

BRUXELLES PATRIMOINES

N°013

DÉCEMBRE 2014

DOSSIER LIEUX DE CULTES

VARIA

Ascenseurs d'hier,
patrimoine d'aujourd'hui

Le Parking 58 à Bruxelles



UNE PUBLICATION DE BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

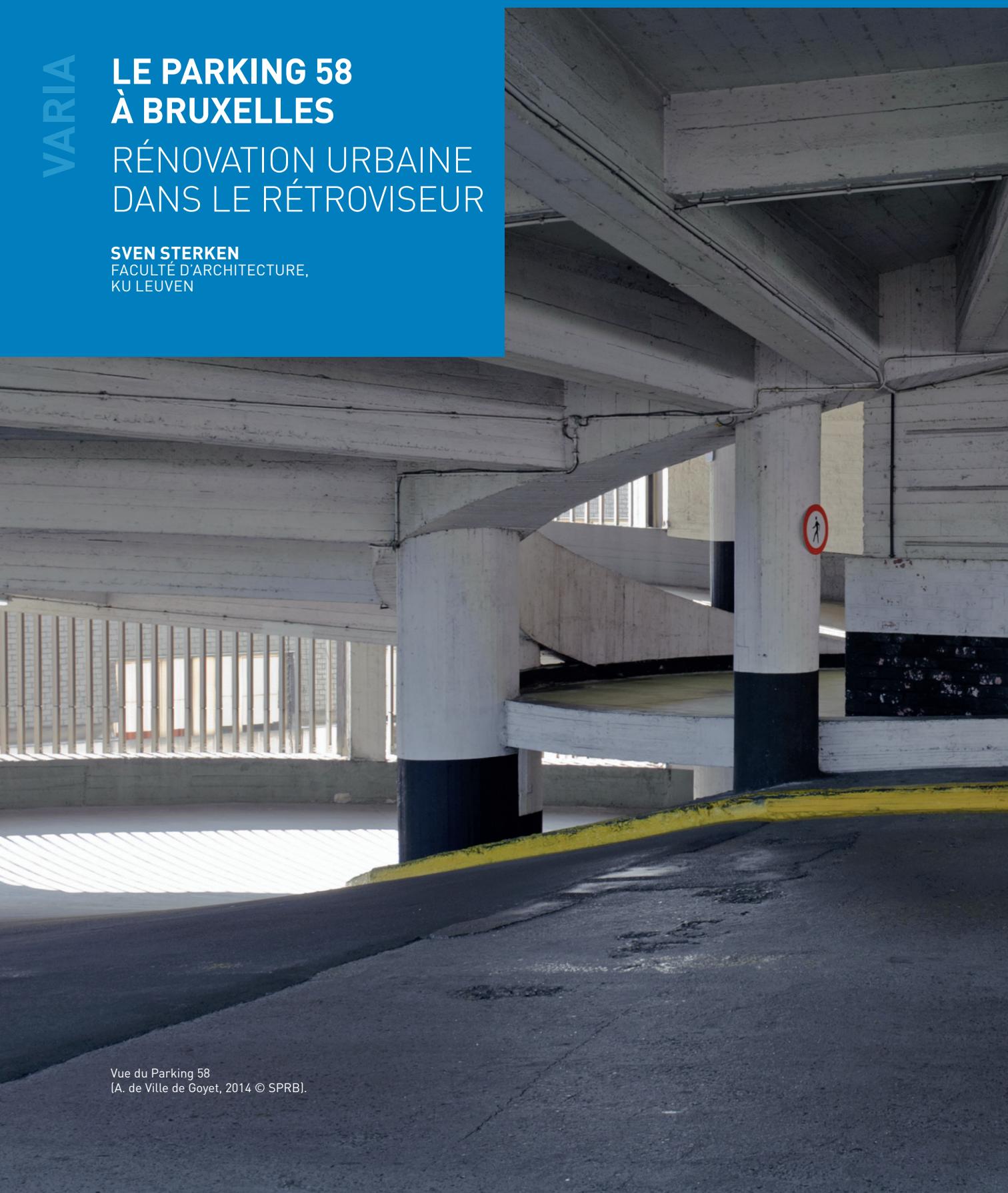
VARIA

LE PARKING 58 À BRUXELLES

RÉNOVATION URBAINE DANS LE RÉTROVISEUR

SVEN STERKEN

FACULTÉ D'ARCHITECTURE,
KU LEUVEN



LE SITE DU PARKING 58, RUE DE L'ÉVÊQUE, EN PLEIN CŒUR DU PENTAGONE BRUXELLOIS, A JOUÉ UN RÔLE IMPORTANT DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA VILLE. Au cours des siècles, se sont succédés le port intérieur médiéval, le marché aux poissons aux XVII^e et XVIII^e siècles, et, après le voûtement de la Senne et le comblement des bassins, les Halles centrales, au XIX^e siècle, dédiées à l'alimentation générale. Finalement, vers le milieu du XX^e siècle, on y édifia un parking afin de garantir l'accessibilité du centre aux voitures. À la veille d'un nouvel épisode dans ce dossier, à l'issue duquel le bâtiment actuel devra céder sa place à un complexe mixte de bureaux et d'habitations, cet article retrace l'évolution de ce site particulier et pose la question de la valeur patrimoniale du Parking 58.

La croissance du parc automobile privé dans les années 1950 entraîna une augmentation des problèmes de circulation et de stationnement à l'intérieur de la ville. On se rendait de plus en plus compte que l'avenir du commerce de détail dépendait de son accessibilité en voiture, et que les anciens bassins aménagés en parkings à ciel ouvert ne suffiraient bientôt plus. De par ses antécédents au sein des classes moyennes, Paul Vanden Boeynants, échevin bruxellois du Commerce et des Propriétés communales de 1953 à 1958, était bien placé pour entendre les aspirations des commerçants du centre. Ses deux domaines de compétence semblaient d'ailleurs taillés sur mesure à cet effet¹. Il comprit que la ville ne devait plus organiser elle-même le commerce, mais serait mieux inspirée de tirer parti des sites des halles couvertes pour moderniser le centre-ville. Le Marché du Parc, au pied de la colonne du Congrès, fut dès lors démolie pour faire place à la construction du Centre administratif de l'État, tandis que le Marché aux Poissons fut transformé en terminal d'autobus en 1952. Pour pouvoir absorber l'afflux de voitures prévu dans le cadre de l'Expo 58, Paul Vanden Boeynants proposa de remplacer les Halles centrales par un

