

## BRUXELLES 1945-1970 : ESPOIRS ET ILLUSIONS

De Kooning M., Strauven I., in: Jacqmin Y., Vander Bruggen B. (eds.), Un siècle d'architecture et d'urbanisme 1900-2000, Mardaga, Sprimont, 2000, 119-135.

Les années cinquante et soixante constituent une période particulièrement controversée pour Bruxelles et son patrimoine architectural. La liste des monuments historiques sacrifiés sur l'autel de la course au progrès, durant les premières décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale, est impressionnante. La démolition de la Maison du Peuple de Victor Horta en 1965 a profondément marqué la mémoire collective. Seize ans plus tôt, son Hôtel Aubecq, avenue Louise, avait connu le même sort funeste. Paradoxe, cette double perte allait avoir des répercussions inattendues sur l'œuvre de l'architecte. La démolition de la Maison du Peuple et la vague de protestations qu'elle allait soulever au niveau international ont été à l'origine, après des années de mépris, d'un vaste processus de revalorisation des maisons Horta et d'un flux ininterrompu de publications spécialisées, en Belgique et à l'étranger.

La principale victime de cette rage dévastatrice fut néanmoins l'architecture dite historiciste du XIXe siècle. Les exemples les plus éloquentes sont la démolition, en 1949, de l'hôpital Saint-Jean de Henri Partoes, situé le long de l'avenue du Jardin Botanique, des Halles Centrales de Suys en 1956, et celle du marché couvert de Cluysenaar au pied de la place du Congrès, autant de réalisations majeures de l'architecture belge du XIXe siècle. Il n'est donc guère facile, au premier abord, de parler du patrimoine architectural bruxellois des années cinquante et soixante. D'emblée, en effet, la période semble frappée d'un blâme qui a profondément marqué sa perception par les générations actuelles.

## Bruxelles, ville martyr

L'image que l'on se fait généralement des mutations urbanistiques et architecturales infligées à la ville durant cette période repose sur le constat que la fièvre rénovatrice et la spéculation immobilière ont causé plus de dégâts que les ravages occasionnés par la Seconde Guerre mondiale. " C'est comme si on était jaloux de villes bombardées telles que Berlin ou Rotterdam, dont la reconstruction était d'ailleurs tenue comme un exemple à suivre " (Francis Strauven). La construction en hauteur associée à une séparation des quatre grandes fonctions – habitat, travail, circulation et loisir –, telle semble être " la recette CIAM " qui, tel un " ordre du jour caché ", sous-tend la reconstruction de Bruxelles. Si la haute conjoncture économique et la frénésie de bâtir qu'elle a engendrées avaient essentiellement pour théâtre le centre ancien de la ville, elles vont aussi marquer de leur empreinte le développement des communes périphériques. Fin des années soixante, toutes les interventions urbanistiques à Bruxelles vont être régentées par la logique implacable de la spéculation immobilière.

Au départ, la " reconstruction " de Bruxelles s'est attachée à un projet datant d'avant la Première Guerre mondiale : la jonction entre la gare du Nord et la gare du Midi par un tracé ferroviaire souterrain, avec un arrêt

central dans le cœur historique de la ville. Les travaux hallucinants qui entraînent la destruction d'un des quartiers les plus peuplés de la capitale s'achèvent en 1952. L'ancien quartier fit place à une large autoroute urbaine qui, tout en longeant le tunnel du chemin de fer, relie la gare du Nord à l'église de la Chapelle, où le tunnel se prolonge par un viaduc traversant les Marolles de part en part. L'autoroute urbaine devait, d'après le projet, traverser le quartier le plus vivant du centre-ville, pour déboucher sur la place Poelaert, devant le Palais de Justice, avant de rallier l'avenue Louise. Face aux protestations de plus en plus vives des riverains et aux initiatives de l'Atelier de Recherche et d'Action urbaines (A.R.A.U.), ces plans furent toutefois abandonnés à la fin des années soixante, et le " boulevard de Jonction " s'arrêta à l'église de la Chapelle, coupant court à l'ambition avérée de faire de cet axe monumental, flanqué par quelques immeubles imposants, l'image-symbole du nouveau Bruxelles, métropole moderne, carrefour routier et centre de communication international. L'aménagement fut assuré, sans aucune planification urbanistique, par l'Office national de la Jonction, qui avait également réalisé les travaux de la très controversée Jonction Nord-Midi. L'immeuble Sabena de Maxime Brunfaut fut érigé à côté de la Gare centrale (1937-1952) de Victor Horta et du même Maxime Brunfaut. Léon Stynen s'attela pour sa part à la conception de l'immeuble de la R.T.T. (1959), derrière lequel va se dresser par la suite l'hôtel Westbury (1962-1963) de Robert Goffaux et C. Heywang, construction contestée parce que visible à partir de la Grand-Place.

