Qui construit le paysage bruxellois ? Le cas de Tour et Taxis

Who Builds the Brussels Landscape ? The Case of Tour & Taxis

Sophie Hubaut

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/paysage/19738>

DOI : 10.4000/paysage.19738

ISSN : 1969-6124

Éditeur :

École nationale supérieure du paysage de Versailles-Marseille, Institut national des sciences
appliquées Centre Val de Loire - École de la nature et du paysage, École nationale supérieure
d'architecture et de paysage de Bordeaux, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de
Lille, Agrocampus Angers

Référence électronique

Sophie Hubaut, « Qui construit le paysage bruxellois ? Le cas de Tour et Taxis », *Projets de paysage* [En
ligne], 24 | 2021, mis en ligne le 20 septembre 2021, consulté le 01 octobre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/paysage/19738> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/paysage.19738>

Ce document a été généré automatiquement le 1 octobre 2021.

La revue *Projets de paysage* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons
Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Qui construit le paysage bruxellois ? Le cas de Tour et Taxis

Who Builds the Brussels Landscape ? The Case of Tour & Taxis

Sophie Hubaut

- 1 Le paysage s'inscrit de plus en plus au cœur des récits et des approches des projets urbains contemporains (Mager et Matthey, 2013). C'est également le cas en Région de Bruxelles-Capitale qui l'identifie depuis quelques années comme un enjeu important de son développement métropolitain (Plan Régional de Développement Durable – PRDD, 2018), dans le cadre duquel il est notamment mobilisé comme un outil de médiation (Davodeau et Toubanc, 2010 ; Labat, 2013), vecteur d'un dialogue positif avec la Région flamande voisine. En ce sens, le paysage y est considéré comme un objet relativement consensuel et portant peu à débat. D'un autre côté, il s'agit d'une catégorie de l'action publique bruxelloise qui reste relativement floue, n'étant pas définie explicitement et collectivement¹ et dont le sens évolue au fil du temps (Hubaut, 2021). Elle semble donc peu saisissable par la participation citoyenne. Pourtant, loin d'être neutres, les définitions du paysage sont l'enjeu de rapports de force et de jeux de pouvoir entre acteurs et actrices qui tendent à en naturaliser certaines représentations (Droz *et al.*, 2009 ; Sgard et Rudaz, 2015). Le sens donné au paysage reflète les positions, les connaissances, les champs d'action et d'intérêts des différents groupes d'acteurs qui le mobilisent et contribuent à sa construction (Candau et Le Floch, 2002 ; Bédard, 2009). C'est en ce sens que les relations entre le paysage et le politique sont envisagées dans cet article.
- 2 L'enjeu est donc de mettre en évidence la diversité des conceptions du paysage et d'éclairer les dynamiques d'acteurs qui s'en emparent et contribuent à le définir et à valoriser certaines de ses formes (Sgard *et al.*, 2010). L'article entend explorer cette dimension politique du paysage à partir d'un cas d'étude bruxellois concret : le cas de la réaffectation de Tour et Taxis. Ce site industriel désaffecté à la fin des années 1980 représente depuis lors un lieu stratégique en matière de développement urbain pour la Région du Bruxelles-Capitale. De nombreux projets s'y sont succédé, non sans susciter de vives réactions de la part de la société civile, permettant potentiellement de voir

apparaître et formuler explicitement les relations des acteurs et actrices au paysage (Trom, 2001 ; Sgard *et al.*, 2018). Pour l'étudier, le paysage est saisi comme une catégorie construite socialement et politiquement au fil du temps (Berger et Luckmann, 1996). Il s'agit dès lors d'interroger les contenus que cette catégorie recouvre, ce à quoi elle est associée dans les textes ou les discours ainsi que la façon dont cette notion se trouve mobilisée, représentée, redéfinie sur le terrain. Il s'agit également de s'interroger sur ce que ce processus fait au projet urbain, à ses aménagements et aux usages qui en découlent.

- 3 Sur le plan méthodologique, l'article peut s'appuyer sur une littérature secondaire abondante concernant Tour et Taxis. En effet, au vu de l'enjeu qu'il a pu représenter et représente encore pour Bruxelles, ce cas est largement documenté (Van Crieckingen et Cornut, 2006 ; Vanderhulst, 2008 ; Vanderhulst *et al.*, 2010 ; Denef, 2011 ; Vermeulen, 2015), particulièrement en ce qui concerne son potentiel de développement et les conflits urbains qu'il a suscités (De Cannière et Amar, 2004 ; Descheemaeker, 2009 ; Lootens *et al.*, 2017). Cependant, l'histoire de ces conflits et de la réaffectation du site n'a pas encore été analysée au prisme du paysage. Il s'agit donc de relire cette histoire récente – qui couvre les 30 dernières années – avec cet angle d'approche. À côté de la littérature secondaire, il a fallu analyser les sources primaires constituées de documents d'archives graphiques et discursifs². L'analyse qualitative de leur contenu a été complétée par des entretiens³ permettant de retracer le déroulé des événements et des positions de chacune. Construite à partir de cette analyse qualitative, la cartographie des acteurs-clés utilisée dans cet article est à la fois un outil d'analyse de leurs relations et de leur évolution, et un outil de visualisation synthétique du propos développé.
- 4 Dans un premier temps, l'analyse a mis en évidence que le paysage ne s'impose pas d'emblée comme un enjeu central de la réaffectation de Tour et Taxis. Quatre grands types d'enjeux, structurant les projets et les réactions suscitées au fil du temps, ont été identifiés : des enjeux patrimoniaux tels que la protection et la valorisation du site et de ses monuments ; des enjeux d'ordre économique comme l'attractivité ou la rentabilité ; des enjeux sociaux tels que la participation citoyenne et l'accessibilité du site ; et des enjeux liés aux préoccupations environnementales comme la protection de la nature, de la biodiversité, la mobilité douce ou l'agriculture urbaine. L'analyse permet néanmoins d'identifier différentes acceptions du paysage sous-tendues par ces enjeux. La suite de cet article retrace, en les décrivant, l'émergence et la circulation des contenus associés au paysage au fil du temps, au regard des enjeux identifiés et des acteurs et actrices qui les portent au-devant de la scène.