parking. La création d'une capacité de stationnement supplémentaire à proximité du centre constituait un élément clé de ce qui s'appelait, en 1955, le « Plan directeur pour le Pentagone » du groupe *Tekhné*, qui prévoyait l'aménagement d'une artère de désenclavement autour de la ville (sur les anciens boulevards du Pentagone) et un réseau d'axes de pénétration censés permettre l'accès à un périphérique intérieur autour de l'Îlot Sacré (fig. 1). Une couronne de parkings fut prévue pour débarrasser ce cœur historique de ses voitures². Le Parking 58 fut le premier de la série. Il fut suivi dans les années 1960 par le Parking Albertine (sous le Mont des Arts), le Parking Écuyer (rue de l'Écuyer) et le parking en plein air du rond-point de l'Europe, en face de la gare Centrale. Paul Vanden Boeynants confia le projet de nouveau parking à son ami Claude De Clercq, un négociant en voitures qui avait découvert le phénomène du parking payant aux États-Unis et qui avait la ferme intention de l'introduire en Europe³. Le projet de 1956 qui, au départ, ne portait que sur la partie nord de l'îlot (l'ancien *Palais d'Été*), était de l'architecte bruxellois Pierre d'Haveloose et de l'ingénieur belge d'origine polonaise Abraham Lipski⁴ (fig. 2, 3 et 4). Ils se basèrent plus que

probablement sur le *Downtown Center Garage* de San Francisco de George Applegarth, dont les plans avaient été publiés peu avant dans *Architecture d'Aujourd'hui* et *La Technique des travaux*⁵ (fig. 5).

PARKING 58, UNE MACHINE À REMONTER LE TEMPS

Le Parking 58 était novateur et en avance sur son temps à plusieurs égards. Tout d'abord, le concept d'un parking payant, où le conducteur gare lui-même sa voiture et paie à la sortie, était inconnu en Belgique – ce qui explique pourquoi le principe fut expliqué en long et en large dans *La Technique des travaux*. Jusque-là, le conducteur se voyait désigner un emplacement ou bien son véhicule était garé par un membre du personnel. Avec ce nouveau concept, le cycle comprenant l'entrée, le stationnement et la sortie par l'ascenseur ne prenait pas plus de deux minutes ! Le processus pouvait également être combiné avec une révision ou un lavage dans le garage-service équipé d'un *car wash* entièrement automatisé. Les places au sous-sol étaient louées à plus long terme aux commerçants du quartier, qui

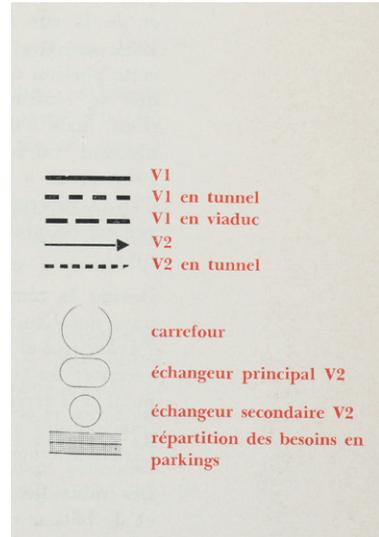
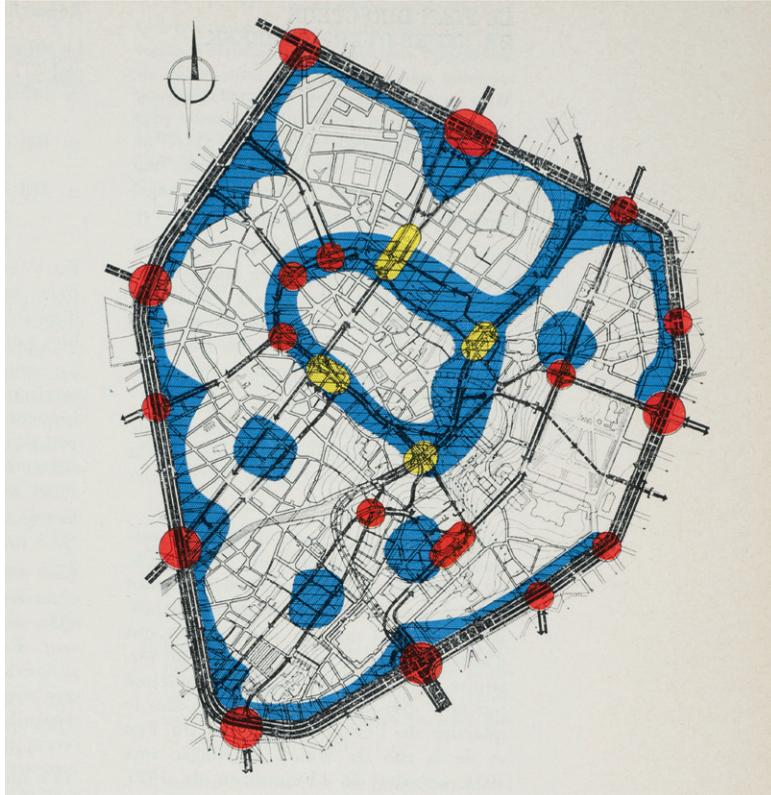


Fig. 1

Le plan de circulation de *Tekhné* pour le centre-ville de Bruxelles (1955) [*Habiter*, déc. 1963, p.15 © CDBDU].



Fig. 2

Simulation du projet du Parking 58 sur le site des Halles centrales (© CDBDU, Fonds Gaspard).

