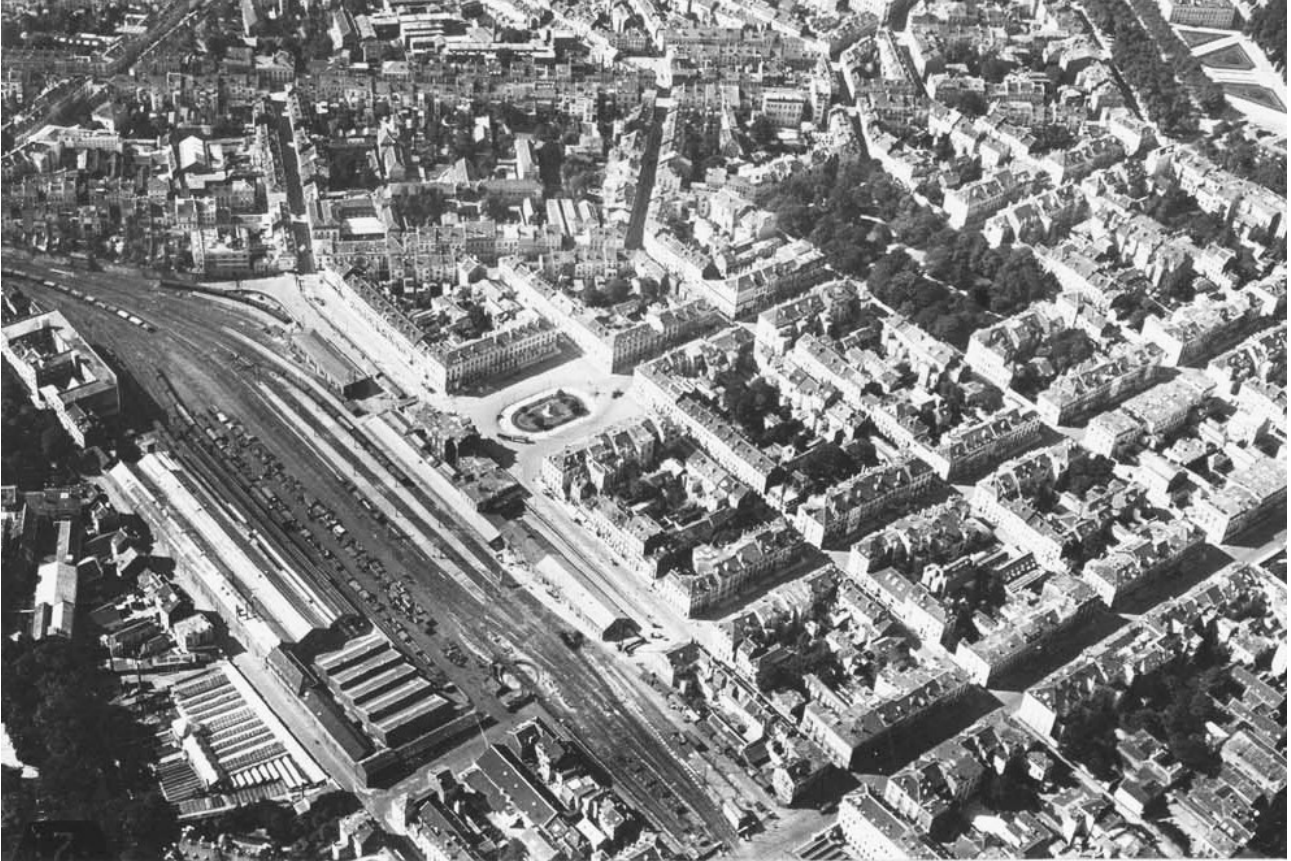


MOTIVATION

L'Association sans but lucratif « **Association du Quartier Léopold** » dont le siège social est établi à 1050 Ixelles, rue Vautier, 44, sollicite pour le bien dénommé « Place du Luxembourg », établi à Ixelles, l'ouverture d'une procédure de classement de ce bien au titre de site, en application de l'article 222, 1er§, 4° du COBAT.