Quelques éléments de contexte

- 5 Le site de Tour et Taxis (figure 1) est une ancienne friche ferroviaire de 45 ha située dans la commune de Bruxelles-Ville, en bordure du canal qui traverse la Région suivant un axe sud-ouest-nord-est. Depuis son urbanisation au début du xx^e siècle jusqu'à la fin des années 1980, ce lieu, ayant pour vocation le transport, l'entreposage et le dédouanage des marchandises, a constitué un bassin d'emploi et un haut lieu de l'économie bruxelloise (Vanderhulst *et al.*, 2010). Il est connu pour son architecture industrielle et en particulier ses monuments construits entre 1904 et 1910 tels que l'Entrepôt royal ou la Gare maritime.

Figure 1. Localisation du site de Tour et Taxis et principaux points de repère sur et autour du site

Source : Sophie Hubaut.

- 6 L'avènement du transport routier, la fin des frontières douanières ainsi que l'évolution des normes d'entrepasage ont progressivement mis un terme aux activités de Tour et Taxis. En 1987, ses entrepôts sont vides et nécessitent de grosses rénovations. C'est à ce moment-là que débute l'histoire de la réaffectation du site jalonnée de nombreux projets et mobilisations citoyennes (figure 2), dont les acteurs-clés sont les promoteurs privés – qui ont la maîtrise foncière du site à partir des années 2000 –, la société civile, la Ville de Bruxelles – qui a la compétence de décerner le permis d'urbanisme – et la Région de Bruxelles-Capitale qui dispose depuis 1989 de compétences en matière de patrimoine, d'aménagement du territoire, d'urbanisme ou encore d'environnement.

Figure 2. Repères historiques concernant Tour et Taxis

Source : Sophie Hubaut.

- 7 L'histoire de la réaffectation du site peut être découpée en plusieurs grandes phases qui structurent la suite de cet article : 1. la saga Music City (1993-2000) ; 2. la controverse autour du premier Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) (2004) ; 3. l'élaboration d'un schéma directeur (2005-2008) ; 4. la mise en œuvre d'une coulée verte au cœur du site (2010-2021) ; et enfin 5. l'appropriation citoyenne récente de cet espace vert (2014-).

Les années 1990 sont axées sur la protection du patrimoine

- 8 Durant les années 1990, les premiers projets de réaffectation de Tour et Taxis ambitionnent de répondre au double enjeu de revaloriser son attractivité et de rénover son patrimoine exceptionnel. L'Entrepôt royal, principale façade du site à front de canal, est d'emblée reconnu comme un monument à préserver, tandis que la protection des autres monuments et du site en tant qu'ensemble est l'objet de conflits. La notion de paysage, qui n'apparaît pas alors comme un enjeu saillant du débat, y est seulement mobilisée dans le cadre du projet architectural pour en désigner les abords immédiats.
- 9 Cette période est marquée par la saga du projet Music City. Ce projet de la société Langage of Forms confié à l'architecte Luc Schuiten comprend une salle de concert de 12 000 places, complétée par un ensemble de fonctions axées autour de l'industrie musicale internationale et du loisir. La première version du projet (1993) prévoit de rénover l'Entrepôt Royal et de détruire l'entrepôt A, que les auteurs considéraient de moindre importance architecturale. Les abords du bâti sont conçus dans un premier temps comme un « jardin paysager » (Schuiten, 1992) (figure 3), prolongeant l'activité du complexe à l'extérieur et mettant en scène son architecture. Ils sont ensuite remplacés par des espaces de stationnement et de circulation minéralisés bordés d'alignements d'arbres.

Figure 3. Luc Schuiten, esquisse du projet Music City, 1992

Source : fonds Luc Schuiten, archives du CIVA.

- 10 Face au projet de destruction de l'entrepôt A, le débat se centre particulièrement autour de l'enjeu patrimonial. La Fonderie, une association qui vise à préserver et à valoriser la mémoire industrielle bruxelloise, est alors le principal moteur de l'opposition citoyenne et contribue à mettre au-devant de la scène cet enjeu. Elle fédère la société civile au sein de la plateforme Tour et Taxis 21 en faveur de la sauvegarde du site, et est à l'initiative d'un contre-projet de Cité des arts et de la communication (La Fonderie et TICCIH-Belgium, 1993 ; La Fonderie, 1995 ; Fondation T&T 21, 1996 et 1997). Celui-ci vise à préserver l'ensemble des monuments du site, son petit patrimoine tel que les rails, quais ou grillages, son activité productive et son histoire par le biais de musées du chemin de fer et de l'industrie.
- 11 Au niveau politique, Music City est soutenu par le bourgmestre de Bruxelles et le ministre régional de l'Aménagement du territoire – tous deux élus libéraux – qui y voient une revalorisation du site et du quartier, mais se heurte aux refus de l'échevin de l'urbanisme et de l'échevin du patrimoine de la Ville. Ce dernier confie en 1997 à l'architecte parisien Philippe Robert la mission de concilier les deux projets précédents (Vermeulen, 2015). Dans le plan qui en découle, Robert alimente le débat en faveur de la protection du patrimoine en insistant sur la valeur d'ensemble du site et donc sur l'importance d'étendre le projet à l'entièreté de celui-ci (Reichen et Robert, 1997). Il structure le projet autour d'un maillage d'espaces publics piétons et d'une grande allée arborée, amorce d'un « parc d'un nouveau type » qui intègre les traces du passé industriel et ferroviaire⁴. Ce plan obtient le soutien de la société civile et de la Commission royale des monuments et sites (CRMS), un organe consultatif régional en matière de patrimoine qui s'oppose à l'avis favorable donné à Music City par son propre gouvernement (CRMS, 1998).
- 12 En négociation avec les autorités publiques, Music City est progressivement adapté aux contraintes patrimoniales. La deuxième version (1997) intègre ainsi la salle de concert de Music City à 7 des 14 travées existantes de l'entrepôt A, ce qui va catalyser le débat autour de la valeur patrimoniale de sa structure autoportante. La troisième version du projet proposée par Schuiten et Jaspers en 2000 suit la proposition du Plan Robert de construire la salle de concert en dehors des entrepôts existants. L'architecture de la nouvelle salle est enfouie sous une couche de végétation qui doit se développer progressivement (figure 4). La presse de l'époque présente cette façade végétalisée comme des « morceaux de paysage naturel » (Couvreur, 2000) permettant « d'adoucir l'impact visuel » de l'architecture, de « décourager les tagueurs et créer un

