

Le container, au rayon des « utopies réalisables » ?

Les containers, ces briques de Lego géantes qui voyagent de port en port, ces caissons métalliques qui s'empilent sur bateaux et trains, s'entassent dans les usines ou les chantiers, font-ils partie d'une réflexion sur l'accès équitable au logement ?

Chaque année, de par le monde, de nombreux containers sont mis en vente par les compagnies maritimes ou les sociétés de transport qui les détiennent. Soit parce qu'au bout d'une quinzaine d'années d'usage ils ne sont plus suffisamment résistants pour le transport maritime, soit parce qu'ils proviennent de régions fortement exportatrices de marchandises vers des régions qui exportent peu et qu'il coûterait trop cher de les faire voyager à vide vers leur pays d'origine. Ce phénomène ne cesse de s'amplifier, et le nombre de containers « dernier voyage » d'augmenter. Retirés du circuit, ils sont revendus à des tarifs très bon marché (un container « dernier voyage » se vend entre 500 et 1000 euros), même s'ils sont encore en parfait état. Ils connaissent ainsi une seconde vie, que ce soit dans le transport terrestre, comme entrepôt provisoire ou comme bureau de chantier, mais aussi pour des usages aussi divers qu'inédits : on recense de par le monde de nombreux projets ayant transformé des containers en commerce de détail, restaurant temporaire, crèche, musée, galerie d'art, café, chalet, case créole, sauna, chapelle, installation sanitaire, maison de plage, terminal portuaire de passagers, etc. À Bruxelles, un « Publik Container » avait par exemple pris place en 2008 au beau milieu de la place Liedts à Schaerbeek. Il s'agissait d'un projet culturel participatif et temporaire (deux mois) voulant favoriser l'expression des habitants sur l'espace public : le container servait à la fois d'espace de rencontre, d'enregistrement sonore et de studio photo. Une expérience du même type fut entreprise trois ans plus tard sur la place Houwaert à Saint-Josse : le container servait alors tour à tour d'espace d'exposition, de performance ou de studio radio.

Gadget design ou architecture de survie ?

Apparu pour le transport de marchandises lors de la Révolution industrielle, le container a été aussi pensé à ses origines pour être utilisé comme laboratoire ou logement lors d'expéditions scientifiques dans des régions aux conditions climatiques très rudes. Il est donc très robuste. Cela a peu à peu donné l'idée à des architectes de l'utiliser comme élément principal de maisons prévues pour être habitées à long terme. Jusqu'à présent, l'architecture de containers semble avoir principalement séduit des personnes proches du monde des arts en général, du design ou de l'architecture en particulier. Des maisons containers, souvent situées à la campagne, s'évalent régulièrement dans les magazines d'architecture et de plus en plus souvent sur des sites d'agences immobilières qui vantent leurs mérites en termes de design et de « fait sur mesure ». En ce sens, l'habitat de containers peut apparaître comme un phénomène plutôt rural, individualiste et n'intéressant qu'une certaine élite. La reconversion de ces grandes boîtes métalliques en logements présente une esthétique extérieure pas communément appréciée et implique des modes d'habiter qui ne conviennent pas à n'importe quel ménage.

Il n'empêche, ce type d'habitat recèle un potentiel dépassant largement les classes sociales aisées et « créatives ». Son intérêt est multiple et parfaitement compatible avec l'environnement urbain. Constructible très rapidement, il demande une intervention architecturale minimale. Sa transformation est accessible aux bricoleurs amateurs d'auto-construction, qui peuvent ainsi adapter leur habitat à leurs besoins tout en se passant du coût de nombreux intermédiaires et corps de métiers. Une maison familiale en containers a par exemple été construite au Canada à l'aide d'un manuel trouvé sur

internet. Modulable et transformable à souhait, le container existe en différentes tailles pouvant très facilement composer des pièces de 14 m² ou 28 m², faciles à emboîter et à superposer entre elles. En Bretagne, un couple a récemment auto-construit sa maison de 110 m² en 18 mois et pour un coût total de 85.000 euros...

