de Ville et maisons formant le bas de la Grand Place.

Afin de satisfaire aux souhaits des la bourgeoisie locale et de rester dans les limites de temps et de coût, Maximilien opta pour la reconstruction de la ville avec des façades uniformes dans le style des alignements existants, créant ainsi une « architecture mineure », répétitive mais diverse. Cette « architecture mineure » fut en contraste avec l'architecture monumentale (« architecture majeure ») de l'Hôtel de Ville. Les maisons de la partie supérieure de la Place furent réunies par une longue façade unifiée, de style palladien. Cette façade commune, qui se distingue par sa convexité, contraste avec les façades individuelles donnant sur la partie basse de la Place.

Photo © J.L. Vandewiele - BITC.

Cette façade collective fait également contraste avec l'individualisme des façades qui lui font face au bas de la Place. Le « miracle » de la Grand-Place est l'équilibre entre les parties monumentales et les parties d'architecture courante entre mitoyens.

Quelle était la motivation du Duc de Bavière en faveur de Bruxelles ?

À l'instar du Stadhouders de Hollande Guillaume d'Orange, qui venait d'obtenir le trône d'Angleterre, le Duc se voyait déjà le fondateur d'une dynastie héréditaire des Pays-Bas du sud et souhaitait marquer son ambition par une reconstruction réussie, ce qui fut parfaitement le cas.

En 1699 la mort de son jeune fils mit fin à ces ambitions dynastiques de Maximilien Emmanuel de Bavière et son intérêt pour Bruxelles, qu'il quitta peu après.

On peut donc dire que le « miracle » de la Grand-Place s'est produit d'extrême justesse et par le fait du Duc Eugène Maximilien de Bavière, agent extérieur à la ville. Sans la volonté du Duc de Bavière, la reconstruction se serait probablement faite dans le désordre et l'improvisation, au gré des intérêts particuliers du moment, ou peut-être pas du tout, vu le déclin économique lié à la marginalisation de Bruxelles au sein de l'Empire autrichien.

1.3 La fin de la Cour de Bruxelles, par décision de la Cour de Vienne

Le début du 18^{ème} siècle est marqué par la dépendance croissante de Bruxelles par rapport au centralisme de Vienne, capitale de l'Empire, dont le Brabant était une province. Bruxelles fait l'objet d'une gestion à distance par l'Impératrice Marie-Thérèse et l'Administration impériale, y compris dans les moindres détails de l'urbanisme. Celui-ci est régi par des décrets impériaux, notamment par le Décret sur les servitudes de vue autour du Parc de Bruxelles, toujours d'application aujourd'hui. La désignation du Duc Charles de Lorraine comme Gouverneur des Pays-Bas fut à cet égard paradoxale. Son autonomie était des plus restreintes, mais il sut plaire durant trente-neuf ans tant à l'Impératrice (en ne se mêlant pas de ses

options politiques) qu'à l'aristocratie et au peuple belges par son caractère bon enfant et son sens de la fête.

L'incendie de 1731 fut fatal à la Cour de Bruxelles. Il portait essentiellement sur le corps de logis du Palais.

Dès le dimanche suivant, la Grande Chapelle, reprenait ses offices.

Le Palais pouvait à l'évidence être restauré. Mais contrairement à ce qui se passa après les incendies précédents, l'Administration impériale de Vienne prit la décision de ne pas restaurer le Palais, symbole d'une gloire ancienne digne d'oubli, et de le laisser se dégrader. Divers plans



Illustration 11 : Vue sur le Palais en feu (1674).

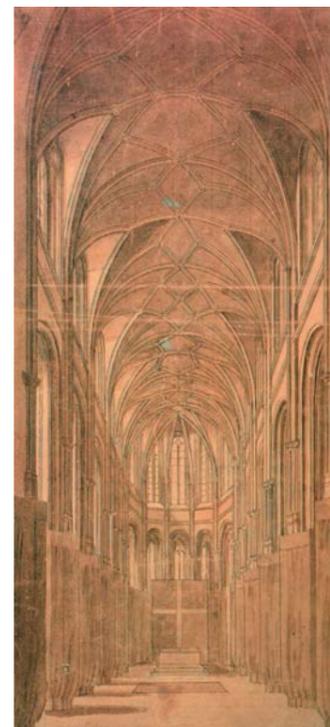


Illustration 12 : Vue de la Grande Chapelle.

En 1731, un incendie ravagea partiellement le magnifique Palais de la Cour de Bruxelles. L'incendie de 1731 ravagea la Cour de Bruxelles. Le Palais de Charles V fut fortement endommagé. La fameuse Grande Chapelle fut épargnée et rouverte aux services religieux du dimanche suivant. Le Palais aurait clairement pu être restauré, comme il l'avait été après des incendies précédents dont celui figurant sur l'illustration (1674) et l'Hôtel de Ville (1695). Néanmoins, l'Administration impériale de Vienne refusa la restauration du Palais, un symbole de la gloire passée de la ville. Plusieurs plans de restauration ou de reconstruction partielle furent proposés et discutés, tandis que le Palais était laissé à l'abandon. L'Administration fut enfin capable de réaliser ce qui fut sans doute son intention originale : raser tout le site de la Cour en faveur d'un lotissement civil. C'est ainsi que l'ancien Palais des Ducs de Brabant, et de l'Empereur Charles V, fut transformé en un quartier classique du dix-huitième siècle, avec un square rectangulaire, une église et des rangées uniformes d'hôtels particuliers.

Crédit © Musée de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi.



de restauration ou de reconstruction partielle furent présentés et longuement discutés jusqu'au moment où l'état de délabrement du palais permit de réaliser ce qui était sans doute l'intention de Vienne dès le lendemain de l'incendie : raser la Cour de Bruxelles, y compris l'Aula Magna et les jardins, et en faire un lotissement civil (GILLOT). La Montagne de la Cour fut arasée pour faire place à l'actuelle Place Royale.

Ce qui fut le Palais de Charles-Quint devint un quartier classique, dans le style des Lumières, avec sa place rectangulaire, son église et ses hôtels de maître en rangée (« architectura minor »). La place fut d'abord appelée Place de Lorraine, en honneur du Gouverneur général et de la Ville Neuve de Nancy. Les jardins du Palais de Charles-Quint (voir ILLUSTRATION 1) devinrent le Parc de Bruxelles, entouré des principales institutions du Brabant. Un plan, proposé par l'architecte de la Ville Claude Fisco, permettait de conserver la Grande Chapelle et de l'intégrer dans le nouvel ensemble. Il fut ignoré par Barnabé Guimard et Nicolas Barré, les architectes désignés par la Cour de Vienne.

La Place Royale de Nancy, construite en 1757 par Thomas Belprey selon le « Plan général des deux villes de Nancy » (Ville-vieille et Ville-neuve), constitue un exemple de maintien du patrimoine architectural existant et de sa prolongation par un nouveau quartier dans le style des Lumières. La Place Royale de Nancy aurait pu être le modèle de celle de Bruxelles.

Le comble de l'ironie fut que Joseph II, devenu entre-temps Empereur d'Autriche et despote éclairé, vit dans la réalisation du nouveau quartier le moyen de ruiner les ordres religieux, jugés responsables de tous les abus, et de prendre possession de leurs biens. Il imposa à chacun d'eux de prendre en charge un des hôtels particuliers du nouveau quartier. Ainsi les bâtiments situés de part et d'autre de l'église Saint-Jacques de Coudenberg durent être construits et pris en charge par l'abbaye de Coudenberg. Les mesures impopulaires diverses prises par Joseph II et son ignorance des particularismes locaux provoquèrent la Révolution brabançonne de 1789 (voir l'ouvrage de Janet Polasky, *Revolution in Brussels. 1787-1793*, 1986).

L'histoire de Bruxelles sous l'Ancien Régime est marquée par la dépendance de la ville par rapport à des souverains successifs. C'est d'eux que sont venues les initiatives qui ont orienté son développement.



2 Le XIX^e siècle : du royaume des Pays-Bas à la Belgique indépendante

2.1 Guillaume I^{er}, roi des Pays-Bas favorable aux provinces Belges

L'occupation française de quelque vingt-cinq ans n'a pas laissé de traces urbaines marquantes. Bruxelles doit cependant à l'initiative de Napoléon la démolition de la seconde enceinte, à l'emplacement de laquelle seront construits les boulevards de la petite ceinture entourant le Pentagone et le creusement du canal vers Charleroi.

Au Congrès de Vienne de 1814, les provinces du Sud n'étaient pas représentées mais bien les Pays-Bas du Nord ! Le Congrès décida donc de rattacher les Pays-Bas du Sud à ceux du Nord et réunir l'ensemble sous Guillaume I^{er} de Hollande, qui ne demandait pas mieux (ILLUSTRATION : Portrait de GUILLAUME I^{er} de Hollande).

Une nouvelle fois ce fut un monarque étranger non sollicité par les Belges qui développa une vision pour le développement des provinces méridionales et en particulier pour Bruxelles, la seconde capitale de son royaume. On lui doit d'innombrables initiatives favorables aux provinces belges et à Bruxelles :

- économiques (la création de Cockerill et de la Société Générale),
- culturelles (la réorganisation de l'enseignement et la création des universités de Gand et Liège, le retour à Bruxelles des œuvres d'art emportées par Napoléon et le théâtre de la Monnaie) et
- urbanistiques (le creusement du canal de Bruxelles, la loi de 1824 sur l'emphytéose, qui permettait aux pouvoirs publics de garder le tréfonds, l'Hospice Pacheco, le Palais Royal et le Palais du Prince d'Orange, actuel Palais des Académies.



Illustration 13 : Portrait de Guillaume I^{er} des Pays-Bas. Le Congrès de Vienne de 1814 qui visa à redéfinir l'Europe après la fin de l'ère napoléonienne, fut un tournant pour les provinces belges. Elles n'y furent pas représentées alors que les Pays-Bas furent représentés avec force par leur roi, Guillaume I^{er}. Le Congrès décida de fusionner les Pays-bas protestants et les provinces catholiques belges sous le roi Guillaume I^{er}. Bruxelles devint la deuxième capitale des Pays-Bas. Une fois encore, un monarque étranger, non désigné par les Belges, développa sa propre vision pour le développement des provinces belges et pour Bruxelles.

Crédit © Musée de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi.

Mais son caractère despotique était plus proche de celui de Joseph II que de celui de Marie-Thérèse. Ses maladresses le rendront impopulaire, alors que son fils, bon vivant, blessé à Waterloo (légèrement il est vrai), avec lequel il ne s'entendait pas, était au contraire fort aimé des Belges. Si le Prince avait pu remplir une fonction analogue à celle de Charles de Lorraine, le mariage de raison entre Hollandais et Belges aurait peut-être survécu, bien qu'il eût été imposé, et aurait fait des Pays-Bas une puissance comparable à l'ensemble de la Scandinavie.

En 1830, le Prince d'Orange était d'ailleurs le candidat de l'Angleterre pour le titre de Roi des belges et fut probablement rejeté parce que le Congrès (nouveau Parlement belge) venait de voter le bannissement perpétuel de la Maison d'Orange.

On peut donc dire que les initiatives de Guillaume I^{er} ont été favorables à l'économie des provinces belges mais que leur caractère extérieur n'a pu rencontrer l'adhésion de la population.

2.2 Leopold I^{er}, Prince allemand dévoué à la Belgique



Illustration 14 : Portrait de Léopold I^{er}.