Plus loin en direction de la Gare du Nord, l'aménagement s'essouffle. Après la construction de la nouvelle aile de la Banque nationale de Marcel Van Goethem, en 1948, et dans la foulée directe de l'Expo 58, on s'attaque au projet grandiloquent du Centre administratif de l'Etat du groupe Alpha avec, notamment, Hugo van Kuyck et Marcel Lambrichts. Comme si les travaux de démolition entrepris à l'occasion de la réalisation de la jonction Nord-Midi, sous le prétexte d'" assainir " les quartiers insalubres, ne suffisaient pas, la construction de ce mastodonte nécessita la destruction du marché couvert de Cluysenaar, au pied de la place du Congrès. Léon Stynen, qui faisait initialement partie du groupe de concepteurs, se retira très rapidement du projet.

Le caractère monumental du Centre administratif, qui ne sera achevé qu'en 1970, témoigne des ambitions présidant à l'aménagement du Mont des Arts, où sont édifiés dès 1951 le Palais des Congrès et la Bibliothèque royale. Deux concours, lancés dès avant la guerre pour ce prestigieux programme, ont couronné successivement les plans de Jules Ghobert et Edward van Steenberg en 1937 et de Maurice Houyoux en 1939. Van Steenberg se retira après la guerre. Les deux lauréats restant établiront avec le concours de Roland Delers et de Jacques Bellemans le projet définitif, dont l'architecture sera qualifiée de " fasciste " par certains. Cette transformation majeure, qui devait créer un axe visuel entre Saint-Jacques-sur-Coudenberg, la tour de l'Hôtel de Ville et l'imposante coupole de la Basilique de Koekelberg, va sonner le glas d'un des endroits les plus populaires de Bruxelles : les jardins en terrasses de Vacherot, initialement aménagés comme une promenade provisoire en 1910, sous un concert de protestations.

Le réaménagement du Mont des Arts était censé apporter une solution au problème historique de la liaison entre le haut et le bas de la ville, encore souligné par la présence du large axe urbain longeant le tracé du chemin de fer. La galerie Ravenstein fut construite avec les mêmes pieuses intentions entre la Gare centrale et le Palais des Beaux-Arts, à l'emplacement du Palais Granvelle, qui avait jadis abrité l'U.L.B. Cette galerie, complexe riant, mais en définitive assez terne des années cinquante, qui se voulait une version moderne des Galeries Saint-Hubert a été conçu par les architectes Philippe et Alexis Dumont. On doit également à ce dernier la construction dans le même îlot de l'immeuble Shell, co-réalisé avec Marcel Van Goethem. Longtemps méprisé, il marque cependant une forte présence dans la ville. La galerie Ravenstein fut achevée in extremis pour l'Expo 58. L'organisation de cette première exposition universelle après la Seconde Guerre mondiale peut être considérée comme un des grands moteurs des travaux de modernisation appelés à donner un visage plus contemporain au centre-ville.

Par leur ampleur, les ambitieux travaux d'infrastructure routière entamés en prévision des festivités n'ont rien à envier à la transformation infligée au cœur de la cité. Bruxelles, Carrefour de l'Occident est le titre de la publication par laquelle le Ministère des Travaux publics et de la reconstruction présente aux citoyens cette vaste opération " censée faire du réseau routier belge le meilleur d'Europe ". Outre le réaménagement des parties Nord et Est de la petite ceinture, impliquant le creusement de tunnels sous les principaux carrefours et la construction d'un viaduc au-dessus de la place de l'Yser et du canal de Charleroi, le tracé des principales voies pénétrantes fut redessiné et les premiers plans d'un périphérique autour de Bruxelles virent le jour. Ces gigantesques travaux d'infrastructure, qui devaient servir en partie à assurer l'accessibilité d'une manifestation provisoire au Heysel, soulevèrent de vives critiques.

