

Guide de l'exposition





**Construire Bruxelles
Architecture et Transformations
Urbaines en Europe**

Palais des Beaux-Arts, Bruxelles
9.10-28.11.2010



	<i>Introductions</i>
6	Préface
8	Note du commissaire
10	Aperçu de l'exposition

	<i>Cinq défis</i>
16	Démographie
24	Equipements publics
34	Economie urbaine
40	Mobilité
48	Nouveaux quartiers
56	Colophon

Préface

À l'occasion du cinquantième anniversaire du Traité de Rome, le Palais des Beaux-Arts de Bruxelles organisait en 2007 l'exposition *A Vision for Brussels – Imagining the Capital of Europe*. Une équipe d'architectes internationaux réunis autour de Pier Vittorio Aureli et Joachim Declerck du Berlage Institute y présentait les résultats d'une recherche par projet sur les opportunités que peut offrir Bruxelles en tant que capitale de l'Europe.

Aujourd'hui, trois ans plus tard, nous poursuivons cette réflexion. Dans le cadre de la Présidence belge du Conseil de l'Union européenne nous présentons, en collaboration avec le Secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale Emir Kir, l'exposition *Construire Bruxelles – Architecture et transformations urbaines en Europe*. Partant des défis auxquels Bruxelles est et sera confrontée, en tant que grande ville sujette à une expansion démographique sans précédent, Joachim Declerck (Architecture Workroom Brussels) propose une mise en perspective d'une série de projets architecturaux et urbanistiques européens.

Construire Bruxelles montre clairement que l'architecture et l'urbanisme sont bien plus que la face esthétique de la politique des grandes villes mais sont surtout l'un des instruments les plus efficaces pour répondre de façon concrète aux enjeux urbains, pour donner forme à notre société et pour construire le patrimoine de demain.

Ces deux expositions montrent non seulement notre engagement et notre volonté de participer au

débat sur les futurs développements de Bruxelles en tant que capitale de l'Europe, mais elles font également partie du rôle que le Palais des Beaux-Arts entend jouer en tant que plateforme en matière de culture architecturale internationale. BOZAR offre aux talents locaux une scène internationale, tout en se positionnant comme intermédiaire attirant et impliquant l'expertise internationale. Nous apportons par ce biais notre pierre à la construction d'une capitale qui doit atteindre une véritable dimension européenne, y compris sur le plan architectural.

Paul Dujardin

Directeur général, Palais des Beaux-Arts

Note du commissaire

Bruxelles est aujourd'hui réputée dans le monde entier pour la qualité de son bâti, et particulièrement pour son Art Nouveau. A juste titre. Mais elle ne l'est pas encore assez à mes yeux pour son architecture contemporaine. A la différence d'autres grandes villes européennes, Bruxelles n'a pas encore suffisamment osé. Elle ne s'est pas encore pleinement inscrite dans le XXIe siècle.

Ces mots du secrétaire d'Etat du gouvernement bruxellois chargé de l'urbanisme, Emir Kir, pour annoncer l'initiative de cette exposition, sont un appel lancé à Bruxelles pour miser sur une architecture de qualité afin de faire d'ancrer la ville dans le XXIe siècle. Mais pourquoi une métropole telle que Bruxelles devrait-elle investir dans l'architecture et l'urbanisme au moment même où elle doit faire face à d'importants problèmes de société ?

C'est toute la question de l'exposition.

Construire Bruxelles plaide en faveur de projets architecturaux et urbanistiques de qualité susceptibles d'apporter une réponse aux cinq grands défis qui se posent à la métropole :

- 1 La population bruxelloise connaîtra une forte croissance dans les années à venir.
- 2 Bruxelles a un besoin urgent d'infrastructures publiques telles que des écoles et des infrastructures sportives.

- 3 Le taux de chômage à Bruxelles est parmi les plus élevés d'Europe.
- 4 Les embouteillages menacent de paralyser la ville.
- 5 La vocation internationale de Bruxelles se heurte à son rôle de ville résidentielle.

Bruxelles n'est pas la seule à devoir faire face à ce type de problèmes. Dans une quête d'expertise et de réponses possibles, l'exposition porte son regard sur d'autres métropoles européennes. Au cours des dernières décennies, des villes telles que Madrid, Zürich, Bâle, Copenhague, Hambourg ou Rotterdam se trouvaient devant des défis semblables et ont mené une politique vigoureuse par des réalisations très concrètes. Des transformations urbaines ont non seulement stimulé le développement économique, mais ont aussi rendu la ville plus accessible en construisant suffisamment d'habitations de qualité et en augmentant la qualité de la vie en ville.

L'exposition Construire Bruxelles donne, en cinq salles, un aperçu de la manière dont l'architecture et l'urbanisme constituent quelques-uns des instruments politiques les plus vigoureux pour s'attaquer aux cinq grands défis de la métropole. Défis qui offrent une chance unique à Bruxelles de manifester ses ambitions et de construire la ville de demain.

Joachim Declerck
Commissaire

Aperçu de l'exposition

Construire Bruxelles présente cinq grands défis de société pour Bruxelles et examine comment l'architecture et l'urbanisme peuvent y apporter une réponse. Les problèmes bruxellois ne sont pas uniques et, dès lors, ils ne sont pas insurmontables. Loin de là, chaque problème comporte déjà en soi un début de réponse.

L'exposition est un plaidoyer pour considérer les problèmes de société comme une chance, une opportunité et un défi pour repenser la ville dans sa globalité. Ainsi, la pénurie de logements et la nécessité de construire des logements supplémentaires offrent également la chance de concevoir des habitations de qualité susceptibles de renforcer le tissu urbain et de contribuer à un environnement où il fait bon vivre. Le besoin de nouvelles écoles et infrastructures publiques est aussi l'occasion d'implanter et de concevoir ces infrastructures de telle manière qu'elles insufflent une nouvelle dynamique dans les quartiers. L'extension des transports en commun et la réduction de l'automobile dans le centre-ville sont une chance pour créer de nouvelles portes d'accès à la ville et mettre en œuvre le réseau des transports en commun afin de relier d'un geste fort les quartiers bruxellois entre eux. Dans l'impérieuse politique de l'emploi à Bruxelles, on peut entrevoir une occasion de traduire de manière spatiale les économies informelles existantes, les intégrer dans le tissu urbain et leur conférer une nouvelle dignité. Enfin, l'exigence de renforcer la position internationale de Bruxelles offre,

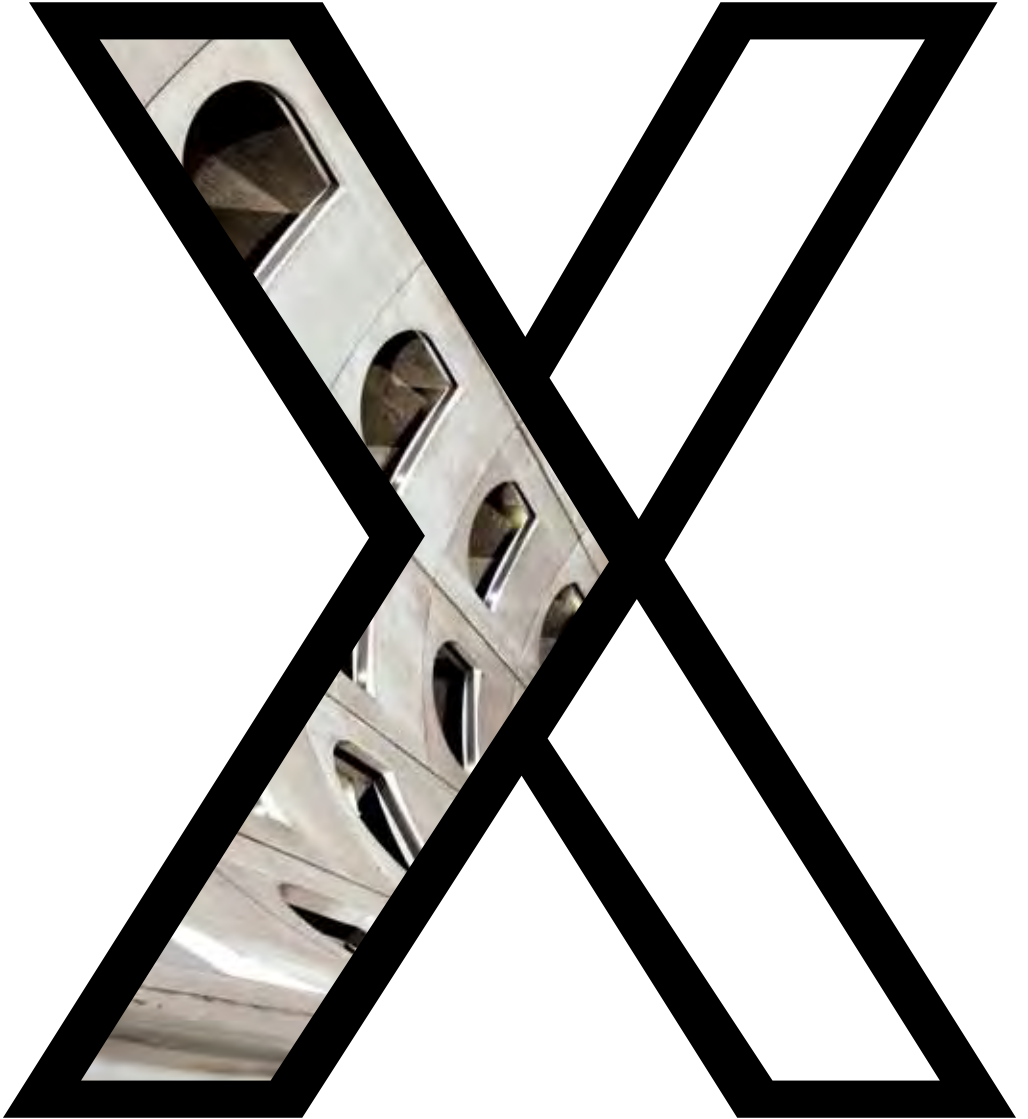
elle aussi, l'opportunité de développer de nouveaux quartiers mixtes qui s'inscrivent dans le tissu urbain existant tout en offrant de la place à un espace public de qualité.

La thèse centrale, quasi-inexprimée, qui sous-tend la présente exposition est que l'architecture et l'urbanisme constituent quelques-uns des instruments politiques les plus concrets et privilégiés pour apporter une réponse aux grands problèmes de société actuels. Afin de vérifier cette thèse, nous l'illustrons à l'aide d'un grand nombre de projets européens exemplaires. De nombreuses villes européennes étaient – ou sont encore – aux prises avec des problèmes et phénomènes semblables. La croissance de la population, l'immigration, l'exode urbain, un manque d'espaces publics, le problème des embouteillages, le chômage et la croissance des villes en métropoles régionales sont autant de défis de taille que partagent les grandes villes européennes. Cependant, bon nombre de ces dernières ont réussi au cours des dernières décennies à y apporter une réponse efficace. L'éventail d'exemples dans cette exposition offre à Bruxelles une perspective et une source d'inspiration pour affronter ses problèmes à bras-le-corps à partir de son propre contexte et de sa particularité.

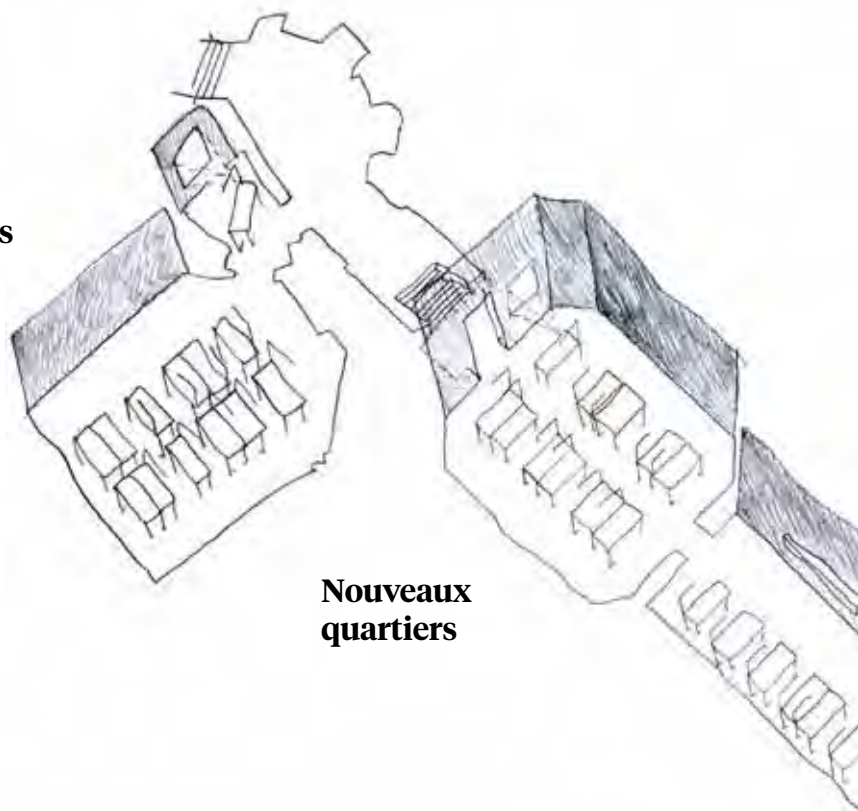
Il faut dire que Bruxelles est à la traîne par rapport à bon nombre d'autres villes. D'un côté, c'est étonnant car la ville a été à même de consolider son rôle de capitale européenne – parmi les villes européennes, Bruxelles jouit d'une position internationale solide, sans parler de sa nature cosmopolite très appréciée. Mais d'un autre côté, c'est compréhensible car Bruxelles est une région encore très jeune, qui ne décide pas depuis longtemps de son propre développement. Après un siècle de

planification directive pour moderniser la ville, sans égard pour la qualité de vie de ses quartiers, la Région de Bruxelles-Capitale a, dès sa création en 1989, misé sur la restauration du tissu urbain. Les contrats de quartier, une initiative particulièrement appréciée de la région afin de promouvoir la qualité de vie dans les quartiers à l'aide d'interventions ponctuelles et locales, en sont un des exemples les plus convaincants. Aujourd'hui, Bruxelles doit cependant aller au-delà et prendre en main le développement de la ville à l'échelle de l'ensemble du territoire.