Le candidat qui fut choisi comme roi de la nouvelle nation par le Congrès national nouvellement formé fut le prince Léopold de Saxe-Cobourg Gotha. On lui offrit le titre de « Roi des Belges » au lieu de « Roi de Belgique » et il lui fut présentée une constitution spécialement libérale, qu'il accepta. Moins de deux semaines plus tard, les Pays-Bas envahirent la Belgique. Léopold fut complètement surpris, n'ayant prévu une telle invasion. Ses liens familiaux avec la France lui obtinrent une intervention militaire française qui sauva le jeune royaume.

Crédit © Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique, Bruxelles.

Le Prince que choisirent les notables belges pour accéder au trône de la nouvelle nation fut le Prince allemand Léopold de Saxe-Cobourg Gotha. On lui proposa le titre de Léopold I^{er} Roi des belges, et non de Belgique, et on lui imposa une constitution particulièrement libérale, qu'il accepta.

Léopold I^{er}, brillant courtisan mais sans expérience du gouvernement, fut accepté sans enthousiasme par la population et son règne fut immédiatement marqué par une nouvelle invasion hollandaise, qu'il n'avait absolument pas prévue ni *a fortiori* préparée. Il n'était même pas au courant de l'état larvaire de son armée.

Cette invasion, arrêtée par la France, grâce au réseau familial de Léopold I^{er}, coûta fort cher à la nouvelle nation (Traité des 24 articles incluant la perte de la Zélande, de l'embouchure de l'Escaut et du Luxembourg), sans pour autant satisfaire Guillaume I^{er}. Celui-ci n'accepta de signer le Traité, et donc de reconnaître la Belgique, qu'en 1839. Il ne se consola jamais d'avoir perdu les deux tiers de sa population.

Le prestige international de Léopold I^{er} et son talent diplomatique lui permirent de confirmer le droit de la Belgique à l'existence et permirent à la Belgique de jouer son rôle d'État-tampon

Dans les premières années de l'Indépendance, Bruxelles recueillit les fruits de la politique de développement industriel de Guillaume I^{er}. Ce développement industriel fut le moteur d'une demande immobilière soutenue. Citons :

- les Galeries Saint-Hubert
- l'extension de la ville haute vers l'est, par la création du Quartier Léopold, de style néo-classique
- la mise en service du premier chemin de fer d'Europe continentale.



Illustration 15 : Les Galeries Saint-Hubert
Crédit © Archives de la Ville de Bruxelles.

Durant ses premières années d'indépendance, Bruxelles récolta les bénéfices des politiques de développement industriel du Roi Guillaume. Ce développement industriel alimenta la demande immobilière. Parmi les projets importants de cette période, on peut noter la construction des Galeries Saint-Hubert, l'extension du haut de la ville par la création du Quartier Léopold, de style néoclassique, et l'inauguration du premier chemin de fer du continent.



Illustration 16 : Vue de Bruxelles (ca 1850) et du Quartier Léopold, futur quartier européen.
Crédit © Musée de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi.

En outre la constitution libérale du Royaume fit de Bruxelles une terre d'accueil pour les bannis de régimes moins tolérants, de Louis David à Victor Hugo. Son libéralisme lui permit d'éviter les troubles que connut la France en 1848.

Le règne de Léopold I^{er} illustre comment le Prince totalement étranger que se choisirent les notables libéraux belges devint celui qui permit à la jeune Belgique indépendante de le rester.

2.3 Influences françaises et réalisations de Léopold II, roi des Belges mais acteur urbain extérieur ayant son propre projet urbain

Georges Haussmann et l'urbanisme parisien exercèrent leur influence sur toutes les capitales européennes, y compris Bruxelles. En 1867, le Bourgmestre de Bruxelles Jules Anspach saisit l'occasion d'une épidémie de choléra pour faire décider par le Conseil communal, non pas l'assainissement de la Senne par le contrôle des effluents, ni la création d'une dérivation, mais le voûtement pur et simple du cloaque et la création de boulevards rectilignes inspirés de l'urbanisme parisien

Il réalisa ce projet en faisant exproprier les bords de la Senne par la Ville. L'expropriation par zones permettait de remettre sur le marché les terrains à bâtir ainsi acquis. Ce faisant, il fit détruire un patrimoine urbain assez semblable à celui du centre de Gand ou de Bruges. Les peintures de Van Moer à l'Hôtel de Ville donnent une idée de ce patrimoine perdu.

Les alternatives de développement immobilier qui auraient permis de sauvegarder ce patrimoine ne manquaient cependant pas. C'était notamment le cas du site de la Gare du Nord, ou de la Gare du Midi, tous deux proches du centre historique. Des développements de la même époque tels que la ville néoclassique de Turin, la « New Town » d'Édimbourg ou le Quartier Léopold à Bruxelles montrent que l'on peut urbaniser par des extensions de la ville existante, sans détruire le patrimoine historique existant.

Contrairement à la reconstruction de la Grand Place, la mise en œuvre du voûtement de la Senne était une opération d'initiative purement bruxelloise et essentiellement spéculative, menée par l'intermédiaire d'un groupe anglo-belge auquel Jules Anspach était lié en sous-main. Les caricaturistes de l'époque ne s'y sont pas trompés, comme l'a rappelé l'exposition de la Bibliothèque royale en 2001 (FINCOEUR) sur l'histoire du voûtement de la Senne.

L'influence d'Hausmann est évidente bien que les espaces publics nouvellement créés soient plus exigus qu'à Paris. Les nouveaux boulevards permirent l'accélération de la circulation entre les gares du Nord et du Midi. Ils permirent la réalisation du Palais

de la Bourse ainsi que l'ouverture d'une perspective urbaine sur la Place de Brouckère, en remplacement de celle qui donnait sur la façade de l'Église des Augustins, qui fut transférée vers la Commune d'Ixelles (rue du Bailli).

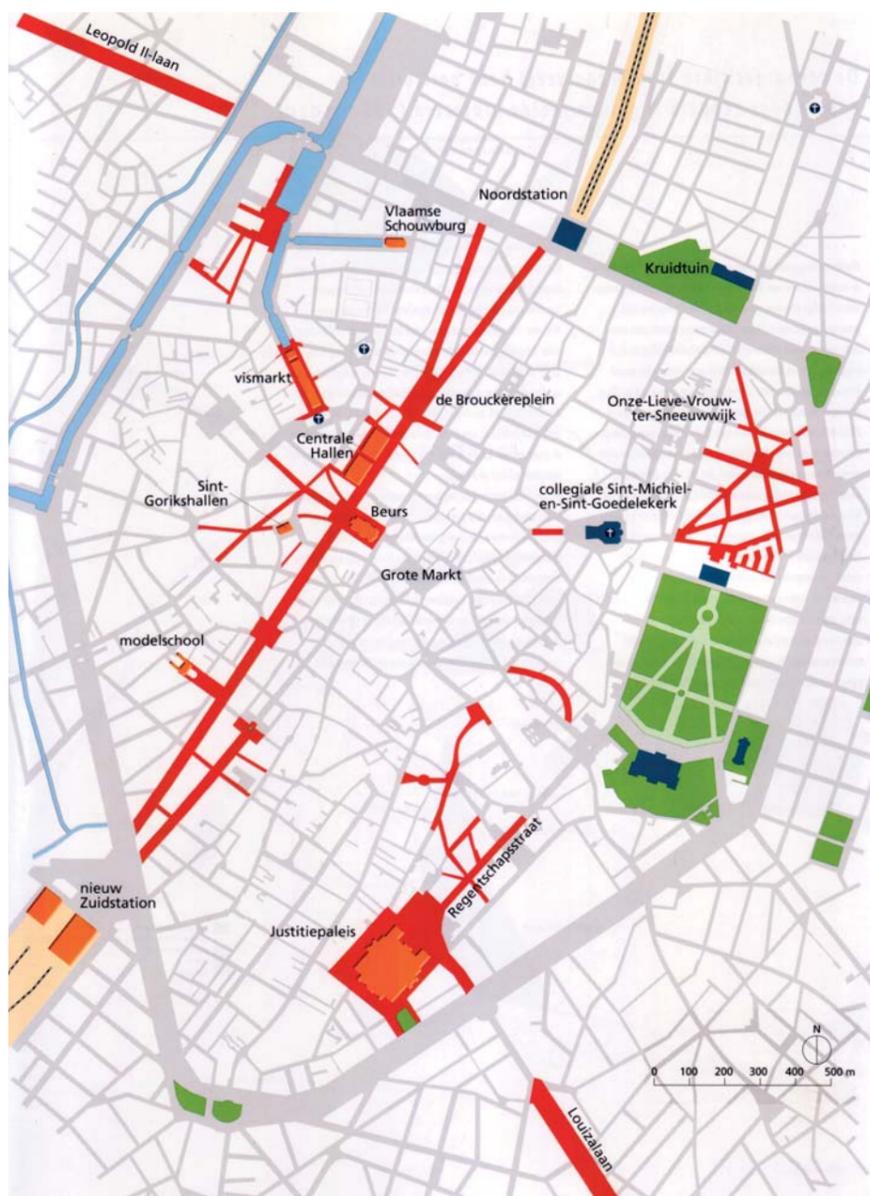


Illustration 17 : Vue des boulevards centraux (Billen, p.157).

En 1867, le Bourgmestre de Bruxelles, Jules Anspach, tira parti d'une épidémie de choléra pour convaincre le conseil municipal de recouvrir la Senne. Le recouvrement de la Senne permettait de créer un réseau de boulevards rectilignes, comme à Paris. Anspach réalisa cet ambitieux projet en expropriant les maisons qui longeaient la Senne. Des sites de développement épargnant l'héritage architectural de la ville étaient cependant disponibles, plus spécialement autour des gares de chemin de fer Nord et Midi, où les terrains pouvaient être aisément mis en valeur. Des exemples contemporains dans d'autres villes européennes telles que la ville néoclassique de Turin et la Ville Nouvelle d'Édimbourg, et même à Bruxelles le Quartier Léopold, démontraient la possibilité d'urbaniser, par l'extension du tissu urbanistique existant plutôt que par sa démolition.