Plus tard, on soulignera qu'ils avaient fait de Bruxelles une ville orientée exclusivement sur la voiture, " inhospitalière " et peu soucieuse de ses habitants. Couplés aux " campagnes d'assainissement " dans le centre, ils auraient favorisé l'exode des habitants du Pentagone vers les communes périphériques et la transformation de la ville en cité purement administrative. Dès 1958, en effet, Bruxelles fut retenue comme siège provisoire de la future Communauté européenne.

La législation sur le logement social entrée en vigueur après la guerre allait également jouer un rôle prépondérant dans le dépeuplement de la ville. La politique mise en place dans l'entre-deux-guerres sous l'impulsion du ministre catholique Moyersoen, qui visait à encourager la propriété privée par une série de primes à la construction, fut reconduite par la loi De Taeye de 1948. Cette loi prévoyait, outre une prime, un emprunt bon marché à hauteur de 90% du coût de construction pour toute personne à bas revenu souhaitant construire une habitation individuelle. Bien que la loi De Taeye n'atteignit jamais son objectif social et qu'elle fut contrebalancée un an plus tard par une contre-proposition socialiste, appelée loi Brunfaut, qui avait pour but premier de stimuler les constructions collectives, elle ne resta pas sans effets. Elle accéléra l'exode urbain et fit fleurir de multiples chantiers dans les faubourgs des grandes villes.

L'ensemble de la région bruxelloise se transforma ainsi en une vaste zone "urbanisée".

Toutefois, pour endiguer l'exode urbain, perçu comme néfaste, une campagne de construction de logements sociaux fut lancée dans le centre. Celle-ci suivit le même schéma que les travaux de modernisation le long de la jonction Nord-Midi : l'ancien tissu urbain, avec ses habitations délabrées et insalubres, devait être rayé de la carte et faire place à des logements sociaux construits en hauteur. Dans les Marolles, la Ville et la société de logement Le Foyer Bruxellois achetèrent des îlots entiers en vue de leur démolition. La première réalisation qui s'ensuivit fut l'immeuble de Charles Van Nueten, rue Haute (1952-1965). Certes, il ne s'agit pas d'un chef-d'œuvre architectural, mais c'est néanmoins une des rares et méritoires tentatives de créer un habitat digne de ce nom au centre de la ville.

Pour stimuler la lutte contre les taudis et la réalisation de projets similaires, une loi – prise encore à l'initiative du ministre De Taeye – fut votée en 1953. Elle prévoyait des aides publiques à la démolition d'immeubles déclarés insalubres. Au départ, elle fut appliquée dans la perspective de construction de logements sociaux comme le quartier des Minimes au pied du Palais de Justice, le quartier des Brigittines de Gaston Brunfaut et Charles Van Nueten et les réalisations de Robert Courtois dans la rue des Fleuristes.

Ces projets, sans grand caractère, étaient toutefois sans commune mesure avec les ravages que la deuxième loi De Taeye allait causer au centre de Bruxelles, surtout dans les années soixante. Celle-ci prévoyait certes des subsides pour la démolition des taudis, mais ne se prononçait pas sur l'affectation des terrains ainsi libérés. Elle devint donc une arme redoutable aux mains des autorités communales et des promoteurs immobiliers qui, avec leur logique spéculative perverse, portèrent un véritable coup de grâce à une ville déjà amplement défigurée. L'histoire connue du quartier Nord en est le triste exemple.

Dans ce tableau, qui retrace à gros traits l'accueil réservé à cette période, il est peu ou prou question d'architecture. Les rares réalisations intéressantes se diluent dans le chaos urbanistique et ne parviennent pas à faire oublier le saccage dont Bruxelles a été victime. En tout cas, le "modernisme exsangue" qui caractérise la plupart des nouvelles constructions fait pâle figure à côté de l'architecture qu'elle a fait disparaître. La démolition des Halles centrales de Suys en vue de la construction du Parking 58 en est un douloureux exemple, tout comme l'immeuble tristement banal qui se dresse aujourd'hui à l'emplacement de la Maison du Peuple, symbole des espoirs et des illusions qui ont marqué le Bruxelles de l'après-guerre. Bruxelles, métropole revisitée