environnement apaisant ». Le végétal est un moyen de valoriser et d'intégrer l'architecture dans son contexte.

Figure 4. Élévation et détail de façade de la 3^e version de Music City

Extraits de la demande de permis d'urbanisme de Music City.

Source : Schuiten et Jaspers, archives du BRAL juin 2000.

- 13 À cette époque, à l'échelle du projet architectural, la notion de paysage concerne donc l'esthétique du jardin et la végétalisation des abords destinés à valoriser, intégrer – voire à camoufler – le bâti dans son contexte (figure 5). Cette acception s'inscrit plus globalement dans une conception esthétique du paysage urbain (Blanc et Glatron, 2005) centrée sur la mise en valeur du patrimoine architectural et des fronts bâtis, l'embellissement de leurs abords et des espaces publics au moyen du végétal, de fontaines, de l'art urbain, de luminaires, etc. (Demanet et Majot, 1995). Cette conception du paysage domine dans l'action publique bruxelloise de l'époque (Hubaut, 2021), résultante des luttes urbaines des années 1970-1980 face à la destruction des tissus urbains anciens (Levy, 2015 ; Doucet, 2017). Sans contester cette acception, la société civile, principalement active dans le champ du patrimoine, contribue à mettre au-devant de la scène cet enjeu et à valoriser le site comme un ensemble cohérent face au risque de morcellement provoqué par des projets isolés. Les revendications vont en effet porter leurs fruits au tournant des années 2000, lorsque l'enjeu patrimonial est pris en compte tant par les pouvoirs publics que par la société d'investissement qui rachète les entrepôts et qui abandonne finalement le projet de salle de concert⁵.

Figure 5. Cartographie des acteurs-clés (1993-2001)

Source : Sophie Hubaut.

Naissance d'une controverse paysagère à l'occasion des premiers plans d'ensemble (2003-2004)

- 14 Au tournant des années 2000, la sauvegarde et la mise en valeur des monuments architecturaux de Tour et Taxis deviennent une donnée établie de la rénovation du site, acquise au cours des luttes des dix années précédentes. Elle est intégrée aux plans réglementaires régionaux et devient un argument promotionnel des futurs projets immobiliers privés. Les projets qui voient le jour à cette époque suscitent de nouvelles réactions principalement axées sur les enjeux de mixité sociale et fonctionnelle, d'accessibilité et de participation citoyenne. L'enjeu de protection du patrimoine s'étend à la valorisation du patrimoine non bâti et aux qualités intrinsèques du site. C'est en désignant celles-ci que la notion de paysage apparaît explicitement au cœur du débat.
- 15 En 2003, à la suite du rachat du terrain par des groupes d'investissement réunis sous le nom de Project T&T et de sa nouvelle affectation par la Région en zone d'intérêt régional (ZIR), deux projets complémentaires pour cette zone voient le jour. Le premier, la Cité des sciences et de la connaissance (Donnea, 2002 ; Cornut *et al.*, 2003), est porté par le ministre-président libéral de la Région et ex-bourgmestre de Bruxelles. Il s'agit d'un projet de campus interuniversitaire d'ingénierie et d'une extension des bâtiments de l'Union européenne. De son côté, Project T&T confie aux bureaux d'urbanisme et d'architecture HOK et Altiplan (2003) la réalisation d'un masterplan (figure 6). Ce plan intègre le projet de campus et la fonction tertiaire au sein d'un

quartier dense de style architectural postmoderne, agencé autour d'une voirie centrale, d'une succession de places et d'un espace vert à l'arrière du site. Sur la base de ces deux projets, la Région charge la Ville de Bruxelles de concevoir un Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) pour la ZIR, dont elle définit le cadre dans un arrêté qui laisse peu de marge de manœuvre (Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale – GRBC, 2003). Le plan réglementaire traduit alors, sous forme de zonage, les principes du masterplan. Il définit de grands îlots qui viennent gommer les limites existantes du site – les talus de chemin de fer – et bordent une avenue centrale et un espace vert de forme courbe (figure 7). Pour garantir la superficie de bureaux imposée, l'échevin de l'urbanisme propose en outre de concentrer ceux-ci dans une tour à l'entrée du site, en bordure du canal.

Figure 6. Masterplan HOK et Altiplan (2003) pour Project T&T

Source : Project Tour & Taxis, dossier de presse Project T&T, archives du BRAL.

Figure 7. Dessin en perspective du projet de PPAS de 2004

Source : Joseph Polet et Pierre Vanderstraeten, architectes et urbanistes, archives du BRAL.