L'exposition profite de la présidence belge de l'Union européenne pour manifester ses ambitions, et pour appeler non seulement à assumer ses responsabilités, mais aussi à faire preuve d'audace dans la construction de la ville de demain. De l'audace pour ne pas considérer les défis comme des problèmes techniques isolés, mais comme des opportunités importantes pour la métropole, qui pourront se traduire en une politique architecturale vigoureuse. Une politique digne de Bruxelles.

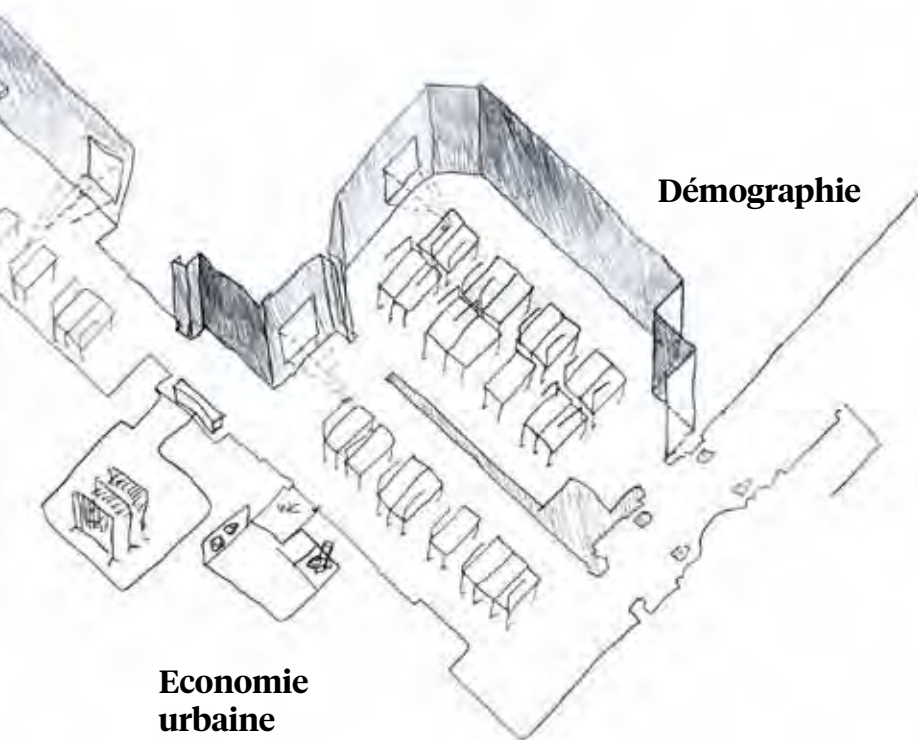


**Equipements
publics**



**Nouveaux
quartiers**

Mobilité



Démographie

**Economie
urbaine**

Démographie

Comment traduire le manque d'habitations en stratégie urbaine ?

Bruxelles est confrontée à un problème démographique considérable. Cette dernière décennie, la ville a dû se battre contre un exode continu. Ce sont avant tout les jeunes familles avec des enfants et les cadres supérieurs qui s'éloignent de la ville et cherchent un logement abordable, de préférence avec un jardin. Malgré cet exode persistant, la population ne diminue plus à Bruxelles depuis quelques années, mais, au contraire, augmente. Une récente étude révèle une croissance de 6 % qui pourrait atteindre 8,2 % dans les dix prochaines années, soit 60.000 à 82.000 nouveaux habitants par an. Ce phénomène est principalement imputable à une natalité élevée et à une forte immigration des groupes de population les plus pauvres. Selon ces nouvelles prévisions, Bruxelles aura besoin de 50.000 nouveaux logements d'ici 2020, dont de nombreux logements sociaux.

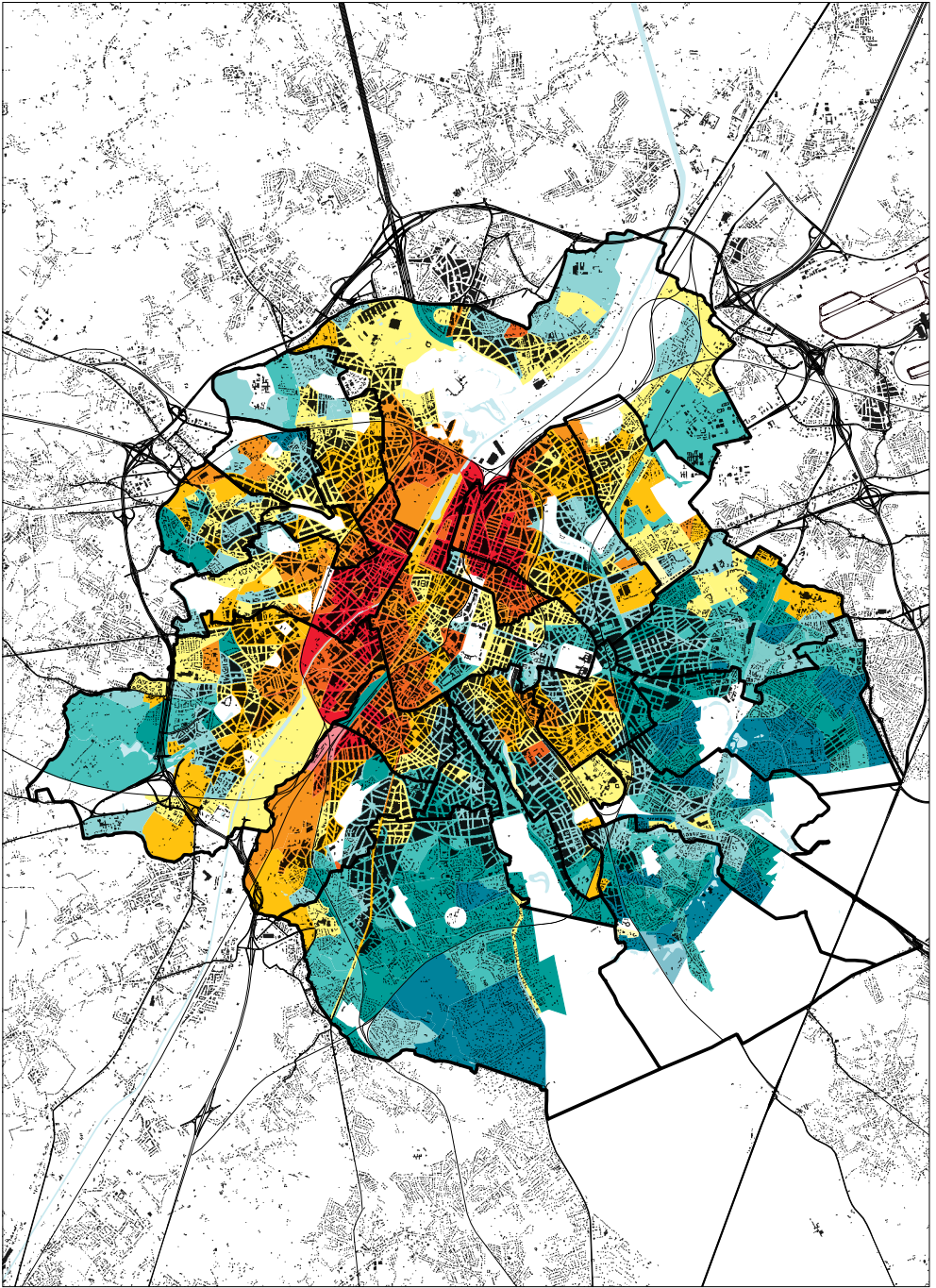
En 2007, Bruxelles comptait 39.030 logements sociaux, soit 8,4 % de l'offre totale de logements. Par rapport à d'autres villes européennes, ce chiffre est très faible. Paris compte 16 % de logements sociaux, Londres 25 % et Amsterdam 55 %. En 2009, le gouvernement bruxellois s'est fixé pour objectif de porter le nombre de logements sociaux à 15 % de l'offre totale d'ici 2020. Autrement dit, il faudra construire environ 35.000 logements en l'espace de dix ans ou 3.500 logements par an. A l'heure actuelle, la production annuelle moyenne n'est que de 1.500 logements sociaux.

Bruxelles se trouve donc aujourd'hui face à deux défis de taille et apparemment paradoxaux :

carte
Stock de logements et
besoin des ménages

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



d'une part, freiner l'exode urbain en prévoyant des logements de qualité et abordables pour la classe moyenne et d'autre part, construire suffisamment de logements sociaux pour loger la population en constante augmentation. Ces deux aspects sont indissociables et doivent faire l'objet d'une approche commune. D'où la nécessité d'un plan stratégique à l'échelle de toute la région. Un tel plan permettra de traduire une demande quantitative en politique qualitative qui vise un mélange équilibré entre la construction de logements sociaux et privés. Avec la construction de logements sociaux de qualité, le gouvernement peut immédiatement concrétiser sa stratégie et offrir ainsi un cadre et un encouragement pour la construction de logements privés.

Diverses villes européennes sont en proie à des problèmes similaires. Un certain nombre d'entre elles ont réussi à formuler une réponse ferme et à mener une politique architecturale dynamique. Madrid, par exemple, est confrontée à une forte croissance de sa population. Entre 2001 et 2006, pas moins de 495.000 personnes ont migré vers la capitale espagnole. Madrid a élaboré le projet ambitieux de construire 315.000 nouveaux logements sur des terrains inutilisés aux abords de la ville, ce qui a permis d'étendre de 50 % la superficie de la ville en une décennie. Pour stimuler le développement des nouveaux quartiers, la ville a construit un grand nombre de logements sociaux de qualité, tout en stimulant l'investissement du secteur privé. Avec **Carabanchel**, les architectes de FOA (Foreign Office Architects) de Londres ont réussi à conférer des qualités importantes à environ 90 logements sociaux, et ce avec un budget très limité. Grâce à une construction compacte, ils ont pu ménager un jardin communautaire pour les habitants. L'immeuble d'appartements comprend des logements



Carabanchel
logements sociaux
Foreign Office Architects
(FOA)
2007, Madrid

de différents types et de différentes tailles. Chacun d'eux dispose d'une grande terrasse fermée par des panneaux de bambou. Comme les habitants peuvent les ouvrir et les fermer à volonté, le bâtiment présente une façade qui change en permanence. L'image traditionnelle des logements sociaux sous la forme d'un entassement répétitif de blocs d'habitation similaires a ainsi été évitée. Le bureau hollandais MVRDV a également proposé des innovations typologiques pour son projet de logements **Mirador**. Les architectes ont littéralement fait basculer le bloc d'habitation madrilène traditionnel, qui comporte généralement six étages et un patio semi-public au centre. Le bloc d'habitation basculé sur le côté donne lieu à une tour qui sert de point de repère pour le quartier et offre un espace public dégagé au rez-de-chaussée. Les habitants disposent en outre d'une terrasse commune à 40 mètres de hauteur.



Mirador
MVRDV & Blanca Lleo
Architects
2005, Madrid

Tout comme Bruxelles, Amsterdam doit relever deux défis paradoxaux : d'une part, freiner l'exode de la classe moyenne et d'autre part, prévoir des logements en quantité suffisante pour une classe sociale inférieure en constante augmentation. Le centre-ville a été rénové rue par rue, et d'anciens sites industriels ont fait place à d'ambitieux projets de construction. C'est ainsi que les presqu'îles de la zone portuaire Est, où des navires étaient autrefois amarrés, ont été redéveloppées en zones d'habitation. Dans la plupart des zones portuaires, on a construit selon le modèle hollandais, avec des projets de logements collectifs à grande échelle. Par contre, sur les presqu'îles de **Borneo et Sporenburg**, on a opté pour des constructions basses. West 8 a développé un plan directeur inspiré de l'usage belge de logements particuliers : un logement par parcelle, construit par différents architectes pour différents



Borneo - Sporenburg
West 8
1997, Amsterdam

maîtres d'ouvrage. Le bureau d'architectes hollandais Rapp+Rapp a conçu ici 4 habitations indépendantes, mais implantées dos à dos sur deux parcelles longues et profondes. Les murs de briques côté rue sont presque entièrement fermés. Des venelles étroites le long de la maison mènent à l'entrée. La lumière du jour inonde cependant les logements : à l'arrière, on trouve une terrasse au-dessus d'un patio entièrement vitré. Ce type de logements démontre que des familles avec enfants peuvent également trouver leur compte dans des centres urbains fortement peuplés.