Projets inachevés, sites défigurés, immeubles rasés : l'avènement du Modernisme dans la capitale a tout d'une tragédie. Mais ce qui n'a pas abouti dans le centre semble réussir en lisière de celui-ci, où les voies rapides, plutôt que de pénétrer dans la ville, amorcent un grand mouvement de contournement. Ici aussi, le tribut à payer a toutefois été très lourd. A la veille de l'Expo 58, les promenades le long des boulevards de la petite ceinture sont sacrifiées aux prérogatives de la circulation

automobile. Une fois de plus, les travaux de modernisation créent une brèche entre la ville et le flâneur. Mais cette fois, point n'est besoin de creuser ni de remblayer : la ceinture emprunte les anciens boulevards du XIXe siècle et confère à la ville un visage métropolitain digne de ce nom. Les monuments civils d'antan qui bordent les avenues du centre trouvent une contrepartie dans la succession d'immeubles-tours qui incarnent les nouveaux programmes de la culture contemporaine : hôtels, appartements de luxe, banques, bureaux, espaces d'exposition, théâtres, centres commerciaux.

L'allégeance de Bruxelles aux règles du trafic moderne, aussi critiquable qu'elle soit, doit néanmoins être considérée comme inéluctable dans le contexte global du développement urbanistique et social. La généralisation de la voiture privée est, somme toute, logique si l'on songe que le fait d'habiter en périphérie a été présenté comme un mode de vie idéal. Cette adaptation des villes historiques aux contraintes de la culture naissante du tout à l'automobile se manifeste d'ailleurs à cette époque partout en Europe occidentale. Si l'on pouvait sans aucun doute imaginer des solutions alternatives pour la jonction Nord-Midi, la transformation de la petite ceinture après la guerre apparaît en revanche comme une opération indispensable.

Quoi qu'il en soit, les travaux d'infrastructure ont donné naissance à un des ensembles urbains les plus fascinants que Bruxelles ait connus au cours du siècle écoulé : le trajet du boulevard Léopold II jusqu'à la Porte de Hal. Le point de départ de cette mise en scène théâtrale est l'imposante Basilique de Koekelberg d'Albert Van Huffel, dont la construction, entamée avant la Première Guerre mondiale, ne s'acheva qu'en 1970. Cet édifice massif, qui ferme la perspective du boulevard Léopold II, voit apparaître en 1957 son pendant idéologique à l'autre extrémité de l'axe monumental : le bastion socialiste de la Prévoyance sociale, premier gratte-ciel bruxellois construit en un temps record, conçu par Hugo Van Kuyck et inspiré d'une autre référence de l'époque, le Lever House du bureau américain Skidmore, Owings, Merrill. Cette tour, supportée par un double socle, est comme enfichée sur la ceinture, dont l'aménagement venait de s'achever.

Dans la zone de tension entre la Basilique et la Prévoyance sociale sera érigée, quelques années plus tard, à l'emplacement de l'ancienne Gare du Nord, place Rogier, l'étincelante " Tour Martini " (arch. Jacques Cuisinier) – une de ces icônes flamboyantes de l'architecture des années cinquante en Belgique, qui semblent vouées à la démolition dès avant que l'on ait pu les juger sur leurs mérites réels. Situé à un endroit stratégique de la ville, ce complexe forme un trait d'union entre la nouvelle Gare du Nord et le noyau commercial de la cité, non seulement par son implantation et les divers passages qui le traversent, mais aussi par l'incroyable complexité de son imbrication fonctionnelle dans le tissu urbain. Le rez-de-chaussée abritait des galeries commerçantes, des bars et donnait accès à quelque 150 appartements, à des bureaux et des salles de théâtre. A l'arrière, il s'ouvrait sur un terminal d'autobus, des garages et une salle d'exposition internationale avec cafétéria et terrasses urbaines. Véritable cité dans la cité, il se voulait un " rendez-vous avec le monde ".

Plus loin, sur le tronçon Est des boulevards de ceinture, le tracé frôle la tour Madou, de Robert Goffaux, lointaine évocation de l'immeuble de la Panam à New York. Près du carrefour de l'Europe, le même architecte réalisa l'hôtel Westbury, le seul immeuble-tour par lequel le " modernisme léger " de l'époque parvint à s'insinuer jusqu'au cœur de la ville. Le " temple " de la BBL, construit à partir de 1959 le long de la ceinture, juste en face du Palais royal d'après un projet de Gordon Bunshaft de Skidmore, Owings, Merrill, est plus digne et plus posé. Le regard de l'observateur émergeant d'une enfilade de tunnels butte sur une façade monumentale, composée d'éléments préfabriqués autoportants, qui seront par la suite maintes fois imités dans la région bruxelloise.