- 16 Le projet de PPAS mis à l'enquête publique en février 2004 suscite de vives réactions des associations bruxelloises actives dans les domaines de l'urbanisme et du patrimoine, soutenues par le collectif de jeunes architectes-urbanistes DiSturb qui milite à l'époque pour de meilleures procédures en vue de projets architecturaux et urbains plus qualitatifs (Comhaire, 2012). Ensemble, ces associations dénoncent le manque de transparence en amont du projet et revendiquent une large participation citoyenne, mais elles sont en désaccord concernant la forme urbaine à donner à ce nouveau « morceau de ville », témoignant de deux conceptions relativement opposées du paysage.
- 17 D'un côté, l'Atelier de recherche et d'action urbaine (ARAU) et La Fonderie, des associations traditionnellement attachées à la protection du patrimoine, valorisent un quartier relativement dense, de faible hauteur, formé de petits îlots qui se fondraient dans le tissu urbain existant et seraient structurés par des rues et des places animées. Elles considèrent que le parc ne pourrait à lui seul avoir une fonction structurante et « faire ville » (ARAU, 2004) et devrait donc être mieux circonscrit, voire, suivant La Fonderie, disparaître au profit d'une végétalisation de l'espace public qui mettrait davantage en valeur le patrimoine bâti. Cette position, partagée par l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement de la Région (AATL), s'inscrit, en l'élargissant à l'ensemble du quartier, dans la continuité de la période précédente concernant la valorisation du paysage urbain.
- 18 À l'opposé, les comités de quartiers voisins, avec le soutien de leurs fédérations – le Brussels Raad voor het Leefmilieu (BRAL) et Inter-Environnement Bruxelles (IEB) – et de DiSturb, défendent la création d'un espace vert structurant. Le BRAL en particulier s'inspire des exemples du Park Spoor Noord d'Anvers et de la Westgasfabriek d'Amsterdam en matière de processus participatif et de réaffectation de friches industrielles en grands parcs paysagers. Ces associations étendent la demande de

protection du patrimoine à la mise en valeur des caractéristiques existantes du site et en particulier de son paysage. Elles désignent par là le sentiment d'ouverture que procure le site, la profondeur de champ et les vues dégagées depuis les talus ferroviaires que devrait préserver le projet de parc accessible au public. Cette proposition est également soutenue au niveau régional par l'Institut bruxellois de gestion de l'environnement (IBGE) qui souhaite inscrire le parc de Tour et Taxis dans un maillage vert régional à vocation à la fois sociale et environnementale.

- 19 Deux conceptions du paysage ressortent donc principalement de la controverse relative au PPAS (figure 8) : la première – principalement portée par des acteurs associatifs et publics actifs dans le champ du patrimoine – s'inscrit en continuité avec la période précédente dans la mesure où le paysage est associé à l'embellissement de l'espace public, à la mise en valeur et à la continuité du tissu urbain traditionnel ; la seconde – soutenue par les acteurs de l'environnement et une nouvelle génération d'architectes-urbanistes – émerge du glissement de l'intérêt pour le patrimoine vers celui pour la mise en valeur du non-bâti et de l'existant. Le paysage est alors associé aux caractéristiques visuelles, au dégagement des vues, et au sentiment d'ouverture dont profitent les habitant·e·s en se promenant dans la friche. L'enjeu de la mobilisation est de garantir cette accessibilité physique et visuelle face à la densification. C'est cette seconde conception du paysage qui s'imposera par la suite.

Figure 8. Cartographie des acteurs-clés (2004)

Source : Sophie Hubaut.

Le schéma directeur (2008) intègre le projet de grand parc et valorise la *skyline*

- 20 Le nouveau gouvernement régional élu en 2004 fait écho aux luttes concernant la procédure de planification en mettant un terme au PPAS au profit de l'élaboration d'un schéma directeur. Ce nouveau type de plan s'inscrit dans une logique d'urbanisme de projet (Pinson, 2009) tentant de développer une vision prospective à visée opérationnelle partagée par toutes les parties prenantes (Delmotte et Hubert, 2009). Il s'agit d'aboutir à un compromis entre les intérêts privés qui tendent vers une densification du site, des habitant·es qui revendiquent un grand espace vert, des administrations et des politiques régionales et communales. Au-delà de la protection du patrimoine déjà acquise, le schéma directeur allie donc des enjeux d'ordre économique, des enjeux sociaux et de nouveaux enjeux environnementaux tels que la construction durable et la récolte des eaux de pluie.
- 21 La réalisation du schéma directeur est confiée aux bureaux d'architecture et d'urbanisme MS-A et LION (2008). En amont, son volet participatif est confié au BRAL qui coordonne pour l'occasion la plateforme citoyenne TouT publick. En continuité avec la période précédente, la plateforme poursuit la mobilisation en faveur du paysage ouvert, accessible visuellement et physiquement, au travers d'un grand parc (TouT publick, 2006) (figure 9) et propose des occupations temporaires du site telles que des visites ou des fêtes. Ces revendications vont trouver un écho important dans le schéma directeur grâce à l'activité bien implantée d'MS-A dans le quartier et sa proximité avec DiSturb et le BRAL (Descheemaeker, 2009 ; Lootens *et al.*, 2017).

Figure 9. Extrait du manifeste TouT publick (décembre 2006), qui réactualise les revendications citoyennes formulées en 2004

Source : BRAL, 2006, URL : <https://bral.brussels/>

- 22 L'auteur du schéma directeur valorise particulièrement le panorama depuis le pont du Jubilé qui surplombe Tour et Taxis, en direction des monuments du site, du canal et des tours du quartier Nord de Bruxelles (figures 10 et 11). Cette vue, considérée comme une qualité paysagère intrinsèque du site à préserver, devient une ligne directrice du plan qui structure l'implantation du bâti de part et d'autre d'un grand espace vert traversant le site. En concertation avec le cabinet du ministre-président, celui-ci est prolongé au-delà du périmètre initial du schéma directeur pour se connecter à la voie verte le long de la ligne 28, dont le projet débute à la même époque dans le cadre de la rénovation urbaine du quartier voisin. Le schéma précise que cette continuité devra faire l'objet d'une étude paysagère ultérieure.