Le container pourrait bien constituer le moyen de concrétiser quelques-uns des projets d'architecture mobile et légère dont regorgent certaines publications spécialisées des années 1950 à 1970, et qui préféraient imaginer que nos villes deviendraient flexibles, modulables et organiques plutôt qu'en perpétuelle démolition-reconstruction. Certaines de ces idées s'affichaient comme utopistes, d'autres se revendiquaient des « utopies réalisables ». On songe aux « unités d'habitation mobile » censées répondre au boom démographique par l'installation de maisons containers, par exemple, sur des terrains jugés non constructibles ; à « l'architecture industrialisée poétisée » luttant contre la monotonie et promouvant l'implication des habitants dans les choix architecturaux ; ou encore à la pensée de Yona Friedman préconisant une « architecture de survie », mobile, qui donne une place centrale à l'habitant et reconsidère le rôle de l'architecte comme un simple conseiller tendant à s'effacer le plus possible. Certains de ces projets, jamais réalisés ou restés à l'état de prototypes, étaient prévus pour être montables en un temps record. A l'image de la « Maison de week-end » (sorte de grande tente de bois et de métal) conçue en 1935 par Charlotte Perriand, à celle du « Refuge bivouac » (pouvant être assemblé et monté en quatre jours) pensé un an plus tard par la même architecte, ou encore à celle de la « Maison des jours meilleurs » (grande de 57 m², installable en sept heures et fabriquée selon des procédés industriels, elle se heurta au refus des homologations officielles pour une production en série) imaginée par Jean Prouvé en 1956 en réponse à l'appel de l'abbé Pierre pour venir en aide aux sans-abri.

S'il ne constitue pas un type d'habitat aussi nomade que le camion ou le mobilhome, le container est en effet déplaçable, un peu à l'image d'une grosse caravane... sauf qu'il n'est pas transportable avec une voiture mais bien par bateau, train, camion et même à cheval. Plus modulable qu'une maison en bois, plus solide et étanche qu'une yourte, plus écologique et surtout moins cher qu'une construction traditionnelle (car il s'agit d'une structure toute faite et recyclée), il présente des avantages qui ne sauraient être négligés dans une réflexion sur la production de logements bon marché, temporaires ou à long terme. En effet, lorsqu'on additionne le prix d'achat d'un container aux frais de transformation et d'adaptation nécessaires pour répondre aux besoins de l'habitat (isolation, aération,...), le coût de ce type de logement avoisine 50 % du prix d'une construction traditionnelle. Face à la crise du logement et à l'incapacité des autorités de construire massivement des logements publics pour y remédier, peut-on négliger une telle piste ?

Viens chez moi, j'habite un modulaire

S'il existe de rares expériences d'habitat modulaire par chez nous, aucune à notre connaissance n'a été réalisée avec des containers. Il y a quelques années, la Commune de Molenbeek étudia bien la possibilité de construire de la sorte un lieu d'hébergement temporaire et d'urgence, mais le projet prit une autre forme. Il vit le jour fin 2009, sous le nom d'Hôtel social communal : situé le long du canal dans le quartier Heyvaert, il est composé de 500 m² rendus modulables de façon à pouvoir accueillir à la fois des personnes seules et des ménages de différentes tailles. Il permet le relogement d'urgence de personnes victimes de la perte soudaine et imprévue de leur habitation (incendie, inondation, effondrement, violences familiales,...), le temps de trouver une solution durable. Les hôtes peuvent y bénéficier d'un appartement et d'un accompagnement social pendant une période allant d'une nuit à trois mois (contre un loyer de 11 euros par jour + 4 euros par personne). En ce sens, cette initiative encore inédite à

Bruxelles se distingue des logements de transit (plus courants bien qu'en nombre encore largement insuffisant), destinés pour leur part à faire face à des situations humaines d'insalubrité, de « sans-abrisme » ou de surendettement et qui accueillent leurs hôtes pour des périodes plus longues. Quoi qu'il en soit, on perçoit aisément l'intérêt que représente la construction en containers pour ce type de logements. Ce n'est pas le seul...

Récemment, une unité de la faculté d'architecture La Cambre-Horta a mis en avant le potentiel de la construction modulable comme solution au relogement d'habitants de logements sociaux, lorsque ceux-ci subissent des travaux de rénovation. De son côté, l'Université libre de Bruxelles examine en ce moment des projets de logements containers pour pallier à la pénurie de logements étudiants, à l'image de certaines cités étudiantes bâties de la sorte aux Pays-Bas et en France et où les espaces proposés sont deux fois plus spacieux et plus abordables que les kots habituels.

L'idée de lancer des expériences d'habitat bon marché fait donc tout doucement son chemin à Bruxelles. Mais de l'idée à la concrétisation, il y a un pas qui ne semble pas toujours évident à franchir. En témoigne l'expérience de ces locataires qui, confrontés à la hausse des loyers, cherchèrent à y remédier en se regroupant autour du projet de construire un ensemble de logements-containers. En 2008, ils avaient étudié les possibilités pratiques et financières d'un tel habitat groupé : ils pouvaient intégralement financer la construction de leurs logements et, selon l'architecte qui les soutenait, en toute conformité et dans le respect des procédures légales. Mais il leur fallait trouver un terrain, impayable avec leurs revenus au prix du marché privé bruxellois. Ils constituèrent donc un dossier pour porter leur projet auprès de différentes communes, dans l'espoir que l'une d'entre elle se montre intéressée par son caractère prototypique et accepte de mettre un terrain public à leur disposition, voire simplement de les aiguiller et les soutenir pour obtenir un terrain privé. Cela pouvait être une parcelle ou une partie de terrain, d'une surface au sol de minimum 50 m², en attente de projet, qui aurait été mise à disposition de manière précaire ou contre un loyer modéré. L'idée, qui paraissait simple et bonne, ne trouva ni soutien ni écho auprès des communes contactées.