Les constructions qui s'égrènent le long de la petite ceinture semblent, au fil des ans, s'être pliées à la perception " cinématique " particulière qu'en ont les automobilistes en transit. Bien avant que Virilio n'impose le dogme de la dromologie et que Neutelings ne qualifie le Ring d'Anvers de lieu de culture, Victor Bourgeois – le chef de file du mouvement moderniste belge – avait déjà souligné la nécessité cette évolution : " La sagesse artistique exige que les spécialistes de l'esthétique envisagent s'il n'y a pas des éléments panoramiques à organiser ou à créer en corrélation avec la pratique de la vitesse. " Curieusement, ce ne sont pas des architectes ou des urbanistes, mais des photographes et des cinéastes – avec Le départ de Jerzy Skolimowski (1966) et Brussels by Night de Marc Didden (1983) – qui ont mis en images les passionnantes perspectives mentales du paysage " métropolitain " de la petite ceinture bruxelloise.

Le ballet des tours est complété par la silhouette gracile de l'hôtel Hilton (1963-1967, arch. Henry Montois) et se voit couronné par l'imposante Tour du Midi aux proportions élégantes, juste à côté de la Gare du Midi (1962-1967, arch. R. Aers, P. Ramon, Y. Blomme, J.F. Petit, A. Bressers, A. Van Acker, M. Lambrichs, J. Van Doosselaere, J. Hendrickx), une prouesse architecturale et, dans sa version originale, un formidable élément de référence, un emblème pourrait-on dire, pour tout Bruxelles. C'est comme si ce boulevard hausmannien et, partant, l'ensemble de la vieille ville, étaient pris en tenaille entre la Tour Martini et la Tour du Midi, les grands symboles qui singularisent la métropole d'après-guerre.

La tentation est grande d'affirmer que le Modernisme ne semble parvenir à ses fins que lorsqu'il se déploie en bordure de la cité. La ceinture de Bruxelles donne, bien involontairement, l'image d'un projet achevé, un processus de transformation qui, au cœur de la cité, n'a pu parvenir à ses fins. Longtemps, l'étendue désolée du carrefour de l'Europe, à proximité de la Gare centrale, a montré à quel point l'ambition de donner au centre-ville l'image d'une métropole moderne génère des contrastes, des fractures brutales et des espaces désaffectés, difficiles à intégrer. Mais fort de sa beauté barbare et inaccomplie, ce trou béant, blotti au cœur même de la capitale, constituait sans doute l'espace le plus héroïque que le Modernisme ait créé à Bruxelles, point de fuite récalcitrant pour les intentions trop modestes des nombreux projets révisionnistes auxquels le prédestinaient des générations d'architectes et d'urbanistes. Il faudra attendre 1983 avant que l'on reconnaisse la brutalité métropolitaine de cet endroit, qui sera soulignée par une nouvelle cohérence virevoltante avec la présentation, par le collectif d'architectes belgo-néerlandais Hoogpoort (S.

Beel, X. De Geyter, A. Karssenbergh et W.J. Neutelings), d'un projet pour le prix Bonduelle 1983. Mais le traumatisme occasionné par le Modernisme était trop profond. Pendant que les speedboys de Hoogpoort concoctent leurs passionnants scénarios, la construction du Musée d'Art moderne (arch. Bastin et Beeck), en bordure de la place Royale, touche à sa fin : un trou, une oubliette pour l'architecture moderne, emblématique de l'incapacité et du sentiment de culpabilité auxquels ont conduit les aventures de la modernisation de Bruxelles après la guerre.

Il n'est cependant nullement question de sentiment de culpabilité lorsque l'on organise au Heysel l'unique Exposition universelle d'après-guerre en Belgique. L'Expo 58 s'assimile à une " guerre pacifique " (Erik De Kuyper) qui, sur de nombreux plans et dans beaucoup d'esprits, entraîne une profonde mutation des mentalités. " Dès cet instant ", raconte André Jacquain en 1983, " il ne fallut plus se battre de la même manière pour introduire les formes nouvelles. Tout s'est ouvert. Le grand public a compris la leçon. ". Ces " formes nouvelles " n'avaient toutefois pas l'heur de plaire à tout le monde, pas plus que la manière dont elles furent présentées sur les terrains de l'Expo. La rédaction d'Architecture, la revue phare des modernistes dans les années cinquante et soixante en Belgique, se distancie de l'aménagement en dépit de tout bon sens urbanistique du site. Le même verdict sera prononcé pour l'architecture. A l'occasion d'une visite du chantier, Otto Frei parlera de " monstres gigantesques, de tours de Babel ". L'observateur et l'historien jettent certes leur dévolu sur l'un ou l'autre pavillon – le pavillon allemand d'Eiermann et Ruf, par exemple, ou l'incontournable pavillon Philips du Corbusier et de Xenakis –, mais l'avis général sur l'architecture des pavillons de l'Expo est plutôt négatif. Si l'Expo 58 exerce une quelconque influence, écrit le critique de l'Architectural Review la même année, ce sera sans doute parce qu'elle hâte la fin du " cube de verre " en tant que prototype de l'architecture moderne.