Vue aérienne de la place du Luxembourg et environs en 1919 (Archives de la Ville de Bruxelles)

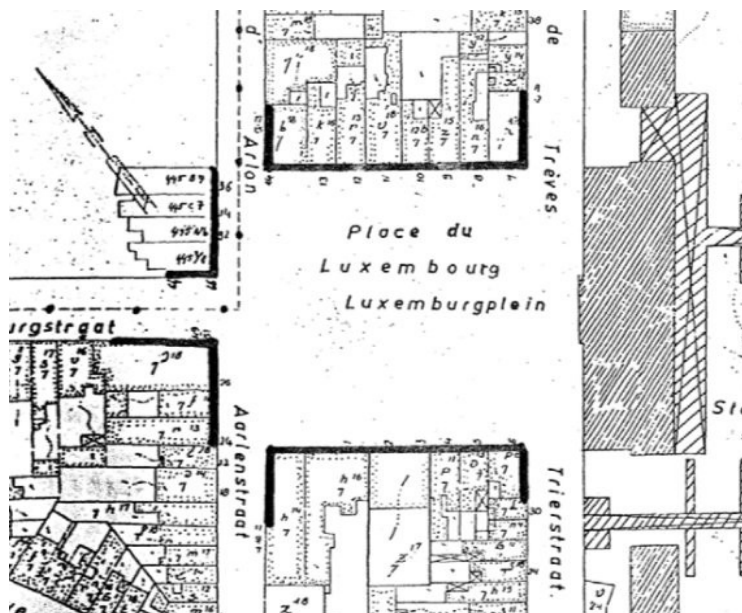
Préambule

Juxtaposé au quartier Royal, le Quartier-Léopold prolonge le damier tracé dans le haut de la ville par le gouvernement autrichien sous l'ancien régime. La place du Luxembourg s'inscrit dans ce damier et plus particulièrement dans la séquence néoclassique qui relie le palais royal au siège bruxellois du Parlement européen. Jardin du Palais, place du Trône, boulevards de la petite ceinture, rue du Luxembourg, square de Meeus, place du Luxembourg, esplanade du Parlement européen et, pour finir, parc Léopold, voilà une enfilade coordonnée d'espaces urbains variés d'autant plus remarquable qu'elle relie à travers le temps une large part de l'histoire de la Belgique, de sa constitution en tant qu'État-Nation à son intégration dans la construction européenne. La place du Luxembourg devient de ce fait un enjeu majeur pour une mise en perspective historique du territoire bruxellois, une représentation collective d'autant plus indispensable en vertu des 3 grands enjeux urbains actuels : le renouveau du bâtiment Paul-Henri Spaak, la vision partagée du quartier européen et la commémoration du bicentenaire de la Belgique.

Les façades sont classées par deux arrêtés datés du 21 novembre 1991 pour la façade principale de la gare et du 11 septembre 1992 pour les façades et les toitures de toutes les autres façades, y compris un certain nombre de retours dans les rues adjacentes. Les immeubles concernés sont les suivants :

- rue du Luxembourg n° 64, 66, 49 et 51

- rue d'Arlon n°11, 22, 24 et 26
- place du Luxembourg n° 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14



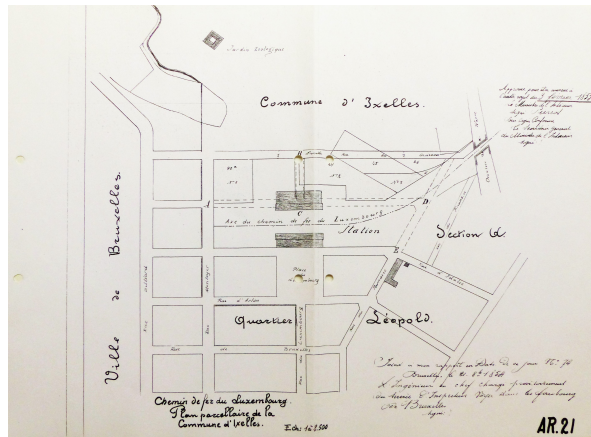
La place du Luxembourg doit se compter parmi les places de gare les plus anciennes et les mieux sauvegardée en Europe et donc au. En tant qu'espace urbain c'est un ensemble patrimonial d'exception à conserver avec précaution. Sa préservation doit être accompagnée aussi par une attention accrue portée au système urbain néoclassique auquel elle appartient (Damier léopoldien, séquence de la rue du Luxembourg, grand et petit patrimoine).