Ce projet abandonné révèle que l'apparente accessibilité et simplicité d'une telle « utopie réalisable » butte à la fois sur une frilosité toujours bien ancrée à Bruxelles à l'égard d'expériences atypiques, et sur une difficulté majeure : trouver un terrain. Même si les adeptes du logement modulaire souligneront que les maisons containers peuvent tout aussi bien s'installer sur des toitures plates !

- Gwenaël Breës

Article paru dans le n°262 de « [Bruxelles en mouvements](#) », mars 2013.

Une Croisette à Anderlecht ?

Comment les ambitions d'un architecte-promoteur, suivi par les pouvoirs publics, ont transformé un bassin industriel en zone « tendance » prisée par les investisseurs immobiliers.

À l'heure où la Région bruxelloise doit fixer le sort d'une partie du bassin de Biestebroek dans son nouveau Plan régional d'affectation du sol (PRAS

« démographique ») et où la Commune d'Anderlecht devrait conséquemment réanimer le processus d'élaboration d'un Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) pour cette zone, il est intéressant de se demander comment et pour quelles raisons les autorités ont ouvert le débat sur la planification de ce périmètre... Dans le cadre d'une réflexion de fond sur la crise du logement et l'avenir du canal, ou pour s'adapter sur mesure aux projets d'investisseurs privés, comme c'est trop souvent le cas à Bruxelles ?

Celui qui a donné le coup d'envoi et fait mousser l'intérêt des promoteurs pour le bassin de Biestebroek est l'architecte Philippe De Bloos. En 2010, maquette et vidéo à l'appui, il présente au salon immobilier Realty le projet « Rives » : une transformation radicale du bassin industriel en marina bordée de logements de luxe. Pour convaincre les plus sceptiques, il promet la création de pas moins de 5000 emplois. Par sa démesure, son projet est irréaliste, mais qu'importe : il crée une image et est susceptible de lancer une dynamique. Le Bourgmestre d'Anderlecht y voit une opportunité de se débarrasser d'un « *ghetto industriel crapoteux* ». Lui qui avait demandé à l'architecte d'inclure dans son étude la rive habitée du côté de la rue Wayez, s'empresse donc d'afficher son soutien à cette initiative ambitieuse et innovante comme il les aime. Tant sa Commune que la Région annoncent ensuite assez rapidement leur intention de revoir les affectations de la zone. En prenant soin d'afficher publiquement leur réticence conjointe et appuyée pour la fonction industrielle et leur nette préférence pour le développement d'une zone à la fois récréative et de logements de standing. Un dessein semblable à celui qui est caressé par De Bloos et quelques investisseurs...

Planification à la dérive

Dans les mois qui suivent la présentation de « Rives », le signal est bien compris. Quelques promoteurs confiants acquièrent dans le périmètre d'importantes parcelles, pourtant inscrites dans le PRAS comme industrielles, sans attendre le lancement d'une quelconque procédure de révision des affectations. Face à l'appétit apparent des investisseurs et à leur confiance affichée, les valeurs foncières (au départ peu élevées en raison de cette affectation industrielle) s'envolent. Un phénomène qui va s'accroître avec le début des discussions autour du PRAS et du PPAS, qui confirment la volonté de modifier les affectations. En 2011, la Société de développement régional de Bruxelles (SDRB) s'inquiète des effets de cette spéculation, estimant qu'il sera trop tard lorsque les nouveaux plans auront abouti : la majorité du foncier sera passée aux mains des promoteurs, les pouvoirs publics n'auront plus beaucoup de marge de manœuvre pour tenter d'imposer leurs vues. La SDRB préconise donc l'adoption d'un plan de préemption, qui pourrait lui permettre d'être informée de toutes les transactions et peut-être même d'encadrer la situation. Le droit de préemption rend en effet les pouvoirs publics prioritaires dans toute transaction immobilière dans un périmètre déterminé, mais comme la fixation du prix de vente y est basée sur le prix du marché, ce dispositif n'est efficient que lorsque les valeurs immobilières sont basses. Il n'y a donc pas de temps à perdre. Le Gouvernement bruxellois, saisi de la demande de la SDRB au début 2012, ne l'entend pourtant pas de cette oreille : un an plus tard, le plan de préemption est toujours en train de mariner au frigo. Un coup d'épée dans l'eau pour la SDRB. De son côté, la Commune d'Anderlecht ne se montre pas plus pressée de contenir la hausse des valeurs foncières : plutôt que d'entamer la phase d'élaboration de son PPAS, elle commande une étude préalable qui nécessite de longs mois d'élaboration.