Crédit © Fonds Mercator

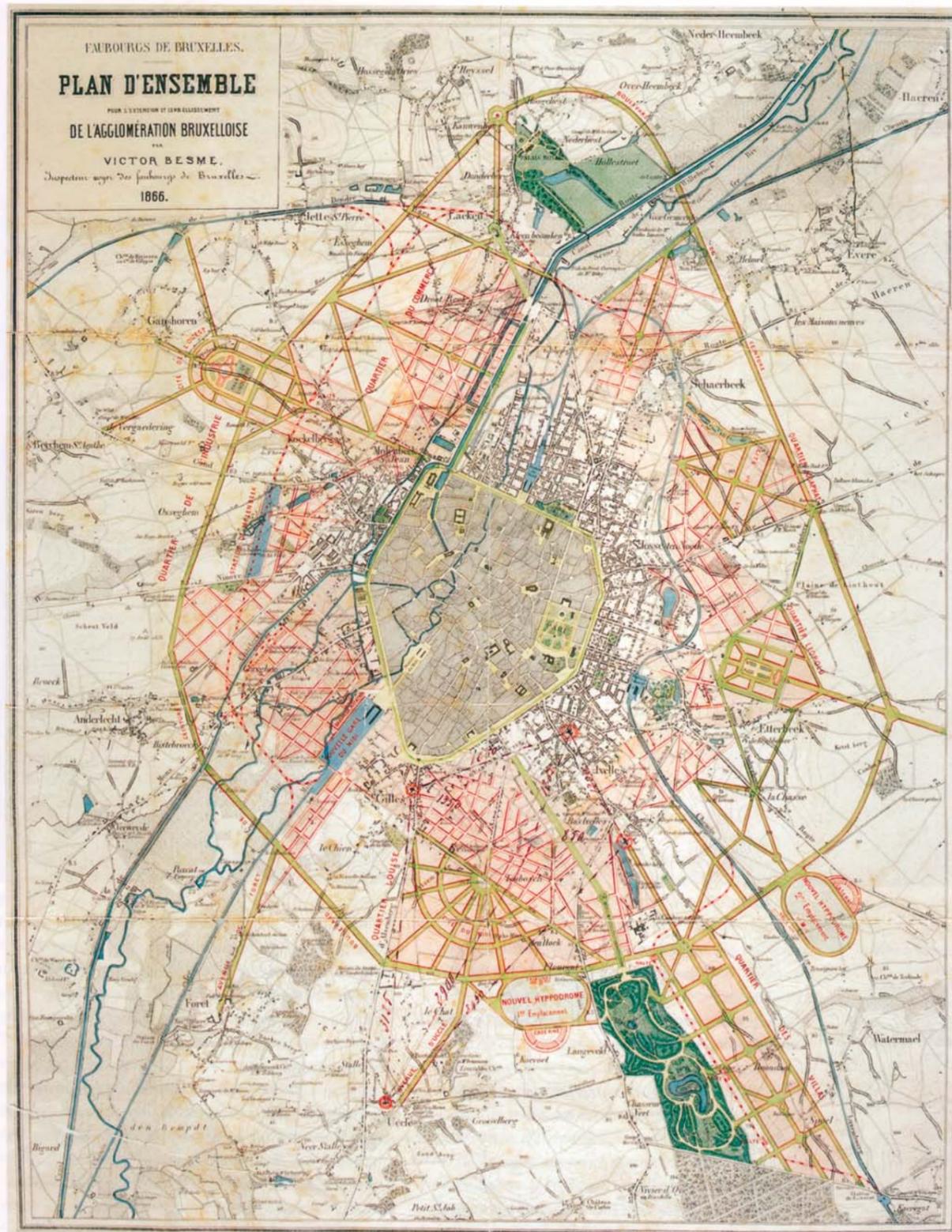


Illustration 18 : Le plan Besme.
La vision de Léopold II portait sur la ville entière et fut matérialisée par le Plan Général de Victor Besme.
Le plan Besme prévoyait de couvrir la périphérie (p.e. la « Cité Mondiale » à Tervuren et les Jardins de Boechout).
Crédit © Fonds Mercator



Illustration 19 : Bruxelles et sa périphérie.
L'image SPOT (Billen) montre la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie immédiate, qui s'étend sur la Région flamande, où est située l'aéroport et la plus grande partie du Ring autoroutier, et la Région wallonne, au sud de la Forêt (ligne rouge).
Crédit © Fonds Mercator (Billen).



L'offre massive de logements entraînée par le caractère subventionné du projet a par ailleurs contribué à la crise immobilière de 1894 et à la récupération des immeubles des boulevards du centre par la ville, à la suite du défaut de paiement de l'impôt foncier par les propriétaires. Ces immeubles appartiennent toujours à la Ville de Bruxelles.



Illustration 20 : Portrait de Léopold II. Contrairement à l'approche essentiellement spéculative du bourgmestre Jules Anspach, le roi Léopold II avait une vision d'ensemble pour Bruxelles : il désirait qu'elle fasse partie des grandes capitales d'Europe. Léopold avait une technique personnelle pour réaliser sa vision urbanistique, quartier par quartier : il faisait réaliser une infrastructure de quartiers, notamment des espaces publics. Le secteur privé était chargé de réaliser les plans en fonction de spécifications architecturales précises. Dans la plupart des cas, le résultat fut un mélange de grande qualité et de rentabilité. La vision urbanistique de Léopold II fut le fait d'un acteur urbanistique extérieur, exactement comme celle du Duc de Bavière pour la Grand Place deux siècles auparavant.

Crédit © Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique, Bruxelles. Photo : Speltdoorn.

Par opposition à l'intervention endogène de Jules Anspach, l'intervention de Léopold II relevait d'une vision cohérente pour une capitale de niveau européen. Elle portait sur toute la ville et se traduisait par un plan général de l'agglomération.

Outre la réalisation des grandes infrastructures de communication, le Plan Besme prévoyait des avenues majestueuses ceinturant ou traversant toute la ville, des parcs et jardins publics répartis dans toute la ville et de nombreuses perspectives, réalisées par des architectes et urbanistes étrangers choisis par le Roi, en dehors des particularismes communaux.

Pour la réalisation de ses projets d'urbanisme, le Roi Léopold II utilisait toujours la même technique : après la construction d'infrastructures publiques d'accueil à l'échelle d'un quartier, en particulier des espaces publics de qualité, il faisait appel au secteur privé pour le lotissement et la construction d'immeubles d'alignement dans ce quartier, selon des cahiers de charge précis assurant la qualité architecturale et la longévité des immeubles. Ce fut le cas :

- du Quartier du Cinquantenaire
- du Quartier Nord Est
- du Quartier Louise,
- des étangs situés en amont du Grand Étang d'Etterbeek (étangs d'Ixelles)
- des entrepôts de Tour et Taxis, etc.

La vision de Léopold II et ses réalisations sont l'œuvre d'un acteur urbain extérieur par rapport aux élus locaux, tout comme le fut le cas des projets du Duc de Bavière pour la Grand Place deux siècles plus tôt. Elle n'excluait pas des projets grandioses et impopulaires tels le Palais de Justice ou le projet de l'architecte français Henri Maquet pour le Musée des Beaux-Arts, qui constituaient de véritables saignées dans le tissu urbain.

Cette vision couvrait non seulement le centre mais aussi et surtout les extensions de la ville jusque loin dans la périphérie. L'avenue de Tervuren, qui s'étend sur plus de dix kilomètres, réalisée par Josef Stübben, en est un exemple particulièrement réussi. L'actuel ensemble du Musée de Tervuren devait dans son esprit être l'amorce d'une ville nouvelle (« Cité Mondiale »).



Illustration 21 : Les entrepôts en douane Tour et Taxis (1906).

Comme nous l'avons vu, la stratégie urbanistique de Léopold II consistait à construire des nouveaux quartiers autour d'infrastructures nouvelles, telles que des espaces publics et/ou des édifices prestigieux. Les entrepôts Tour et taxis sont un exemple parfait d'une architecture prestigieuse complétée par une architecture mineure de bâtiments utilitaires. Aujourd'hui, ils font partie de l'inventaire du patrimoine mondial. Leur récente restauration pourrait servir de point de départ à une nouvelle vague de développement urbain le long des berges du Canal. Un tel développement donnerait une nouvelle vie à cette zone sous-utilisée.

Crédit © Tour Et Taxis.

L'ouverture internationale et le caractère accueillant de la ville à l'égard des étrangers furent un facteur de cosmopolitisme s'ajoutant au développement démographique résultant de ses activités économiques.

2.4 L'aventure coloniale et le miracle de l'Art Nouveau, mouvement européen animé par la Belgique

L'aventure coloniale de la Belgique, issue de la volonté royale, fut un facteur d'enrichissement considérable de la bourgeoisie, s'ajoutant au développement des industries d'exportation. Cette classe d'entrepreneurs fut à l'origine d'une demande pour une esthétique en rupture avec la tradition et l'éclectisme.

L'Art Nouveau bruxellois trouva dans cette classe d'affaires une clientèle idéale. La Belgique était à la veille de la Première Guerre mondiale la quatrième puissance industrielle mondiale. Elle devint la capitale européenne de l'Art Nouveau. L'Art Nouveau bruxellois constituait en effet à la fois un mouvement artistique et architectural tout à fait original, tout en faisant partie d'un réseau de mouvements analogues adoptés dans diverses villes européennes sous différentes appellations.

Bruxelles fut également une ville d'accueil d'architectes européens, l'exemple le plus remarquable étant le Palais Stoclet, chef d'œuvre de l'architecte autrichien Josef Hoffmann.

Ainsi l'Art Nouveau confirme la vocation internationale de Bruxelles et son ouverture aux mouvements culturels venus d'ailleurs.

3 Le XX^e siècle : rêves mondialistes et réalité européenne

3.1 De l'Art Nouveau à l'Art Déco : l'âge d'or de la vie urbaine en Belgique

Les premières années du XX^e siècle virent se succéder différents projets inspirés de l'idée d'un gouvernement mondialiste, notamment le Mundaneum. Ces projets ne résistèrent pas à la Première Guerre mondiale.

Au lendemain de la Guerre, l'Art Nouveau fit place à l'Art Déco, le Palais Stoclet étant déjà une réalisation charnière entre les deux styles.

Les développements marquants de l'entre-deux-guerres furent notamment :

- le Palais des Beaux Arts de Victor Horta (1922 – voir contribution de Paul Dujardin), à caractère très international ;
- le Parc des Expositions du Heysel, siège de l'Exposition mondiale de 1935 ;
- le Résidence Palace.

Le « Plan Jasinski, » inspiré du Plan Voisin du Corbusier – et qui voulait raser une bonne partie du Pentagone – est à citer pour mémoire, car il ne fut jamais question de le réaliser, mais il fut prémoniteur des projets de l'après-guerre.



Illustration 22 : Le parc des expositions du Heysel, siège des expositions universelles de 1935 et 1958. Cette dernière a été symbolisée par l'Atomium, d'André Waterkeyn.

Crédit © Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Photo : Marcel Vanhulst.



Illustration 23 : Résidence Palace (vue depuis le Quartier Nord-Est).

L'art urbain se poursuit durant la période d'entre-deux-guerres. L'Art Nouveau céda la place à l'Art Déco. La Maison Stoclet (1905-1911) qui allie ces deux styles peut être considérée comme le précurseur du mouvement Art Déco. D'autres projets notables de cette période sont :

- Le Palais des Beaux-Arts de Victor Horta (1922).
- L'urbanisation de la Cambre (avec la protection de l'Abbaye).
- Le Parc des Expositions du Heysel.
- Les cités-jardins Floréal-Le Logis.
- Le Résidence Palace.

Crédit © Fonds Mercator.



Illustration 24 : Plan Jasinski.

Le Plan Jasinski, qui fut inspiré par le Plan Voisin de Le Corbusier (1922) et qui proposa de raser une large section du Pentagone, vaut la peine d'être mentionné. Bien qu'il ne fut jamais réalisé (ou même considéré sérieusement), il annonçait les projets modernistes de l'après-guerre.

Crédit © Archives d'Architecture moderne, Bruxelles.



3.2 L'après-guerre, le style international et le modèle des villes américaines : déplacement graduel de la vie urbaine bruxelloise vers la périphérie

L'après-guerre est marqué par un changement culturel dans l'attitude des citoyens vis-à-vis de la société en général et vis-à-vis de la ville et de la mobilité urbaine en particulier. C'est ce que Marcel Gauchet a appelé l'individualisme de masse (GAUCHET 1985). Cet individualisme se marque par une consommation accrue de biens positionnels, c'est-à-dire de biens qui positionnent l'individu vis-à-vis des autres, notamment la maison individuelle à quatre façades avec jardin visible de la rue, et la voiture individuelle.

L'un et l'autre ont été encouragés pour des raisons historiques, nées aux États-Unis. Il s'agit en particulier de l'alliance objective entre le secteur pétrolier (YERGIN 1991), qui avait quasiment disparu avec l'avènement de l'éclairage électrique, le secteur automobile naissant, défendu par Henri Ford et par les industries liées à la construction routière et à la promotion immobilière en périphérie. Les intérêts combinés de ces trois grands secteurs et leur poids sur la politique américaine sont devenus incomparablement plus forts que celui des grandes compagnies de chemins de fer, pourtant tout puissantes au début du siècle. Jamais les chemins de fer n'ont bénéficié pour leur développement d'une subvention en infrastructure.

