

BruCiel version 2

Conférences du 20 mai 2014
Michel DE BEULE et Ralph BOSWELL

La version 2 de BruCiel a été mise en ligne en février 2014, un an après la première version.

Elle complète la visualisation comparative de Bruxelles vue du ciel par 2.000 photos anciennes prises au sol ou en hauteur. Ces photos illustrent l'aboutissement urbanistique de Bruxelles commencé au début du 19ème siècle ainsi que les grandes transformations entamées dès les années '50 suite au changement des modes de communication.



INTRODUCTION

Le but de cette version 2 est d'ajouter une dimension supplémentaire à la version 1, laquelle pouvait sembler trop raisonnée en ayant recours à la seule cartographie comme support de la visualisation comparée des photos aériennes anciennes et actuelles.

Avec l'ajout de photos d'enfilades d'immeubles ou de rues, la version 2 permet, comme l'a mentionné un utilisateur du site, « une flânerie aérienne dans le temps ». Dans le projet conçu initialement, ces photos devaient faire partie intégrante de la première version, mais des raisons budgétaires ont incité à présenter ce programme en deux phases (qui ne seront pas les dernières).

Il y a lieu de remercier le Cabinet du Ministre-Président qui a soutenu cette initiative volontariste ainsi que plusieurs services administratifs pour leur fructueuse collaboration (les collègues du Centre de documentation de notre Administration, ceux de la Régie fédérale des Bâtiments mais aussi ceux du CIRB).

MÉTHODOLOGIE ET SURVOL DES PHOTOS RETENUES

- Les photos, insérées et référencées à leur lieu de prise de vue, sont datées par décennie (avec ajout de l'année exacte si elle est connue). La datation résulte parfois d'une estimation (une erreur est alors possible, notamment si la prise de vue a été faite en début ou fin de décennie). Cette datation est essentielle pour un travail à vocation historique.
- Deux types des photos permettent de mieux comprendre la version 1 comprenant des photos aériennes prises à la verticale de la ville : les vues obtenues depuis le niveau du sol et celles en hauteur (soit des vues aériennes obliques, soit des vues depuis un bâtiment élevé).
- Ont également été retenus les lieux aujourd'hui disparus mais visibles sur les photos aériennes anciennes, comme par exemple la Senne à hauteur de la rue des Mécaniciens (dans le Quartier Nord), les Halles Centrales (à côté de la Bourse) ou l'usine à gaz de Forest.
- Deux collections de photos ont été choisies en priorité : des cartes postales de la collection Belfius et des photos du Ministère des Travaux publics.

1. Les cartes postales de la collection Belfius ont été scannées par nos collègues il y a quelques années et sont conservées dans notre centre de documentation. Quelque 1.300 cartes postales ont été sélectionnées, sur les 25.000 que compte la collection, parce qu'elles présentent un contenu de nature urbanistique (c'est-à-dire qu'elles montrent une rue ou partie de rue). Celles-ci illustrent l'achèvement de la ville léopoldienne qui s'étend sur toutes les communes bruxelloises jusque dans les années '30. Il y a une surreprésentation des quartiers bourgeois dans cette collection, mais la future version 3 présentera d'autres photos d'archives concernant davantage les quartiers industriels et populaires.

2. Quelque 700 photos du Ministère des Travaux publics, pour la plupart inédites, ont été choisies dans les archives (section Chantiers) et numérisées par nos soins.

Les photos des années '30 illustrent bien les grands et petits travaux d'infrastructure et d'équipement comme :

- La jonction ferrée nord-midi
- L'élargissement du canal de Charleroi
- L'aérodrome de Haren-Evere dont l'implantation permet aujourd'hui de se rendre compte que l'actuel aéroport a reculé de quelques kilomètres en périphérie
- Les aménagements générés par les premiers embarras de circulation, avec les premiers passages cloutés, les abris pour agents régulant les flux automobiles, les premiers passages souterrains pour piétons...

Dans les années '50, les photos illustrent la poursuite de la construction d'équipements comme la basilique de Koekelberg, mais avant tout des travaux d'infrastructure, c'est-à-dire des premières autoroutes urbaines construites pour l'Expo '58 (en-dessous ou à côté des boulevards de première ceinture mais aussi sous l'avenue Louise ou au-dessus du boulevard Léopold II). Quand il n'y a

aucune infrastructure supplémentaire, il y a néanmoins élargissement et abattage d'arbres d'alignement, comme à l'avenue de Tervueren.