Mais les immeubles de verre fleurissent aujourd'hui plus que jamais et l'architecture de l'Expo 58 revient en force depuis quelques années. Plusieurs pavillons internationaux font pour la première fois l'objet d'études scientifiques en Belgique comme à l'étranger et semblent avoir joué un rôle primordial dans l'œuvre des concepteurs ou dans le développement de l'architecture de leurs pays respectifs. Les pavillons norvégien, espagnol, italien, yougoslave et japonais en sont les principaux exemples. Au beau milieu des expériences innovantes avec des structures légères, essentiellement en acier – qui ont donné naissance au " style atomique " tant décrié pendant des décennies –, les Belges font particulièrement bonne figure. Le collectif d'architectes Baucher, Blondel et Filippone réalise quelques-unes de ses œuvres majeures : le Pavillon Marie Thumas et les bureaux du commissariat de l'Expo. Place de Brouckère, à quelques encablures de la Tour Martini, le même collectif construit le Pavillon de l'Information de l'Exposition universelle. Pareil à un cheval de Troie, le modernisme léger de l'Expo 58 se glisse insidieusement dans la ville, où il demeurera jusqu'en 1973, quelques années avant que Charles Jencks ne tente, par la publication de son *Language of Post-Modern Architecture*, de sonner le glas de l'architecture moderne.

D'autres architectes belges excellent à l'Exposition universelle : Dupuis,

Brodzki, Stynten et Bresseleers. Même les immeubles de Bourgeois, le Pavillon Germinal et la Tour Eternit, affichent une élégance qui fait pour ainsi dire complètement défaut au reste de son œuvre d'après-guerre. Moeschal, Van Doosselaere et Paduart, conçoivent un hommage en béton armé, la magistrale Flèche du Génie civil. Le délicat pavillon du Transport, conçu par une équipe composée principalement d'ex-Cambriens, se voit décerner le Reynolds Aluminum Award. Les façades en verre, en glasal et en aluminium feront d'ailleurs définitivement leur apparition dans le paysage urbain, bien souvent dans des immeubles à appartements ou de bureaux modestes dont le " modernisme vernaculaire " recèle une qualité qui ne sera pratiquement jamais reconnue. La récente réfection cosmétique de la Tour du Midi en témoigne à merveille.

Cependant, le monument qui incarne le mieux l'usage de l'aluminium et de l'acier est sans conteste l'Atomium, l'ouvrage le plus illustre de Belgique. Certes, il n'est pris au sérieux par aucun critique d'architecture digne de ce nom, mais il est tellement populaire dans l'imaginaire collectif que ni la naïveté de ses origines ni une quelconque forme de critique architecturale ne peuvent entacher sa réputation. Monstre sublime, mêlant espoirs et illusions, inutile mais passionnant, folie compatissante dans le paysage amorphe des faubourgs, il semble avoir inspiré Rem Koolhaas pour la réalisation d'un de ses projets métropolitains.