La présente demande est fondée sur les éléments suivants :

- **Ancienneté**

Située au cœur du Quartier Léopold, la place du Luxembourg naît au milieu du XIXe siècle de la succession et conjonction de plusieurs événements :

- **1830**, révolution belge, indépendance du royaume Belgique et instauration d'une monarchie constitutionnelle avec le couronnement de Léopold 1^{er} dont le Quartier Léopold tire sa toponymie ;
- **1837**, création de la Société civile pour l'agrandissement et l'embellissement de la Capitale de la Belgique par l'édification du Quartier Léopold ;
- **1838**, approbation par l'arrêté royal du « plan général d'alignement relatif à l'ouverture des rues et places nouvelles sur une partie des territoires des communes de Saint-Josse et d'Ixelles » ;
- **1846** accord par arrêté royal donné à une société britannique, la Grande Compagnie du Luxembourg, pour la concession d'une ligne de chemin de fer reliant Bruxelles au Grand-Duché de Luxembourg.
- **1849** dérogation accordée en au plan initial du Quartier Léopold, conçu par Tilman-François Suys. Si aucune place n'est prévue dans les plans d'origine, sa création est toutefois facilitée par la structure en damier du plan Suys, où elle vient aisément s'insérer en remplacement d'un ensemble de constructions ;
- **1853**, approbation du projet de gare de l'architecte Gustave Saintenoy qui ne sera pas réalisé dans son ensemble. Le bâtiment initialement prévu comportait des ailes qui ne seront pas construites ;
- **1854**, inauguration du premier tronçon jusqu'à La Hulpe de la ligne vers Namur. Il traverse un territoire ixellois alors en pleine urbanisation. Et c'est en février 1855 qu'un nouvel arrêté royal fixe définitivement le profil de la place.
- **1855**, établissement par arrêté royal du profil définitif de la place



- **Intérêt patrimonial**

Dans l'introduction de l'ouvrage *Embellissement, projets pour Bruxelles, place du Luxembourg*, de la Fondation Roi Baudouin, paru en 1993, les auteurs soulignent déjà qu'il s'agit de « l'une des dernières places de gare typiques du XIXe siècle à Bruxelles, après la disparition de celles qui existaient jadis devant les anciennes gares du Nord et du Midi. Cet espace constitue un point de repère à l'échelle de la ville, comporte d'indéniables qualités architecturales dans un esprit néo-classique portant des marques de la période historiciste ».

Dans son ouvrage « Le Patrimoine néo-classique », Christophe Loir souligne que « dans les théories urbanistiques de l'époque, fondées sur des considérations à la fois pratiques et esthétiques, les voies de communication déterminent des formes géométriques. Les figures de composition les plus appréciées sont le réseau de voirie en damier et le réseau en étoile. Mais, sur le terrain, le tissu rural préexistant, les initiatives de particuliers et les contraintes topographiques ne permettent que rarement de reproduire ces formes parfaitement régulières. Le quartier Léopold, première extension urbaine planifiée, fait figure d'exception, en appliquant à grande échelle la structure en damier ».

Il convient donc de souligner le caractère exceptionnel de la place du Luxembourg, et cela à plusieurs titres :

- c'est l'une des plus anciennes places de gares encore existante, conservée jusqu'à nous dans sa structure spatiale d'origine ;
- dans sa conception néo-classique d'ensemble et dans le soin apporté à l'aménagement, c'est la plus aboutie ;
- dès sa création, le quartier en damier, dont elle constitue un point convergent, faisait lui-même figure d'exception par son étendue et son homogénéité.

Si le damier a globalement résisté à l'évolution de la ville et à ses errements, soumis aux aléas et à la pression des projets d'aménagement du quartier européen, la place comme un certain nombre de voiries sont fragilisées par la pression induite. Aussi, cet ensemble exceptionnel a-t-il perdu en homogénéité, en cohérence, en lisibilité. En anticipant aussi la commémoration du bicentenaire de la Belgique, l'objectif de cette demande est également d'amorcer une réflexion afin de :

- redéfinir un plan d'ensemble de la place qui, contrairement à la situation actuelle, n'altère pas la lisibilité des rez-de-chaussée et des étages supérieurs ;
- retrouver l'homogénéité des façades de la place néoclassique, basée sur une conception d'ensemble ;
- développer une vision intégrée du Quartier Léopold, où la place du Luxembourg et le square de Meeus se répondent, favorisant la lisibilité du plan orthogonal.