4 habitations
Seinwacherstraat
Rapp+Rapp
2001, Amsterdam

Copenhague est devenue une ville résidentielle attrayante et a par conséquent connu une explosion de sa population ces dernières années. Elle s'est imposée comme une métropole moderne et durable. Les voitures ont été bannies du centre, et un réseau cycliste étendu et sécurisé s'est développé dans toute la ville. Aujourd'hui, Copenhague se voit contrainte de construire des milliers de logements nouveaux. Tout comme Madrid, elle a choisi de reconvertir des zones industrielles et portuaires en nouveaux centres urbains. Dans un nouveau quartier entre la vieille ville et l'aéroport, les architectes JDS + BIG ont conçu le projet ambitieux et novateur qui porte le nom approprié de Mountain Dwellings. Au lieu d'empiler des logements dans un bloc comme des boîtes d'allumettes les unes au-dessus des autres, les architectes ont construit un gigantesque flanc de montagne en béton qui abrite un garage et l'ont recouvert d'une mince couche de logements en terrasse. Chaque logement a son jardin privé et son propre parking au même niveau. Le projet réussit ainsi à associer les qualités d'un logement individuel en dehors de la ville à un logement collectif dans un contexte urbain dense.



Mountain Dwellings
BIG avec JDS
2008, Copenhague

Alors que Madrid, Copenhague et Amsterdam ont des espaces pour étendre leur territoire, Paris



Île Seguin Rives de Seine
Diener & Diener
Architekten, Rolinet &
Associés
en cours, Paris



Eden Bio
Edouard François
2008, Paris

doit s'adapter à la densité de son tissu urbain. La construction de logements sociaux est une priorité. Paris a aujourd'hui 183,500 logements sociaux, soit environ 16 % de l'offre totale de logements. Tout comme à Bruxelles, les logements sociaux se concentrent dans quelques parties de la ville. Paris s'est fixé pour objectif de franchir le cap de 20 % d'ici 2014 et de mieux répartir les logements sur le territoire, avec la conviction que la mixité sociale profite à la qualité de vie des quartiers. Deux projets très différents montrent comment Paris réalise ce tour de force. Sur l'ancien site industrielle et portuaire de l'**Île Seguin** et ses rives, occupée par les usines Renault jusqu'en 1992, Paris construit un nouveau quartier. Les architectes suisses Diener & Diener ont réalisé, avec l'architecte paysagiste Günther Vogt, un plan directeur pour une parcelle de 7.000 m2. Ils ont conçu un complexe de bâtiments avec environ trois cents logements, dont un tiers de logements sociaux, des bureaux, une crèche et des magasins. Le gigantesque bloc présente des ouvertures, contrairement aux blocs fermés si caractéristiques de Paris. Différentes places et jardins intimes s'inscrivent dans l'intérieur de l'îlot qui communique avec l'espace public et sont accessibles aux habitants et visiteurs. Dans le 20e arrondissement parisien, dans le projet **Eden Bio**, l'architecte Edouard François utilise l'espace intérieur d'un bloc dans un quartier résidentiel en y créant deux nouvelles rues. Du côté extérieur des rues, il a construit des rangées de maisons, tandis qu'entre les deux rues prend place un bâtiment tout en longueur de deux étages avec des passerelles et escaliers envahis de plantes. L'architecte a réussi à densifier la ville, non pas par de hautes tours d'habitation ou de grands blocs, mais en intégrant de petits logements durables en intérieur d'îlot dans la continuité de l'échelle du quartier.

Tandis que Paris, Madrid et Amsterdam s'efforcent de construire un grand nombre de logements sociaux, Breda s'est fixé pour objectif de construire 13.000 nouveaux logements sur une période de dix ans pour la classe moyenne et les classes sociales supérieures. La reconversion des terrains d'une ancienne caserne militaire en zone de logement fut l'un des principaux projets du centre ville. Le concept urbain d'Office for Metropolitan Architecture (OMA) et du bureau d'architectes bruxellois Xaveer De Geyter propose un modèle de campus où des logements, bureaux et aménagements publics sont disséminés dans un parc de 13 hectares. Grâce à ce modèle, l'espace public de la ville a été sensiblement agrandi tout en maintenant une densité aussi forte que dans le centre ville historique. À l'intérieur du campus, Xaveer De Geyter a réalisé un projet **Chassé Park Appartemenen**, une construction de logements avec cinq tours de treize étages. Ces tours sont placées de manière à profiter au maximum de la lumière et de la vue. Elles sont au-dessus d'un garage en forme circulaire qui relie les bâtiments entre eux. Un jardin collectif se situe en contrebas, à l'intérieur de l'anneau formé par les tours, sur lequel débouchent les halls d'entrée des tours.



Chassé Park Appartemenen
OMA & Xaveer De Geyter
2001, Breda

Après la guerre, Rotterdam a résolument opté pour le modernisme et les constructions hautes. Aujourd'hui encore, la ville construit de nouveaux centres urbains dans l'ancienne zone portuaire avec des bâtiments d'une hauteur spectaculaire. Pour Kop van Zuid, un ancien terrain portuaire transformé en nouveau quartier de la ville, OMA a conçu le projet **'De Rotterdam'** sous la forme d'une ville verticale. Trois tours de 150 mètres de haut reliées entre elles abritent des bureaux, appartements, hôtels, salles de conférence, magasins, restaurants, cafés et aménagements publics. Grâce à cette mixité de fonctions, la vie



De Rotterdam
OMA
en cours, Rotterdam



The Red Apple
KCAP Architects &
Planners
2009, Rotterdam



VoltaMitte
Christ & Gantenbein
architects
2010, Basel



Bâtiment résidentiel
Schwarzpark
Miller & Maranta
2004, Basel

ne s'arrête jamais dans les tours. Une immense galerie publique au rez-de-chaussée forme un carrefour animé où les utilisateurs très divers de De Rotterdam se croisent et peuvent entrer en contact. Sur l'autre rive, sur l'île Wijnhaven, le bureau d'architectes KCAP a ajouté une nouvelle icône au skyline déjà impressionnant. **The Red Apple**, une tour audacieuse d'un rouge éclatant abrite, en plus des bureaux, environ 200 logements qui ont une vue imprenable sur la ville et le port. La rue est bordée de magasins, de restaurants et de cafés, et l'immense lobby vitré est un lieu de rencontre animé pour les divers utilisateurs.

Tout comme Breda et Amsterdam, Bâle a assisté à un phénoménal exode urbain à la fin du siècle dernier. Bâle a souhaité investir dans la qualité de vie, avec entre autre le percement d'un tunnel pour une autoroute citadine, et a prévu la construction de 5.000 nouveaux logements pour la classe moyenne. Au-dessus du nouveau tunnel, il a été possible de densifier le tissu urbain avec de nouveaux projets de construction. **VoltaMitte** des architectes Christ & Gantenbein s'inscrit dans cette stratégie et referme un des côtés ouverts d'un îlot d'habitations existant. Ici aussi, les architectes ont voulu développer une alternative à l'uniformité caractéristique des projets de construction de bâtiments collectifs. Chaque appartement a sa forme et son caractère propres, donnant lieu à une façade arrière spectaculaire visible depuis le jardin communautaire dans l'espace intérieur. Le deuxième projet remarquable à Bâle est celui des logements construits par les architectes suisses Miller & Maranta dans **Schwarzpark**, au sud de la ville. Les logements du parc offrent une alternative aux habitations retirées en périphérie. Ils associent la qualité de vie dans la nature aux avantages de résider en ville et contribuent ainsi à freiner l'exode.

Equipements publics Comment tisser la ville à travers ses équipements ?

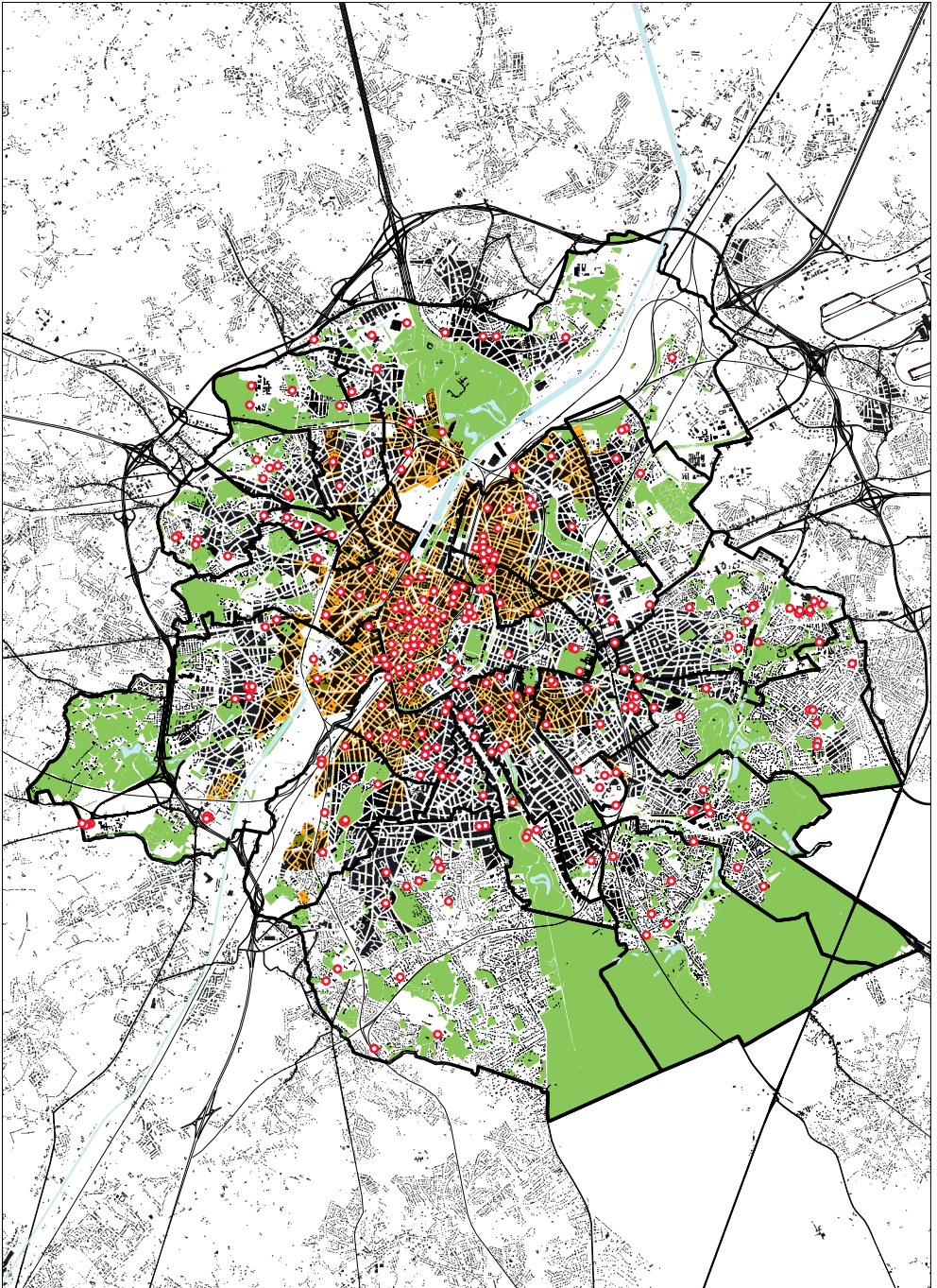
Historiquement, les villes ont toujours été des carrefours économiques attirant de nouvelles activités et de nouveaux habitants. Mais en dehors des opportunités économiques, la proximité immédiate et l'accessibilité des équipements et services de tous types sont probablement les caractéristiques les plus importantes d'une ville européenne. Écoles et universités, salles de concerts et théâtres, musées, centres de conférences, bibliothèques, piscines, jardins publics et squares, services publics et sociaux rendent les villes plus accueillantes et agréables à vivre. Aujourd'hui, Bruxelles envisage la construction d'un nombre considérable d'installations métropolitaines comme un nouveau stade de football, un centre de shopping, un centre de conférences ou une nouvelle salle de concert. En dehors de ces équipements collectifs de grande échelle, Bruxelles connaît un besoin urgent de plus de 70 nouvelles écoles en raison de l'augmentation de la population jeune. L'infrastructure sportive nécessite aussi une expansion urgente.

Toutes ces fonctions essentielles doivent s'inscrire dans le tissu urbain. Le défi est de taille, mais en même temps, il offre une incroyable opportunité d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers de Bruxelles. Il ne s'agit pas de concevoir les équipements collectifs comme des objets isolés conformes à un programme bien défini. Avec un positionnement bien pensé et une architecture de qualité, ils peuvent apporter du changement dans les quartiers. Ils sont la force motrice de la cohésion sociale dans le

carte
Equipements et zones de
développement renforcée

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



développement urbain. L'ensemble des équipements, à l'échelle métropolitaine et à plus petite échelle, permet de renforcer le succès déjà effectif des contrats de quartier dans une stratégie à l'échelle de la métropole bruxelloise.

Ces dernières années, de nombreuses villes européennes ont investi massivement dans de nouveaux équipements collectifs d'une grande qualité architecturale. Les exemples présentés ici renforcent tous le tissu urbain à leur manière en définissant de nouveaux espaces publics et en donnant un nouveau visage au quartier environnant.