Figure 10. Panorama sur Tour & Taxis pris depuis le square du Laekenveld à l'époque du schéma directeur

Source : Manifeste TouT publiek, BRAL, 2006. URL : <https://bral.brussels/>

Figure 11. Vue sur le site de Tour et Taxis et la skyline du quartier Nord depuis le pont du Jubilé (avril 2021)

Source : Sophie Hubaut.

- 23 Avec le projet de parc public, le schéma directeur intègre donc également l'esthétique paysagère de la skyline (GRBC, 2009) véhiculée par le développeur du site dans le cadre de sa communication promotionnelle de l'époque (figure 12). Cette esthétique s'inscrit également dans la planification stratégique régionale ultérieure. En ce qui concerne le développement immobilier, le schéma directeur tente de trouver un équilibre entre la densité bâtie et le grand espace ouvert, en s'inspirant de l'exemple de Spoor Noord

d'Anvers. Cet équilibre justifie dès lors de densifier en hauteur. Aujourd'hui, le promoteur conçoit ce développement en relation avec celui du quartier Nord.

Figure 12. Extraits de la vidéo d'accueil du site Internt de Project T&T en 2003

Source : Project Tour & Taxis, <http://archives.org/>

- 24 Le schéma directeur contribue donc à mettre en valeur et à entériner deux conceptions du paysage qui émergent au tournant des années 2000 à partir de deux enjeux et groupes d'acteurs opposés (figure 13) : d'une part, dans la continuité des revendications citoyennes, le sentiment d'ouverture et les profondeurs de vues du site, qui s'incarnent dans la réalisation d'un grand parc ; d'autre part, l'esthétisation de la *skyline* véhiculée par la société de promotion immobilière comme un élément d'attractivité et la densification du bâti en hauteur complémentaires à la zone de recul offerte par le parc.

Figure 13. Cartographie des acteurs-clés (2006-2008)

Source : Sophie Hubaut.

La mise en œuvre d'une coulée verte (2010-2021) : déploiement du paysage et des enjeux environnementaux

- 25 Après l'adoption du schéma directeur, la Région met sur pied une Agence de développement territorial (ADT) chargée du suivi et de la coordination du développement des zones stratégiques régionales, dont Tour et Taxis (ADT, 2010). L'ADT organise des comités dédiés au suivi des multiples projets dans et autour du site, rassemblant les administrations et cabinets politiques régionaux et communaux. Nous nous intéressons ici plus particulièrement aux projets qui forment, phase après phase, le grand parc structurant défini par le schéma directeur et auquel sont associées des ambitions paysagères (figure 14).

Figure 14. Projets de parcs en cours en 2010

11 PROJETS D'ESPACES VERTS

Source : Perspective.brussels (ex-ADT), note de synthèse, 2010.

- 26 Si la Région ambitionne de réaliser un grand parc métropolitain continu, aux fonctions à la fois récréatives, de mobilité douce et environnementales, cette logique de continuité verte est en tension avec la réalité du terrain, morcelé en différents périmètres et propriétés foncières. Le parc de Tour et Taxis est donc conçu comme un *parc évolutif* dont chaque morceau est aménagé suivant une ambiance et un concept différents, déployant progressivement les acceptions du paysage en lien avec des enjeux environnementaux.
- 27 La première de ces acceptions apparaît lors d'une étude paysagère confiée à Michel Desvigne en 2010 par l'IBGE. Sa mission consistait à développer une vision prospective cohérente pour l'ensemble des espaces publics depuis le canal jusqu'à la ligne 28 en passant par Tour & Taxis (IBGE, 2010). Pour ce faire, Michel Desvigne propose le concept fédérateur de « vallée », « imaginée comme un affluent de la Senne » (Desvigne, 2011, p. 1) – le cours d'eau historique de Bruxelles, dont le lit correspond à l'axe du canal. Il se base sur le relief existant du site qui découle de son passé ferroviaire, le réinterprète comme un relief naturel et l'amplifie en imaginant un réseau de noues, de fossés et de plans d'eau végétalisés pour la récolte des eaux de pluie. Il associe ainsi le paysage de Tour et Taxis non seulement aux vues sur le patrimoine industriel mais aussi au relief du site et à ses composantes naturelles et écologiques. Il s'inspire également pour son esquisse des grands parcs bruxellois conçus au XIX^e siècle tels que le Bois de la Cambre ou le parc de Woluwe caractérisés par leurs pelouses vallonnées encadrées d'arbres typiques de parcs à l'anglaise (Hennaut et Wieser Benedetti, 2019).
- 28 Cette association du paysage aux vallées, au système hydrographique et à la géomorphologie bruxelloise est aussi présente dans les visions prospectives pour la

métropole bruxelloise développées à la même période (Dejemeppe et Périlleux, 2012) et s'impose dans la planification stratégique régionale. C'est également la référence mobilisée par le Bureau Bas Smets dans ses projets pour Bruxelles, dont celui de parc pour Project T&T en 2014. Bas Smets conçoit en effet ce parc comme une ramification de la vallée du Molenbeek – un affluent de la Senne (Miguet, 2018). Il en modèle le terrain de façon à créer un grand vallon en faible pente vers le canal dont la partie centrale – une grande pelouse plane – est un bassin d'orage capable de se gorger d'eau en cas de fortes pluies.

- 29 Une deuxième acception du paysage apparaît lors de la biennale de design urbain Parckdesign en 2014, à l'initiative de l'IBGE et dont la curatelle est confiée au bureau de paysage Taktyk et à Alive Architecture. Sur le thème « du paysage à l'assiette », la biennale – baptisée Parckfarm – associe le paysage à la production alimentaire locale et durable. Conçue comme un moment de participation, la biennale met en valeur les savoir-faire habitants et les usages qui se sont développés sur le site depuis le milieu des années 2000 tels que le jardinage de parcelles potagères ou le glanage et la cueillette. Concrètement, Parckfarm s'inscrit sur le site de Tour et Taxis dans le prolongement du parc T&T (figure 15). Différents projets gravitent autour de la serre, point central de ralliement et d'accueil : un poulailler, une bergerie, un pigeonnier, des ruches, des toilettes sèches ou encore une grande « table paysage » (Pferdmenges P. *et al.*, 2014, p. 46) destinée à rassembler le public autour de la préparation et de la dégustation de repas tout en profitant de plantes comestibles et médicinales à disposition.