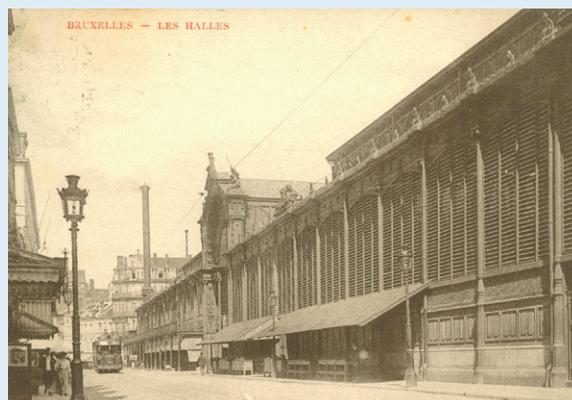
LES HALLES CENTRALES

Le site du Parking 58 se trouve à l'emplacement du premier port de Bruxelles, au point de la limite de la navigabilité de la Senne¹. Après le creusement du canal de Willebroeck au XVI^e siècle ainsi que l'aménagement des différents bassins à l'intérieur des murs de la ville, l'ancien débarcadère du port médiéval fut transformé en marché aux poissons. Le nouveau port intérieur de Bruxelles a connu son apogée au début du XIX^e siècle, mais le prolongement du canal vers Charleroi (1827-1832) et l'aménagement du Grand Bassin du Commerce (1830) le rendirent rapidement superflu. Les bassins furent alors progressivement remblayés et, sur une partie du bassin terminal, l'église Sainte-Catherine fut construite d'après les plans de Joseph Poelaert, architecte encore relativement inconnu à l'époque².

La nouvelle église fut contestée à l'origine pour son style éclectique et pour la faible qualité de la construction. En raison de la chute de débris, l'église dut être isolée de son parvis par une palissade en 1930. En 1957, l'administration communale envisagea même de la démolir et d'aménager à son emplacement un espace de stationnement³. La construction du Parking 58, qui réduisit la pression du stationnement dans le quartier, fit en sorte que l'on renonça finalement à sa démolition. Cinquante ans plus tard, le sort de l'église reste encore et toujours incertain.

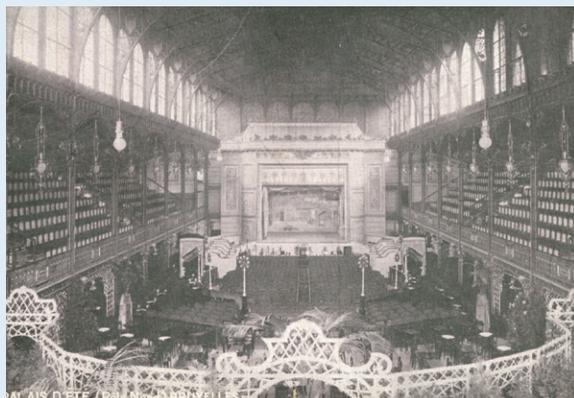
Le voûtement de la Senne en vue de l'aménagement des boulevards du centre à partir de 1865, selon les plans de Léon-Pierre Suys, a constitué la deuxième série de grands travaux

d'infrastructure qui ont eu un impact majeur sur la structure et la fonction de l'ancien quartier portuaire. Inspirée des interventions de Haussmann à Paris, la proposition de Suys avait pour objectif de créer un nouveau centre prestigieux capable de faire (re)venir la bourgeoisie nantie vers le cœur de la ville. Du fait de l'amélioration des moyens de transport, les classes aisées avaient en effet de plus en plus jeté leur dévolu sur les communes vertes du sud-est de la capitale. Le nouvel axe devait être rythmé par une série d'édifices publics tels que la Bourse de Commerce, une fontaine monumentale au niveau de la place Saint-Géry et un complexe de marchés couverts inspiré des pavillons que Victor Baltard avait construits à Paris entre 1852 et 1870. Suys prévoyait, le long du nouveau boulevard



La façade des Halles centrales du côté de la rue de la Vierge Noire (coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB).

Les Halles centrales, in BRUYLANT E., *La Belgique illustrée: ses monuments, ses paysages, ses œuvres d'art*, t. I, Bruylant-Christophe et Cie, Bruxelles, s.d. (vers 1890), p. 107 (© CDBDU).



Vue intérieure du *Pôle Nord*
[coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB].



Vendeurs ambulants devant les Halles centrales
[coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB].

du centre, huit pavillons d'une superficie totale de 11.000 m², où seraient centralisés tous les marchés bruxellois (commerce de gros et de détail). Bien que seuls deux pavillons furent finalement construits, l'ensemble était néanmoins impressionnant par sa taille. Les halles étaient constituées de onze fermes espacées de 5 m, reliées par des arcs en plein cintre, et séparées par une rue couverte de 12 m de large⁴. Au total, les Halles centrales offraient une superficie de quelque 5.000 m² d'espace commercial. L'ossature en fonte était abondamment décorée à l'aide de figures représentant du gibier, des volailles, des poissons, des fleurs et des fruits, et de statues allégoriques du sculpteur Louis Samain (1834-1901).

Le succès des halles fut toutefois de courte durée. Tout comme la plupart des autres halles de marché couvert de Bruxelles, les Halles centrales éprouvèrent une vive concurrence due à l'essor des coopératives et des grands magasins (privés), tandis que dans la haute bourgeoisie, il était de plus en plus de bon ton de se faire livrer les courses à domicile. Pour préserver la rentabilité des halles, le collège des échevins décida dès 1893 de réaffecter

la partie nord et d'en faire une patinoire; elle conservait ainsi son caractère public et l'installation frigorifique existante pouvait encore être mise à profit. Après un incendie en 1894 (durant la première saison du *Pôle Nord/Palais d'Été*), la ville fit réaménager l'aile nord par Alban Chambon, auteur notamment de l'hôtel Métropole. Inspiré par les *Folies Bergère* parisiennes, le *Palais d'Été* devint rapidement le lieu de sortie le plus prisé du Bruxelles d'avant-guerre, avec une programmation variée de concerts, de bals de gala, de combats de boxe, et même un salon de l'auto en 1902⁵. Après que les Halles servirent de point central pour la distribution de vivres pendant la Première Guerre mondiale, la programmation reprit durant l'entre-deux-guerres; il fut alors mis fin aux activités de patinage, ce qui permit la mise en place d'une infrastructure théâtrale permanente. En 1936, on y installa même une scène tournante.

Durant tout ce temps, les environs des Halles centrales étaient le théâtre d'une étrange alternance sociale. Si le matin, elles fourmillaient de marchands ambulants, de porteurs, de livreurs et d'acheteurs, le soir, elles étaient prises d'assaut par la bourgeoisie.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le *Palais d'Été* perdit son caractère élitaire. Il fut transformé en cynodrome et ferma définitivement ses portes en 1953. Les choses évoluèrent également dans l'aile sud des Halles centrales. Dès 1933, elle accueillit PRIBA, un *hard-discounter* de la première heure, qui conclut avec la Ville de Bruxelles un contrat de bail de trente ans pour y installer sa première grande succursale.