D'autres travaux très importants débutent quelques années plus tard, la construction du Berlaymont notamment ou des travaux plus modestes mais tout aussi nécessaires, comme ces logements sociaux à Uccle ou Auderghem ou encore cette école provisoire pour faire face au baby-boom d'après-guerre.

Dans les années '60 et '70, les autoroutes urbaines vont s'insinuer sur ou sous les boulevards de seconde ceinture, bientôt suivies par le pré-métro. Ces autoroutes urbaines vont déboucher sur le ring, avec ses sorties et échangeurs de tous types. Dans le centre-ville, à côté des tours de bureaux, quelques parkings publics souterrains modifient les caractéristiques de l'espace public (les arbres sont désormais plantés en pot).

Fin des années '70 - début des années '80, les centres commerciaux périphériques conduisent à une diminution corrélative de la vitalité commerciale en centre-ville et les derniers tronçons d'autoroute urbaine sont réalisés malgré la vive opposition qu'ils génèrent.

AU-DELÀ DES PHOTOS, LE TÉMOIGNAGE DE QUATRE VAGUES DE BRUXELLISATION

Les photos tentent aussi d'expliquer, mais d'une manière incomplète jusqu'à présent, les quatre vagues de bruxellisation subies par la capitale au cours du 20^e siècle.

Par bruxellisation, il faut entendre -lorsque l'opération est d'initiative publique- l'arasement complet d'un ou plusieurs quartiers résidentiels et commerciaux très animés comprenant un patrimoine architectural de grande qualité. L'arasement poursuit un but exclusif alors que des solutions alternatives auraient été envisageables.

1. Le Mont des Arts. La première vague a pour nom Mont des Arts, voulu par le roi Léopold II malgré la farouche opposition du bourgmestre Charles Buls. Le qualificatif « Mont des Arts » résume en lui-même le concept : un zoning (culturel), avant même que le mot n'existe, qui détruisit le très beau quartier de la Montagne des Aveugles (entre les rues Ravenstein et Montagne de la Cour), à la fin des années 1890 et au début des années 1900. Il ne reste, sur les photos aériennes de 1935, qu'un côté de la rue Montagne de la Cour dont la qualité architecturale et la variété commerciale peuvent être comparées à celles de la rue en contrebas, de la Madeleine (enfin, sur le côté de cette rue qui subsiste encore).

Mais BruCiel ne montre déjà plus que le Jardin du Mont des Arts aménagé en catastrophe en 1910 pour présenter une image acceptable du centre-ville aux visiteurs de l'Exposition Internationale organisée cette année-là. En effet, le projet architectural de Léopold II est désavoué par le gouvernement en 1908. Face aux bâtiments abandonnés et aux démolitions déjà entamées, suite aux rachats immobiliers réalisés par le roi (via sa Fondation de la Couronne) pour faire aboutir son projet, le gouvernement décide d'un aménagement provisoire qui va persister près d'un demi-siècle.

Le jardin, étagé le long de la pente, était fort apprécié des Bruxellois même si les commerçants regrettaient la perte d'animation commerciale qu'il représentait. Les

arbres eurent le temps de pousser en pleine terre et cet agréable aspect paysager est encore bien visible sur la photo aérienne de 1953. Dès la fin des années '30, le gouvernement reprend toutefois l'idée de concentration de ses principales institutions culturelles et c'est dans les années '60 qu'elle se concrétise dans l'esplanade arborée avec sa bibliothèque royale.

Le dernier avatar de cette concentration entraîne, dans les années '70/80, la démolition du dernier tronçon subsistant sur le côté nord de la rue Montagne de la Cour, pour créer le Musée d'Art Moderne souterrain (pour lequel une alternative était possible jusqu'à aujourd'hui son éventuelle installation dans le garage Citroën à la place de l'Yser est considérée comme un élément qui va dynamiser le quartier dans lequel il trouvera place). L'extension des Archives Générales du Royaume engendre quant à elle la démolition d'un côté de la rue de Ruysbroeck.