Pendant ce temps, d'autres acquisitions s'opèrent tranquillement dans le périmètre. Il faut dire que le travail des promoteurs a été prémâché par un certain... Philippe De Bloos. Patron d'un bureau d'architecture qui porte son nom, l'homme entretient une certaine confusion des genres : à la fois architecte, il se profile aussi tel un urbaniste « visionnaire » qui n'hésite pas à concevoir des projets bouleversant des zones qui ne lui appartiennent pas et pour lesquelles il n'a pas de client, et joue

aussi le rôle de conseiller ou d'entremetteur avec des hommes d'affaires et des grosses sociétés de promotion immobilière. Par excès de modestie probablement, il semble penser que cette façon de jouer sur plusieurs registres passe inaperçu. Lorsqu'en 2011 il se retrouve confronté à la fronde des habitants de la place Brugmann (Ixelles) mobilisés contre le projet de parking géant qu'il a mis à l'étude, il affirme agir uniquement en tant qu'architecte pour le compte d'une société privée. Il suffit à un journaliste [1] de vérifier les statuts de cette société, pour se rendre compte que 99% des actions en sont détenues par un certain De Bloos Philippe. Mauvais pour la crédibilité de l'architecte-promoteur...

L'homme sait pourtant s'entourer. Ayant des intérêts dans une série de sociétés immobilières (dont au moins trois ont des visées directes sur les quais de Biestebroek, d'autres s'occupant par exemple de projets de grande ampleur le long des voies de chemin de fer à Uccle), il s'adjoint comme bon nombre de promoteurs des conseils juridiques de STIBBE, un cabinet d'avocats spécialisé en aménagement du territoire – et travaillant à ce titre pour la Région, notamment dans l'élaboration du futur PRAS. La CEO de la société qui pilote « Rives », Edith Lieckens, est une administratrice de société liée à la Fondation Boghossian et qui siège aux côtés de De Bloos dans plusieurs sociétés. Lui-même a travaillé pour cette fondation libanaise, qu'il conseilla notamment pour la rénovation de la Villa Empain (Ixelles) en 2006. Il n'est donc pas étonnant de retrouver des membres de la famille Boghossian derrière la société qui a acquis un vaste terrain le long des quais de Biestebroek, en 2007... trois ans avant la médiatisation de « Rives ». Au passage, il semble que cette société demande aujourd'hui 18.000.000 d'euros pour ce terrain qu'elle a acheté au tiers de ce prix il y a six ans.

« Vivre au bord de l'eau »

L'intérêt de De Bloos pour Biestebroek commence en 2006, lorsqu'il apprend l'intention de l'usine Univar (Petite-île) et des AMP (boulevard Industriel) de déménager. S'inspirant d'un projet réalisé à Bordeaux, il perçoit le potentiel du bassin pour y développer un méga-projet sur 45 hectares et 300 mètres de quais. Avant de présenter publiquement « Rives », il tente désespérément de rassembler dans une association foncière les 18 propriétaires de la zone, ce qui aurait dû lui permettre de prendre les commandes d'une grande et unique opération. Ce rêve étant tombé à l'eau, il s'assure tout de même de signer lui-même des options d'achat pour plusieurs parcelles stratégiques, se rendant ainsi incontournable auprès des différents promoteurs et pouvant dès lors imposer une vision d'ensemble pour la zone, du moins le pense-il.

Atenor est l'un des premiers à prendre la balle au bond. De Bloos cède au promoteur une option d'achat pour les 5 hectares d'Univar et reçoit en échange la promesse de pouvoir dessiner l'un des bâtiments du futur projet, lequel s'inscrirait dans le cadre de « Rives ». D'autres promoteurs (CFE, Project2, Foremost Immo, SIF, Denys...) prennent à leur tour la route de Biestebroek, pour y développer des projets jouant également la carte de la proximité avec la gare du Midi et ayant pour leitmotiv la « mixité » et le « *vivre, travailler et se détendre au bord de l'eau* ». Il en va ainsi du « Watergate », sur l'ancien site de Shell. De « Key West », sur la pointe du bassin, un projet qui garantit déjà son inscription dans le futur PRAS. Et, comme la marina c'est un peu la Croisette, De Bloos attire même Christophe Lambert sur les quais d'Anderlecht. L'acteur de « Greystoke », aujourd'hui associé à un ancien publicitaire et reconverti dans le vin et l'immobilier, amène avec lui des actionnaires : un holding actif dans les services aux entreprises et un fonds d'investissement danois. Leur projet ? Rénover les anciennes brasseries Atlas pour les transformer en « *lieu de création, de vie et de travail* ».