Les développements dans le centre-ville et autour de celui-ci ont créé plus de tumulte et soulevé plus de protestations que dans les communes de la périphérie. L'enjeu était plus important, les intérêts plus complexes. Les conflits furent réglés selon un processus " central ", avec des effets tangibles sur l'image de la ville. Les mécanismes opèrent toutefois de la même manière dans toute l'agglomération : la transformation des communes de la périphérie a, elle aussi, été le fruit d'improvisations et de décisions obscures. Elaboré – tardivement – en 1965, le plan régional pour Bruxelles ne fut jamais présenté au public et servit essentiellement d'agenda pour l'Administration des Routes et pour le Ministère des Travaux publics. Naviguant entre ambiguïté et incertitude, chaque commune a pu opérer de manière quasi autonome et livrer des pans entiers de son territoire aux appétits des spéculateurs, des sociétés de logement ou aux dictats d'un secteur économique en constante expansion. Les années d'après-guerre ont, semble-t-il, marqué l'amorce de l'hybridation du territoire bruxellois, sur le plan visuel comme en matière de programmation, et donné lieu aux schémas classiques d'une urbanisation fin de ce siècle : un patchwork d'ensembles urbains et suburbains dont la cohérence ne peut plus, ne doit plus, être appréhendée selon les canons de la " Ville européenne " historique, pas plus d'ailleurs qu'avec ceux du modernisme d'après-guerre. " La ville " est un chaos que l'on peut gérer pour autant qu'il ne soit pas formulé en termes d' " espoirs " ou d' " illusions ", mais qu'on en déchiffre la beauté et la brutalité barbares.

Dans les années cinquante et soixante, la périphérie voit encore surgir çà et là d'intéressantes réalisations architecturales. Le plan du haut Evere de Willy Van Der Meeren est une de ces tentatives de créer un cadre de vie moderne. Bien qu'il ne fut réalisé qu'en partie, il a donné naissance à quelques-uns des immeubles les plus marquants de l'histoire des logements populaires en Belgique avec, à leurs pieds, un petit quartier

pour le troisième âge, un type de logement issu de la maison CECA, la révolutionnaire " habitation minimale " développée par Van Der Meeren et Palm en 1954 ; mais qui ne sera jamais exécutée à grande échelle en raison d'un veto de la Société nationale du Logement. Les espoirs fondés dans la Cité modèle, un prestigieux projet de logement réalisé par un collectif hétéroclite rassemblé autour de Renaat Braem, à l'occasion de l'Expo 58, ne seront jamais comblés. Seule une infime partie du " prolongement du logis " projeté sera réalisée. De surcroît, le complexe se voit doté d'une série d'immeubles qui brisent la cohérence originelle de cet " îlot d'ordre et de clarté consciemment mis en valeur ", voulue par Braem. Un solde discutable, mesuré à l'aune des ambitions que la Société nationale du Logement avait manifestées dans la périphérie de Bruxelles dans l'entre-deux-guerres, avec la réalisation d'une série de cités-jardins qui avaient à l'époque projeté l'architecture belge sur l'avant-scène internationale.

Quelques réalisations intrigantes méritent d'être mentionnées sur le plan de la construction d'habitations individuelles. Dès 1948, Renaat Braem surprend avec la maison Brauns, le point de départ d'une série d'expériences sculpturales qu'il mènera, avec un succès inégal, essentiellement dans les années soixante et septante. Plus important est " Le Parador ", une habitation réalisée quelques temps plus tôt par Jacques Dupuis à Woluwe-St-Pierre. Le Parador, architecture " narrative " d'une rare subtilité, peut être considéré à la fois comme un point culminant et comme une synthèse de l'œuvre incroyablement passionnante de Dupuis, constituée pour l'essentiel d'habitations isolées et qui exercera une influence considérable dans toute la Belgique, notamment sur Lucien Engels. D'autres habitations intéressantes sont encore réalisées par ailleurs, notamment par Constantin Brodzki, qui parvient à allier l'idiome canonique de l'entre-deux-guerres avec l'élégance des années cinquante – les américanimes " contemporains " –, une voie qu'il avait déjà explorée en 1953 avec l'habitation modèle Société belge des urbanistes et architectes modernistes (S.B.U.A.M.), en collaboration notamment avec Albert Bontridder et Léon Palm. Signalons encore divers travaux de Baucher, Blondel et Filippone, Courtois et Montois, Van Der Meeren et un certain nombre d'autres architectes de l'école de La Cambre.

Certes, il serait intéressant de dresser un panorama de l'habitat des années cinquante en Belgique, mais il présenterait un caractère moins aventureux que celui des réalisations de l'entre-deux-guerres. " Nos pères ont dû conquérir le terrain ", lit-on dans un numéro de la revue La Maison publiée après la Seconde Guerre mondiale, " Notre tâche consiste à présent à le coloniser ". Et c'est en effet l'image qui s'offre à nous : un modernisme domestiqué, tout en retenue, rebelle à toute expérimentation. Peu d'architectes se sont trouvés confrontés à des défis majeurs (à l'exception peut-être des consternantes bagarres avec les instances urbanistiques). " On a beaucoup construit, mais peu réfléchi ", dira plus tard Maurice Culot. Un des rares architectes à avoir pris de réels risques fut Lucien Kroll. S'opposant à l'" architecture des maîtres ", il voulut, dès les années cinquante, construire des édifices qui s'inspireraient très directement des valeurs quotidiennes de certains groupes concrets d'habitants. Geert Bekaert a qualifié ce travail de " désaveu de l'architecture ", une attitude qui place Kroll dans la lignée d'un Willy Van