NOTES

- HUBERTY, C. et VALENTE SOARES, P., *Le quartier Sainte-Catherine et les anciens quais*, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1994, p. 3 [Bruxelles, ville d'art et d'histoire, n° 11].
- MARTINY, V.G. et alii, *Poelaert et son temps*, Crédit Communal de Belgique, Bruxelles, 1980, p. 174-179.
- DES MAREZ, G., *Guide illustré de Bruxelles*, Touring club, Bruxelles, 1918, p. 114.
- VANDENDAELE, R., «Le métal dans l'architecture du XIX^e siècle», in: MARTINY, V.G. et alii, *Poelaert et son temps*, op. cit., p. 78-100 (86-87).
- VANHEES, B., «Een gebouw met 3 levens: het Palais d'été en de Pôle Nord in Brussel», www.retroscoop.com/maatschappij.php?artikel=147, s.d.

pouvaient y offrir le stationnement gratuit à leurs clients. L'ensemble comprenait également une série de commerces au rez-de-chaussée (27 dans la première phase).

Un deuxième aspect novateur était le principe d'une collaboration privé-public, selon lequel la ville cédait le terrain en emphytéose à un promoteur privé (Ado et Jean Blaton pour la société *Bâtiments & Ponts*) pour une durée de 70 ans – un principe que la Ville de Bruxelles appliquerait presque systématiquement dans les années 1960 dans le cadre de la modernisation du centre-ville.

Enfin, il faut dire que le concept structurel du Parking 58 était lui aussi novateur. Les poutres de 32 m de long qui soutenaient les sols en béton avaient été fabriquées selon le procédé dit Blaton-Magnel: douze éléments préfabriqués indépendants en forme de caisson étaient accolés les uns aux autres à l'aide d'une petite couche de mortier, tandis que des câbles en acier étaient passés dans les orifices prévus à cet effet selon un tracé légèrement parabolique. Le serrage des câbles d'acier permettait ensuite de comprimer fortement les douze éléments et de former ainsi une longue poutre précontrainte. Après ancrage

des câbles, les caissons étaient remplis de béton (fig. 6). Le résultat était époustouflant: pour réaliser la portée de 30 m, il suffisait d'élever une rangée de colonnes au centre du parking. Cette configuration offrait un vaste espace libre (16 m), et donc plus d'emplacements de stationnement que dans l'exemple de San Francisco, où les colonnes n'étaient distantes que de 7 m. La manière dont le parking fut construit était, elle aussi, particulière: afin de ne pas exercer de charge excentrique sur les colonnes de la façade du fait des poutres précontraintes (il existait un risque qu'elles soient tirées vers l'intérieur), les colonnes centrales

Fig. 3

Parking 58. Plan rez-de-chaussée, 1956 (première phase), in *La Technique des travaux*, vol. 33, nov.-déc. 1957, p. 325, fig. 6 (© CDBDU).

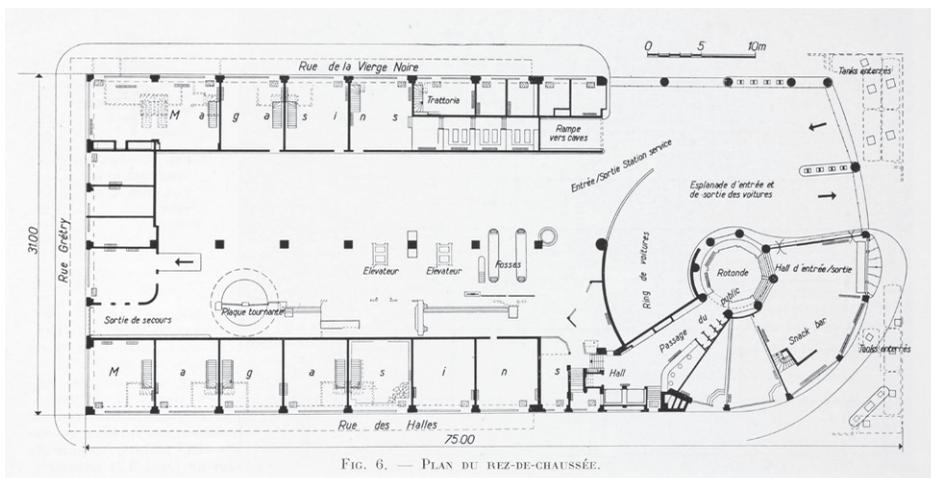


FIG. 6. — PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE.

Fig. 4

Parking 58. Vue sur la rampe à l'angle de la rue de l'Évêque, in *La Technique des travaux*, vol 33, nov.-déc. 1957, couverture (© CDBDU).

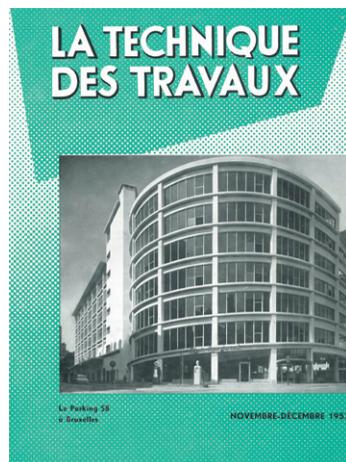


Fig. 5

George Applegarth, Downtown Center Garage, San Francisco (1955), in *La Technique des travaux*, mai-juin 1956, p. 168, fig. 2 (© CDBDU).