Mais, malgré les efforts de Philippe De Bloos, tous ces projets évoluent séparément. Chaque promoteur imagine de son côté son propre bassin d'eau entouré de logements de

luxe, à l'image d'Atenor qui s'éloigne vite du concept de « Rives » pour développer « City Docks ». Il manque une vision d'ensemble, se désole De Bloos. Dépit, il peste contre l'individualisme des promoteurs et le manque d'ambition des autorités. Alors qu'il a été le premier sur le coup et qu'il a refile le bon plan à tout le monde, le voilà réduit à gérer quelques éléments épars de l'ensemble. D'autres architectes travaillent désormais sur la zone. Des urbanistes et des élus, aussi, à la Région et à Anderlecht. L'architecte-promoteur a perdu son pari personnel. Mais son opération a créé un « buzz » immobilier qui a bel et bien des effets dans le réel. Des effets qui ne se perçoivent pas encore lorsqu'on se balade sur place, mais qui ont déjà modifié une grande partie de la propriété et des valeurs foncières dans le périmètre et ont profondément changé l'approche politique et urbanistique de la zone.

Sans surprise, le PRAS que le Gouvernement bruxellois vient d'adopter récompense dans les grandes lignes l'architecte « visionnaire » et surtout les promoteurs qui ont suivi son appel du pied. Pour connaître la vision qu'ont les pouvoirs publics du futur bassin de Biestebroek, il ne servait donc à rien d'attendre les nouvelles réglementations régionales et communales. Il suffisait d'aller faire un tour sur les sites web des promoteurs pour s'en faire une idée assez précise.

- Gwenaël Breës

Article paru dans le n°263 de « Bruxelles en mouvements », mai 2013.

[1] « Brugmann s'interroge », « Le Soir », 15 octobre 2011.

Gymkhana au Midi

La mise en vente des abords de la gare du Midi à la promotion immobilière et aux intérêts voraces de la SNCB déstructure le quartier depuis 20 ans. Schéma de développement, PPAS, Master Plan... pendant ce temps l'espace public se morfond. Petite balade dans un environnement désagréé...

L'espace public dans le quartier Midi ressemble à un visage qui aurait subi trop d'opérations chirurgicales, et qui empire à chaque nouvelle intervention. Les grues sont passées et repassées sur le quartier depuis le premier Schéma de développement de 1991, qui voulait réparer le désastre urbain engendré par la Jonction Nord-Midi et envisageait une gare extravertie tournée vers les quartiers d'habitation anderlechtois, saint-gillois et vers le centre-ville. Alors qu'étaient promis de grands espaces publics, toute l'énergie et les investissements se sont rapidement tournés vers des opérations immobilières de bureaux, créant un effet « canyon » assorti de murs aveugles que le passant doit à présent arpenter sur plusieurs centaines de mètres du côté de l'avenue Fonsny. Caractérisé par leur mono-fonctionnalité, ces immeubles ont leur vie liée aux heures de fréquentation des bureaux, laissant des espaces morts-vivants après 19 heures. L'agence Atrium peine à attirer l'horeca sur ces espaces minéralisés parcourus par les fameuses valises à roulettes. On sent aujourd'hui des tentatives poussives pour recréer une vie urbaine artificielle par des aménagements censés compenser ce qui s'y était construit spontanément.

L'esplanade située le long de l'avenue Fonsny, censée être plantée d'arbres, est un

vaste parking à ciel ouvert où se sont perdus quelques abribus. L'animation principale y est la circulation des voitures (à l'exception du marché du dimanche), face aux locaux vides de la SNCB et à l'entrée de trois tunnels peu engageants.

La place de Hollande, vaste espace public animé par des commerces aux rez-de-chaussée tels que les plans des années '90 l'annonçaient, s'est rétrécie sous le lobbying des promoteurs immobiliers, au fur et à mesure qu'étaient octroyées des dérogations permettant d'utiliser les rez-de-chaussée à des fonctions privées. Aujourd'hui rebaptisée Marcel Broodthaers ¹, cette demi-place jamais ensoleillée, grignotée par les bureaux et traversée par la rue de Hollande, propose au chaland une cafétaria, une antenne de police et deux carrés de gazon clôturés pour empêcher les sans-abri de s'y poser. Quelques bancs ont pour rôle principal d'empêcher les voitures de passer. Prévus initialement pour marquer l'entrée de la gare du côté saint-gillois, cette place marque surtout l'entrée d'un couloir fermé. Signe révélateur, Beliris présente l'aménagement de cet espace sur son site dans la catégorie des travaux de circulation routière et de réaménagement de voirie et non pas comme l'aménagement d'un espace public.