À Milan, Grafton Architects ont réussi à mettre sur pied un programme qui, au premier abord, paraissait trop grand pour l'environnement – un auditorium et des bureaux pour l'**Université Luigi Bocconi** – en s'inscrivant intelligemment dans le tissu urbain. C'est un bâtiment d'aspect robuste, mais très accessible. L'espace public se trouve en dessous du bâtiment et donne accès au campus situé au-delà. Le bâtiment établit pour la première fois des relations entre l'université et le quartier résidentiel environnant. Fait surprenant à noter : il s'agit d'une université privée. Le projet prouve que même des concepteurs privés peuvent être conscients de la nécessité d'introduire une architecture de qualité pour renforcer le tissu urbain.

Le **Cinéma Sauvenière** à Liège, conçu par les architectes bruxellois de V+, est un projet similaire. Sur un petit terrain, le concept a permis de libérer un espace intérieur qui accueille un café et une terrasse et sert d'extension à l'espace public de la rue. Mais le plus remarquable est que ce cinéma se trouve au cœur de la ville et qu'il n'est pas – comme c'est l'habitude aujourd'hui – une structure quelconque isolée en périphérie de la ville, tels ces immenses complexes



Université Luigi Bocconi
Grafton Architects
2008, Milan



Cinéma Sauvenière
Bureau vers plus de bien-être (V+)
2008, Liège

qui ont supplanté les cinémas traditionnels en centre ville. Et ce même si un cinéma reçoit plus de visiteurs que d'autres installations culturelles et s'il est mieux placé que certains autres pour stimuler l'activité au centre ville.

Le nouveau **forum universitaire** (UFO) de Gand, conçu par les architectes belges Xaveer De Geyter et Stéphane Beel, est un bâtiment qui s'intègre non seulement dans le tissu urbain, mais en répare aussi les dégâts. En effet, les bâtiments universitaires massifs ont infligé de profondes blessures à la ville au cours des dernières décennies. L'UFO offre une nouvelle façade à une artère importante de Gand et crée deux nouveaux squares publics de chaque côté du bâtiment. Le bâtiment lui-même, qui héberge un grand auditorium, est conçu comme une vaste salle publique. L'UFO et les deux places publiques constituent des lieux de rencontre importants et sont le nouveau noyau de l'université. C'est ici que deux milles étudiants passeront tous les jours.



Forum Universitaire
Xaveer De Geyter
architecten & Stéphane
Beel architecten
2007, Gent

Au cours des dernières décennies, de plus en plus d'établissements caractéristiques des grandes villes, comme les universités ou les complexes cinématographiques, ont migré vers les périphéries urbaines. Ils ont en effet besoin de toujours plus d'espace, et il est difficile d'envisager de les implanter dans un tissu urbain dense. L'UFO à Gand, l'université Bocconi à Milan et le Cinéma Sauvenière à Liège ont toutefois démontré que de tels établissements peuvent être des leviers permettant d'insuffler une nouvelle vie dans les quartiers. Les grands centres commerciaux ont, eux aussi, quitté le centre-ville pour la périphérie et ont ainsi fait concurrence aux rues commerçantes traditionnelles du centre. À Courtrai, le bureau d'architectes Robbrecht & Daem a construit l'une des rares galeries commerçantes en plein centre-ville

que compte le pays. « **K in Kortrijk** » est parvenu à s'intégrer sans problème au tissu urbain existant. Outre un centre commercial, le complexe compte des habitations et un vaste parking qui doit soulager le centre du trafic automobile. Le cœur du centre commercial se caractérise par un gigantesque atrium qui fait office de nouvelle place publique couverte. Plutôt que de concurrencer les petits commerces du centre, K in Kortrijk renforce la fonction commerciale de la ville. Courtrai poursuit ainsi sa tradition de ville commerçante (elle fut en effet la première ville belge à mettre en place une rue commerçante piétonne).

A Gand, sur un site qui accueillait autrefois un cloître et un hôpital, l'architecte Jan De Vylder a construit des studios de danse pour **Les Ballets C de la B et LOD**. Deux volumes plantés de manière intelligente face à face sur un terrain irrégulier ont permis de refermer une partie de la façade côté rue. Comme pour l'UFO, l'architecte a ménagé un espace pour un square public en intérieur d'îlot, entre les deux bâtiments. Ce site a été réaménagé en nouveau centre d'activités culturelles dans la ville et abrite aujourd'hui le nouveau musée municipal, le STAM, et l'académie.

Tandis que les studios de danse et l'UFO à Gand, le cinéma à Liège et l'Università Bocconi à Milan sont tous intégrés dans le tissu urbain, **les Bains des Docks** de l'architecte Jean Nouvel est l'un des premiers équipements collectifs à avoir été construit dans une nouvelle partie de la ville qui est toujours en cours de développement. Le complexe de la piscine se trouve dans l'ancien port du Havre, transformé en nouveau quartier avec des activités sportives nautiques, des attractions touristiques, magasins, logements et bureaux. L'architecte Jean Nouvel a respecté le paysage industriel existant, en s'inspirant



Shoppingcenter K
Robbrecht en Daem
architecten
2010, Kortrijk



Les Ballets C de la B - LOD
architecten de vylder vinck
taillieu
2008, Gent



Les Bains des Docks
Ateliers Jean Nouvel
2008, Le Havre



Ecole primaire
Leutschenbach
Christian Kerez
2009, Zürich

de l'esthétique des entrepôts portuaires, reconvertis progressivement pour de nouvelles utilisations. Le résultat est un volume rectangulaire bas, construit dans des matériaux sombres et solides et qui cache un dédale spectaculaire et quasi féérique de piscines et d'aires de relaxation.

L'école **primaire Leutschenbach** conçue par Christian Kerez est aussi la première contribution en faveur du développement d'un district urbain totalement nouveau sur un ancien site industriel à Zurich. Il est intéressant de noter que la stratégie de l'architecte donne une toute nouvelle forme à un bâtiment scolaire. En général, les écoles sont conçues comme la juxtaposition d'activités différentes. Salles de classe, bureaux, cantine, salle de musique et salle de gym forment un campus autour d'une cour de récréation. Kerez a choisi d'empiler les diverses fonctions dans un seul bâtiment, avec la salle de gym au dernier étage. Avec cette construction en hauteur, un vaste espace a été libéré au rez-de-chaussée pour la création d'un parc urbain que les écoliers et futurs résidents locaux pourront utiliser.

L'idée de restituer un espace public à la ville et donc de donner une nouvelle dynamique à l'environnement se reflète également dans **Casa da Musica**. L'architecte Rem Koolhaas de Office for Metropolitan Architecture (OMA) a implanté le bâtiment comme un objet autonome au milieu d'un square. Le parcours autour du bâtiment se poursuit à l'intérieur par un passage public qui mène jusqu'au toit, où se trouvent un restaurant et un bar. OMA a réussi à donner une nouvelle signification à la salle de concert traditionnelle. Ce n'est pas un espace que les gens visitent uniquement pour assister à un spectacle, mais un bâtiment accessible à tous et faisant partie de l'espace public.



Casa da Musica
OMA
2005, Porto

Les fonctions publiques de grande échelle, comme les universités, les salles de concert et les musées sont en mesure de redéfinir tout un quartier urbain. Ces pôles d'attraction deviennent de nouveaux centres-villes. C'est notamment le cas pour le nouveau musée national des arts contemporains de Rome. À l'instar de la Casa da Musica, le **MAXXI** est un bâtiment spectaculaire qui attire les visiteurs de toute la ville mais également du monde entier. Bon nombre de villes cherchent à égaler ce que l'on appelle l'effet Bilbao, où le musée Guggenheim a élevé la ville, à partir de rien, au niveau de nouveau centre touristique. Quant au **MAXXI** de l'architecte anglo-irakienne, Zaha Hadid, il est parvenu à conférer une grande sensibilité au tissu urbain dans lequel il est implanté. Il est vrai que le bâtiment est spectaculaire, avec son labyrinthe de murs de béton arqués et inclinés, ses cratères et ses précipices, ses différences de niveau subtiles, ses passerelles et ses escaliers vertigineux, mais il ne prédomine toutefois pas dans le paysage de la rue. Il s'intègre minutieusement dans le tissu formé par les anciennes casernes militaires du quartier romain de Flaminio, et donne ainsi un nouveau sens à un quartier urbain tombé en désuétude.



MAXXI : Musée national des arts du XXI^e siècle
Zaha Hadid Architects
2010, Roma

Comme la Casa da Musica, le projet d'**école d'architecture** dans l'ancien quartier industriel de l'Île de Nantes est une autre réflexion sur la manière de réaliser un bâtiment dont l'espace public se prolonge jusqu'au toit. Les architectes Lacaton & Vassal ont construit une structure basique qui ressemble plutôt à un garage sur plusieurs étages, relié à l'espace public par une rampe. À l'intérieur de la structure à trois niveaux, des structures plus petites, légères et modulables ont été ajoutées les unes à côté et au-dessus des autres. Elles hébergent les installations



Ecole d'architecture
Anne Lacaton & Jean
Philippe Vassal
2008, Nantes



Parc Spoor Noord
Studio Associato Bernardo
Secchi Paola Viganò
2009, Antwerpen

de l'école : ateliers, salles de cours, bibliothèque, aires d'exposition, cafétéria, etc. Des espaces ouverts intéressants s'insèrent entre les différentes salles. Toute la surface du toit est un espace public qui surplombe la Loire et la ville ancienne et nouvelle. À l'instar de l'école de Zürich ou des Bains des Docks au Havre, l'école d'architecture doit participer à la dynamisation du nouveau quartier urbain.

L'idée que les équipements collectifs peuvent donner une nouvelle dynamique à un environnement s'exprime très clairement dans les parcs. Ceux-ci offrent une opportunité unique de rendre un quartier agréable à vivre. Le parc Spoor Noord d'Anvers, par exemple, a réussi à améliorer la qualité de vie dans les quartiers ouvriers pauvres et à forte densité de population. Il a été aménagé sur un ancien site ferroviaire au nord de la ville. Les architectes italiens Secchi & Viganò l'ont conçu non pas comme un espace vert où l'on vient se promener et admirer la verdure, rôle tenu habituellement par les parcs urbains au XIX^e siècle, mais comme un parc qui héberge une kyrielle d'installations telles que des terrains de sports et aires de jeux, un hall polyvalent, un skatebowl en dessous d'un viaduc de chemin de fer désaffecté, des barbecues et aires de pique-nique pour la population locale, des bassins et fontaines où les enfants peuvent jouer. Spoor Noord est une sorte d'outil pour faire participer le public. Les mêmes architectes sont en train d'établir le plan directeur d'une zone similaire à Bruxelles : Schaerbeek-Formation.

Egalement à Zaanstad, en périphérie d'Amsterdam, une ancienne fissure dans la ville s'est vu attribuer une nouvelle fonction centrale. En effet, un viaduc de voies ferrées scindait la petite ville en deux. Les arches du viaduc ont surplombé pendant 30 ans un parking désolant qui souillait l'image

du centre-ville. Sous le viaduc, NL Architects ont aménagé une nouvelle place municipale : **A8ernA**. Tout comme le Spoor Noord d'Anvers, la longue bande d'espace sous le viaduc accueille aujourd'hui un vaste programme récréatif : un skate bowl, des terrains de sport, un étang avec des barques, des commerces, des plaines de jeux et un petit parc. Avec très peu de moyens, les architectes ont saisi l'opportunité de transformer un espace résiduel, que les habitants considéraient depuis des années comme le furoncle de la ville, en un nouveau lieu d'attraction pour la ville.



A8ernA
NL Architects
2006, Zaanstad



Economie urbaine

Comment l'architecture peut-elle soutenir l'activité économique locale ?

Bien que Bruxelles soit l'un des centres les plus riches et les plus productifs d'Europe, la région est écrasée par un taux de chômage faramineux. Avec un taux de chômage de 19,5 %, qui touche principalement les jeunes, Bruxelles dépasse de loin la moyenne européenne de 10 %. Ce paradoxe est dû au fait que la richesse bruxelloise provient principalement du secteur tertiaire, qui représente 90 % de l'ensemble des activités économiques de la ville. Plus de la moitié (53 %) des employés du secteur tertiaire, essentiellement de qualification supérieure, sont des navetteurs résidant dans les autres régions. Ce qui induit une énorme disparité entre les activités économiques existantes et les qualifications ou le niveau de formation des habitants.