2. La jonction ferrée nord-midi. La jonction constitue la deuxième vague de bruxellisation, la plus brutale car plusieurs quartiers, tous aussi intéressants et animés les uns que les autres, vont disparaître. C'est la mort de la ville moyenne, entre sa partie haute et sa partie basse. Les travaux débutent en 1900, mais sont interrompus en 1914. Après-guerre, c'est un gigantesque terrain vague sur lequel on établit à la va-vite un pont provisoire en bois (pompeusement appelé Pont Woodrow Wilson) qui lie les rues Marché-aux-Herbes et Ravenstein. Les travaux ne reprennent que dans les années '30. Rappelons que le pertuis souterrain s'étend en largeur sur 35 mètres, la gare (avec ses six quais) sur 70 mètres et que les expropriations s'étalent par endroits sur près de 200 mètres de large ; la carte insérée dans BruCiel en atteste. Sur la photo aérienne de 1935, les travaux viennent de reprendre, avec la suppression du pont en bois, et se terminent en 1952.

Il existe une collection photographique exceptionnelle de ces rues aujourd'hui disparues. Bruxelles Développement urbain négocie leur numérisation pour les intégrer dans la version 3, ce qui permettra de mieux percevoir, grâce à plus de 200 photos, les pertes irréparables que cette infrastructure a causées.

3. la Cité Administrative de l'État. Cette troisième vague de bruxellisation va réduire le quartier en poussières (y compris son splendide escalier monumental) au début des années '60.

4. Le quartier européen. Plus connue est la quatrième vague lorsque Bruxelles devient capitale de l'Europe. Cela commence avec la démolition du couvent-école des Dames de Berlaymont et son îlot de trois hectares à peine, sur lequel le gouvernement prétend placer toute

une administration européenne dont on pressent qu'elle ira grandissant (corrélativement au nombre de pays au sein de l'Union). Le bâtiment dit « des traducteurs » est déjà construit au même moment dans l'îlot voisin. Toute la rue de la Loi, puis le quartier Léopold, vont subir cette ré-urbanisation rampante.

Mais ils ne sont pas seuls ; la démolition du quartier Nord va être plus rapide. Cet épisode est encore suffisamment dans les mémoires pour ne pas s'y attarder. La planification de sa destruction est avalisée en 1967 et de nombreuses friches subsistent près de cinquante ans plus tard.

La bruxellisation frappe ailleurs, de manière plus insidieuse mais tout aussi irréversible. Cependant, les mouvements de protestation, peu audibles à la fin des années '50, deviennent plus forts dix ans après et la contestation (la lutte urbaine) prend de l'ampleur. Elle se structure autour de la démolition de la Maison du Peuple et surtout avec l'appui qu'elle apporte au petit peuple de la Marolle dans son opposition à l'extension du Ministère de la Justice.

L'expression « rénovation urbaine » change alors de signification : la destruction-reconstruction qu'elle définissait jusque-là fait place à la conservation des caractéristiques architecturales des immeubles avec modernisation de leurs équipements techniques. La Marolle est d'ailleurs le premier quartier bruxellois à être l'objet d'une opération-pilote de rénovation urbaine, dès 1974.

CONCLUSIONS

Cette version 2 n'est pas la dernière. Une version 3 est en préparation (qui devrait être mise en ligne l'année prochaine).

Une ou deux cartes essentielles y seront ajoutées, notamment le tracé des grandes voies léopoldiennes pour mieux se référer aux cartes postales.

D'autres photos seront également insérées en lien avec le développement économique au cours du 20ème siècle. Celles représentant des usines, fabriques et ou ateliers sont systématiquement recherchées car Bruxelles est restée la première ville industrielle du pays jusque dans les années '80.

La question de la mobilité ne sera pas négligée : les photos de trams se faufilant, jusque dans les années '60, dans les rues étroites de la ville démontreront l'efficacité des transports en commun lorsque leur utilisation était privilégiée.

À terme, le nombre de photos répertoriées devrait doubler. D'autres orthophotoplans seront également ajoutés.

Contacts

Michel DE BEULE et Ralph BOSWELL
 Direction Études et Planification de Bruxelles Développement urbain
 Rue du Progrès 80/1 - 1035 Bruxelles
 Tél. : 02/204.23.40
 E-mail : mdebeule@sprb.irisnet.be
<http://urbanisme.irisnet.be/cartographie/bruciel> ou www.bruciel.be