Henri Ford obtint la suppression des péages routiers, mode de financement routier traditionnel, et la prise en charge des routes par le secteur public, ce qui constituait une subvention sans précédent à la mobilité automobile. Elle constituait aussi la condamnation du train et du tramway en tant que secteurs de l'économie de marché (KAY 1997). Dès les années 20, la circulation des trams était rendue impossible vu l'afflux des voitures et l'absence de sites propres réservés aux tramways, bien que les sociétés de tramways dussent payer la totalité de leurs coûts d'infrastructure.



Illustration 25 : Circulation urbaine aux USA, 1920.

Au plan de l'espace urbain, la consommation d'espace-temps entraînée par un déplacement automobile augmente de manière géométrique en fonction de son temps de stationnement. L'espace pris par un véhicule en mouvement est environ vingt fois celui pris par un piéton en mouvement. Il faut y ajouter l'espace-temps consommé par le stationnement toutes les fois que l'automobiliste ne se trouve pas dans son véhicule, c'est-à-dire quelque 90% du temps. Le différentiel de consommation d'espace entre le piéton, utilisant éventuellement le transport public et l'automobile, peut donc atteindre la proportion de un à cent.

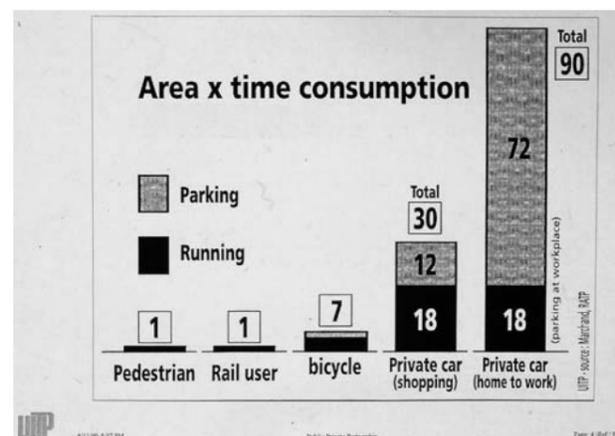


Illustration 26 : « Area x time RATP » : consommation d'espace selon le mode de transport.

Crédit © UTIP - Marchand, RATP.

Tant que le nombre de véhicules était faible, le réseau des rues et le stationnement en rangée ont pu absorber le besoin d'espace de l'automobile, mais au moment où la voiture est devenue un bien de consommation de masse, son incompatibilité avec la ville telle qu'on la connaissait jusqu'alors est devenue évidente, d'abord aux États-Unis, dès les années 20, puis en Europe et ailleurs.

L'étalement urbain aux USA fut par ailleurs encouragé par de nombreux dispositifs institutionnels correspondant aux intérêts des trois grands secteurs, notamment :

- le « G.I. Act », loi accordant des subventions aux anciens combattants pour l'achat de maisons individuelles, origine des Levittowns ;
- les subventions au financement de l'acquisition de maisons ou de voitures ;
- la détaxation des voitures de société ;
- le « Highway Act » (1956), par lequel l'État Fédéral prenait en charge 90% du coût des autoroutes ;
- l'allocation du produit des taxes sur le carburant au seul secteur routier ;
- les subventions indirectes au développement de zonings industriels et de centres d'achats périphériques, etc.

Ces mesures combinées ont mis durablement en péril la viabilité des centres villes américains.

Certains États et villes ont compris les effets pervers à long terme de ces politiques et ont choisi d'autres voies : l'État d'Orégon, notamment, a établi en 1976 un périmètre urbain en dehors duquel seul l'usage agricole est autorisé, équivalent du « Green Belt » londonien.

3.3 La localisation de la haute autorité de la communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) et l'émergence d'une capitale européenne multiple

En 1952, une chance historique, extérieure à nouveau, se présenta pour la Belgique : celle de devenir le pays du siège de la première capitale européenne, dont tous les partenaires souhaitaient la localisation à Bruxelles. Le Gouvernement belge refusa ce choix (dans l'espoir que ses partenaires choisiraient Liège). Le 24 juillet 1952, après une nuit entière de discussions à Paris, le représentant de la Belgique confirmait son refus définitif « n'ayant de mandat que pour Liège », selon le témoignage de Jean Monnet dans ses Mémoires (Monnet). À ce moment Joseph Bech, le Premier Ministre luxembourgeois, surnommé le Talleyrand luxembourgeois, proposa de « laisser le travail commencer à Luxembourg ». Ceci fut accepté et devint irréversible. Le Parlement de la CECA fut provisoirement installé à Strasbourg, dans l'hémicycle du Conseil de l'Europe.

Cette décision charnière, ou « point de bifurcation » tel que l'entendait Ilya Prigogine (PRIGOGINE), a été d'une grande importance pour l'Europe, pour la Belgique et pour Bruxelles :

- Au niveau européen, la décision du Gouvernement belge a été le moment d'émergence d'une capitale européenne dispersée. Ceci était nouveau, Luxembourg n'ayant jamais été envisagée auparavant comme siège d'institutions européennes.
- Au niveau belge, la décision du Gouvernement tournait le dos à la tradition séculaire d'accueil des provinces belges décrite dans les chapitres précédents, depuis la Bourgogne jusqu'au XIX^e siècle, et sa tradition de pays ouvert sur l'étranger et le commerce international. Cette décision était en outre une première en ce sens que le rôle d'accueil international de Bruxelles fut contrecarré par le Gouvernement belge, supposé soutenir sa capitale.

- Au niveau bruxellois, la décision était un signal clair, sinon clairement perçu à l'époque, que le développement européen de Bruxelles, découlant naturellement de sa position géographique, ne se ferait pas sans des initiatives directes des acteurs urbains bruxellois vers les instances européennes, en parallèle avec les relations européennes du Gouvernement national, qui s'était révélé un frein au développement de sa capitale. Cette leçon fut retenue et mise à profit par le secteur privé dans l'accueil du Parlement européen. Il créa un « Centre de Congrès » au Quartier Léopold, fortuitement dimensionné pour pouvoir accueillir, au moment opportun, tout ou partie du Parlement européen.



3.4 La localisation de la Commission européenne à Bruxelles et ses conséquences pour le développement urbain bruxellois

En 1958 les Commissions de la Communauté économique européenne et d'Euratom furent localisées provisoirement à Bruxelles. Ce ne fut pas le résultat d'un choix politique délibéré mais le résultat d'une disposition du Traité de Rome, signé l'année précédente. Celui-ci prévoyait une rotation semestrielle de la présidence, selon l'ordre alphabétique. La lettre B étant la première dans l'ordre, Bruxelles devait accueillir le premier Conseil des Ministres européen et donc mettre des bureaux à la disposition des fonctionnaires des deux commissions. Le récit détaillé de la « Bataille des sièges » (Croisé-Schirtz p.29) confirme qu'aucun accord explicite n'existait plus en faveur de Bruxelles.

Ce choix de localisation constitue à nouveau une décision charnière ou point de « bifurcation » pour l'Europe, qui confirmait la localisation dispersée de ses institutions.

1958 est aussi une année charnière pour Bruxelles, qui se voit promue au rang de capitale européenne.



Illustration 27 : Vue des premiers bâtiments de la Commission européenne à Bruxelles. La Commission européenne fut localisée à Bruxelles, non par choix politique délibéré, mais indirectement grâce à l'ordre alphabétique. Les discussions sur le projet du Traité de Rome prévoyaient des dispositions pour un système de présidence européenne tournante tous les six mois selon l'ordre alphabétique. Etant donné que la lettre « B » était la première, Bruxelles fut chargée d'accueillir le premier Conseil des Ministres européen – une tâche qui exigea d'établir un secrétariat pour la Commission européenne, l'exécutif de l'Union européenne. Le Gouvernement belge proposa un bâtiment situé sur l'avenue des Joyeuses Entrées, dans un secteur résidentiel, longeant le Parc du Cinquantenaire. Ce fut l'origine du Quartier Européen. La sélection de ce site fut une décision pivot qui eut un impact important sur le développement futur de la ville.

Crédit © Archives de la Ville de Bruxelles.

Quant à la localisation de la Commission européenne dans la ville, le Gouvernement belge proposa un immeuble situé dans l'avenue des Joyeuses Entrées, dans un quartier résidentiel, face au Parc du Cinquantenaire, devenu en quelques années un quartier monofonctionnel appelé « quartier européen ».

Cette localisation, rapidement irréversible dans la ville constituait également une décision charnière (« bifurcation ») quant au développement urbain futur de Bruxelles. Elle était en effet de nature à permettre aux promoteurs d'acheter des hôtels de maître et des immeubles d'habitation au prix de l'immobilier résidentiel et ensuite de les revendre au prix du terrain à bâtir pour des immeubles de bureaux, d'une densité plusieurs fois supérieure, destinés à la Commission européenne ou à d'autres usages administratifs. Le Gouvernement belge avait donné lui-même l'exemple, notamment en transformant le Résidence Palace en bureaux pour les Ministères et en expropriant l'École du Berlaimont pour y construire le siège de la Commission.

La mise en œuvre de la Jonction ferroviaire souterraine entre les gares du Nord et du Midi en 1952 aurait pourtant justifié la création d'un centre européen sur les terrains, libres ou sous-utilisés, situés autour de la Gare du Nord. La construction de la Cité administrative le long de la Jonction Nord-Midi (1957) en avait montré la possibilité.



Illustration 28 : Projet Manhattan, vue aérienne. Plus central que le quartier de La Défense à Paris, le quartier Nord se prêtait à un développement européen grâce à la proximité de la nouvelle Gare du nord, elle-même reliée en un quart d'heure à l'aéroport. À l'avant plan le World Trade Centre (WTC) ; au fond, la Place Rogier et Manhattan Centre (Sheraton Hotel).

Crédit © Aéro News, archives C.D.P.



Illustration 29 : Travaux de réalisation de la Jonction ferroviaire Nord-Midi.

Crédit © Archives de la Ville de Bruxelles.

Le Plan « Manhattan », proposé par le Groupe Structures, appuyé par l'architecte américain Victor Gruen, couvrait toute la zone attenante à la Gare. Un « plan particulier d'aménagement », assorti de droits d'expropriation des terrains, fut adopté par les trois communes concernées (Bruxelles, Saint-Josse et Schaerbeek) et les démolitions commencèrent immédiatement. Les constructions nouvelles ne furent édifiées que quelque trente ans plus tard, et non pour des fonctions européennes, les promoteurs bénéficiaires du développement du Quartier européen au Cinquantenaire ne souhaitant nullement se faire concurrence à eux-mêmes.

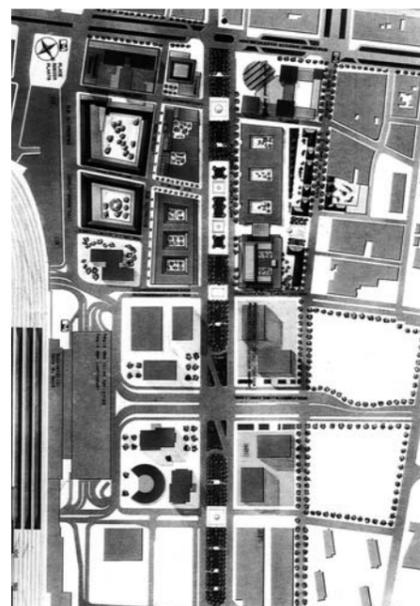


Illustration 30 : Plan d'aménagement du Projet Manhattan. La Gare du Nord est située en bas à gauche, le WTC en bas au milieu et la Place Rogier en haut à gauche.

