

Bruxelles : histoire et perspectives d'une métropole cosmopolite

**Université catholique de Louvain, Site de Woluwe, avenue E. Mounier 51,
1200 Bruxelles – Conférence dans le cadre du Programme UDA.**

3 décembre 2015

Pierre LACONTE

Auteur d'ouvrages sur l'urbanisme, Co-auteur du plan directeur de Louvain-la-Neuve

Présentation de l'orateur (Mme S. Cruysmans).

Pierre Laconte a été membre de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme-Architecture (en association avec R. Lemaire et J.P. Blondel), chargé par l'UCL de 1969 à 1982 du plan directeur de la nouvelle ville universitaire de Louvain-la-Neuve et de sa coordination architecturale, couronnés par l'Union internationale des architectes.

Son ouvrage publié en France en 2009 « La recherche de qualité environnementale et urbaine : le cas de Louvain-la-Neuve (Belgique) » a été écrit avec collaboration de tous les académiques qui ont participé à cette réalisation écologique avant la lettre, dès les années soixante. Louvain-la-Neuve comprend notamment un centre réservé aux piétons, une gare nouvelle souterraine, un centre d'achat et de loisir contigu à la gare, un système d'égouttage séparatif et un bassin de retenue des eaux pluviales traité en lac à niveau variable.

Auparavant, de 1963 à 1966, il a été directeur de cabinet du Vice Gouverneur du Brabant, en charge des plans d'urbanisme de Bruxelles-Capitale. Il a tiré de cette expérience l'ouvrage devenu classique « Mutations urbaines et marchés immobiliers » (Prix Droit-Économie du Crédit Communal de Belgique), et ensuite plusieurs autres ouvrages sur Bruxelles, notamment en 2007 « Brussels : perspectives on a European Capital », qui a obtenu aux États-Unis le Prix de la Society of Human Ecology, et en France l'ouvrage « Bruxelles, la Belgique et l'Europe : un urbanisme cosmopolite ».

De 1984 à 1999 il été le secrétaire général de l'Union internationale de transports publics qui regroupe tous les intérêts du secteur et emploie une centaine de personnes à Bruxelles. De 2003 à 2009 il été membre puis vice-président du Comité scientifique de l'Agence européenne pour l'environnement, institution européenne d'étude et de recherche qui emploie quelque 200 personnes à Copenhague.

En 1999 il a créé la Fondation pour l'environnement urbain dont les publications et conférences portent sur l'urbanisme (y compris le patrimoine), le transport et l'environnement global et local.

GH (mettre cette partie dans PL titre bio f 2015 (300 mots))

Abstract.

Bruxelles a été de longue date une ville cosmopolite. Elle a tout au long de son histoire été déterminée pour le meilleur ou pour le pire par des acteurs extérieurs à sa population, ce qui constitue à la fois à sa force et sa faiblesse au niveau international, et se vérifie aujourd'hui plus que jamais. Elle est devenue au hasard de l'histoire une capitale nationale, puis européenne, choisie grâce à l'ordre alphabétique.

Elle est un nœud ferroviaire et aérien des plus accessible et un territoire multiculturel en mutation, diffus et de faible densité, et le cœur d'une métropole à dépendance politique multiple. On peut la considérer comme un microcosme de la nébuleuse européenne. Quels sont aujourd'hui ses atouts dans un monde de métropoles en concurrence ?

Texte complet de l'exposé : PPT ...

Enregistrement filmé de l'exposé et du débat ...

Résumé du débat.

le débat a notamment porté sur les points suivants (débat repris in extenso dans l'enregistrement) :

- Quels projets alternatifs auraient pu être préférables à l'urbanisme que nous connaissons ?

La Cour de Bruxelles, le Palais de Charles Quint, l'Aula Magna et la grande chapelle de 1525 auraient pu être maintenus et restaurés au lieu d'être rasés et la ville neuve aurait pu se faire au-delà du jardin de la Cour (qui correspond plus ou moins à l'actuel Parc de Bruxelles) et être reliée à la Montagne de la Cour par une allée-jardin de transition, à l'instar de Nancy.

Plus récemment le quartier européen aurait pu être développé sur les terrains disponibles à proximité de la gare du nord, reliée à l'aéroport depuis 1958 et potentiellement gare centrale du système TGV. Le Quartier Léopold aurait donc pu être maintenu comme quartier résidentiel. La liaison entre la Gare du Nord et le site de Tour et Taxis aurait pu être traitée en Boulevard arboré avec vue vers l'entrepôt central art nouveau et constituer un axe majeur du quartier européen, alors que l'actuel Boulevard Bolivar ne débouche sur rien.

Le quartier Art-nouveau de l'avenue Huart-Hamoir aurait pu être prolongé au-delà de la Gare de Schaerbeek vers le Canal et devenir un quartier résidentiel, accessible par le rail et par l'eau, qui aurait pu englober par extension le site de Schaerbeek-Formation et les 180 ha d'espace vert du Moeraske.

- Pourquoi le RER ne s'est-il pas réalisé comme prévu, c.-à-d. en tant qu'entité autonome et intermodale ?

Le projet avait en effet fait l'objet d'un accord entre les opérateurs concernés à l'instar du S-Bahn Allemand, mais la mise en place effective n'a jamais eu lieu, chaque opérateur souhaitant garder son propre fief (SNCB, STIB, De Lijn). Le RER dont il est question aujourd'hui n'est en réalité qu'une augmentation de capacité des lignes axiales SNCB existantes. Un des participants, M. Dominique Leclercq, ancien responsable du projet de RER à la SNCB, a répondu plus en détail au sujet de cette opportunité manquée pour la métropole bruxelloise.

- Park and Ride, une bonne solution ?

Pour qu'un P+R réussisse il faut qu'il n'y pas au centre une offre de parking concurrente. Or c'est qui a été mis en place par la Circulaire De Saegher qui impose depuis 1963 un nombre minimum de places de parking par 50 m² de bureaux, même a coté d'une gare. D'autre part il faut que l'automobiliste ait l'assurance qu'il trouvera une place quand il arrivera à la gare c.-à-d. qu'il faut un système de places réservées pour leurs utilisateurs (abonnements payants). Le système P+R actuellement en place n'en est donc en fait qu'une amorce.

- Piétonisation des boulevards centraux : fallait-il la faire ?

Les projets de piétonisation doivent être réalisés par étapes, comme à Copenhague Zurich etc. pour permettre aux utilisateurs de s'adapter graduellement. La zone doit aussi couvrir de préférence des ensembles d'ilots principalement commerçants, comme prévu dans diverses propositions antérieures pour le centre de Bruxelles, notamment l'axe Fripiers-Rue du Midi, et non un grand boulevard, trop large pour assurer une animation. Dans le cas du centre de Bruxelles la ville a donc voulu aller trop vite, causant de nombreux problèmes de transition aux utilisateurs. Des propositions d'amélioration sont à l'examen, p.ex. l'inclusion du quartier Saint-Géry (Bourse).