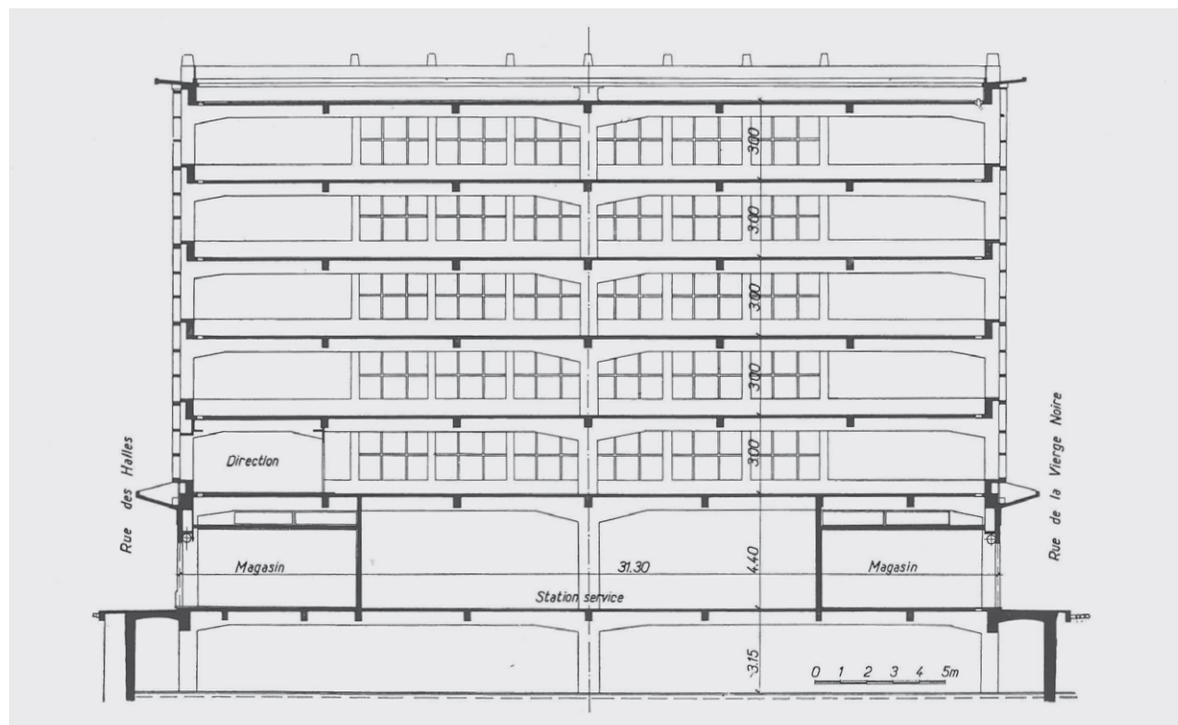


Fig. 6

Parking 58. Intérieur. La grande portée assure un maximum d'espace libre. *La Technique des travaux*, vol. 33, nov-déc. 1957, p. 326, fig.8 (© CDBDU).

furent coulées en premier. Vinrent ensuite l'assemblage des poutres précontraintes et, enfin, la coulée des colonnes de façade. Celles-ci furent calculées et réalisées dans l'hypothèse de trois étages supplémentaires, qui furent d'ailleurs ajoutés par la suite.

L'élément le plus caractéristique de l'édifice était sans conteste la rampe inclinée à l'angle de la rue des Halles et de la rue de l'Évêque – comparée par certains aux escaliers en colimaçon des châteaux Renaissance de Blois ou de Chambord⁶ (fig. 7). D'une largeur de 8,25 m, elle permettait à deux voitures de se croiser, contrairement à l'exemple de San Francisco où l'accès consistait en une double rampe hélicoïdale à un seul sens de circulation. La réalisation de cette rampe s'effectua toutefois selon les méthodes traditionnelles; en raison de sa forme complexe (la pente variait par exemple entre 9 et 14 %), cet élément fut entièrement coulé

sur place. Reste que si le Parking 58 surclassait son modèle américain sur le plan de l'inventivité technique, il ne pouvait rivaliser avec lui en termes de présence architecturale: contrairement à San Francisco, la rampe ne pouvait ici faire office d'attraction urbaine à l'angle de deux rues très fréquentées, et le squelette en béton des façades avec son remplissage de verre ne permettait pas de jouir pleinement de l'étonnant ballet des voitures qui montaient et descendaient le long de la rampe (fig. 8).

Le Parking 58 fut néanmoins accueilli avec intérêt et amplement décrit dans la presse architecturale comme une solution moderne à un problème aigu et contemporain des grandes villes⁷. *La Technique des travaux* conclut par exemple en ces termes: «Le nouveau parking est une œuvre d'une hardiesse remarquable et d'un fini d'exécution irréprochable, où l'effet d'esthétique est certain, résultant de la mise en œuvre du béton armé à

l'état pur.»⁸ *La Maison*, elle aussi, ne tarit pas d'éloges: «Nul doute que le succès de cette réalisation ne soit assuré et ne se transporte au-delà de nos frontières comme le symbole de l'esprit d'initiative belge dans la recherche des solutions aux problèmes qui sont communs aux grandes villes d'aujourd'hui.»⁹ Le grand public n'était cependant pas encore prêt pour une telle révolution, porte d'entrée d'une nouvelle ère de modernité et de mobilité. D'une capacité de 750 voitures avec une durée de stationnement moyenne de 2 heures, le volume avait été estimé à 3.000 véhicules par jour – un objectif ambitieux sachant qu'à l'époque, le plus grand parking du centre-ville, au Marché aux Poissons, comptait 400 places. Ces attentes optimistes ne furent pas du tout rencontrées dans les premières années. Ce n'est qu'au début des années 1960 que la voiture devint un bien d'usage courant et que les gens s'habituaient à l'idée d'un parking payant. À partir de là, la S.A. Parking 58 (l'em-



Fig. 8
La partie sud des Halles centrales avec en fond la partie nord du Parking 58
(© AVB, fonds iconographiques, A 3546).

Fig. 7
Parking 58. Vue intérieure depuis la rampe, in *La Technique des travaux*,
vol 33, nov.-déc. 1957, p. 328, fig. 12 (© CDBDU).

bryon de l'actuel Interparking Group) connut une expansion fulgurante. Au cours des années 1960, l'entreprise construisit en effet des parkings dans toutes les grandes villes de Belgique, à un rythme très soutenu¹⁰.

À LA RECHERCHE DE LA RENTABILITÉ MAXIMALE

Le Parking 58 fut rapidement agrandi : quatre étages et une aile latérale furent ajoutés en 1964, selon le même procédé de construction¹¹. L'opération modifia sensiblement l'aspect du bâtiment. Si la hauteur restreinte, la relative transparence et certains détails tels que l'auvent à la corniche limitaient quelque peu le poids visuel de l'édifice, ce dernier devenait à présent un volume massif qui occupait non seulement tout l'îlot entre la rue des Halles, la rue du Marché aux Poulets, la rue de la Vierge Noire et la rue de l'Évêque, mais qui, par sa hauteur, étouffait les artères environnantes.