Crédit © Archives de la Compagnie de Promotion (C.D.P.).

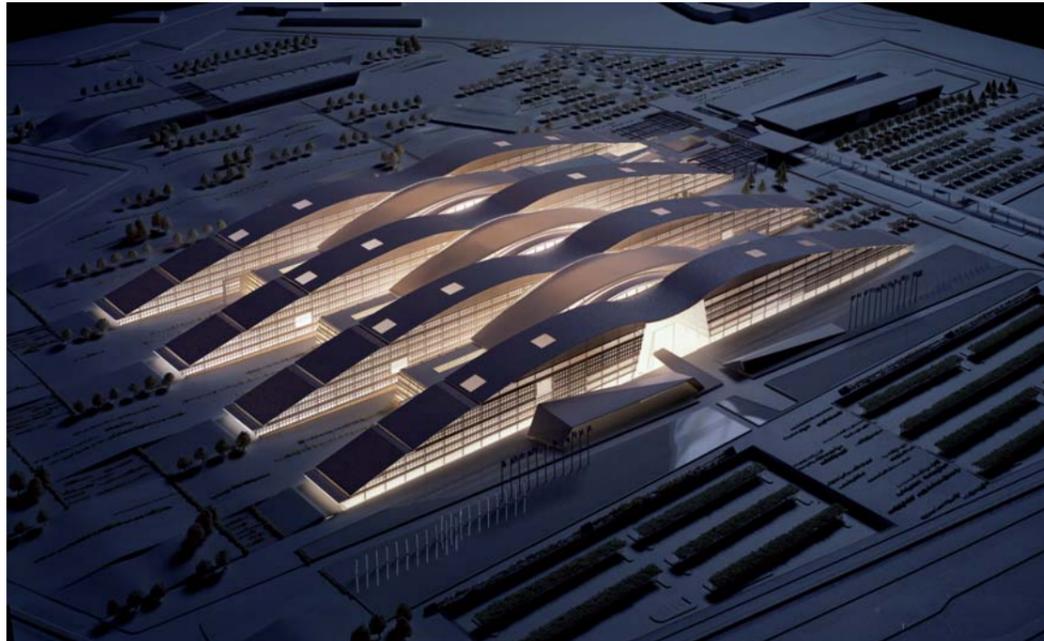


Illustration 31 : Futur QG de l'OTAN, Bruxelles (2013). Le siège « provisoire » de l'OTAN fut placé à côté du cimetière de Bruxelles, à la périphérie de la ville. Il sera remplacé, au même endroit, par un complexe de prestige.

Crédit © Architect: SOM+ASSAR - Model: SOM

On pourrait regretter que les institutions européennes aient été localisées dans le quartier résidentiel du Cinquantenaire, où toutes les infrastructures de transport étaient à créer, au lieu du Quartier de la Gare du Nord, où toutes les infrastructures de transport étaient déjà en fonctionnement.

Au moins la localisation au quartier du Cinquantenaire a-t-elle permis une insertion de l'Europe dans le tissu urbain, ce qui ne fut pas le cas par exemple du siège de l'OTAN.

Il aura fallu toutefois quelque cinquante ans après l'installation de la Commission et quinze ans après la fixation des sièges d'institutions, pour qu'un Plan directeur du Quartier européen soit mis en chantier, à l'initiative du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale (voir contribution de B.Clerbaux).

3.5 Les années 60, années charnières de l'urbanisme en Belgique et à Bruxelles

Au lendemain de la guerre le redressement rapide du Port d'Anvers et de l'économie belge en général, et l'ouverture de la Belgique au commerce international, ont permis également l'essor rapide des trois secteurs particulièrement influents que sont les secteurs pétrolier, automobile et immobilier.

Les représentants de ces secteurs ont su façonner les politiques urbaines belges d'une manière analogue à celles des USA, avec l'aide en particulier de promoteurs bien informés du potentiel de plus-values ouvert par les changements d'affectation des terrains résidentiels en terrains pour immeubles de bureaux. À ce potentiel de plus-value s'ajoutait l'avantage de la très faible taxation foncière belge, qui encourageait la constitution de réserves foncières privées.

Au plan des choix en matière d'infrastructures, l'Expo 1958 a été le signal d'un intense développement autoroutier urbain, contre l'avis de ceux qui y voyaient l'occasion de réaliser le métro dès 1958 ou de prolonger le chemin de fer Tervuren-Gare du Quartier Léopold vers le centre-ville, au lieu de le supprimer.

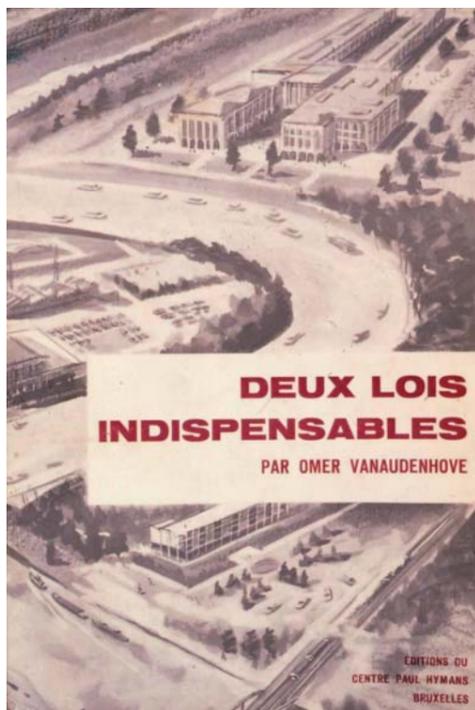


Illustration 32 : Couverture « Deux lois indispensables », par Omer Van Audenhove 1960. Les deux Lois en question portaient sur la création d'un Fond autoroutier inspiré par le Fédéral Highway Act américain de 1956 et sur une réorganisation du droit de l'urbanisme (voir Encart Loi de 1962).

Pour faciliter encore davantage un développement urbain de type fonctionnaliste le Gouvernement fit adopter une législation explicite à cet égard (voir l'ouvrage « Deux lois indispensables », par Omer Van Audenhove 1960). Ces dispositions avaient pour effet :

- de permettre, à l'instar du Highway Act américain, un fonds pluriannuel débudgétisé pour les travaux routiers (développé plus tard sous le titre de Plan De Saegher) ;
- de favoriser la transformation des villes en permettant à tout promoteur disposant de la moitié d'un îlot de bénéficier d'un droit d'expropriation du reste de cet îlot, et d'encourager l'étalement urbain en établissant des mécanismes

facilitant l'obtention de permis de lotir sur des terrains agricoles périphériques (LACONTE 1976).

Différents autres facteurs institutionnels en faveur du développement périphérique se retrouvent dans diverses lois belges de l'après-guerre :

- la Loi De Taeye permettant l'accès du logement unifamilial périphérique à une clientèle élargie ;
- les lois générales d'accès au financement du logement ;
- la déductibilité fiscale illimitée des coûts réels de déplacement domicile travail, ce qui constituait une prime à la localisation résidentielle ;
- les lois d'expansion économique, qui encourageaient la délocalisation, non seulement de l'industrie manufacturière, mais aussi de l'industrie légère et de l'artisanat urbain non polluant, vers des zonings industriels éloignés, monofonctionnels et accessibles uniquement par transport routier.

Enfin et surtout la déductibilité fiscale quasi illimitée des coûts de déplacement domicile-travail, c'est-à-dire en fait des kilomètres parcourus en voiture, ce qui encourageait à la fois l'utilisation de l'automobile pour se rendre au travail et y stationner, forme d'usage de l'automobile la plus consommatrice d'espace urbain, et la localisation des ménages loin du lieu de travail.

On peut se poser la question de savoir si l'étalement urbain décrit ci-dessus était évitable.

En Europe, de nombreuses villes ont bien réalisé le danger, notamment pour leurs recettes fiscales, du risque d'étalement vers leur périphérie.

Londres a maintenu son « Green Belt ».

Les pays scandinaves ont concentré les besoins découlant de l'expansion urbaine vers des villes nouvelles de forte densité, axées sur des gares de chemins de fer.

Vienne a renforcé son système de trams, de métros et de S-Bahn.

[Barcelone a limité son expansion territoriale à l'espace entre les deux rivières]

L'exemple de Zurich surtout est intéressant à comparer avec Bruxelles étant donné le très haut degré de motorisation de Zurich. Cette ville s'est d'abord concentrée sur l'amélioration de la vitesse commerciale de ses tramways (plutôt que sur le renouvellement du matériel ou la création d'un métro). Ensuite après un comptage du nombre d'automobilistes entrant le matin dans Zurich mais domiciliés en dehors, donc sans droit de vote dans la ville, les autorités ont décidé de limiter le stationnement à 90' sauf pour les domiciliés, dans leur propre quartier, un macaron faisant foi. En moins d'un an la population domiciliée dans la ville a commencé à remonter (pour bénéficier du macaron). La valeur des concessions de parkings publics a fortement augmenté, de même que la valeur des logements au centre, y compris dans les « quartiers difficiles », qui ont de ce fait rapidement cessé de l'être. En accord avec les communes périphériques un S-Bahn (RER) a été construit à frais partagés.

Dans le cas de Bruxelles, les mesures de circulation et de transport ont été quasiment en sens opposé : la vitesse des trams a baissé (les communes sont responsables du trafic et du parking, mais ne contribuent pas au déficit de la STIB, société en charge du transport urbain, et se soucient donc peu de donner une priorité aux trams et aux bus).

Le tracé du métro a été manifestement plus influencé par le souci d'améliorer la circulation automobile en surface que d'augmenter la proportion d'usagers du transport public. Il ne couvre d'ailleurs qu'une partie de la demande potentielle, notamment l'est de la ville, par ailleurs déjà bien desservi par le tramway, mais ne dessert ni le nord-est ni le sud-ouest de l'agglomération.

Quant à l'exode urbain, Bruxelles avait encore bien davantage que Zurich intérêt à maintenir les habitants solvables dans la ville puisque c'est le nombre d'habitants qui détermine la part bruxelloise des recettes de l'impôt national sur les personnes physiques. La législation de 1963 autorisant les communes périphériques flamandes à accorder des « facilités » administratives

permettant aux résidents francophones d'utiliser leur langue dans leurs rapports avec l'administration communale, ont favorisé cet exode.

On a donc constaté simultanément une dilution de l'identité bruxelloise et une « surdétermination » de l'identité régionale flamande, qui englobe des communes devenues majoritairement francophones de la périphérie bruxelloise (CORIJN). Comme l'écrit Alexander Murphy "The fundamental challenge facing the Belgian State in the decades ahead is to sustain a sense of common purpose in a system structured to discourage interregional interaction and to promote identification at the regional level" (MURPHY).

Il en est résulté que la Région de Bruxelles-Capitale s'est vue privée de son « hinterland ». Il est paradoxal de constater que la Région de Bruxelles-Capitale figure parmi les plus riches d'Europe par son produit régional, mais la plus pauvre du pays quant aux revenus par habitant et que le taux de chômage y est parmi les plus élevés. En effet l'exode des habitants solvables vers la périphérie est allé de pair avec l'immigration de populations sans emploi et souvent sans domicile. Bruxelles est donc devenue le Centre d'une mégapole centrale belge polymorphe, composée de pôles autonomes en situation de compétition mais aussi de complémentarité (« coopération »).