Figure 15. Vue du site de Parckfarm depuis le pont du Jubilé (avril 2021)

Au centre, la serre ; à droite, les potagers ; à gauche : la « table paysage ».

Source : Sophie Hubaut.

- 30 Le parc est également prolongé au-delà de Parckfarm par le parc de la L28, le long de la ligne de chemin de fer. Ce parc est davantage pensé comme une voie verte, correspondant à une troisième conception du paysage associée aux enjeux de mobilité douce et à la promenade. Sa première phase de réalisation (2008-2014) est un projet

d'ingénierie conçu comme une infrastructure de mobilité par SWECO. Sa seconde phase, achevée en avril 2021, a quant à elle été confiée au bureau de paysage Landinzicht. Celui-ci tente de préserver au maximum, en les révélant, la nature de la friche existante et les nombreux arbres qui s'y sont développés ainsi que les anciennes traces de voies ferrées.

- 31 L'élaboration de la coulée verte en plusieurs phases donne donc lieu au déploiement des contenus associés au paysage en relation avec des enjeux environnementaux tels que la gestion de l'eau de pluie, la production alimentaire durable ou encore la mobilité douce (figure 16). Les architectes-paysagistes participent de ce processus en mettant plus particulièrement l'accent sur le relief du site, sur ses caractéristiques physiques, soit sur le « socle » (Davodeau, 2008).
- 32 Si les divers projets d'espaces verts témoignent de rapports différenciés à la nature, les entretiens permettent de mettre au jour une tension subsistante entre ces projets et l'idée d'une *nature sauvage*, c'est-à-dire la nature et la biodiversité préexistantes à l'aménagement de la friche. La pelouse du parc T&T, propice aux usages récréatifs, est en effet parfois décrite comme stérile. Parckfarm s'expose également à certaines réactions négatives – au nom de la protection de la nature – concernant ses activités de cueillette, d'élevage et de vulgarisation scientifique. C'est également le cas de l'aménagement du dernier tronçon de la L28, décrit avant cela comme un sanctuaire pour la nature et les oiseaux.

Figure 16. Cartographie des acteurs-clés de l'élaboration de la coulée verte (2010-2021)

Source : Sophie Hubaut.

Parckfarm, symbole d'un « paysage citoyen » en tension avec les enjeux économiques (2017)

- 33 Les aménagements temporaires de Parckfarm rencontrent lors de l'été 2014 un succès en matière de participation, si bien que l'association du même nom créée pour gérer la serre, ses animations et activités satellites, œuvre à pérenniser les installations au-delà de l'été via la recherche de subsides, tout en fonctionnant sur une base essentiellement bénévole. D'initiative régionale, Parckfarm devient alors le symbole d'une réappropriation citoyenne des espaces verts.
- 34 Cette dimension symbolique de Parckfarm ressort particulièrement lors de l'opposition de la plateforme TouT publick – réactivée pour l'occasion – au nouveau projet de PPAS (2017) qui doit traduire légalement les options validées dix ans plus tôt dans le schéma directeur. Du point de vue de TouT publick, ce plan est perçu comme un cadeau aux investisseurs, en raison de sa densité bâtie – notamment en hauteur – et du manque de garantie en matière d'accessibilité au logement ainsi qu'aux espaces verts, dont le foncier appartient toujours au privé.
- 35 Cette lutte oppose donc principalement la société civile au secteur privé et des enjeux sociaux à des enjeux économiques. Elle donne lieu à deux imaginaires qui s'incarnent dans deux types d'aménagements très différents (figure 17) : celui de la ville financiarisée, d'une part, qui se traduit par la construction de tours, et celui de la ville verte, festive, que les habitant·e·s se sont appropriée, symbole d'un « paysage citoyen » (Mercier et Mercier, 2018) et incarnée par Parckfarm. Si ce paysage citoyen s'oppose *a priori* à la valorisation financière du site, le développeur immobilier en fait aujourd'hui l'atout promotionnel de Park Lane, le nouveau complexe résidentiel en cours de construction sur le site⁶. Cette récupération de l'image de Parckfarm entre en tension avec la posture de l'association, tiraillée entre la volonté d'animer à petite échelle le site et d'en valoriser sa dimension locale, tout en se rendant bien compte qu'elle participe à l'attractivité du site au profit de son promoteur.

Figure 17. Extraits de la bande dessinée Les Aventures de bêêêêrtha et ses amis

Publiée par la plateforme Tout public à l'encontre du PPAS de 2017.

Source : <https://www.toutpublic.org/>.

Conclusion

- 36 Recouvrant une période de 30 ans, l'étude de la réaffectation de Tour et Taxis met en évidence une démultiplication des acceptions du paysage au fil du temps (figure 18). La cartographie successive des acteurs et actrices en jeu, de leurs coalitions et oppositions suivant les enjeux patrimoniaux, sociaux, économiques et environnementaux, et – en surimpression – des contenus associés au paysage permet de faire le lien entre leurs évolutions respectives. Elle montre les enjeux et intérêts qui sous-tendent les conceptions du paysage identifiées et fait apparaître des relations et tensions entre elles. Elle montre également l'émergence, la montée en puissance et la stabilisation de certains groupes d'acteurs et de leurs intérêts qui contribuent à l'évolution des acceptions du paysage dominantes dans le débat et les projets d'aménagement. L'analyse permet ainsi d'éclairer la dimension politique du paysage et de mieux cerner sa construction à l'œuvre sur le terrain bruxellois.