A noter que, selon le PRAS, la place du Luxembourg, située dans une ZICHEE, est d'ailleurs

considérée comme espace structurant (couleur jaune)¹.

Une réflexion en intégration avec son contexte urbain (gare, square, rues voisines, quartier) confortera la mesure de protection à prendre dans le respect des principes de la période qui l'a vu naître et que l'on retrouve dans tous les éléments qui la composent, des plus modestes jusqu'à l'ensemble du paysage urbain. Équipements publics, choix des matériaux, pavés, trottoirs délimités par de la pierre bleue, volumes et hauteurs des bâtiments, square, succession de squares dans l'axe de la gare, jusqu'au nom des rues qui évoquent les villes traversées par la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg, c'est tout un ensemble qui en fait la cohérence et la valeur. Si l'un des éléments est altéré, c'est tout cet ensemble qui se déséquilibre et perd son sens. La place du Luxembourg en est un des éléments les plus significatifs.

Loin de constituer un frein ou une contrainte, la préservation de cette cohérence, et donc du patrimoine, doit être vue comme un outil permettant de dégager des aménagements contemporains, notamment en terme de mobilité ou de durabilité. Comme nous le relevons dans les points suivants, il est possible de combiner harmonieusement d'anciennes solutions d'aménagement avec le confort de mobilité attendu de ce qui a été et reste un nœud de transfert entre la ville et sa gare, répondant ainsi à une question environnementale devenue si cruciale en ces temps de crises.

Préservation et entretien de l'existant

S'il faut se féliciter que les façades des maisons composant la place ainsi que de celle de la gare, aient été classées respectivement en 1992 en 1991, force est de constater la dégradation de la place proprement dite.

• Terre-plein central et monument à Cockerill

L'état actuel du parterre central s'accorde mal avec une place au passé prestigieux et au présent symboliquement fort, puisqu'il constitue l'avant-scène du Parlement européen :

- nombreux arceaux en fer (fonte?) du pourtour cassés ou manquants
- poubelles et leur contenu jonchant la pelouse
- socle du monument à John Cockerill régulièrement tagué et laissé en l'état

Autant de signaux peu flatteurs, sur la gestion des biens publics, envoyés aux usagers de la place, qu'ils soient réguliers ou de passage, repartant chez eux avec une image négligée de la capitale de l'Europe.



¹ En revanche, le terre-plein central n'est pas repris comme « zone verte » par le PRAS, contrairement au square de Meeûs. Une anomalie du PRAS que nous soulignons au passage et qu'il importerait de rectifier lors de la prochaine révision prévue pour 2024.

• Révétement en pavé

« Autrefois omniprésents dans le paysage bruxellois, les pavés de porphyre disparaissent peu à peu des rues et des places de la ville avec le développement du trafic automobile au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale. Inconfortables pour les automobilistes, sources de bruit et de vibrations, on leur préfère le macadam, importé des Etats-Unis ». [ARAU, 50 ans, 50 batailles](#)

S'ils posent des difficultés au transport automobile, la tendance de ces dernières années à développer des modes de transport doux et actifs ne se traduit pas pour autant par un retour en grâce des pavés. Pourtant, il semble qu'ailleurs, des formules sont imaginées afin de préserver, voire de recréer du patrimoine pavé, comme l'explique l'ARAU, de retour d'un voyage d'études en 2015 sur cette thématique : *« Il faut en effet traverser l'Atlantique et se rendre à New-York, dans le quartier de Brooklyn, pour constater les aménagements de surface réalisés afin de conserver les pavés historiques (pour beaucoup d'entre eux originaires de Belgique) tout en permettant le passage des cyclistes et des PMR. Pris en exemple par l'association, les Belgian Blocks font l'objet d'une [publication](#) relayée par les médias ». [ARAU, 50 ans, 50 batailles](#)*