Le choix de la Belgique en faveur du « tout automobile » au lendemain de la Seconde Guerre mondiale peut être considérée comme une orientation charnière (« bifurcation »). Elle a entraîné la dispersion urbaine au sein d'une large conurbation centrale belge comprenant, outre les 19 communes de Bruxelles-Capitale et leur périphérie, les agglomérations d'Anvers et Gand (parfois appelé « triangle flamand »). Cette conurbation comprend également un « triangle wallon » composé de la zone urbanisée située entre le sillon Sambre et Meuse et Bruxelles (Charleroi, Nivelles, Wavre et Ottignies-Louvain-la-Neuve). Bruxelles constitue la pointe de chacun de ces deux triangles.

3.6 Développements depuis les années 70 – vers une métropole centrale belge

Au lendemain de la Guerre, la reprise de l'économie et des exportations, puis l'apaisement de la lutte entre réseaux scolaires publics et privés par le subventionnement public des deux réseaux, et le règlement de la question royale, par l'accession sur le trône du Roi Baudouin, ont laissé libre cours à un retour des tensions entre communautés culturelles.

Le mouvement flamand, d'abord uni autour de la doctrine selon laquelle le développement démographique et la prospérité de la Flandre entraîneraient son hégémonie de manière naturelle, y compris à Bruxelles, s'est graduellement orienté vers la thèse qui visait à constituer la Flandre en entité autonome, c'est-à-dire en concurrence de fait avec la Belgique, et à affaiblir ainsi l'establishment belge public et privé, principalement localisé à Bruxelles, et donc d'affaiblir Bruxelles.



Illustration 33 : Gouvernement flamand (2007). Brochure au sujet de Bruxelles, capitale de la Flandre. Bruxelles est, outre la Capitale de la Belgique, celle de la Flandre et celle de la Communauté Française Wallonie-Bruxelles. Crédit © Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Selon la stratégie découlant de cette thèse, il était nécessaire de séparer Bruxelles de son hinterland en limitant définitivement son territoire à ses dix-neuf communes totalisant quelque 16 000 ha, sans prévoir aucune autre zone nationale bilingue, telle l'aéroport ou certains quartiers de la Ville de Louvain, siège de la section francophone de l'Université catholique de Louvain. Selon la brochure publiée en 2007 par le Ministère de la Communauté flamande, « il fallait prendre des mesures pour prévenir que la francisation ne fasse tâche d'huile dans d'autres communes flamandes (...). Une première étape consistait à limiter Bruxelles à dix-neuf communes » (Gouvernement flamand). Il fallait ensuite réduire les ressources propres de Bruxelles en établissant des clés de répartition des recettes de l'impôt national des personnes physiques ne tenant compte que de la population, non de l'emploi. Les revenus provenant de l'emploi bruxellois étaient donc taxés au bénéfice de la périphérie flamande et wallonne. Le mouvement centrifuge de population et d'emploi vers la périphérie a engendré des pôles urbains nouveaux autonomes au sein de la métropole centrale belge.

Deux pôles de développement hors de Bruxelles sont intéressants à mentionner à cet égard : le développement urbain autour de l'aéroport de Zaventem (appelé désormais « Brussels Airport » à la suite de son rachat par le groupe australien Macquarie), au nord de Bruxelles, et le développement de Louvain-la-Neuve au sud-est de Bruxelles :

• Zaventem et l'axe Bruxelles-aéroport

L'aménagement urbain de la partie de l'axe Bruxelles-aéroport située sur le territoire de Bruxelles-Capitale relève des seules compétences de la Région et des communes concernées (Bruxelles, Evere et Schaerbeek). L'important site de la Gare Josaphat fait l'objet d'un plan de développement.

L'aménagement du territoire aéroportuaire et de sa périphérie relèvent de la compétence exclusive de la Région flamande et des communes concernées (Zaventem, Diegem et Vilvoorde). En fait la compétition entre ces communes flamandes a entraîné une offre immobilière surabondante et l'émergence de pôles immobiliers autour de l'aéroport et le long de l'axe reliant l'aéroport à Bruxelles (LACONTE 2005).



C'est notamment le cas de l'« Airport Village » et de la zone située autour de la gare de Diegem.

Il s'agit ici d'un développement de la Mégapole centrale belge sur le territoire de deux régions indépendantes l'une par rapport à l'autre.

Le Gouvernement flamand a établi en 2006 des prévisions pour le développement autour de Zaventem, à l'horizon 2025 (« Ontwikkelingsperspectief voor Zaventem 2025 »). Il prévoit la création de 60 000 emplois, dont 20 000 sur l'aéroport lui-même, tout en tenant compte de la Directive européenne 2002/30 sur le bruit. Ces prévisions n'ont cependant qu'un caractère indicatif.

(voir encart page 54 : Bruxelles-Nord Aéroport et Vilvorde par le Prof E. Lagrou)

• **Le « cluster » de Louvain-la-Neuve-Ottignies / Wavre**

La décision de la section francophone de l'Université catholique de Louvain, obligée de quitter cette ville, a été de choisir une localisation à Ottignies dans le Brabant wallon, à quelque vingt-cinq km au sud-est de Bruxelles et non dans l'agglomération bruxelloise, comme le souhaitait le Gouvernement belge de l'époque (Van den Boeynants-De Clercq). Cette décision, prise sous l'influence de la majorité wallonne de la communauté universitaire, constitue également une « bifurcation ». Elle a en effet entraîné le développement universitaire et urbain de Louvain-la-Neuve, devenu un pôle de services à l'échelle de la Région wallonne (LACONTE 2003). Louvain-la-Neuve constitue à présent un pôle de développement tertiaire, indépendant de Bruxelles, au sein de la Mégapole centrale belge.

(voir encart page 55 : Un pôle de développement au sud de Bruxelles - la ville universitaire de Louvain-la-Neuve, par Pierre Laconte)

La notion de mégapole centrale belge polycentrique a été développée dans la monumentale étude Polynet (HALL), qui analyse huit régions urbaines fonctionnelles en Europe, mettant en valeur des réseaux forts, invisibles autant que visibles.



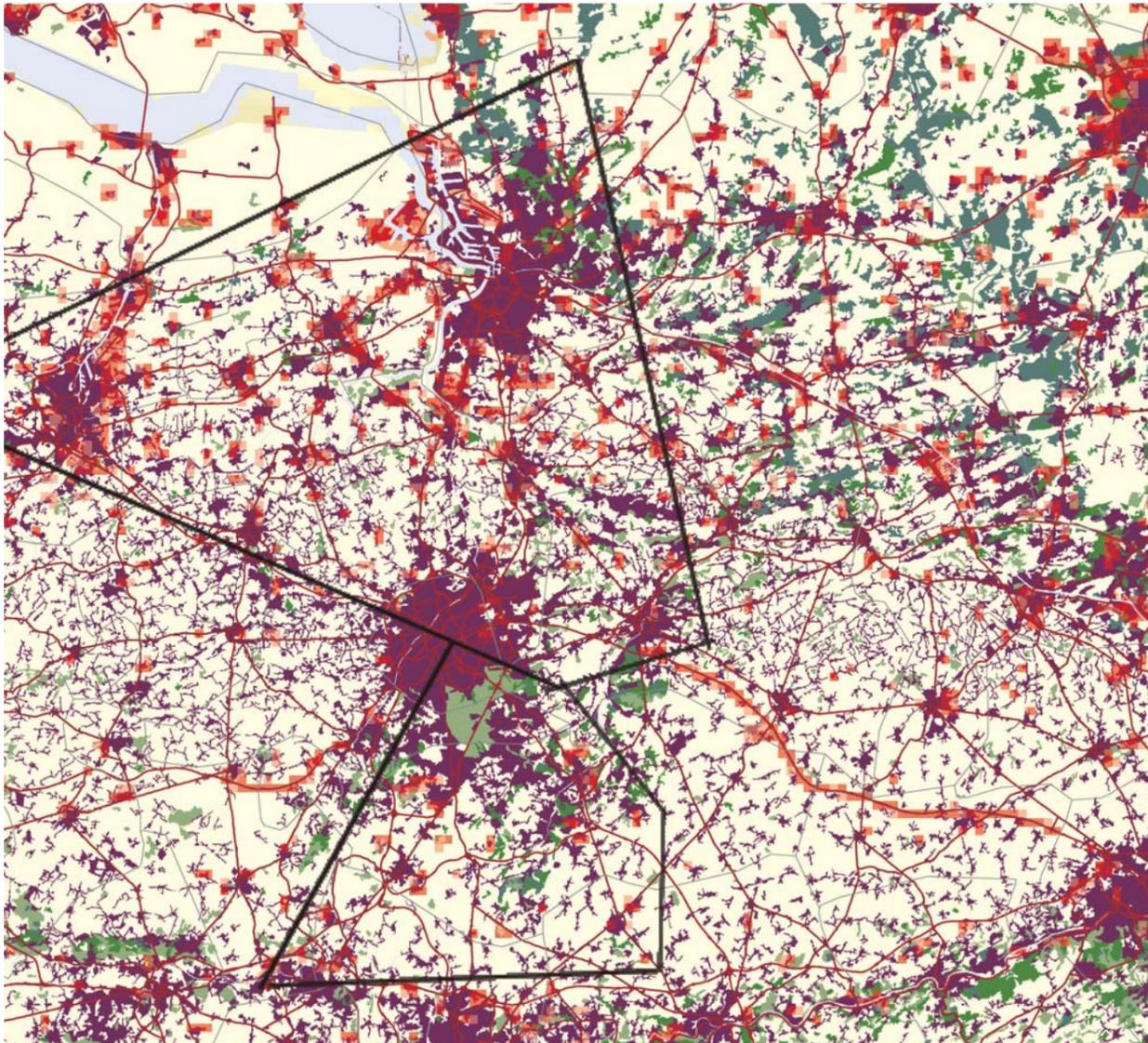


Illustration 34 : La mégapole centrale belge.
Les images satellites de la couverture du sol, interprétées par l'Agence européenne de l'environnement (EEA) montrent les zones de fort développement 1990-2000 (orange clair). Elles illustrent la croissance de la zone trapézoïdale incluant Anvers, Gand, Louvain et Bruxelles, ainsi que de la zone au sud de Bruxelles qui inclut le pôle Ottignies-Louvain-la-Neuve/Wavre (voir encart 2).
Crédit © European Environment Agency - Pierre Laconte, 2007.



4 Situation et perspectives à l'aube de XX^e siècle : la Belgique et Bruxelles dans l'Europe

4.1 Cadre institutionnel

Le cadre politique de la Belgique régionalisée est clairement décentralisé en faveur des régions et de communautés linguistiques (entités fédérées), microcosme de l'Europe décentralisée.

Cette décentralisation institutionnelle centrifuge se superpose à la réalité géographique centripète de la mégapole centrale belge (THISSE). Au plan fonctionnel les auteurs du projet ESPON 1.4.3, partie belge (VANDERMOTTEN p 18) : "Brussels labour basin (...) covers the whole central part of Belgium (...). This due to the weight of Brussels as first employment core in Belgium, to a very early tradition of commuting and to a strong suburbanisation, in a small country with a very dense transport network and weak urban planning regulations".