Figure 18. Cartographie des acteurs-clés sur Tour et Taxis et identification des conceptions du paysage

Source : Sophie Hubaut.

- 37 L'analyse a mis en évidence une attention prégnante pour le patrimoine bâti durant les années 1990 qui se traduit par la valorisation du *paysage urbain*, une conception esthétique du paysage qui renvoie, dans les politiques urbaines de l'époque, à la préservation et à l'embellissement des tissus urbains, des fronts bâtis et de leurs abords (Blanc et Glatron, 2005). Ensuite apparaît une montée des enjeux environnementaux parallèlement à la mise en valeur des caractéristiques non bâties et plus particulièrement naturelles du site. Dans le même temps, l'esthétique du *skyline* bruxellois émerge au regard des enjeux d'attractivité et de développement économique du site. Ces évolutions du contenu associé au paysage suivent celles observées au niveau stratégique de la Région bruxelloise (Hubaut, 2021), tendant à montrer que la construction du discours régional n'est pas déconnectée du terrain, et que le site de Tour et Taxis apparaît comme un bon lieu pour observer cette construction. Les différentes acceptions du paysage observées, qui prennent ancrage dans des objets, des caractéristiques ou des usages du site, tendent également à s'inscrire dans des projets et des aménagements et à se sédimenter dans l'espace au fil du temps (figure 19).

Figure 19. Évolution dans le temps des éléments existants pris en compte et des acquis des conflits

Source : Sophie Hubaut.

- 38 En ce qui concerne les dynamiques d'acteurs, l'analyse a montré que la mobilisation citoyenne du début des années 2000 – soutenue par une nouvelle génération d'architectes et d'urbanistes qui accèdent à la commande publique – a contribué à mettre au-devant de la scène une nouvelle conception du paysage associée aux qualités intrinsèques du site. Le schéma directeur illustre bien ce que cette lecture paysagère fait au projet urbain : le dégagement des vues définit les grands principes directeurs du plan et délimite l'espace ouvert au préalable de l'implantation du bâti. La prise en compte du paysage contribue ainsi à une « logique d'inversion » entre le programme et le site dans la conduite du projet urbain (Cogato Lanza, 2005 ; Mager et Matthey, 2013). Le paysage devient également un outil pour recréer des continuités – vertes, non plus bâties –, relier le projet urbain au-delà de son périmètre avec d'autres quartiers jusqu'alors isolés, ou encore redonner de la cohérence à un parcellaire foncier morcelé (Marot, 1995).
- 39 Cette dynamique se poursuit avec l'accès d'architectes-paysagistes à la fabrique urbaine (Steiner, 2017), via des équipes de projet pluridisciplinaires ou par le développement d'une commande publique dédiée au paysage. Leur contribution spécifique – qui reste délimitée à la définition et à la conception d'espaces verts et d'espaces publics – met davantage l'accent sur l'importance du « socle » (Davodeau, 2008), des caractéristiques physiques et en particulier le relief du site. Plus globalement, cette tendance s'inscrit – autant qu'elle y participe – dans un contexte de croissance des enjeux environnementaux dans le débat public et de montée en puissance du référentiel de développement durable dans l'action publique urbaine contemporaine, notamment à Bruxelles (Emelianoff, 2007 ; Lieberherr-Gardioli, 2007 ; Genard et Neuwels, 2016).
- 40 Les mobilisations citoyennes qui portent explicitement – ou non – sur le paysage ont contribué à valoriser le site comme un ensemble patrimonial puis à mettre à l'agenda le projet de grand parc ou encore à pérenniser Parckfarm. Remarquons que ces acquis profitent ensuite à l'attractivité et à la valorisation économique du site. Au travers des mobilisations, le paysage est associé à l'enjeu d'accessibilité et d'ouverture du site et apparaît comme un symbole de son appropriation citoyenne et non marchande, en tension avec la privatisation du site et sa densification. Ce cas permet donc d'illustrer, avec Anne Sgard *et al.* (2018), que les mobilisations font du paysage un enjeu spécifique lorsque l'accessibilité physique, visuelle ou symbolique du lieu est menacée, lui

donnant un statut de bien commun. À l’opposé, les projets de développement urbain et d’urbanisation sont rarement perçus par le public comme une valorisation paysagère (Labat et Donadieu, 2013).

- 41 Finalement, la mise en évidence d’une tension entre les aménagements et usages du site, d’une part, et l’idée de nature sauvage, d’autre part, permet d’envisager des pistes d’évolution des acceptions et de la dimension politique du paysage. Cette tension témoigne en effet d’une attention montante aux acteurs du vivant non humains, dont certains groupes de défense de la biodiversité, notamment, se font les porte-parole. Elle pourrait ainsi ouvrir à de nouvelles perspectives et épaissir la définition du paysage au regard des enjeux environnementaux dans le débat et les projets urbains.

BIBLIOGRAPHIE

Bédard, M., *Le Paysage, un projet politique*, Québec, Presses de l’Université du Québec, 2009.

Berger, P. et Luckmann, T., *La Construction sociale de la réalité*, Paris, Armand Colin, 1996.

Blanc, N. et Glatron, S., « Du paysage urbain dans les politiques nationales d’urbanisme et d’environnement », *Espace géographique*, t. 34, 2005/1, p. 65-80, URL : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2005-1-page-65.htm>.

Candau, J. et Le Floch, S., « Le paysage comme catégorie d’action publique ? », *Nature Sciences Sociétés*, vol. 10, n° 2, 2002, p. 59-65, DOI : [https://doi.org/10.1016/S1240-1307\(02\)80073-5](https://doi.org/10.1016/S1240-1307(02)80073-5)

Cogato Lanza, E., « Le territoire inversé », dans Versteegh, P. (dir.), *Méandres. Penser le paysage urbain*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

Comhaire, G., « Activisme urbain et politiques architecturales à Bruxelles : le tournant générationnel », *L’Information géographique*, vol. 76, 2012/3, p. 9-23, URL : <https://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2012-3-page-9.htm>

Cornut, P., Castiau, E., Roelandts, M. et Van Criecken, M., « Réaffectation urbaine et développement socio-économique. Le projet “Cité de la Science et de la Connaissance” sur le site de Tour et Taxis à Bruxelles », *Belgeo*, n° 4, 2003, p. 385-410, mis en ligne en décembre 2003, URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/16822> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.16822>.