- Résistance et durabilité des pavés : dans les rues, les artères et les places où les pavés (de qualité) ont résisté aux vents contraires souhaitant leur disparition, on ne peut que faire le constat qu'ils se sont révélés quasiment inusables. On songe, par exemple, à la place Royale, à la place des Palais, ou encore à l'avenue du Port ;
- Avantages thermiques des pavés : les pavés de type porphyre offrent un revêtement qui absorbe la chaleur et renvoient de la fraîcheur, là où les revêtements en asphalte ou en béton contribuent, au contraire, à aggraver le phénomène, de plus en plus fréquent dans les grandes villes, connu sous le nom d'îlots de chaleur. Un élément à prendre en considération dès à présent, dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique ;
- effet de ralentissement de la circulation motorisée : mieux que des ralentisseurs ou des chicanes, les pavés incitent naturellement les conducteurs à rouler moins vite, et contribuent ainsi à un environnement plus apaisé que ne le ferait, à circonstances égales, un revêtement tel que l'asphalte ou le béton ;
- écoulement des eaux de pluie : les pavés, posés selon les techniques traditionnelles, sur un lit de sable et non cimentés entre eux, permettent à l'eau de pluie de percoler, au contraire de tout autre revêtement qui ont pour effet d'imperméabiliser le sol.

A toutes ces qualités « mécaniques », il convient d'ajouter aux pavés le caractère prestigieux qu'il contribue à donner au paysage urbain où ils subsistent. Par la portée symbolique qu'elle revêt lors de la naissance de l'État belge et par la position d'avant-scène du Parlement européen qu'elle occupe aujourd'hui, il ne fait pas de doute que la place du Luxembourg puisse revendiquer ce caractère prestigieux. La remise en valeur et l'entretien de la "mer de pavés" est un enjeu important pour installer Bruxelles à la fois dans l'histoire de la Belgique et de son devenir dans l'Europe.

• Plaque tournante de la mobilité

Dès sa création, et plus particulièrement dès la décision de construire une gare en cet endroit, la place du Luxembourg a été le lieu de convergence d'une mobilité liée à cette fonction, entre voyageurs arrivant à Bruxelles ou en partance pour des destinations souvent internationales. La structure de la place est d'ailleurs fortement liée à ces embarquements et débarquements de voyageurs. La présence de cette gare renforce les caractéristiques du paysage urbain néoclassique.

« L'espace urbain est en grande partie modelé pour répondre à des impératifs de circulation. C'est particulièrement le cas durant la période néoclassique qui est contemporaine d'une véritable révolution des transports. A la fin du 18^e siècle, au moment où le néoclassicisme apparaît, le nombre de véhicules hippomobiles est encore très limité et la marche est de loin le mode de déplacement dominant dans une ville à l'échelle piétonne. A partir des années 1830-

1840, l'allongement des distances suite à l'extension urbaine et la croissance du transport des marchandises liée à la révolution industrielle favorisent l'augmentation du trafic et surtout l'émergence de nouveaux modes de transports collectifs (omnibus, tramways et chemins de fer) ». Christophe Loir, Ixelles et ses paysages néoclassiques

« Dans la ville contemporaine, ce paysage [ndlr : le paysage urbain néoclassique] doit répondre aux nouveaux défis en matière de mobilité, d'accessibilité et de durabilité, qui en menacent peu à peu la cohérence. Pourtant, loin de constituer un obstacle au développement d'une ville rendue à ses habitants, le riche patrimoine viaire néoclassique est source d'opportunités de développement et de mise en valeur des formes urbaines héritées ». Thomas Schlessler, Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles Pentagone

Notons aussi que la gare du Luxembourg est celle qui relie par le train Bruxelles aux autres capitales de l'Europe, une dimension pratique et symbolique qui est aussi un monument à la première industrialisation de l'Europe.

• **Aménagement de la voirie**

L'aménagement de l'espace urbain néoclassique est centré autour de sa voirie, qui devient une catégorie de pensée essentielle au tournant du XIXe siècle (...), en interaction avec les principes de composition et de mise en scène.

Celui-ci connaîtra son apogée dans les années 1840 avec l'achèvement de la voirie du quartier Royal, avant d'être progressivement bouleversé par la révolution des transports dans le dernier tiers du XIXe siècle. Ceci n'empêche pas les formules urbanistiques développées durant la période néoclassique de témoigner d'une importante capacité d'adaptation aux évolutions de la ville et de la mobilité, si bien que celles-ci serviront de grammaire de base de l'aménagement urbain jusqu'aux années 1920. L'augmentation de la circulation et l'explosion du nombre d'automobiles en circulation seront à l'origine, au XXe siècle, d'une transformation en profondeur de ces espaces, voués au « tout à l'automobile ». Thomas Schlessler, Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles Pentagone