Les ambitions des promoteurs concernant l'exploitation du potentiel commercial du site furent, elles aussi, revues à la hausse. Ils tentèrent tout d'abord d'installer dans le bâtiment davantage d'activités tertiaires rentables, comme des bureaux et un espace d'exposition. La convention initiale avec la Ville stipulait toutefois qu'au minimum 60 % de la superficie au sol du bâtiment devaient être affectés au parking (avec un total d'au moins 500 places). Le parking était en effet supposé stimuler les activités commerciales sur les boulevards centraux, et non pas créer des flux de trafic supplémentaires par une densification fonctionnelle¹². Il est dès lors surprenant qu'en 1965, la Ville de Bruxelles donna l'autorisation de transformer une partie du bâtiment en bureaux afin d'y loger « temporairement » le Ministère des Travaux publics. La Poste, et plus tard également d'autres services administratifs, y occupa des bureaux. L'introduction d'une demande de permis de bâtir (refusée) pour l'aménage-

ment d'un centre sportif sur le toit de l'immeuble en 1976 témoignait de la dilution de la fonction de parking originelle et de la quête de rendement¹³.

La tension entre la recherche du profit maximal et l'attention à la qualité urbanistique atteignit son apogée dans le différend qui allait, pendant plusieurs années, opposer les promoteurs et la Ville de Bruxelles au sujet du squelette en béton non recouvert du Parking 58, et des énormes panneaux publicitaires placés sur la façade le long de la rue du Marché aux Poulets¹⁴ (fig. 9). Ce n'est que dans les années 1980 qu'une vraie façade fut mise en place. Pour d'autres, ce caractère brut du bâtiment avait précisément un côté fascinant. En 1983, le Parking 58 servit par exemple de décor à une scène majeure du film *Mortelle Randonnée* de Claude Miller, où le personnage principal (incarné par Isabelle Adjani) lance intentionnellement sa voiture contre le garde-fou de l'étage supérieur pour s'écraser dans la rue.

LE PARKING 58, UTOPIE URBAINE

Ce qui précède permet de constater que le site du Parking 58 a joué un rôle crucial dans l'histoire économique, sociale et urbanistique de Bruxelles. Mais cette continuité historique, par laquelle l'administration communale a utilisé le site pour concrétiser ses priorités en matière de politique de la ville, est aujourd'hui interrompue du fait, tout d'abord, de l'accord d'emphytéose de 1956 et ensuite, 30 ans plus tard, par la vente du site à un partenaire privé. La Ville de Bruxelles n'est donc plus propriétaire du terrain et ne pèse donc plus qu'indirectement sur son affectation.

Le défi qui se pose pour le développement futur est double : comment ce site peut-il continuer à jouer son rôle historique, et quelles exigences cela pose-t-il à sa future interprétation architecturale ? À ce titre, l'évolution des Halles centrales et du Parking 58 est porteuse d'enseignements. Dans les deux cas, leur affectation monofonctionnelle initiale s'est rapidement étoffée d'autres programmes. En outre, l'architecture spécifique des deux édifices permettait une affectation mixte. Outre son concept structurel novateur et son importance typologique en tant que premier exemple d'un parking payant, la valeur du Parking 58 réside peut-être paradoxa-

lement dans le caractère élémentaire de son architecture (fig. 10a et 10b). Il ressemble à une application à grande échelle du concept Dom-ino de 1914 de le Corbusier (fig. 11) : le célèbre architecte avait compris que deux dalles de sol supportées par six colonnes en béton permettaient toutes les solutions de façade et compartimentages intérieurs. Le toit plat permettrait par ailleurs de regagner la place que l'immeuble occupait au rez-de-chaussée. C'est précisément cette « absence » de l'architecture qui explique la fascination de plusieurs générations d'étudiants en architecture pour le Parking 58 (fig. 12a, 12b et 12c). Les différentes dalles de sol

Fig. 9

Parking 58. Façade côté rue du Marché aux Poulets, état à la fin des années 1960 (© AVB, TP 84 415).



▼ 10a

► 10b



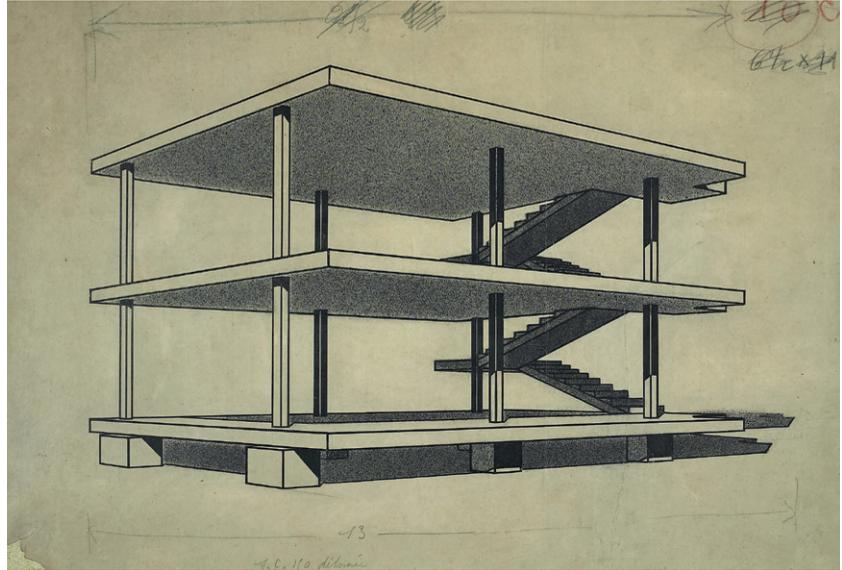
Fig. 10a et 10b

Vues extérieure et intérieure du Parking 58 (A. de Ville de Goyet, 2014 © SPRB).



Fig. 11

Le Corbusier, principe Dom-ino, 1914, in LE CORBUSIER, *Œuvres complètes*, 1919-1929, p. 23. (© Fondation Le Corbusier).



Propositions d'étudiants de la faculté d'architecture de la KU Leuven, campus Sint-Lucas Bruxelles, pour des interventions au Parking 58, développées durant une semaine de projet en 2014.