Der Meeren. Cela conduira, en 1961, à une expérience intéressante : un condominium de six habitations à Auderghem, résultat d'un processus de conception participatif auquel Kroll se joindra personnellement en qualité de futur habitant. Mais la vitalité de son travail se dissipera peu à peu dans le cours des années soixante et ses constructions se mueront pour ainsi dire en démonstrations pamphlétaires d'une architecture anti-formaliste. L'exemple le plus criant est le complexe de logements pour étudiants qu'il réalisera au début des années septante sur le campus de la faculté de médecine de l'UCL, à Woluwe-St-Lambert.

Il faut toutefois reconnaître à Lucien Kroll le mérite d'avoir cherché une alternative critique aux stéréotypes stériles qui caractérisaient en grande partie l'architecture de cette époque. Ces stéréotypes étaient dictés par exemple par la rationalité des préfabriqués utilisés. Combien d'écoles, d'hôpitaux, d'immeubles à appartements, de bureaux, de sièges de sociétés n'ont-ils pas été érigés d'après une architecture régie par une méthode de conception purement pragmatique et sans relief. Quelques exceptions méritent toutefois d'être épinglées : le siège de Glaverbel (fruit des talents conjugués notamment de Braem et Jacqmain), le siège de CBR (de Brodzki, en digne émule de Philip Johnson), l'immeuble de la Royale Belge et le complexe d'Ieteren (des " palais " de l'architecte society René Stapels) et, surtout, le Berlaymont (arch. Lucien Devestel), une œuvre largement mésestimée qui aurait sans le moindre doute pu revendiquer une place de choix le long de la petite ceinture.

Tous ces immeubles sont, sans exception, éparpillés au beau milieu d'un paysage déstructuré. Ils sont rassemblés en revanche dans les guides d'architecture. Ils ne déterminent toutefois en rien l'image réelle de Bruxelles. Par rapport aux ambitions du modernisme d'après-guerre, on pourrait parler d'une génération à la dérive, voire d'une " génération perdue ". Mais ce faisant, nous tombons nous-mêmes dans le piège de l'unitarisme dans lequel nombre de modernistes se sont enferrés. Et il importe, écrit Italo Calvino dans *Les Cités invisibles* (Bruxelles est la cité invisible par excellence), " de reconnaître qu'il n'y a pas d'enfer au milieu de l'enfer, de laisser le phénomène se perpétuer et de lui donner de l'espace ". Il faudra cependant attendre 1970, année de la publication et de l'exposition rétrospective *La Construction en Belgique 1945-1970*, pour que soient reconnues les perspectives vitales offertes par le chaos du paysage belge. " On peut sans doute difficilement affirmer que l'avenir de l'architecture se situe en Belgique ", écrit Geert Bekaert, " mais pour peu qu'il reste un avenir à l'architecture, il devra s'accommoder de situations à la belge et évoluer sur cette base.

"Mil de Kooning et Iwan StrauvenLégendes

fig. 1 Carrefour de l'Europe à Bruxelles, 1958 (carte postale d'époque).

fig. 2 Petite ceinture en jonction Nord-Midi. A gauche, la Tour Martini, 1958 (arch. Jacques Cusinier). Au milieu, le Botanic Building, 1964 (arch. Henri Montois) (photo : C. Bridoux, Bruxelles, 1968).

fig. 3 Carrefour de l'Europe à Bruxelles, 1983 (dessin, Team Hoogpoort).

fig. 4 Pavillon Germinal, Expo 58 (arch. Victor Bourgeois) (photo : Sado, Bruxelles).

fig. 5 Immeuble à appartements Ieder zijn huis à Evere, 1954-1961 (arch.

Willy Van Der Meeren).

fig. 6 Cité modèle au Heysel, 1956-1969 (arch. Renaat Braem e.a.) (photo : A. De Belder, Anvers).

fig. 7 Le Parador à Woluwe-Saint-Pierre, 1946-1951 (arch. J. Dupuis).