C'est ainsi que, place du Luxembourg, l'on passera progressivement d'un paysage urbain où cohabitent piétons, carrosses, trolleys et trams communaux et vicinaux à un espace de circulation dédié presque exclusivement à l'automobile. Lorsqu'on commencera à admettre que la cause principale des embouteillages sont les véhicules individuels et non pas collectifs, des aménagements de parcours seront consentis, telle l'interdiction de circulation rue du Luxembourg, entre la place et la petite ceinture, les bus et les taxis y étant les seuls autorisés. Dans ce cadre, les capacités d'adaptation et, finalement de résistance, dont le paysage urbain néoclassique a fait preuve à travers le temps, incite à revenir aux fondamentaux et à considérer la ville ancienne, conçue à une époque où l'énergie n'était pas abondante, comme une source d'inspiration à l'ère des dérèglements climatiques.

Il faut toutefois souligner que l'émergence récente de la mobilité douce et le regain d'intérêt pour l'aménagement qualitatif de l'espace public présentent de remarquables opportunités de mise en valeur de la ville néoclassique. Les espaces hérités des XVIIIe et XIXe siècles en région bruxelloise constituent un témoignage patrimonial de premier plan, tant pour leurs qualités matérielles intrinsèques, que pour les processus de formation de l'espace urbain et les savoir-faire en matière d'aménagement qu'ils renferment. Thomas Schlessler, Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles Pentagone

Le rôle de plaque tournante de la mobilité – majoritairement collective - sur la place reste donc important, et cela malgré le déplacement de l'entrée de la gare. Un rôle qui doit être maintenu – voire développé - en bonne intelligence avec les espaces consacrés à la détente, comme les terrasses de cafés, ou avec les événements occasionnels ou récurrents, sans que ceux-ci ne prennent le dessus sur la mobilité ou ne menacent de la faire disparaître.

• **Implantation des terrasses de café**

Actuellement les terrasses fermées, couvertes et non couvertes occupent une très grande partie du trottoir élargi devant les façades Sud et Nord de la place. Entre accumulation de mobilier urbain (arrêt de bus, arceau à vélo, poubelles, panneaux indicateurs, éclairage public ... et élargissement démesuré des cafés sur l'espace public, la place du Luxembourg est devenue étroite même pour le piéton. Il ne s'agit surtout pas d'éliminer les terrasses qui correspondent en partie aux usages dès l'origine où les rez-de-chaussée étaient occupés par des cafés/restaurants des hôtels situés au-dessus. Mais la situation actuelle est excessive, hors de contrôle et en toute grande partie illégale. Les moyens d'action pour y remédier (amendes, astreintes) semblent dérisoires au regard des bénéfices engendrés par la surexploitation de l'espace public.

Si l'outil réglementaire est inefficace, il convient de le renforcer tout en engageant une concertation avec les brasseurs, cafetiers, restaurateurs, afin de circonscrire raisonnablement les modalités d'occupation de l'espace public. De même, il faudrait retravailler l'implantation du mobilier urbain et des plantations de manière à dégager les vues et mettre en valeur la place comme un ensemble cohérent, en lien avec la séquence de l'axe Luxembourg, à la hauteur de l'enjeu européen de Bruxelles.

• **Point de rencontre et Agora**

Depuis la création et l'essor des gares, au XIXe siècle, les places de gares sont devenues des repères, dans les villes, et des points de rencontre, voire des lieux de convergence de rassemblements. La présence du Parlement européen derrière l'ancienne gare renforce la place du Luxembourg dans son rôle d'agora où peuvent se dérouler manifestations, meetings, tout acte à portée sociale ou politique dans l'espace public. Une fonction importante et fondamentale, en démocratie, rendue possible par sa configuration actuelle qui doit, dès lors, être maintenue.

Ville durable et émergence du concept de « paysage urbain historique »

La ville traditionnelle dont la création et le développement remontent à une époque où l'énergie n'était pas abondante, est par définition « durable ». A l'heure de grands défis liés au dérèglement climatiques et à la raréfaction des sources d'énergie, les démarches et les réflexions visant à préserver l'existant devient un enjeu urbain primordial.

Préserver, maintenir, réparer l'existant, mais aussi considérer un bâtiment à préserver dans le contexte plus global dans lequel il a été pensé ou construit, en particulier dans le cas d'un quartier néoclassique d'une ville en plein essor.