Fig. 12a

Curtain Wall (Tom Uyttendaele, Heleen Verheyden, Tarick Astitou, Taycan Karas)

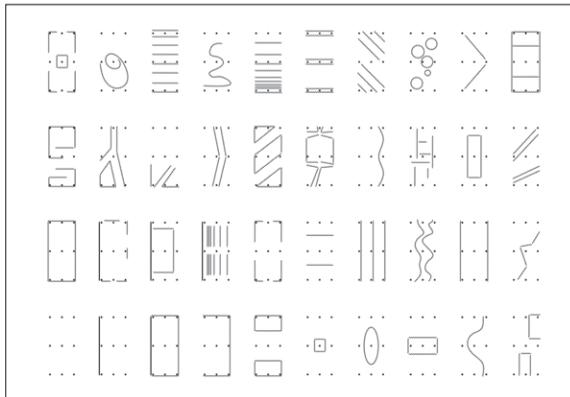


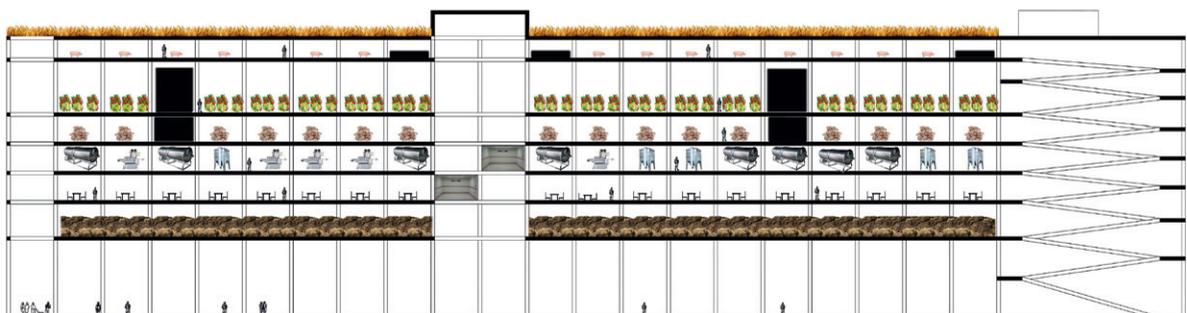
Fig. 12b

Urban Forest (Lotte D'Haene, Jim Du Pan, Chee Chung Lum)



Fig. 12c

Urban Farming (Joannes Stockbroekx, Arthur Hubert, Youssef Abdellaoui, Rutger van Hoef).



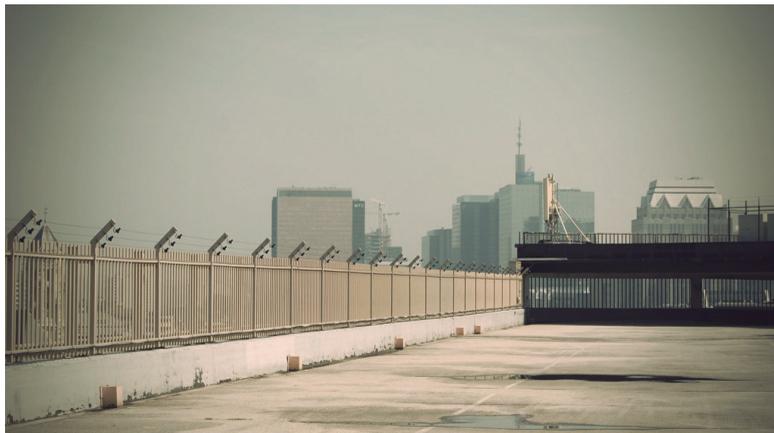


Fig. 13
Vue du toit du parking 58 (© A. Henderick).

semblent pouvoir abriter chacune un univers propre, tandis que la remarquable vue sur le centre-ville depuis le toit plat (fig. 13) fait depuis plusieurs années figure de secret d'initié dans de nombreux guides de voyage.

Par son caractère semi-public dans un centre-ville à haute densité de construction et fortement privatisé, le Parking 58 fait en quelque sorte figure de port franc dans l'imaginaire collectif bruxellois. L'été, par exemple, on y organise des « apéros sur le toit » très prisés¹⁵. Le squelette en béton du Parking 58 est ainsi devenu une toile de projection pour des

visions alternatives sur une urbanité future qui met l'accent sur la liberté, l'espace et l'appropriation. La chose est apparue encore plus clairement lorsque le propriétaire des lieux a dévoilé, en 2012, ses plans pour une nouvelle affectation du site avec 30.000 m² de bureaux, 1.200 m² de commerces, 5.000 m² de logements et 859 emplacements de parking. Avant même la divulgation officielle du projet de Bruno Albert & Associés, une contre-proposition anonyme, fictive, faisait déjà la ronde. Dans la meilleure tradition bruxelloise des contre-projets des années 1970 et 1980, où des associations telles que

l'ARAU proposaient des projets alternatifs en guise de critique contre la politique urbaine (ou son absence), elle fustigeait la privatisation du site, le caractère exclusif du projet et le grand nombre de bureaux (et la pression automobile y afférente) en prenant la structure en béton actuelle comme base pour un projet mixte avec des habitations sociales, un parc public sur le toit, une crèche de quartier, etc.

Ceci a sérieusement relancé le débat sur l'avenir du site: le rôle historique de l'endroit dans le développement de Bruxelles exige pour l'avenir une construction urbaine ambitieuse qui fasse plus qu'offrir simplement de l'intimité, du luxe et du confort à un groupe sélect d'habitants et d'utilisateurs. En d'autres termes, il s'agit ici moins d'architecture que d'urbanité: comment une nouvelle affectation de cette parcelle peut-elle renforcer le caractère mixte et public de cet endroit stratégique? Vu sous cet angle, le squelette en béton du Parking 58 ne fait plus nécessairement figure de chancre urbain, mais aussi de possible pierre angulaire dans la revalorisation du centre de Bruxelles.