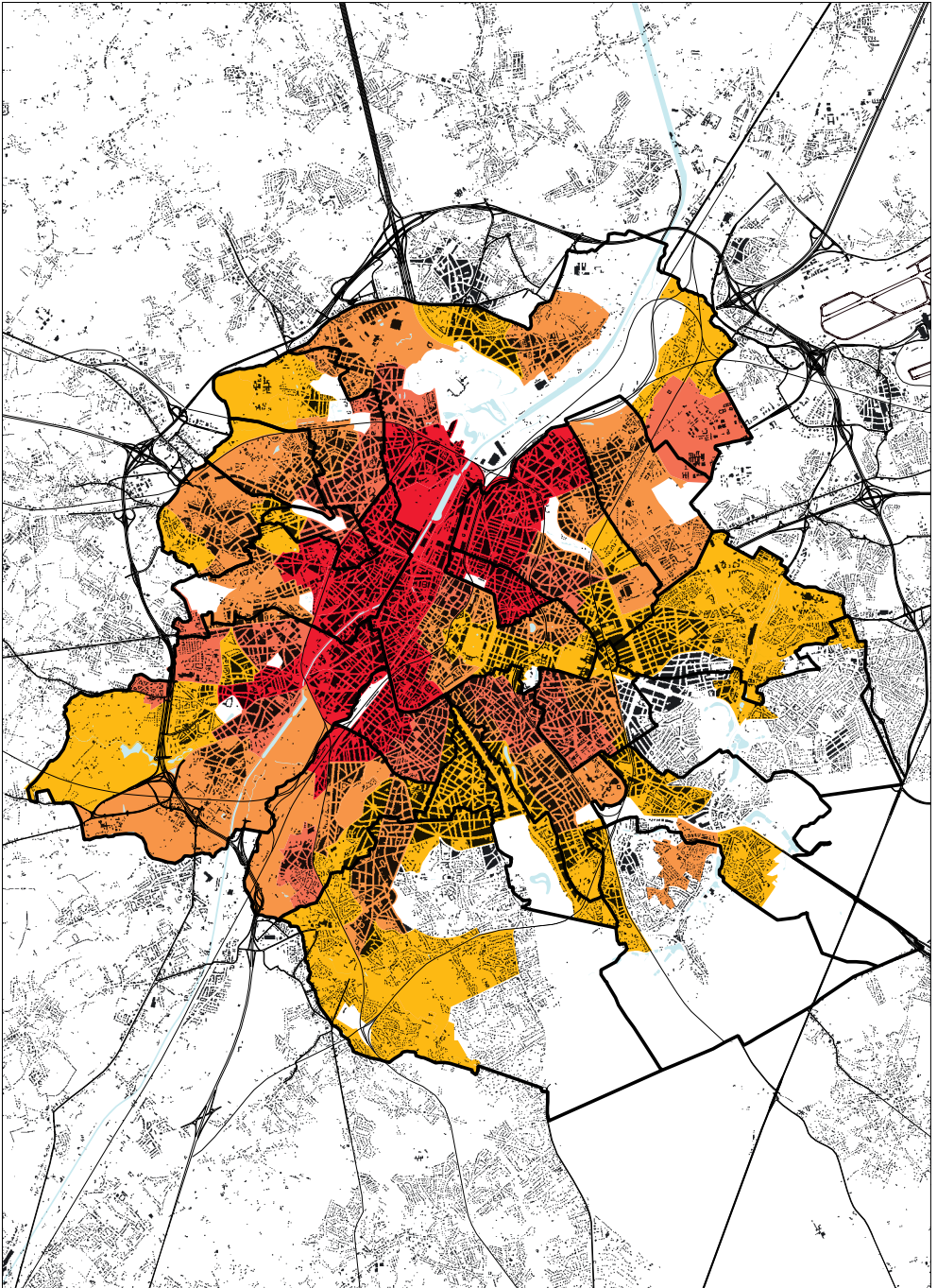
La lutte contre le chômage requiert une approche vigoureuse, non seulement au niveau de l'enseignement et de la formation, mais également en matière de création de nouveaux lieux de travail. L'architecture peut y apporter une solution par le renforcement local d'activités informelles existantes, la création de nouvelles économies et l'établissement de centres de formation pour les jeunes ou de centres d'entreprises pour entrepreneurs débutants. Un certain nombre d'exemples européens démontrent la façon dont l'architecture peut aider à faire du tissu urbain le décor d'une nouvelle activité économique.

L'une des façons éprouvées pour renforcer l'industrie créative et artisanale de la ville est l'établissement de centres d'entreprises avec des

carte
Taux de chômage en 2007

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



bureaux, des lieux de travail ou des ateliers pour jeunes entrepreneurs. Depuis les années '70 déjà, Paris mène une politique régissant l'ouverture d'« hôtels industriels » un peu partout dans la ville. De tels hôtels proposent un lieu temporaire à des économies débutantes dans l'espoir qu'elles se développent afin de s'implanter par la suite dans un endroit plus approprié. L'architecte Dominique Perrault a érigé un centre d'entreprises de ce type en périphérie de la ville, sur un terrain difficile coincé entre la lourde infrastructure du périphérique parisien, les quais de la Seine et un gigantesque enchevêtrement de voies ferrées. Pour faire face à ce contexte urbain difficile, Perrault a dessiné un imposant bâtiment, à l'échelle du site : une grande boîte vitrée de neuf étages. À l'instar d'un véritable hôtel, l'**Hôtel Industriel Berlier** voit sans cesse des allées et venues d'entreprises et de personnes. Les activités sont visibles à travers la façade vitrée, ce qui modifie constamment l'apparence globale du bâtiment. Au cours des dernières années, Bruxelles a vu, elle aussi, l'émergence d'un certain nombre de centres d'entreprises, mais ceux-ci sont principalement implantés dans des bâtiments existants. L'Hôtel Industriel Berlier parvient, quant à lui, à insuffler une nouvelle vie à une zone urbaine peu engageante et confère une nouvelle dynamique à l'endroit.

La formation s'avère également essentielle pour stimuler une nouvelle économie urbaine. Un centre de la culture et de la jeunesse de Zürich contribue, à très petite échelle, mais d'une manière efficace, à la formation des jeunes. À proximité de la maison des jeunes, à un endroit où beaucoup de jeunes se rencontrent, phalt Architekten ont érigé un **atelier de métallurgie**. Le lieu n'est pas retranché dans un entrepôt reculé, mais se trouve en plein cœur d'un



Hôtel Industriel Berlier
Dominique Perrault
Architecture
2005, Paris



Ferronnerie Dynamo
phalt Architekten
2008, Zürich



Marché Santa Caterina
Enric Miralles &
Benedetta Tagliabue –
EMBT
2005, Barcelona

espace public qui peut, lui aussi, être utilisé pour les activités des jeunes. La formation fait partie du décor de la ville, ce qui la rend très accessible aux jeunes.

Outre le développement de nouvelles économies, l'architecture est à même de revaloriser des activités existantes, bien souvent informelles. C'est notamment le cas du projet pour le marché de Santa Caterina de Barcelone. Les architectes Enric Miralles et Benedetta Tagliabue du bureau EMBT y ont érigé un marché couvert, au toit ondulant et coloré composé de milliers de carreaux en céramique. La rénovation de la place du marché a été envisagée dans le cadre de la réalisation d'un projet de développement urbain bien plus vaste, avec de nouvelles habitations sociales. Grâce à la construction du marché couvert, Barcelone a vu apparaître un espace public central, abritant des activités qui, en temps normal, se déroulent à divers endroits dans le tissu urbain.



Im Viadukt
EM2N
2010, Zürich

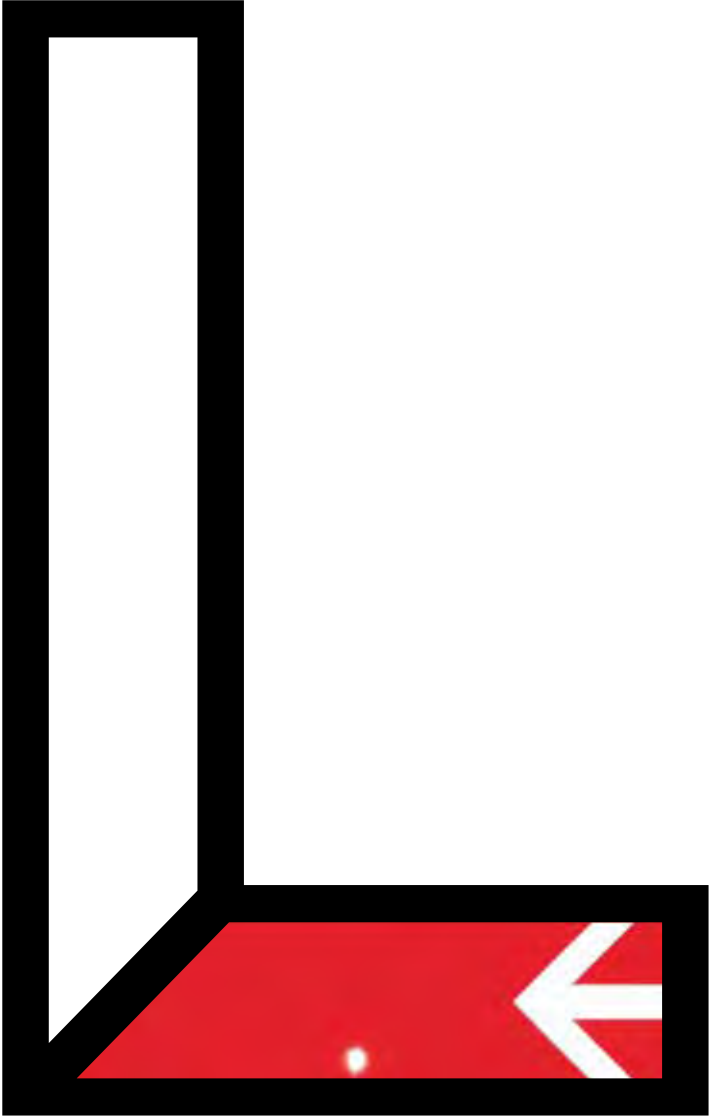
À Zürich, les architectes d'EM2N ont réalisé le projet Im Viadukt qui allie les caractéristiques d'un marché couvert à la stimulation d'une industrie nouvelle et créative. Les architectes ont transformé un viaduc de chemin de fer de 500 mètres de long, qui constituait une barrière infranchissable dans la ville, en élément de connexion où les activités économiques occupent maintenant une place centrale. Sous les arches du viaduc, les architectes ont implanté des magasins, des cafés et des restaurants ainsi qu'un grand nombre d'ateliers et de lieux de travail pour l'industrie créative et artisanale. Le long du viaduc, ils ont également construit une nouvelle place qui accueille le premier marché couvert de Zürich, de façon à ce que les activités maraîchères reprennent une fonction urbaine de premier plan.

La façon dont le développement urbain peut aller de pair avec le renforcement de l'économie

locale s'illustre également dans la réaffectation d'une ancienne minoterie, le long des canaux de la ville. La fabrique se trouve dans l'ancienne zone industrielle ceinturant le centre, qui se voit aujourd'hui acquérir un nouveau statut, celui de zone verte. Le projet de l'architecte Peter Zumthor propose un mélange de fonctions : des habitations, des chambres d'étudiants, un hôtel, des ateliers, un centre de formation et des bureaux. Le thème central de **De Meelfabriek**, le nouveau projet pour la minoterie, est le renforcement de l'industrie de la communication qui est déjà fortement représentée dans la ville. Des éditeurs, des photographes, des designers, des agences de publicité et des cinéastes pourront disposer d'un endroit central dans la ville. C'est ainsi que se créeront des contacts et des échanges entre les diverses entreprises, et la ville pourra se profiler comme centre régional de l'économie créative.



De Meelfabriek
Atelier Peter Zumthor &
Partner
en cours, Leiden



Mobilité

Comment apporter de la cohérence à la ville par ses infrastructures de mobilité ?

La mobilité a longtemps été considérée comme un problème purement technique en Europe : une question d'aménagement de routes, viaducs, échangeurs, tunnels et la mise à disposition de transports publics suffisants. Cette approche technique de la problématique de la mobilité a connu son âge d'or à Bruxelles dans les années '60 et '70. Avec la construction d'autoroutes jusqu'au centre historique, Bruxelles était littéralement devenue le 'carrefour de l'Europe', comme le clamaient les publicités de l'époque. L'accès facile en voiture au cœur de la ville devait garantir l'avenir de Bruxelles comme centre européen. Les répercussions négatives considérables sur la qualité de vie de la ville n'étaient qu'un argument négligeable.