Après avoir traversé la vaste galerie commerciale qui fait office de hall de gare, on arrive du côté anderlechtois. Face à nous, l'immeuble de bureaux sis sur l'ancien site Côte d'Or, qui accueille des administrations publiques, crée une véritable barrière avec la commune d'Anderlecht et le quartier de Cureghem. La place de France, rebaptisée Horta, est entourée de part et d'autre des trémies du parking Q-Park (2500 places). Et le passage, censé constituer initialement un accès vers les quartiers de Cureghem à travers une galerie commerçante restée vide pendant dix ans, a finalement été privatisé par un restaurant haut de gamme qui n'autorise le passage que durant ses heures d'ouverture, c'est-à-dire essentiellement du temps de midi et très occasionnellement en soirée. Assis sur un banc où il est impossible de rester plus de dix minutes tant la structure métallique fait mal aux fesses, on peut admirer un buste de Spaak, des voyageurs cherchant l'entrée de la gare ou l'étrange ballet des taxis en quête de clients et vice-versa au milieu d'un dépose-minute chaotique.

En poursuivant vers l'Esplanade de l'Europe (ancien parvis de la gare lorsqu'elle disposait d'une véritable entrée), vaste étendue grise où fouette le vent de la Tour du Midi, on se heurte à l'usage abusif et inventif de blocs de béton censés pallier les défauts d'un espace mal pensé : ils sont là pour protéger les arbres des camions circulant sur l'esplanade les jours du marché. Selon les heures de la journée, ceux qui se risquent à emprunter un passage piéton ou une piste cyclable se heurtent à un grillage métallique fermé au niveau du trottoir. L'œil attentif notera la différence d'entretien des murs qui bordent l'esplanade, la STIB et la SNCB ne se coordonnant ni sur le nettoyage ni sur la peinture. Quant aux bancs, aux toilettes publiques et aux poubelles miniatures, ils ne sont pas légion pour un lieu public connaissant une telle fréquentation : 125.000 usagers de la gare par jour, auxquels il faut ajouter les habitants et passants du quartier.

Un peu plus au nord, place Bara, tout est pensé en termes de flux. La moitié de l'espace est consacré à la circulation d'automobiles et de transports en commun s'évertuant à trouver leur chemin. Sa traversée d'une traite est un véritable défi et aucun arbre n'y a trouvé refuge. À nouveau, le précieux bloc de béton est là pour assurer la protection des piétons.

On cherche vainement un espace vert pour fuir cette agitation. À peine créé, le petit parc Grisar, installé sur l'ancienne cicatrice laissée par le tracé du métro, a été fermé pour des raisons de sécurité. Sa grille est perpétuellement cadenassée. Et les deux autres espaces verts prévus dans le cadre du Plan régional de développement de 2002

sont passés à la trappe : celui de l'îlot Memling a été remplacé par un projet immobilier privé de logements et celui des Vétérinaires est devenu un espace vert réservé aux lofteurs autorisés à passer les portiques sécurisés de l'îlot.

Les rêves d'Euro Immo Star

Euro Immo Star, sous-filiale de la SNCB chargée de piloter les projets de développement urbain pour la gare et ses abords, ne manque pas d'imagination pour « améliorer » l'espace public qui entoure la gare. Une imagination shootée aux esquisses sur papier glacé des gares des nouvelles métropoles devant asseoir une réputation sur l'échiquier international. Que leurs rêves ne cadrent pas avec ceux des habitants n'effleure pas ces ingénieurs. Outre le projet de 250.000 m² de bureaux, en partie sous forme de V, et de trois tours de logements perchées à 228 mètres, Euro Immo Star souhaite à très court terme réaménager les quadrilatères (espaces vides sous les voies surélevées) situés entre la gare et la Petite Ceinture et plus connus des Bruxellois sous le qualificatif de « tunnels puants »² : il s'agirait de les transformer en galerie commerciale³ menant directement les touristes vers le centre-ville. Euro Immo Star propose la création d'un long couloir vitré longeant l'esplanade, empiétant sur la moitié de celle-ci en privatisant cet espace public et en réduisant l'emprise du marché. De quoi s'assurer que deux mondes ne se rencontreront jamais : d'un côté, les navetteurs pressés d'atteindre leurs lieux d'activité, de l'autre, les habitants du quartier. Autant dire que ce projet ne fait pas le bonheur des autorités anderlechtoises qui aimeraient capter un peu de ces flux aux poches garnies.