Traduit du Néerlandais

NOTES

1. Vanden Boeynants était député pour l'arrondissement de Bruxelles (1949-1985) et, en cette qualité, membre également de la commission Classes moyennes de la Chambre (1949-1961, avec des interruptions). Au sujet de Paul Vanden Boeynants et de ses relations avec les promoteurs immobiliers bruxellois, voir notamment : TIMMERMAN, G., *Main basse sur Bruxelles*, EPO, Bruxelles, 1991 et DE BONGNIE, P., *Les amis de VdB et leurs affaires*, Éditions Vie ouvrière, Bruxelles, 1970.
2. LAGROU, E., «Het naorlogse stedenbouwkundig beleid voor de vijfhoek», *Straten en Stenen*, p. 309-359. Voir aussi STERKEN, S., «Bruxelles, une capitale en mouvement ? 50 ans d'architecture et d'urbanisme», hors-série revue *Bruxelles Patrimoines*, 2013, p. 187-209.
3. Au sujet de Claude De Clercq, voir STEVENS, J., *De oervader van de betaalparking*, <http://janstevens.wordpress.com/2008/02/02/de-oervader-van-de-betaalparking/>, 2008.
4. A.V.B., TP 65 173 (1955), TP 67 641 (1956). Nous n'avons pas pu trouver d'informations complémentaires au sujet de Pierre d'Haveloose. La vie et l'œuvre d'Abraham Lipski sont en revanche abondamment documentées. Lipski fit ses études dans les années 30 auprès du pionnier du béton gantois Gustave Magnel et fonda son propre bureau d'études «A. Lipski n.v.» en 1947. Il contribua activement à toute une série d'immeubles en région bruxelloise, mais connu surtout la notoriété en tant qu'inventeur de la poutre Preflex. Ce type de poutre permettait des portées gigantesques avec des hauteurs de construction minimales. Au sujet de Lipski, voir : RUPUS, P., *Ingenieur Abraham Lipski (1911-1982): een monografie* (mémoire de master), Universiteit Gent, 2002-2003.
5. Le lien avec le parking de San Francisco est établi dans FREDRICK, D. et DE MEYER, R., «Bâtiments commerciaux et industriels à Bruxelles : une architecture de béton armé», *Brussel, Modernisme/Art déco*, Mardaga - Direction des Monuments et des Sites, Bruxelles, 2004, p. 121-135. Pour l'exemple américain, voir «Self-Parking à San Francisco: le 'Downtown Center Garage'», *La Technique des travaux*, n° 6, 1956, p. 168-176 et *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 62, 1955, p. 102.
6. DE KOONING, M., DE MEYER, R., «Parking '58, Brussel», *A+*, 179, 2002, p. 80-81.
7. Le Parking 58 a été décrit dans les périodiques suivants: DE NEUVILLE, I., «Le 'Parking 58' à Bruxelles», *La Technique des travaux*, n° 11-12, 1957, p. 322-330; «Le 'Parking 58'», *La Maison*, n° 7, 1957, p. 216-218; «Parking Garages in Brussels», *Concrete Quarterly*, n° 40, 1959, p. 10-15.
8. *La Technique des travaux*, n°11-12, 1957, p. 330.
9. *La Maison*, n° 7, 1957, p. 216.
10. *Société anonyme Parking 58: 13 ans d'activité 1957-1969*, Interparking, s.l., 1969.
11. AVB, TP 82 758 (1962). Les plans pour l'extension ont été dessinés et exécutés par Jacques Cuisinier.
12. AVB, TP 82 758, rapport au collège, 25/02/1963.
13. AVB, TP 85 208, rapport au collège, 24/11/1976.
14. AVB, TP 84 415 (1971). En réponse à la proposition des propriétaires de faire revêtir une partie de la façade, le fonctionnaire concerné envoya un avis on ne peut plus clair au Collège: «Il y a lieu d'exiger d'en terminer avec toutes les façades et non des fragments comme proposé par le maître de l'ouvrage. Depuis 1958, soit plus de treize ans, en plein centre, un immeuble en activité dresse sa silhouette inachevée.» (rapport au collège, 18/05/1972).
15. Voir par exemple www.spottedbylocals.com/brussels/parking-58 www.lesjardinsuspendus.be

Urban renewal in the rear-view mirror Parking '58 in Brussels

The site of Parking '58, situated at the very heart of Brussels has always played an important role in the economic development of the city. Over the centuries it was part of the medieval inland port, a fish market in the 17th and 18th centuries and, after the vaulting of the Senne and the conversion of the dock areas in the late 19th century it became the Central Covered Market for general foodstuffs. In the middle of the 20th century, a multi storey car park was built in order to ensure the accessibility of the city centre to automobiles. On the eve of a new chapter in this story, where the current building will be replaced with a mixed-use structure containing both offices and residential space, this article addresses the changes which this exceptional site has undergone and also looks at the heritage value of Parking '58.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Jean-Marc Basy, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Leseque,
Cecilia Paredes, Brigitte Vander Bruggen
et Anne-Sophie Walazyc.

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Murielle Leseque

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Stéphane Demeter

AUTEURS / COLLABORATION RÉDACTIONNELLE

Thomas Coomans, Olivia Bassem,
Johan Bellaert, Jérôme Bertrand,
Céline Cheron, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Diane Gustin,
Marianne Hiernaux, Reinout Labberton,
Harry Lelièvre, Marie-Noëlle Martou,
Marc Meganck, Muriel Muret,
Sven Stercken, Stephan Van Bellingen,
Steven Van Bocxlaer, Johan Van Dessel,
Valérie Vermandel, Eva Weyns.

TRADUCTION

Gitracom, Data Translations Int.

RELECTURE

Martine Maillard et le comité de rédaction.

GRAPHISME

The Crew Communication

IMPRESSION

Dereume Printing

DIFFUSION ET GESTION DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen.
bpeb@sprb.irisnet.be

REMERCIEMENTS

Philippe Charlier, Emanuelle de Sart,
Farba Diop, Manja Vanhaelen.

ÉDITEUR RESPONSABLE

Arlette Verkruyssen, directeur général
de Bruxelles Développement urbain de la
Région de Bruxelles-Capitale, CCN
– rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.

Les articles sont publiés sous la
responsabilité de leur auteur. Tout droit
de reproduction, traduction et adaptation
réservé.

CONTACT

Direction des Monuments et des Sites-
Cellule Sensibilisation
CCN – rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.
<http://www.monument.irisnet.be>
aatl.monuments@sprb.irisnet.be

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Malgré tout le soin apporté à la
recherche des ayants droit, les éventuels
bénéficiaires n'ayant pas été contactés
sont priés de se manifester auprès de la
Direction des Monuments et des Sites
de la Région de Bruxelles-Capitale.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAM – Archives d'Architecture Moderne
ARB – Académie royale de Belgique
AVB – Archives de la Ville de Bruxelles
CDBDU – Centre de Documentation de
Bruxelles Développement urbain
DMS – Direction des Monuments
et des Sites
KBR – Bibliothèque royale de Belgique
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor
het Kunstpatrimonium / Institut royal
du Patrimoine artistique
MRAH – Musées Royaux d'Art et d'Histoire
SPRB – Service public régional de
Bruxelles

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2014/6860/027

Dit tijdschrift verschijnt ook
in het Nederlands onder de titel
«Erfgoed Brussel».