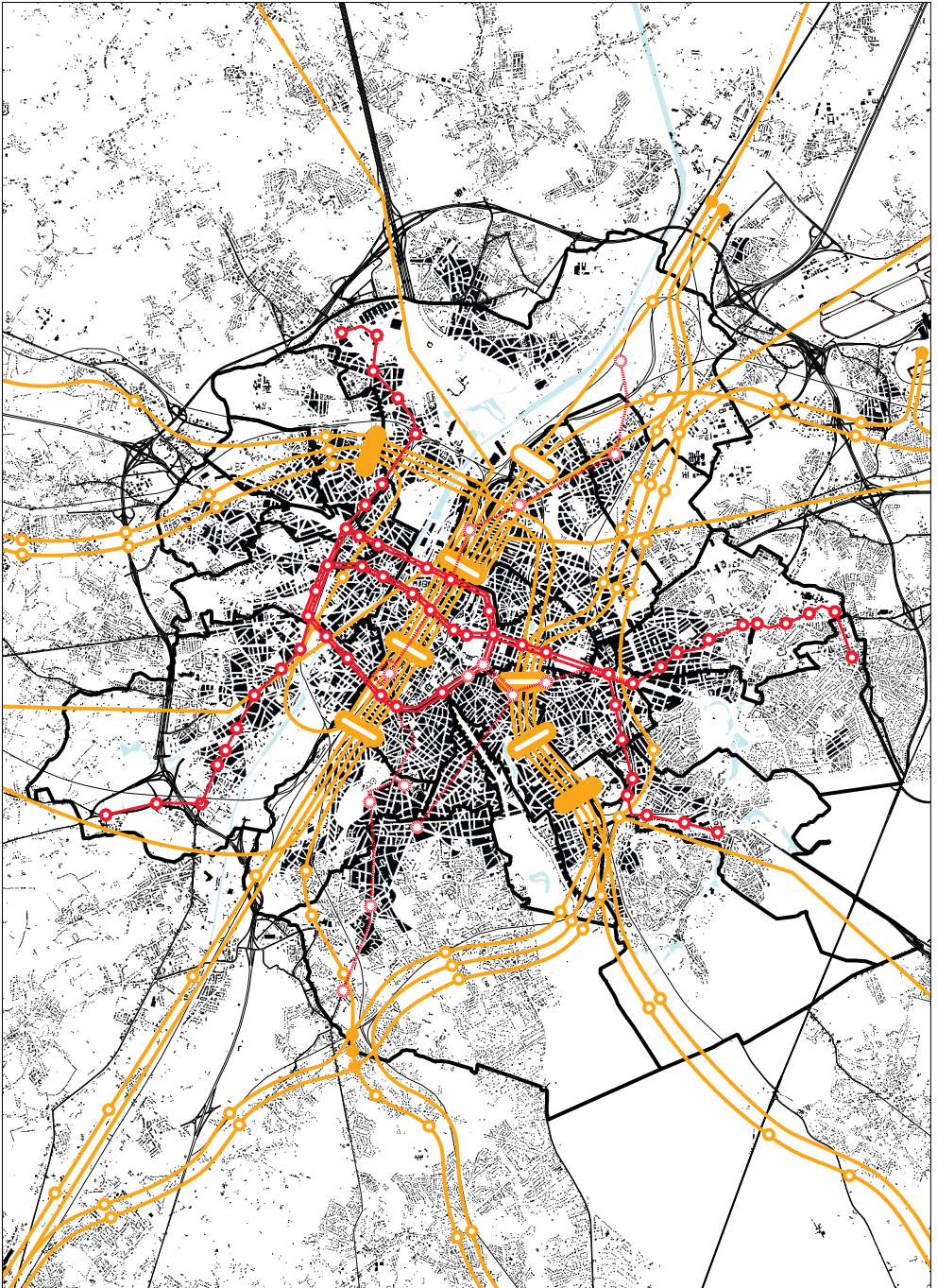
Bruxelles a aujourd'hui encore deux dispositifs différents de planification : un plan de développement régional et un plan de mobilité. Ces deux instruments stratégiques ne cadrent pas tout à fait l'un avec l'autre. De plus, le découpage administratif de l'agglomération bruxelloise rend impossible une politique de mobilité cohérente à la hauteur des défis réels. Et ce alors que des modèles européens nous montrent que la mobilité est aujourd'hui plus que jamais une question d'architecture et de développement urbain et que, réciproquement, le développement urbain est influencé par la mobilité

En septembre 2010, le gouvernement bruxellois a approuvé le nouveau plan de mobilité Iris 2, qui prévoit un ensemble de mesures pour enrayer

carte
Ville et réseaux

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



l'engorgement de la circulation dans Bruxelles. Le trafic automobile à Bruxelles doit donc diminuer de 20 % d'ici 2018, et les transports publics se développeront sensiblement, avec entre autres de nouvelles lignes de tramway et une nouvelle ligne de métro à destination de Schaerbeek. Ce plan ambitieux offre une opportunité unique de réaménager tous les espaces publics en surface et souterrains de la ville. Des points de mobilité, tels que les stations de métro, gares, parkings ou arrêts de bus et de tramway, font partie des endroits les plus fréquentés d'une ville. À Bruxelles, 350.000 navetteurs utilisent de tels endroits au quotidien. Ce sont les portes d'accès contemporaines à la ville, et, pour de nombreux navetteurs, ils représentent souvent le seul contact avec Bruxelles. L'infrastructure de mobilité fait aussi partie du quotidien pour les habitants. La mobilité ne rend pas seulement la ville et ses installations accessibles, mais elle est aussi un pivot essentiel qui relie les différentes parties de la ville entre elles et garantit une cohésion. La qualité des lieux de mobilité participe à l'image de marque de la ville. Il est donc crucial d'aménager des nœuds de transport de grande qualité. De nombreux modèles européens prouvent à quel point la qualité de tels endroits peut avoir un rayonnement sur toute la ville. De plus, ces lieux de mobilité peuvent, comme aucun autre, donner une impulsion au développement du tissu urbain.

La gare Hardbrücke à Zurich illustre parfaitement dans quelle mesure l'architecture est déterminante pour impulser une qualité et un confort dans le vécu d'une gare. Elle se trouve à la périphérie de l'ancienne zone industrielle de Zurich Ouest, devenue aujourd'hui un nouveau quartier de la ville. La gare d'origine était masquée par un enchevêtrement d'infrastructures, entre autres un viaduc automobile de 1,5 km de long. Les architectes



Gare Hardbrücke
EM2N
2007, Zürich



Parking & Terminus
Hoenheim-Nord
Zaha Hadid Architects
2001, Hoenheim

d'EM2N ont créé des connexions nouvelles et rapides entre la gare et les arrêts de bus sur le viaduc. Ils ont en outre conçu une signalisation claire et frappante qui confère une identité et une lisibilité immédiates à la gare. Celle-ci devient donc un point de repère qui donne une nouvelle signification à l'infrastructure. Fractures insurmontables dans le tissu urbain, la gare et le viaduc sont transformés en un nouveau carrefour reliant deux parties de la ville.

Tout comme la gare Hardbrücke, Hoenheim-Nord à Strasbourg est une porte d'accès à la ville, pas pour les usagers du train, mais pour les automobilistes. Afin de refouler le trafic automobile en dehors de la ville, Strasbourg a mis en place un réseau de tramway étendu. Les navetteurs peuvent laisser leur voiture dans des gares de correspondance spécialement conçues à cet effet à la périphérie de la ville et poursuivre leur voyage en tramway. Ces parkings relais sont souvent des zones peu attrayantes et grises. Strasbourg a toutefois choisi de donner aux gares de correspondance le standing d'une porte de ville contemporaine. L'architecte irako-britannique Zaha Hadid a conçu le parking pour 800 voitures comme un paysage artificiel qui indique au visiteur le chemin de la station de tramway sous un auvent en béton. Les voitures stationnées sur le parking dessiné selon les courbes d'un champ magnétique font partie de ce paysage. Il devient attrayant d'entrer dans Strasbourg, de se garer et de prendre une correspondance.

Comme le modèle de Strasbourg le montre, le refoulement du trafic automobile ne peut réussir que s'il y a une proposition alternative de réseau efficace de transports publics. Bruxelles s'est aussi fixé pour objectif d'étendre l'offre de transports publics dans le plan de mobilité Iris 2. Cette approche est réalisable. L'extension du réseau de tramway et de métro et

l'aménagement du Réseau Express Régional peut être le point de départ pour redéfinir tout le territoire. Le réseau de mobilité peut devenir le pivot d'un projet urbain à l'échelle de la région et de ses zones d'influence. De nombreuses villes européennes comme Bordeaux, Bilbao et Porto démontrent qu'un projet de mobilité est en mesure de donner une nouvelle identité à la ville. La mobilité garantit la cohésion de la ville, l'unifie. Les habitants recouvrent la fierté de leur ville et sentent qu'ils font partie d'une symbiose urbaine.

Bordeaux envisageait depuis longtemps la construction d'un métro. Après des années de discussions politiques et publiques, elle a choisi d'aménager des lignes de tramway en surface. Le budget destiné au métro a donc permis de réaliser le 'tramway' comme un projet complet de développement urbain. Pour refouler le trafic automobile, le tramway circule en circuit propre et il est prioritaire sur tout autre trafic. Le trajet des lignes a en outre fait l'objet d'une sélection minutieuse. Le tramway est considéré comme un moyen pour reconnecter les faubourgs plus fragiles au centre ville. Les grands projets urbains existants et planifiés ont été rendus accessibles grâce au tracé du tramway. L'aspect le plus spectaculaire de ce projet est que le design minutieux de l'infrastructure du tramway – tramway lui-même, mobilier des stations, paysage le long du trajet – a donné une image et une identité nouvelles à la ville. On a planté des arbres et aménagé des espaces publics le long du trajet. Là où le tramway passe, les quartiers ont retrouvé vie. Depuis l'aménagement du réseau de tramway, 20.000 nouveaux logements ont été construits de manière spontanée. La ville a donc décidé la construction de 50.000 logements supplémentaires et l'extension du réseau du tramway.

Bilbao s'est aussi attelée à l'aménagement



Tramway
Urban design tramway
Brochet, Lajus, Pueyo
architectes
Agence Signes, paysagistes
Elizabeth de Portzamparc
mobilier urbain
Bordeaux



Metro
Foster + Partners
1995, Bilbao



Metro
Eduardo Souto de Moura
2002, Porto



Souterrain Tram
Tunnel
Office for Metropolitan
Architecture (OMA)
2004, The Hague

d'un réseau de transports publics, cette fois un métro, pour insuffler une nouvelle cohésion aux différents quartiers. L'architecte britannique Norman Foster a reçu la mission exceptionnelle de concevoir la totalité des lignes de métro de Bilbao. Toutes les stations de métro se présentent sous la forme d'immenses galeries tubulaires. Les mêmes matériaux et formes se retrouvent dans les couloirs, escaliers et ascenseurs. Le programme souterrain se prolonge en surface. À l'entrée des stations de métro, des tubes de verre sortent du sol. Ces 'fosteritos' sont devenus le nouvel emblème de la ville.

Alors que les stations de métro souterraines de Bruxelles sont souvent obscures et inhospitalières, à Bilbao, mais aussi à Porto le sous-sol offre de nombreuses opportunités. Le métro de Porto est en grande partie souterrain, surtout au centre-ville. Contrairement à Bilbao, les stations sont l'œuvre de plusieurs architectes supervisés par Eduardo Souto de Moura, architecte portugais. Celui-ci a élaboré un certain nombre de directives que les architectes ont dû respecter. Les stations de métro souterraines sont, par exemple, devenues des espaces publics agréables, et le passage de la rue au sous-sol, et donc à l'espace public environnant, a fait l'objet d'une attention particulière.

La connexion entre la rue et le sous-sol a pris une forme révolutionnaire dans le Souterrain Tram Tunnel à La Haye. Office for Metropolitan Architecture y a construit une rue souterraine de 1.250 mètres de long avec 500 places de parking sur deux niveaux et, à chaque extrémité de l'édifice souterrain, une station de métro au niveau -3. En plaçant la ligne de tramway en sous-sol et en aménageant un grand parking, il a été possible d'éliminer le trafic automobile dans la rue commerçante située au-dessus. Les trois couches souterraines sont reliées sur toute la longueur avec

les centres commerciaux en surface. Le Souterrain n'est pas une station de métro obscure, mais un espace public dynamique et sécurisé où la lumière du jour pénètre jusqu'aux niveaux les plus bas. C'est un espace urbain animé et actif considéré comme un grand lobby urbain.

Comme les villes ci-dessus, Lyon traduit son choix stratégique de refouler le trafic automobile en dehors de la ville par des initiatives très concrètes. La ville a élaboré un plan de stationnement avec un certain nombre de nouveaux parkings. Pour garantir la réussite de cette initiative, Lyon a décidé de ne pas renfermer bêtement les voitures dans des boîtes obscures, en demandant à des architectes et des artistes de réfléchir à des parkings conçus comme des espaces publics de qualité. L'architecte Michel Targe et l'artiste Daniel Buren ont donc conçu le parking des Célestins sous le Théâtre des Célestins. Ils se sont inspirés du célèbre Pozzo di San Patrizio du XVI^e siècle à Orvieto en Italie. Tout comme ce puits, l'entrée du garage a une double rampe en colimaçon autour d'un vide central. Des ouvertures éclairées dans le colimaçon donnent sur le puits central. Au fond du puits, Daniel Buren a posé un miroir qui tourne sur lui-même jour et nuit. Sur la place devant le théâtre, il y a un périscope qui donne sur le puits sans fond. Grâce à cet effet illusoire théâtral, garer sa voiture devient une véritable expérience en soi.

Malgré l'apparition de modes de transport alternatifs, la voiture ne disparaîtra jamais tout à fait de la ville. Dans une ville comme Bruxelles faite sur mesure pour la voiture, les routes demeurent un élément incontournable. L'infrastructure routière place souvent des barrières qui coupent le tissu urbain en deux. Le projet Central Park à Turnhout en Belgique conçu par le bureau d'architectes bruxellois Office Kersten



Parking des Célestins
Michel Targe + Daniel
Buren
1995, Lyon



Central Park Turnhout
Office Kersten Geers David
Van Severen & Technum
en cours, Turnhout

Geers David Van Severen prouve que ces barrières ne doivent pas nécessairement être infranchissables et qu'il existe même des possibilités de nouveaux développements urbains. Turnhout voulait percer un tunnel et y placer la partie sud du ring pour rendre la circulation plus fluide et créer un passage pour piétons sécurisé entre le centre ville et un parc à l'extérieur du ring. Les architectes ont toutefois proposé de construire une digue au-dessus de la route à la place d'un tunnel. La digue est un élément architectural massif et en même temps un accès au parc, c'est-à-dire une délimitation nette de la ville. Les architectes ont reformulé le projet d'infrastructure comme un projet de rénovation urbaine : le parc est relié à la ville et a une nouvelle façade de cinq tours le long de la digue.

Tout comme Bruxelles, Barcelone a été sévèrement marquée par l'aménagement à grande échelle d'autoroutes dans les années '60. On considérait à l'époque l'infrastructure routière comme une donnée purement technique, sans réfléchir à l'impact sur le tissu urbain. Ces deux dernières décennies, Barcelone a systématiquement transformé ces fractures dans la ville en espaces publics urbains qui relient les quartiers entre eux. Les carrefours et échangeurs fortement consommateurs d'espace ont été entre autres réaménagés pour mieux s'intégrer dans le tissu urbain. Au nord de la ville, les architectes Enric Battle & Joan Roig ont transformé 'l'espace résiduel' d'un gigantesque échangeur en parc pour les riverains. Le parc Trinitat est relié aux quartiers environnants par des tunnels, des ponts et une station de métro. L'architecture paysagère reflète les lignes courbes de l'échangeur et protège le parc des embarras de la circulation sur l'autoroute. L'aménagement du parc a fait de l'infrastructure un espace central et vivant.