Au-delà de la présente demande de classement de la Place du Luxembourg, l'Association du Quartier Léopold, invite à une réflexion plus large sur la préservation du Quartier Léopold. Dans cet esprit, nous relevons avec intérêt les propositions d'actions concrètes, émises au sujet du Quartier royal par la Commission royale des Monuments, dans son Mémoire 2019-2024 :

- *Définir une mesure de protection adaptée, telle que « Les sites patrimoniaux remarquables » (cf. axe II) ou adopter les outils existants (PPAS ou RCUZ) et y intégrer des dispositifs spécifiques pour une gestion garante de la conservation de la cohérence d'ensemble et des formes urbaines du quartier ;*
- *Définir des solutions combinant mobilité durable et valorisation du patrimoine néoclassique, notamment viaire ;*
- *Adopter cette réflexion comme fondement pour une réflexion plus globale sur la ville et en faire un laboratoire de bonnes pratiques.*

Cette approche plus globale du patrimoine urbain, où les villes sont davantage qu'un ensemble de monuments à protéger ou qu'une série de districts circonscrits à valoriser, généralement par

le biais de l'attractivité touristique, est encouragée par l'UNESCO dans sa **Recommandation de novembre 2011 sur le Patrimoine urbain historique**, dont nous citons quelques extraits en guise de conclusion.

3. *Le patrimoine urbain, dans ses éléments matériels et immatériels, constitue une ressource essentielle pour renforcer l'habitabilité des zones urbaines, et favorise le développement économique ainsi que la cohésion sociale dans un environnement mondial en pleine mutation. L'avenir de l'humanité dépendant de la planification et de la gestion efficaces des ressources, la conservation est devenue une stratégie pour parvenir à un équilibre durable entre croissance urbaine et qualité de vie.*

4. *Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, la conservation du patrimoine urbain s'est imposée comme un volet important des politiques publiques dans le monde entier, en réponse à la nécessité de préserver les valeurs partagées et de tirer parti du legs de l'histoire. Cependant, le passage d'une optique privilégiant les monuments à une reconnaissance plus large de l'importance des processus sociaux, culturels et économiques dans la conservation des valeurs urbaines devrait s'opérer avec le souci d'adapter les politiques existantes et de créer de nouveaux outils pour concrétiser cette vision.*

5. *La présente Recommandation répond à la nécessité de mieux intégrer et inscrire les stratégies de conservation du patrimoine urbain dans le cadre des objectifs plus larges du développement durable global, de façon à appuyer les initiatives publiques et privées visant à préserver et à renforcer la qualité de l'environnement humain. Elle propose d'appliquer une approche fondée sur le paysage pour identifier, conserver et gérer les territoires historiques dans leur cadre urbain plus large, prenant en considération l'interdépendance de leurs formes physiques, leur organisation et leurs liaisons spatiales, leurs caractéristiques et leur environnement naturels, ainsi que les valeurs sociales, culturelles et économiques qu'ils incarnent.*

(...)

23. *Conscients de leurs responsabilités, les pouvoirs publics à tous les échelons - local, régional, national/fédéral - devraient contribuer à la définition, à l'élaboration, à la mise en place et à l'évaluation des politiques de conservation du patrimoine urbain. Ces politiques devraient reposer sur une approche participative de toutes les parties prenantes et être coordonnées sur les plans institutionnel et sectoriel.*

+++++

+++++

+

Pour ces raisons et conformément à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux demandes d'inscription d'un bien relevant du patrimoine immobilier sur la liste de sauvegarde et aux demandes de classement visées à l'article 18, § 2, de l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier, l'asbl Association du Quartier Léopold joint à la présente demande les documents et renseignements requis, à savoir :

- 1) une copie des annexes du Moniteur belge dans lesquelles ont été publiés ses statuts et leurs modifications éventuelles ;
- 2) une liste reprenant les nom, prénom, adresse, date de naissance, numéro de pièce d'identité et signature des **XXX** personnes, âgées de 18 ans au moins et domiciliées dans la Région, qui demandent le classement de ce bien ;
- 3) une description du bien ;
- 4) un dossier photographique ;

5) un extrait du plan cadastral relatif au bien.

A le, pour l'ASBL Association du Quartier Léopold