La Région de Bruxelles-Capitale est elle-même très décentralisée. Les dix-neuf communes formant la Région revendiquent leur autonomie vis-à-vis de leur tutelle, à savoir la Région. De plus la majorité des ministres régionaux sont par ailleurs aussi responsables communaux, cette responsabilité étant la source principale de leur légitimité politique. Enfin les sections bruxelloises des partis politiques au pouvoir dans la Région ont une vision différente de son avenir institutionnel. Certains prônent une association entre Bruxellois et Wallons basée sur l'usage de la langue française, d'autres prônent une identité bruxelloise multiculturelle distincte des communautés culturelles homogènes flamande et francophone. La Région de Bruxelles-Capitale n'a donc pas été en mesure de présenter un front uni vis-à-vis des revendications autonomistes des entités fédérées lors des négociations institutionnelles successives.

Le poids décisionnel du Gouvernement fédéral, élément extérieur, sur la Région de Bruxelles-Capitale se traduit principalement par le fait que

la gestion des accords de coopération État - Région de Bruxelles-Capitale, destinés à compenser les charges de capitale belge et européenne, se fait sous la présidence d'un ministre fédéral. La contribution de B. Clerbaux explique ces complexités institutionnelles.

Bien que limité à quelque 160 km², le territoire de Bruxelles-Capitale offre de larges potentialités de développement urbanistique. En effet l'occupation moyenne du sol y est très faible, par comparaison notamment avec Paris. L'occupation du sol est ainsi près de quatre fois plus faible à Bruxelles qu'à Paris (LACONTE 2003 et 2004). On peut s'en rendre compte en superposant les plans des deux villes à la même échelle.

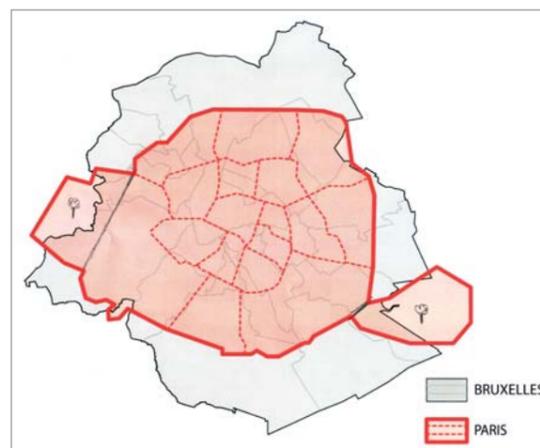


Illustration 35 : Carte superposée de Paris 87 km² (sans les bois) et Bruxelles 160 km²

Crédit © Clerbaux-Pinon - ACP group

En résumé la Région de Bruxelles-Capitale n'est que la partie centrale d'une conurbation plus large, à croissance rapide.

On reprendra ci-après quelques exemples phares de ce potentiel, notamment le Quartier européen et les quartiers proches du Canal.

4.2 Perspectives du Quartier européen

Bruxelles, siège de la Commission européenne dès 1958, a tardé à prendre conscience de son statut européen et de l'intérêt qu'elle pouvait en tirer. Ainsi les responsables politiques ont laissé au secteur privé la responsabilité d'aménagements décisifs, tandis que les responsables européens se confinaient à des exigences fonctionnelles, telles le parking ou la sécurité des agents. Ce laisser-faire a encouragé la formation d'un quartier monofonctionnel à dominante sécuritaire, où l'espace public n'est guère pris en compte, sauf pour mettre en valeur le spectacle médiatique des grandes réunions européennes.

Le quartier s'est donc développé depuis la fin des années cinquante, sans plan directeur, au gré des propositions faites à la Commission européenne par des promoteurs pour loger ses services en expansion. S'y sont ajoutés les services du Conseil des Ministres, face au siège de la Commission, puis les services du Parlement. Les projets d'infrastructure de transport sont en cours de réalisation : gare Schuman rénovée, liaison ferroviaire directe avec l'aéroport et gare du Quartier Léopold rénovée. On rappellera au passage que si les développements européens s'étaient faits au Quartier Nord (voir plus haut) ces nouvelles infrastructures n'auraient pas été nécessaires.

Le nouveau schéma directeur mis en chantier par la Région vise à combler cette absence de vision directrice (voir contribution de B. Clerbaux).

4.3 Perspectives des autres quartiers

4.3.1 Quartier des Musées

Pour le Mont des Arts et le Quartier des Musées un plan directeur, à réaliser, en collaboration entre les institutions culturelles concernées, permettrait d'accroître l'attractivité de ce quartier à très forte densité culturelle, et pourrait comporter notamment en une liaison piétonne avec le Quartier voisin du Sablon, par un passage à travers la Bibliothèque Royale. La fermeture du Palais des Congrès pour

cause de rénovation reste une hypothèque sur le développement du quartier. L'ouverture du Palais des Congrès rénové est prévue pour 2009. Actuellement seulement un touriste sur deux cent cinquante visitant le bas de Bruxelles monte jusqu'au Quartier des Musées (voir la contribution de Paul Dujardin).

4.3.2 Zone du canal - Tour et Taxis - Curegem

La zone la plus riche en potentialités inexploitées est manifestement la zone qui s'étend de part et d'autre du canal, dans sa partie la plus proche du centre.

Cette zone se situe à moins de cinq cent mètres du Quartier Nord, quartier d'affaires, réalisé à la place du « Plan Manhattan », et pourrait retrouver un développement dynamique au XXI^e siècle, appuyé sur une continuité historique prestigieuse. En effet l'ancien entrepôt de douanes Tour et Taxis réalisé sous le règne du Roi Léopold II a pu être sauvé de justesse à la suite d'une campagne d'Europa Nostra menée par Lord Soames et se trouve aujourd'hui sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Divers projets culturels prestigieux y sont prévus. Le développement du site requiert cependant des investissements en infrastructure qui ne peuvent être effectués par la seule Région. En outre, les constructions hétérogènes situées entre le Quartier Nord et le site de Tour et Taxis devraient laisser la place à une grande perspective urbaine.

Proche du canal, le développement du capital ferroviaire existant, en particulier le site de la gare de Schaerbeek-voyageurs. La même observation que pour Tour et Taxis s'impose : pour réaliser son potentiel, le quartier devrait recevoir d'importantes infrastructures de transport nouvelles à créer. Leur coût dépasserait les possibilités financières de la seule Région de Bruxelles-Capitale.

Proche également du canal, le quartier Midi-Curegem cherche une affectation.

Le déplacement de l'École Vétérinaire de Bruxelles vers Liège par décision de la « Communauté française », responsable de l'enseignement en Wallonie et à Bruxelles, a créé une friche urbaine, à 300 mètres de la gare du Midi, non encore réhabilitée.

4.4 Potentiel de renforcement de l'accessibilité européenne de Bruxelles

La situation géographique exceptionnelle de Bruxelles et la bonne accessibilité de la capitale par rapport aux autres villes européennes reste un atout essentiel.

En effet Bruxelles se classe en tête de toutes les villes européennes en nombre de personnes accessibles en quatre heures de train, soit 100 millions (150 millions en 2025), dont le revenu brut est de quelque 30 000 € par an.

L'aéroport de Zaventem, appelé « Brussels Airport », a certes perdu une partie de son importance à la suite de la faillite de la SABENA, mais l'accessibilité internationale de Bruxelles par avion n'en a nullement diminué. La liaison directe par TGV de Bruxelles-Midi avec l'aéroport de Paris CDG augmente l'éventail des choix d'accès à Bruxelles. La mise en service de la ligne de TGV directe de Bruxelles-Midi et d'Anvers Central avec Schiphol auront un effet analogue à partir de 2008. Par ailleurs l'aéroport de Charleroi, appelé « Brussels South Airport » se développe, grâce aux vols « low-cost ».

La liaison entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg prend actuellement environ cinq heures. Ce temps pourrait être réduit de moitié par la mise en service d'un train pendulaire entre ces trois villes, à exploiter par un opérateur privé dans le cadre de la libéralisation du rail européen (voir la contribution de Bruno Clerbaux pour les aspects d'accessibilité).



Illustration 36 : Gare du quartier Léopold, desservant le Parlement européen.
Credit © S.N.C.B.

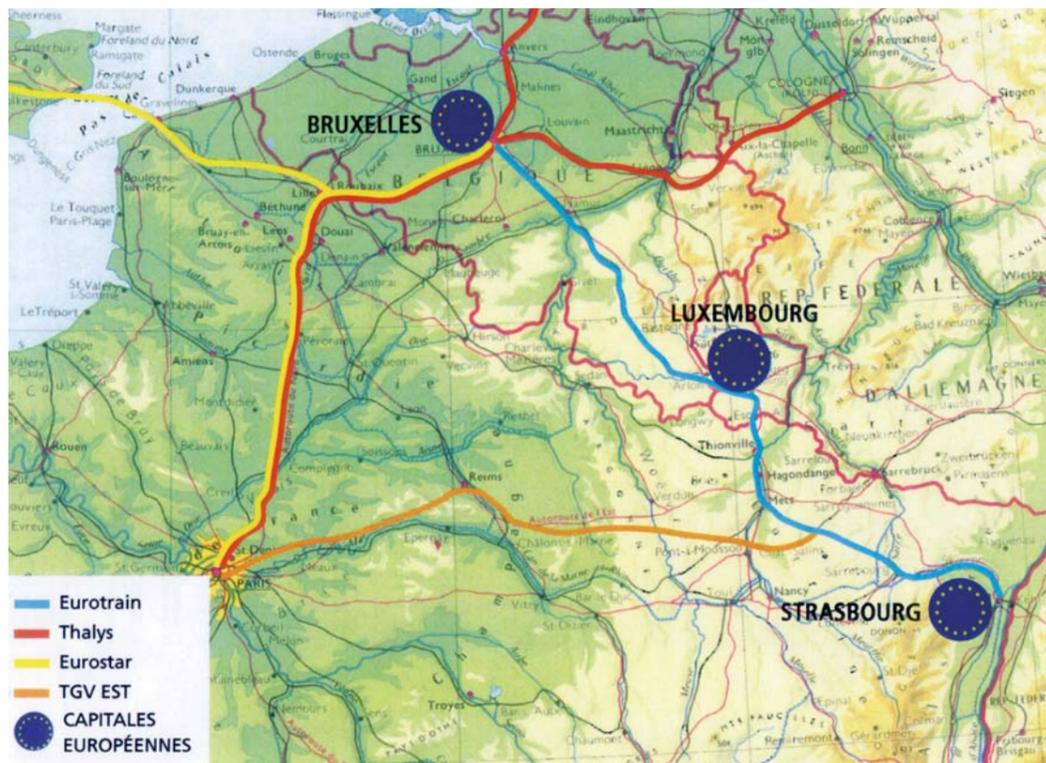


Illustration 37 : Projet d'une ligne de chemin de fer pendulaire reliant Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg à 250 km/h, réduisant de moitié le temps de parcours entre ces trois villes.

Crédit © Schuman station - copyright w.j.& m.g. Van Campenhout - (Laconte 2003 p.14).



Illustration 38 : Nouvelle Gare Schuman (chemin de fer et métro) desservant le Conseil des Ministres et la Commission.

Crédit © Schuman station - copyright w.j.& m.g. Van Campenhout - (Laconte 2003 p.14).



5 Perspectives : une capitale influencée, voire déterminée de l'extérieur

5.1 De la ville à la mégapole centrale belge

La destinée historique de Bruxelles a été, on l'a vu, d'être en général influencée, voire déterminée par des agents extérieurs à sa population, qu'il s'agisse des Ducs de Bourgogne, de Charles Quint, des Gouverneurs espagnols, du Grand Électeur de Bavière, de la Cour de Vienne, du Roi de Hollande, du Roi Léopold I^{er} ou du Roi Léopold II. On pourrait parler d'une « ville du dehors ». Cette situation a permis dans les meilleurs des cas des stratégies opportunistes gagnantes.