Parc Trinitat
Enric Battle & Joan Roig
Architects
1993, Barcelona

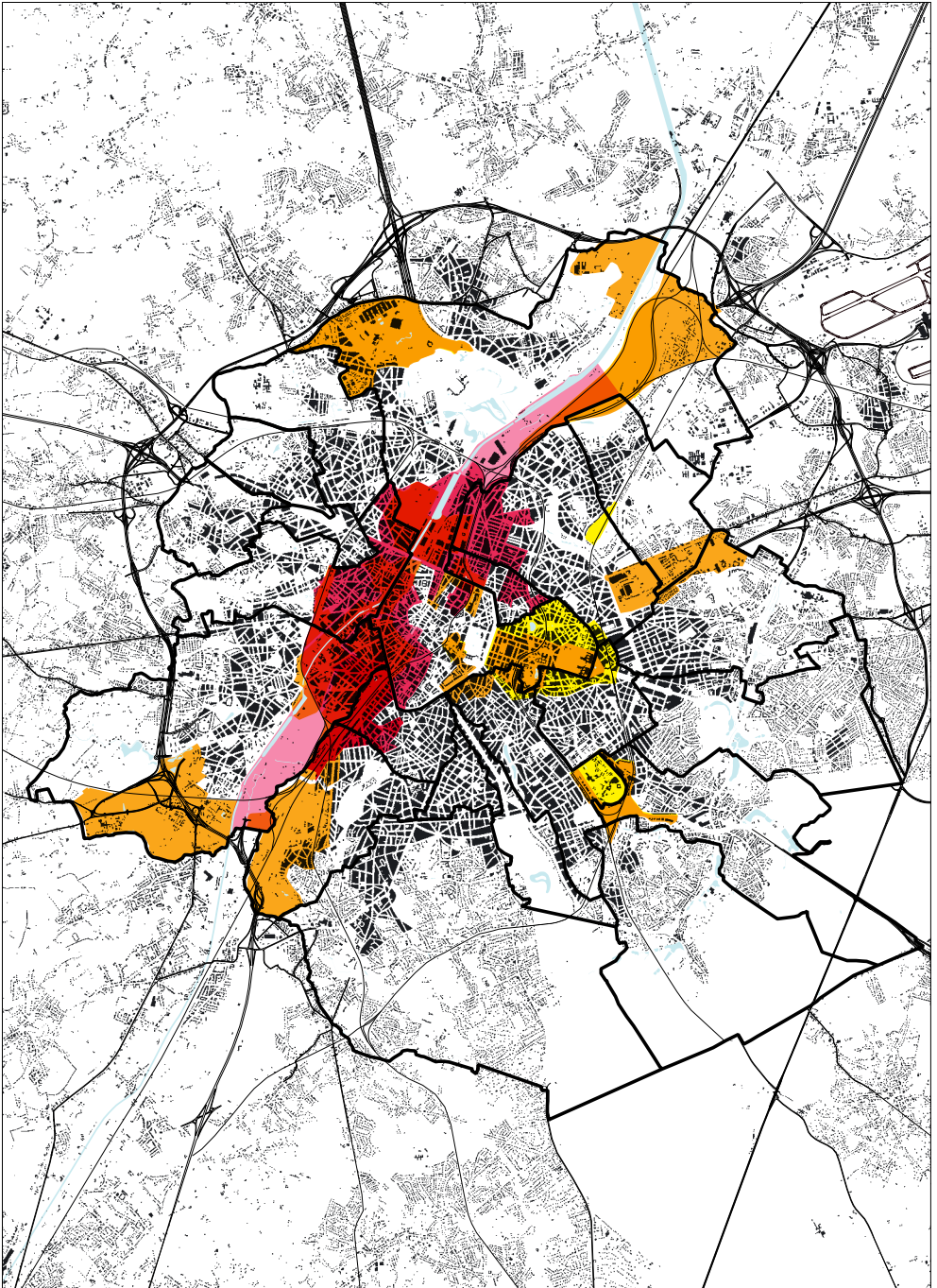
Nouveaux quartiers Quelle forme donner à la ville de demain ?

Ces cinquante dernières années, la ville européenne s'est transformée d'une ville industrielle en une ville reposant sur une économie de services. Bruxelles |ne fait pas exception. L'industrie des XIXe et XXe siècles se fait lourdement ressentir dans la ville. De grandes parties du territoire tels que Schaerbeek-Formation, Tour et Taxis, la zone portuaire bruxelloise ou la zone du canal sont des vestiges de ce passé industriel en attente d'être réaffectés. Tout comme l'économie industrielle a déterminé en grande partie l'aspect de la ville, l'émergence de l'économie tertiaire a fait naître un nouveau type de paysage urbain. La transformation de Bruxelles en ville tertiaire s'est traduite jusqu'ici en une augmentation du développement immobilier, fournissant à la ville le nombre de mètres carrés nécessaires en bureaux. Les résultats les plus frappants sont les quartiers de bureaux à la gare du Nord et à la gare du Midi, le Quartier européen autour de la gare Schumann et la rue de la Loi, ou encore la Cité administrative de l'Etat, CAE, au Botanique. Il s'agit de quartiers de bureaux monofonctionnels affichant un manque d'espace public de qualité et désertés après les heures de bureau. A travers ce développement immobilier monotone, Bruxelles poursuivait une ambition aujourd'hui révolue. Depuis les années '50, Bruxelles s'est profilée comme centre, carrefour logistique ou centre administratif de l'Europe. Le prix à payer pour réaliser cette ambition s'illustre par l'élimination de quartiers résidentiels entiers qui ont cédé la place à

carte
Zones prioritaires de
développement

B
R
U
X
E
L
L
E
S

B
R
U
S
S
E
L



des quartiers de bureaux. Séquelles dont Bruxelles ne s'est toujours pas remise.

A présent capitale européenne, Bruxelles se trouve, à ce titre, devant un défi de taille. D'une part, Bruxelles doit continuer de renforcer sa position internationale, et d'autre part, elle doit donner corps à sa transformation en ville tertiaire, tout en veillant à la qualité et à la fonction résidentielle de la ville. Alors que d'autres villes en Europe s'attachent depuis quelques décennies à transformer leur tissu urbain, Bruxelles reste à la traîne. Quelques exemples illustrent comment plusieurs villes européennes ont pris la transformation de leur structure urbaine à bras-le-corps. L'ancien tissu industriel est perçu comme une opportunité pour construire une ville nouvelle avec un espace public de qualité, tout en garantissant l'équilibre entre habitations, bureaux, lieux de travail, magasins, culture et loisirs.

Lorsque les activités portuaires sur l'île de Nantes se sont arrêtées à la fin des années '80, un gigantesque terrain de 350 hectares s'est ainsi libéré, soit près de huit fois celui de Tour et Taxis ou deux fois la superficie de Schaerbeek-Formation. Le gouvernement avait donné une première impulsion au redéveloppement de l'île de Nantes, sur la Loire, en faisant construire le palais de justice par Jean Nouvel en 2000. Les architectes Alexandre Chemetoff et Jean-Louis Berthomieu ont alors été désignés pour conduire le développement de la zone sur une période de dix ans. Ils ont pris le parti de ne pas dessiner de plan directeur détaillé, mais ont établi un « plan guide » afin de mener à bien le développement, qui repose en grande partie sur des initiatives spontanées venant du secteur privé. Cette stratégie donne lieu à un projet ouvert, susceptible d'être sans cesse adapté aux nouvelles initiatives et opportunités pouvant se manifester à l'avenir.



Île de Nantes
l'Atelier de l'île de Nantes –
Alexandre Chemetoff
2011 (phase 1), Nantes

Tirana, capitale de l'Albanie, constitue un cas particulier parmi les exemples européens. La ville est encore très marquée par l'ancien régime communiste. Alors que le centre-ville présente un tracé très rigide et monumental, Tirana a connu durant la dernière décennie une croissance effrénée. Afin de remettre de l'ordre dans ce chaos, le bureau d'architectes français Architecture Studio a dressé un plan directeur dans lequel une série de dix tours devrait apporter une certaine cohérence au tissu urbain. Le bureau d'architectes belge 51N4E a construit une première tour sur une place publique au cœur de la ville. Grâce à sa forme particulière – un rectangle qui évolue vers une ellipse – la **TID Tower** constitue le symbole de la transition de la ville. La base de la tour est organisée autour d'une galerie publique à ciel ouvert. Sur un coin de la base, un quart de dôme est découpé afin de préserver la tombe de Süleyman Pacha, le fondateur de Tirana. La place a également été réaménagée en forme de pyramide. En son centre, au 'sommet' de la pyramide, les visiteurs ont une vue sur l'architecture communiste de la ville, de manière à diminuer leur monumentalité oppressante. Cette intervention subtile intègre le passé de l'Albanie et lui donne de nouvelles perspectives d'avenir.



TID Tower /
Skanderbeg Square
51N4E
en cours, Tiranë

A l'instar de Nantes, Hambourg a saisi l'opportunité de développer une ancienne zone portuaire en nouveau quartier moderne. Ce gigantesque projet urbain qui s'étale sur 155 hectares vise à créer une ville compacte, durable et animée avec des fonctions mixtes. Au bout d'un siècle d'activités portuaires de grande envergure, Hambourg peut enfin restaurer son rapport à l'Elbe. Les instruments de planification traditionnels sont cependant inefficaces pour mener à bien un projet urbain d'une telle envergure. **Hafencity** est un projet de longue haleine. Après dix années de



Hafencity
KCAP/ASTOC
en cours, Hamburg

construction, seule la moitié de la ville est achevée. KCAP et ASTOC, les concepteurs du plan directeur, ont ainsi opté pour une combinaison de principes établis et de règles opérationnelles pouvant en permanence être confrontés et adaptés à la réalité économique fluctuante. L'espace public, dessiné avec soin dans la première phase par les architectes Enric Miralles et Benedetta Tagliabue (EMBT), confère une unité à la nouvelle partie de la ville et relie le centre historique à l'eau. L'habitat, le travail, le shopping, la culture, l'enseignement, les loisirs et les sorties sont intimement reliés. Les places et les rues sont, nuit et jour, la scène d'une activité effervescente.

Londres mise, elle aussi, sur le potentiel des anciennes friches industrielles le long de la Tamise pour développer les nouveaux quartiers de la ville. Sur la berge sud du fleuve a surgi le quartier de bureaux **More London**. La municipalité a donné le feu vert pour la construction du nouveau City Hall, et Foster & Partners ont signé le plan directeur. Malgré les immeubles de bureaux plutôt banals réalisés par les promoteurs immobiliers au sein du plan directeur, les architectes ont réussi à construire des espaces publics de qualité en collaboration avec Townshend Landscape Architects. A côté du City Hall s'ouvre la place centrale avec le 'scoop', un amphithéâtre en plein air où ont lieu toutes sortes de manifestations culturelles. Le quartier de bureaux crée une façade claire le long de la promenade touristique sur la berge du fleuve.

Bâle est, comme Bruxelles et Londres, une ville avec de grandes ambitions internationales. Située au carrefour de la Suisse, de la France et de l'Allemagne, la ville est pour beaucoup d'entreprises l'endroit idéal où s'implanter. Parmi celles-ci, l'entreprise pharmaceutique Novartis a décidé d'y établir son siège social, ses laboratoires de recherche et ses centres de



More London
Foster + Partners architects
Townshend
landscape architects
2003, London



Campus Novartis
Vittorio Magnago
Lampugnani
2008, Basel



Forum 3
Diener & Diener
Architekten
2005, Basel

production sur un ancien site industriel le long du Rhin. Elle a désigné l'architecte Vittorio Lampugnani pour dessiner le plan directeur. L'intérêt de ce projet tient au fait que le campus Novartis apporte une plus-value à la ville, malgré qu'il soit fermé au public. Les constructions sont en retrait par rapport à l'eau, de manière à créer une promenade publique sur les berges du Rhin. Les constructions du campus ont été dessinées par de nombreux architectes de réputation internationale, tels Frank Gehry, Rafael Moneo et SANAA. Une des premières constructions « Forum 3 » a été livrée en 2005 : Diener & Diener, Helmut Federle et Gerold Wiederin ont conçu ici Forum 3, un immeuble de bureaux coloré qui marque l'accès au campus.

Contrairement à Bruxelles, Lille a profité de l'arrivée du TGV en 1994 pour se démarquer en tant que nouvelle métropole. Dans les environs de la gare TGV a émergé une ville nouvelle. Après Euralille 1, Euralille 2 est aujourd'hui en chantier alors que des projets sont déjà à l'étude pour Euralille 3. Le résultat est une ville empreinte de dualité : d'un côté l'ancien centre-ville et de l'autre une ville hypermoderne avec ses tours et ses façades en verre étincelantes. En bordure d'Euralille, le bureau d'architectes bruxellois de Xaveer De Geyter a construit le nouveau quartier Saint-Maurice, qui relie pour la première fois la ville ancienne à la ville nouvelle. Xaveer De Geyter a conçu une série de constructions qui se succèdent en bandes parallèles. Les bâtiments abritent des logements, des ateliers, des bureaux et des magasins. Le terrain vallonné a été exploité pour donner accès à plusieurs étages, de manière à rendre directement accessibles tous les magasins, habitats et parkings. L'occupation très dense du quartier est compensée par un réseau d'espaces publics éparpillés entre les bâtiments et par des toitures-terrasses et des jardins suspendus accessibles



Îlot St. Maurice
Xaveer De Geyter
Architecten
2005, Lille

à tous et offrant une vue sur les tours d'Euralille.