Euro Immo Star a également de grands projets d'infrastructures routières pour « résoudre » les problèmes de mobilité du côté Bara. La filiale prévoit rien moins que la création d'un nouveau tunnel voiture sous la rue Bara et la création d'un nouveau parking de dissuasion de 4500 à 5000 places sous le Bloc II (ancien îlot Côte d'Or). Des parkings de dissuasion dont on saisit immédiatement l'utilité : abandonner sa voiture au Midi, pour prendre le tram jusqu'à la Bourse, quel exploit ! Quant à la réserve de capacité du parking souterrain actuel, le Q-Park (2500 places), Euro Immo Star préfère la passer sous silence. Et si d'aventure le tunnel s'avérait impossible à réaliser (le sous-sol à cet endroit est déjà bien troué), Euro Immo Star a une solution de rechange : une autoroute 2x2 bandes, de quoi briser la barrière entre la gare et Cureghem, ravir les piétons et les habitants du quartier. Il va sans dire qu'une grande partie de ces aménagements serait financée par de l'argent public, via Beliris qui n'en est pas à son premier réaménagement des espaces publics dans le quartier... et sans doute pas à son dernier.

- Claire Scohier & Gwenaël Breës

Starchistem

Depuis quelques années, des vedettes de l'architecture dessinent de «grands gestes» à Bruxelles et dans d'autres villes belges... Mais en quoi cette déferlante d'architectes côtés (en bourse ?) est-elle un gage d'intelligence, de démocratie, de durabilité ou de qualité ?

Bruxelles est marquée de longue date par un mouvement chaotique de démolition de son bâti historique. Il fut un temps pas si lointain où tous les grands projets immobiliers

étaient portés par quelques sociétés faisant systématiquement appel aux mêmes bureaux d'architecture, lesquels reproduisaient des formes guidées davantage par la rentabilité maximale que par l'intégration dans le tissu urbain. La situation fut à ce point caricaturale que certaines parties de la ville, tel le *quartier européen*, semblent avoir fait l'objet d'une répartition concertée entre quelques promoteurs et architectes avec la bénédiction des pouvoirs publics. Le paroxysme du ridicule fut atteint à la fin des années '80 lorsqu'il fut décidé, intérêt national oblige, que la construction du Parlement européen devait être l'œuvre d'un consensus politique et immobilier : pour contenter tout le monde et pallier l'absence d'un projet public, une société immobilière fut créée avec des banques d'obédiences laïque et chrétienne, ainsi qu'un atelier d'architecture réunissant les habituels bureaux bruxellois. Aujourd'hui, on peut juger sur pièce du résultat...

Cette manie de démolir la ville et cette façon de la reconstruire comme centre administratif et d'affaires a conduit à une architecture glaciale, à un urbanisme mortifère. Des voix se sont élevées contre cette politique des petits arrangements, y compris au sein de la profession des architectes dont émanèrent des revendications destinées à ouvrir ce jeu très fermé. Certaines d'entre elles finirent par aboutir parallèlement à l'arrivée aux affaires d'une nouvelle génération d'architectes et d'urbanistes. Prenant exemple sur la France, Bruxelles se dota d'une Agence de développement territorial et, s'inspirant de la Flandre, créa un poste de Maître architecte. Des dispositifs censés garantir une *vision cohérente*, des *bonnes pratiques* architecturales et la *qualité* des formes produites, même si ces instances dépendent directement du pouvoir politique et ne remettent pas en cause les grandes options prises en termes de programme et d'affectations.

Le recours à des concours internationaux fut aussi présenté comme une manière de s'assurer de la *qualité* des grands projets. Mais dans un pays où les autorités se complaisent dans un discours sur leur incapacité à produire une architecture publique (le chantier du Berlaymont avec ses années de retard et l'explosion de ses coûts, est toujours pris en exemple à ce propos), ce type de procédure a relativement peu d'impact. Quand bien même elle en aurait, il reste à savoir qui définit cette notion de *qualité* et comment...

A défaut de répondre à ces épineuses questions, les décideurs urbains semblent s'être accordés tacitement pour adopter une pratique répandue ailleurs et supposée éviter la médiocrité. Il s'agit de faire appel à des architectes internationaux, dont l'aura de gourou résulte souvent d'un début de carrière marqué par l'opposition à un système opaque et technocratique, dont la réputation s'est forgée sur une réflexion intellectuelle, un discours démocratique, social, écologique ; sur une démarche et un engagement progressistes, prônant l'innovation, refusant l'uniformisation et le conformisme ; sur une approche dépassant le strict cadre de la discipline architecturale en y intégrant des aspects culturels et artistiques. Ce sont souvent de prestigieuses commandes publiques (musées, instituts, cités, théâtres, opéras, palais de justice,...) qui ont contribué à les rendre célèbres.