Le XIX^e siècle a vu le développement rapide de la Belgique, devenue à la veille de la Première Guerre mondiale la quatrième puissance économique mondiale. Sa capitale a vu sa population s'enrichir par des apports de toutes les parties du pays, tout en étant une terre d'accueil internationale. Cette tendance s'est poursuivie durant la première moitié du XX^e siècle.

Une « bifurcation » importante s'est produite au lendemain de la Seconde Guerre. Des incitants sans précédents ont été mis en place en faveur d'un exode des habitants vers la périphérie tandis que simultanément une poussée politique centrifuge renforçait le caractère non bruxellois de cette même périphérie.

5.2 Atouts européens de Bruxelles, comme capitale européenne

La localisation de la Commission européenne à Bruxelles, après l'occasion manquée de celle de la Haute Autorité, a constitué une « bifurcation » majeure pour l'Europe, la Belgique et Bruxelles.

Il est symptomatique de constater que Bruxelles est plus connue à l'étranger que la Belgique, sans même

parler de la Flandre et de la Wallonie et qu'en même temps Bruxelles ne reçoit pas les moyens nécessaires à l'optimisation de cette situation de la part de l'État belge dont elle est la capitale et la carte de visite dans le monde.

La multiplication des institutions européennes et leur localisation dans quelque vingt villes (LACONTE HEIN 2007) a fait de Bruxelles un élément d'un réseau de villes-sièges, dont elle peut légitimement espérer être l'élément moteur.

Les qualités géographiques de Bruxelles comme ville carrefour sont réelles. Elles seront encore améliorées sous peu par la mise en service de TGV Bruxelles Anvers Schiphol Amsterdam et la nouvelle liaison ferrée entre l'aéroport et le Quartier européen, qui augmenteront le choix des moyens d'accéder à Bruxelles depuis les autres villes sièges d'institutions européennes.

La distance-temps par chemin de fer entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, actuellement de quelques cinq heures, pourrait être réduit de moitié par l'introduction d'un train pendulaire.

Le défi de Bruxelles semble être de pouvoir gérer efficacement son propre territoire, sous-utilisé, et son destin urbanistique par une politique régionale unique, distincte d'une addition de dix-neuf politiques communales et par une mise en valeur de son principal atout : celui de la dimension européenne et internationale, tout en maintenant la qualité de vie de ses divers quartiers.

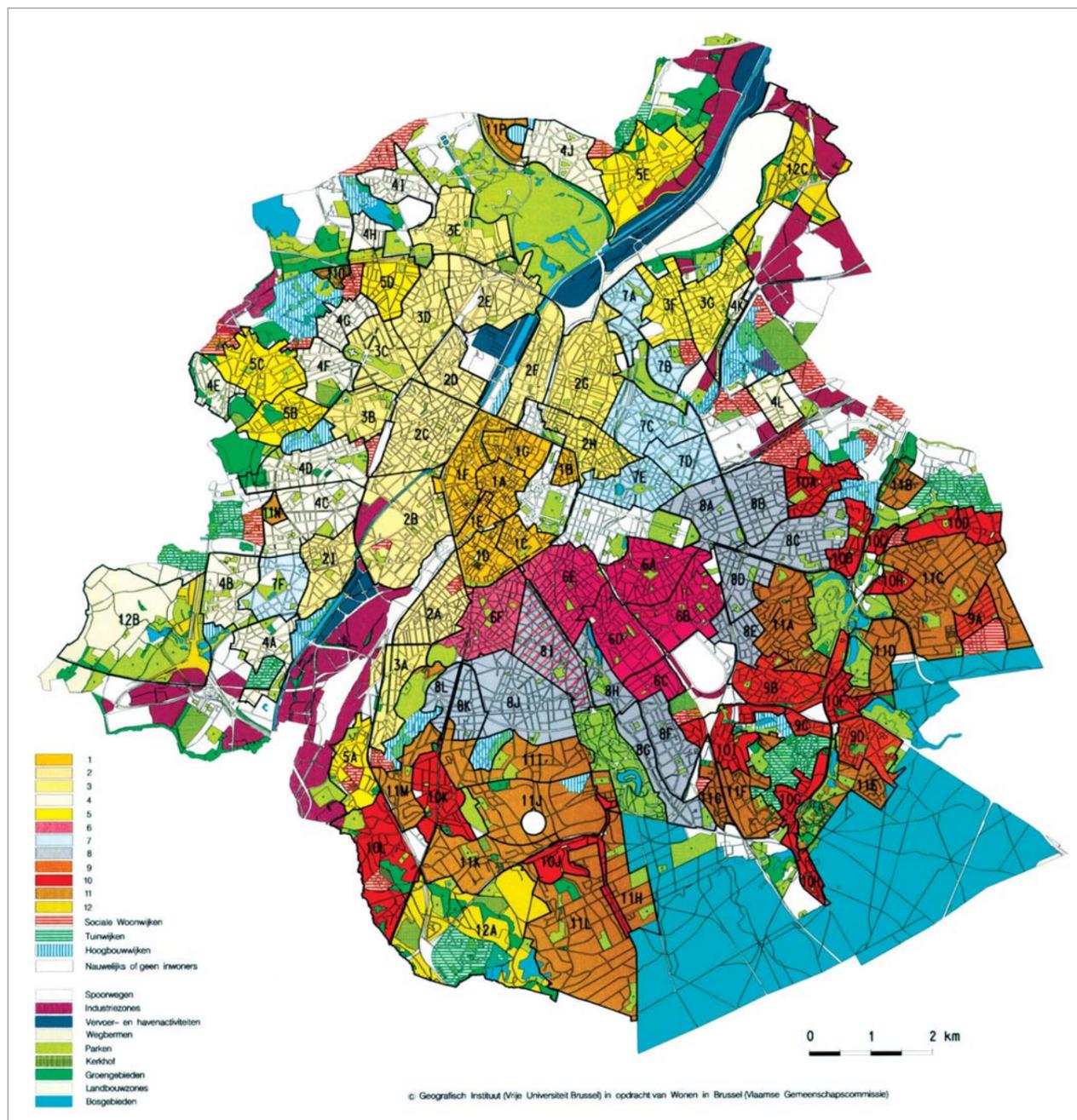


Illustration 39 : Bruxelles, une ville aux cent quartiers.
 L'université de Bruxelles (VUB), sur demande de l'Association "Wonen in Brussel" (vivre à Bruxelles), avec l'aide du Ministère de la culture flamande, a réalisé une typologie de quelque cent quartiers (exactement 99) dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les chiffres 1 à 12 font référence à des quartiers. Les hachures et autres couleurs font référence à l'usage du sol: logement social, cité-jardin, immeubles en hauteur, peu ou pas d'habitants, industrie, port et transport, routes et bermes, parcs, cimetières, espaces verts, agriculture et espaces verts. La liste des quartiers peut être obtenue à martine.kockaert@vgc.be.
 Crédit © Geografische Instituut Vrije Universiteit Brussel.

6 Références

AUJEAN, L. et al. « POLYNET, Action 1.2. Quantitative Analysis of Business Connections – Central Belgium », Polynet, The Young Foundation, London 2006.

BILLEN, C. et DUVOSQUEL, J-M., (Eds), *Bruxelles*, Bruxelles : Mercator, 2000.

BERLAGE INSTITUTE, *Brussels Capital of Europe – Urfban Form, Representation, Architecture, the Berlage Institute Research Report*, edited by B. Borra, J. Declerck, M. Ryan, M. Tattara and Th. Weiss, Rotterdam: Berlage Institute 2007.

CORIJN, E. et DE LANNOY, W. (Eds), *La qualité de la différence/De kwaliteit van het verschil*, Bruxelles : VUB Press, 2000.

CROISE-SCHIRTZ, E. « La bataille des sièges 1950-1958 », in : « Luxembourg face à la construction européenne », Centre d'études et de recherches européennes Robert Schuman, Luxembourg 1996.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, EEA Report 10/2006 « Urban Sprawl in Europe – The ignored Challenge », Copenhagen 2006

FINCOEUR, M. et al. *Bruxelles et le voûtement de la Senne*, Bruxelles: KBR, 2000.

GAUCHET, Marcel, *Le désenchantement du monde*, Paris : Gallimard 1985.

GIOVANONNI, G., *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris : Seuil 1998.

GILLOT, C. « *La place et la ville: notes sur l'ouverture* » Thèse, Université Catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve, 1995.

GOUVERNEMENT FLAMAND, « Bruxelles, un accueil chaleureux – Rencontrez la Flandre dans sa Capitale », Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Bruxelles 2007.

HALL, P. et PAIN, K, (Eds), *Polynet*, London, The Young Foundation, 2006.

HEIN, C., (Ed.) « *Bruxelles l'européenne, capitale de qui ? Ville de qui ? / European Brussels, Whose capital ? Whose city ?* »,

« Brussels : Les Cahiers de la Cambre Architecture N° 5 » (isacf.cahier@lacambre-archi.be), La Lettre volée, 2006.

KAY, J. H., *Asphalt Nation*, Berkeley: University of California Press, 1997.

LACONTE, P., *Mutations urbaines et marchés immobiliers : le développement des immeubles de bureaux à Bruxelles*, Paris/Bruxelles : Oyez 1976.

LACONTE, P. (Ed.), *La gare et la ville*, Liège : Perron, 2003.

LACONTE, P. « *Bruxelles, une ville politiquement écartelée* », dans CHANGE, Bruxelles : Prisme, 2004.

LACONTE, P. (Ed.) *L'aéroport, le train et la ville*, Liège: Perron, 2005.

LACONTE, P. et HEIN, C. (Eds) *Brussels : Perspectives on a European Capital*, Brussels : Aliter 2007.

MONNET, J. « *Mémoires* », Paris: Fayard, 1976.

MURPHY, A., *The Regional Dynamics of Language Differentiation in Belgium*, Chicago: The University of Chicago, 1988.

POLASKY, J., *Revolution in Brussels, 1787-1793*, Bruxelles: Académie Royale, 1987.

PRIGOGINE, I. « Les jeux ne sont pas fait s», in: MAYOR, F.(Ed.), *Lettres aux Générations futures*, Paris: UNESCO, 2001.

PRODI, R. et VERHOFSTADT, G. (Eds), *Brussels, Capital of Europe, Final Report*, Brussels : European Commission Et Belgian Presidency, 2001.

SOLY, H. (Ed.) *Charles-Quint 1500-1558*, Bruxelles: Fonds Mercator 1999.

STENGERS, J. (Ed.), *Bruxelles, croissance d'une capitale*, Antwerpen, Mercator 1979.

THISSE, J-F et THOMAS, I., *Bruxelles et Wallonie: une lecture en termes de géographie et d'économie urbaines*, CORE UCL, Louvain-la-Neuve 2006.

TOYNBEE, A., *A Study of History*, London: Royal Institute of International Affairs, 1934-1961.

VAN DEN DRIESSCHE, Johan, *VEV Comité Brussel, Jaarstoepspraak*, 2004.

VANDERMOTTEN, C. « ESPON 1.4.3. Draft final Report – Characterization of the Functional Urban Areas, 3.2. Belgium », 2006.

WITTE, E. et al. *Nouvelle histoire de Belgique - Vol. I: 1830-1905*, Bruxelles, Editions Complexe.

YERGIN, D., *The Prize – The epic Quest for Oil, Money and Power*, New York: Simon and Schuster, 1991.

(1) Avec l'aimable collaboration, pour le point 1, de Michel Van Roye, fondateur de l'a.s.b.l. « Palais de Charles-Quint ».