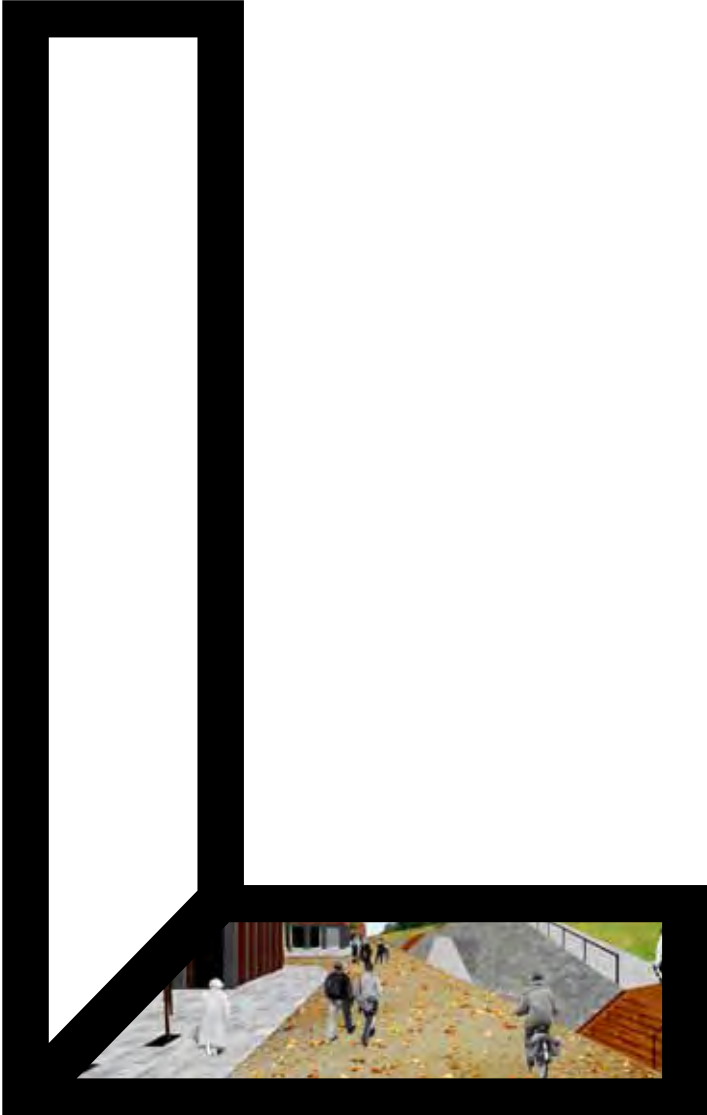
A l'instar de Nantes, Londres et Hambourg, Zurich est également une ville industrielle qui a saisi l'opportunité d'intégrer à la ville les terrains libérés. Pour la zone industrielle de **Zurich West**, la ville a résolument choisi de ne pas construire un tissu entièrement nouveau, comme c'était le cas à More London, mais de préserver autant que possible le caractère industriel du quartier. Des hangars et usines industriels sont ainsi réaffectés en habitations, bureaux, ateliers et lieux de travail. Les lignes d'infrastructure existantes sont réutilisées et chargées d'un sens nouveau. Zurich West jette aussi un pont vers le passé en plaçant la ville sous le signe de l'encouragement des industries artisanales et créatrices. Le Bureau d'Urbanisme de la ville de Zurich a développé une méthode de planification coopérative innovante, qui associe de près à son processus décisionnel plus de cent propriétaires privés. Le bureau a formulé une douzaine de principes de base liés aux dimensions et à la qualité de l'espace public, aux lignes d'infrastructure principales, à l'échelle des constructions, à l'accessibilité du quartier par rapport à la ville et à la réutilisation du patrimoine industriel. Ces principes de base constituent le fil rouge d'un projet urbain qui reste ouvert aux nouveaux développements, investissements et opportunités. En bordure de Zurich West, la **Prime Tower** a été construite comme un point de repère et un encouragement important pour le développement du nouveau quartier de la ville. La tour de bureaux avec sa façade en verre aux couleurs changeantes est entourée d'un espace public, qui la relie aux constructions avoisinantes, rénovées et nouvelles. Dans les environs immédiats surgissent d'innombrables projets de constructions aussi neufs qu'ambitieux.



Zürich West
Amt für Städtebau Stadt
Zürich
en cours, Zürich



Prime Tower
Gigon Guyer Architekten
2011, Zürich



Palais des Beaux-Arts, Bruxelles

Directeur général - Directeur artistique
Paul Dujardin

Directrice adjointe expositions
France de Kinder

Coordination BOZAR
ARCHITECTURE
Iwan Strauven, Marie-Cécile Guyaux

Collaborateurs BOZAR EXPO
Axelle Ancion, Joris Erven, Nicolas Bernus, Roger Van Der Meulen

Collaborateurs BOZAR STUDIOS
Lucie Moers, Vera Claessens

Collaborateurs BOZAR COM
Géraldine Jonville, Bettina Saerens, Annelien Mallems, Sabine Jonckheere

Exposition

Construire Bruxelles
Architecture et transformations
urbaines en Europe
09.10 > 28.11.2010
Palais des Beaux-Arts, Bruxelles

Initiative
Région Bruxelles-Capitale

Coproduction
Architecture Workroom Brussels,
BOZAR ARCHITECTURE, A+ Revue
belge d'architecture

Commissaire
Joachim Declerck, Architecture
Workroom Brussels

Commissaire associé
Roeland Dudal, Architecture
Workroom Brussels

Equipe de projet
Nathanaëlle Baës-Cantillon, Elise
François, Pieterjan Gijs (Architecture
Workroom Brussels)

Cartographie
Alexandra Dierick, Simon De
Waepenaere, Liselotte Vroman
(Architecture Workroom Brussels);
Prem Krishnamurthy, Chris Cheng-
huan Wu (Project Projects)

Comité d'accompagnement
Olivier Bastin, Jean-Didier Bergilez,
Hans Ibelings, Pascale Ingelaere,
Michel Jacques, Andrea Mariucci,
Thierry Mercken, Michel Steens, Iwan
Strauven, Anne-Sophie Walazyc

Scénographie
Bureau vers plus de bien-être (V+),
Brussels

Graphisme
Project Projects, New York

Vidéo
The Office for Nonfiction Storytelling,
Rotterdam

Texte
Joeri De Bruyn - Joachim Declerck

Relecture
Gracienne Benoit (FR), Joeri De Bruyn
(NL), Michelle Gerard Ramahlo (ENG)

Traductions

Dynamics Translations (FR / ENG),
Anne Baudouin (ENG), Nathalie
Callens (FR), Walter Provo (ENG)

Timeline Brussels
Sarah Levy

Ligne du temps Bruxelles
Pleaseletmedesign, Brussels

Montage exposition
Aorta

Transport
Art & Exhibition Services

Fabrication des tables
Kaesemans Metaalbouw

Imprimeurs exposition
Antwerp Digital Print
Pelegrie

Imprimeur guide du visiteur
Drukkerij De Cuyper

Merci à

All the participating architects and
photographers.

The persons interviewed in the film:
Olivier Bastin, Pierre Blondel, Kees
Christiaanse, Frans De Keyzer,
Vincent Feltesse, Christoph
Gantenbein, Daniel Hilfiker, Cathy
Macharis, Cornelia Mattiello-
Schwaller, Shelley Mc Namara, José
Menéndez, Benoit Moritz, Frank
Schneider, Bernardo Secchi, Guido
Tabellini, Benedetta Tagliabue, Paola
Viganò.

ADT-ATO, AATL, IBSA-BISA

Noémie Beys, Jorn Bihain, Bart
Canfyn, Patrick Crahay, Sabine De
Vijlder, Wim Embrechts, Salomon
Frausto, Ariane Herman, Annabelle
Guérin, Pierre Huyghebaert, Prem
Krishnamurthy, Gery Leloutre, Jean-
Baptiste Levée, John S. Moerland,
Paul Mouchet, Nathalie Pelegrie,
Sabine Ringelheim, Curt Otto Teich,
Carole Thays, Sandrine Tonnoir, Ab
van der Wiel, Roel van Tour, Sergio
de Vincenzo, Victor Vroegindeweij,
Benjamin Wayens, Bety Waknine,
Chris Cheng-huan Wu.



Image credits

Carabanchel © Duccio Malagamba

Mirador © Rob 't Hart

Borneo and Sporenburg © West 8

4 dwellings Seinwacherstraat

© Kim Zwartz

Mountain Dwellings © JDS

Île Seguin Rives de Seine

© Diener & Diener Architekten

Eden Bio © David Boureau

Chassé Park Appartemenen

© Gilbert Fastenaken

De Rotterdam © OMA

The Red Apple © Rob 't Hart

VoltaMitte © Tonatiuh Ambrosetti

Wohnhaus Schwarzpark

© Ruedi Walti

Università Bocconi

© Università Luigi Bocconi

Cinéma Sauvenière © Alain Janssens

Ufo © Hans Werleman

Shoppingcenter K © Griet Ollivier

Les Ballets C de la B – LOD

© Filip Dujardin

Les Bains des Docks © Roland Halbe

Elementary School Leutschenbach

© Dario Pfammater

Casa Da Musica © Phillipe Ruault

MAXXI : National Museum of XXI

century Arts © Roland Halbe

Ecole d'architecture

© Lacaton & Vassal

Spoor Noord © Stad Antwerpen

A8renA © Luk Kraamer

Hôtel Industriel Berlier

© Georges Fessy

Ferronnerie Dynamo

© Dominique Marc Wehrli

Santa Caterina Market

© Roland Halbe

Im Viadukt © Ralph Hutt

De Meelfabriek © Atelier Peter

Zumthor & Partner

Hardbrücke Station © Roger Frei

Car Park & Terminus Hoenheim-Nord

© Roger Rothan

Tramway © Cristian Désile

Metro © Nigel Young Foster + Partners

Metro © Luis Ferreira Alves

Souterrain Tram Tunnel

© Hans Werleman

Parking des Célestins

© Guillaume Perret

Central Park Turnhout

© Office Kersten Geers David

Van Severen

Trinitat Park © Luis On

Île de Nantes

© Arnould Duboys Fresney

TID Tower / Skanderbeg Square

© 51N4E

Hafencity © Thomas Hampel,

Elbe&Flut

More London © Nigel Young Foster +

Partners

Campus Novartis © Novartis

Forum 3 © Christian Richters

Îlot St. Maurice © Hans Werleman

Zürich West © Juliet Haller Stadt

Zürich

Prime Tower © Gigon Guyer

Architekten

Notes

BO
ZAR
ARCHI
TEC
TURE

Alexandre Chemetoff



A+

BELGISCH TIJDSCHRIFT
VOOR ARCHITECTUUR
REVUE BELGE
D'ARCHITECTURE

aw
b



THE FORECOURT OF THE NAVES SEEN FROM THE QUAI DE LA FOSSE
ÎLE DE NANTES, SEPTEMBER 2008

PALEIS VOOR
SCHONE KUNSTEN,
BRUSSEL
PALAIS
DES BEAUX-ARTS,
BRUXELLES
CENTRE
FOR FINE ARTS,
BRUSSELS
WWW.BOZAR.BE
+32 (0)2 507 82 00

LEZING | CONFÉRENCE | LECTURE

15.11.2010 – 19:00

IN HET FRANS | EN FRANÇAIS | IN FRENCH

INKOM | ENTRÉE | TICKET 8 EUR / 5 EUR (RED. -26/60+)

BO
ZAR
ARCHI
TEC
TURE

Peter Zumthor



A+

BELGISCH TIJDSCHRIFT
VOOR ARCHITECTUUR
REVUE BELGE
D'ARCHITECTURE

aw
b

Architecture
Reviews



PALEIS VOOR
SCHONE KUNSTEN,
BRUSSEL

PALAIS
DES BEAUX-ARTS,
BRUXELLES

CENTRE
FOR FINE ARTS,
BRUSSELS

WWW.BOZAR.BE
+32 (0)2 507 82 00

LEZING | CONFÉRENCE | LECTURE

29.11.2010 – 19:00

IN HET ENGELS | EN ANGLAIS | IN ENGLISH

INKOM | ENTRÉE | TICKET 8 EUR / 5 EUR (RED. -26/60+)

BO ZAR ARCHI TEC TURE



A+

BELGISCH TIJDSCHRIFT VOOR ARCHITECTUUR
REVUE BELGE D'ARCHITECTURE



A10
new European
architecture

Klara

Knack

arte
BELGIQUE

LE VIF
BRUXELLES

LE SOIR

MUSIQ3

CO
BRA
.be



Dans le cadre de la Présidence de l'Union
européenne.

PALEIS VOOR
SCHONE KUNSTEN,
BRUSSEL

PALAIS
DES BEAUX-ARTS,
BRUXELLES

CENTRE
FOR FINE ARTS,
BRUSSELS

WWW.BOZAR.BE | + 32 (0)2 507 82 00