Il en va ainsi de Jean Nouvel, connu notamment pour son implication dans la création du Syndicat français de l'architecture, d'une Biennale de l'architecture ou encore dans l'organisation de contre-concours lors de projets publics. Son approche pluridisciplinaire l'a amené à développer des activités parallèles, notamment dans la scénographie ou le design, en concevant par exemple des objets et emballages pour des produits de consommation plutôt chics. Anciennement défenseur du patrimoine industriel, Nouvel milita pour la sauvegarde des anciennes usines Renault de l'île Séguin à Boulogne-Billancourt... où il projette désormais d'ériger un nouveau *morceau de ville* composé notamment de 5 tours, dont 4 de bureaux. Autrefois pourfendeur de l'Ordre des

architectes et des barons de la profession, il est aujourd'hui à la tête d'une entreprise internationale qui construit à tour de bras gratte-ciel de bureaux, centres de congrès ou hôtels, de Paris à Barcelone, d'Abu Dhabi au Qatar, de New York à Tokyo, s'accommodant des desideratas de ses clients (même si les cahiers de charges empêchent d'emblée tout projet décent, socialement et écologiquement non nuisible) et des procédures pas toujours démocratiques ayant mené à sa propre désignation.

«*Mon credo, c'est le dialogue avec les habitants et leur culture, dans le but de faire plaisir*», dit-il. Mais à qui s'agit-il de faire plaisir ? Sollicité pour construire une tour de 50 millions d'euros pour la police à Charleroi, Nouvel va surtout laisser sa marque à Bruxelles où la SNCB a fait appel à lui pour transformer la gare du Midi en vaste complexe de 550 mètres de long, comprenant 250.000 m² de bureaux, un centre de congrès et un restaurant panoramique, flanqué d'un édifice transparent haut de 120 mètres en forme de V... Dans un quartier qui a déjà été amplement démoli pour y ériger 300.000 m² de bureaux, voilà certainement de quoi faire plaisir aux habitants.

L'Espagnol Santiago Calatrava, quant à lui, a offert à Liège, ville de 200.000 habitants, la plus grande gare TGV d'Europe au terme d'un chantier de 9 ans qui vit exploser les coûts de construction (de 161 à 500 millions d'euros, sur les deniers de la SNCB) et fut le prétexte à raser les îlots voisins : «*La cohabitation entre la gare et le quartier n'est plus possible*» déclara celui qui s'apprête maintenant à remettre le couvert à Mons. En 2001, c'est son collègue Hollandais Rem Koolhaas qui vint au secours d'institutions européennes soucieuses de redorer leur image à Bruxelles : il préconisa de penser en termes de sigles et de transformer le drapeau européen en code barre, comme s'il s'agissait de vendre l'image d'une marque. En 2008, c'est au tour du Français Christian de Portzamparc d'être convoqué par les autorités pour redessiner la rue de la Loi afin de mieux satisfaire les appétits immobiliers dans un *quartier européen* arrivant à saturation ; dans la foulée, il est embauché par un promoteur pour dessiner 2 tours de bureaux dans le même quartier, et 3 autres ayant la même fonction du côté de la gare du Midi.

Ces *iconoclastes* autoproclamés ont donc parfaitement intégré l'économie de marché et relayent le discours ambiant, justifiant la course à la hauteur et à la densification que se livrent les grandes villes. Les bâtiments ou les plans d'urbanisme qui leur sont commandés servent avant tout à ériger des «*emblèmes d'un nouvel élan métropolitain*» comme l'exprime avec emphase le maire de Paris. Ce qui importe, c'est de symboliser la puissance d'une firme, d'un pays, d'une région ou d'une ville qui se pensent comme des marques et veulent exprimer leur *dynamisme* et leur attractivité à travers des immeubles tape-à-l'œil comparables à des logos. Les superstars de l'architecture suivent servilement cette logique de marketing qui vise à transformer les villes en capitales d'affaires et de tourisme, les gares en cathédrales ultra-modernes. Dans le champ institutionnel et médiatique, la seule évocation de leur nom donne légitimité et standing à des projets titanesques, comme si leur signature devait suffire à éteindre tout débat et tout esprit critique. Mais pourquoi leur ferions-nous confiance ? Nageant comme des poissons dans l'eau d'un secteur immobilier qui condense la grande majorité des affaires de corruption dans le monde, ils portent en revanche peu d'intérêt aux besoins des populations locales et des usagers. Bombardés experts de villes qu'ils connaissent à peine, ils ont maintes fois montré le peu de cas qu'ils font des conséquences urbaines, humaines et environnementales de leurs projets, de leurs coûts de construction et d'entretien exorbitants, de leur pseudo-durabilité, et même de leurs finitions parfois bâclées...

Il est grand temps de chercher le chemin d'une véritable architecture publique, d'intérêt général, qui soit enseignée, critiquée, débattue, concertée. La ville est une affaire trop importante pour être laissée aux mains d'une poignée d'hommes d'affaires à

la pensée utilitariste, ou d'un *star system* qui produit des exercices formels pour magazines de papier glacé et vend de l'architecture comme du *branding* ou de la publicité.

- Gwenaël Breës

Article paru dans le n°3 de « [Kairos](#), journal antiproductiviste pour une société décente ».