Couvreux, D., « Une cité de la musique en accord avec son environnement » *Le Soir*, 8 juillet 2000.

De Cannière, A., Amar, M., « Tour & Taxis : fondre l’héritage (monumental) dans un projet urbain concerté », Bruxelles, BRAL, 2004. URL : https://bral.brussels/sites/default/files/brochure_TT_def_FR.pdf

Davodeau, H., « Le “socle”, matériau du projet de paysage », *Projet de paysage*, n° 12, décembre 2008, URL : https://www.projetsdepaysage.fr/le_socle_materiau_du_projet_de_paysage#

Davodeau, H. et Toubanc, M., « Le paysage outil, les outils du paysage : principes et méthodes de la médiation paysagère », « Co-construction ou construction en commun d’objectifs collectifs », Montpellier, octobre 2010. URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00788155>

- Dejemeppe, P. et Périlleux, B. (dir.), *Bruxelles 2040 Trois visions pour une métropole*, Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 2012. URL : <https://urbanisme.irisnet.be/pdf/publication-bruxelles-2040>
- Delmotte, F., Hubert, M. (dir.), *La Cité administrative de l'État. Schémas directeurs et action publique à Bruxelles, Les Cahiers de La Cambre*, n° 8, Bruxelles, La lettre volée, 2009.
- Demagnet, M. et Majot, J.-P., *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, Éditions Iris, 1995.
- Denef, J., « La fabrique de parcs intra-urbains contemporains : nouvelles formes de médiations urbanistiques et esthétique de l'ouverture », thèse de doctorat en art de bâtir et urbanisme, Université catholique de Louvain, 2011.
- Descheemaeker, A., « Tour et Taxis ou les ambivalences de l'urbanisme participatif à Bruxelles », dans Delmotte, F. et Hubert, M. (dir.), *La Cité administrative de l'État. Schémas directeurs et action publique à Bruxelles, Les Cahiers de La Cambre*, n° 8, Bruxelles, La lettre volée, 2009.
- Doucet, I., *Practice Turn in Architecture: Brussels after 1968*, Londres, Routledge, 2017.
- Droz, Y., Miéville-Ott, V., Forney, J. et Spichiger, R., *Anthropologie politique du paysage. Valeurs et postures paysagères des montagnes suisses*, Paris, Karthala, 2009.
- Emelianoff, C., « La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe », *L'Information géographique*, vol. 71, 2007/3, p. 48-65, URL : <https://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2007-3-page-48.htm>.
- Genard, J.-L., Neuwels, J., « Le développement durable comme objet de transactions. Les politiques urbaines en région bruxelloise », *SociologieS*, juin 2016, URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/5378>; DOI : <https://doi.org/10.4000/sociologies.5378>
- Hennaut, E., Wieser Benedetti, U. (dir.), *Bruxelles : Deux siècles et demi de parcs et jardins publics*, Bruxelles, CIVA, 2019.
- Hubaut, S., « Le paysage dans l'action publique bruxelloise : une catégorie en évolution », *Brussels Studies*, n° 155, avril 2021, URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5483> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.5439>
- Labat, D., « Le paysage, outil de l'action publique ? », *Métropolitiques*, février 2013, URL : <https://metropolitiques.eu/Le-paysage-outil-de-l-action.html>
- Labat, D. et Donadieu, P., « Le paysage, levier d'action dans la planification territoriale », *L'Espace géographique*, t. 42, 1, 2013, p. 44-60. URL : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2013-1-page-44.htm>
- Levy, S., *La Planification sans le plan. Règles et régulation de l'aménagement du territoire bruxellois*, Bruxelles, VUBPress, coll. « Cahiers urbains », 2015.
- Lieberherr-Gardiol, F., « Durabilité urbaine et gouvernance, enjeux du XXI^e siècle », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 193-194, 2007/3-4, p. 373-385, URL : <https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2007-3-page-373.htm> ; DOI : <https://doi.org/10.3917/riss.193.0373>
- Lootens, T., Van Assche, S., Foukalne, Y., Vanhellemont, L., De Brant, T., Descheemaeker, A., *Tour & Taxis : le plan/l'histoire/les défis*, Bruxelles, BRAL, 2017.
- Mager, C. et Matthey, L., « Le nouveau récit du paysage », *Articulo*, numéro spécial 4, novembre 2013, URL : <http://journals.openedition.org/articulo/2319> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/articulo.2319>

Marot, S., « L'alternative du paysage », *Le Visiteur*, n° 1, 1995, p. 54-81.

Mercier, C. et Mercier, J., *Paysages citoyens à Bruxelles : 50 lieux où la nature et l'humanité ont repris leurs droits*, Bruxelles, Racine, 2018.

Miguet, L., « Trois écritures pour le parc d'une ville hétéroclite », *Le Moniteur*, 2018, URL : <https://www.lemoniteur.fr/article/trois-ecritures-pour-le-parc-d-une-ville-heteroclite.1983069>

Pinson, G., *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Gouvernances, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2009.

Sgard, A., Bonin, S., Davodeau, H., Dériz, P., Paradis, S. et Toubanc, M., « Construire en commun par le paysage. Trois controverses paysagères relues à l'aune du bien commun », *Espaces et Sociétés*, n° 175, 2018/4, p. 105-122, URL : <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2018-4-page-105.htm> ; DOI : <https://doi.org/10.3917/esp.175.0105>

Sgard, A., Fortin, M.-J. et Peyrache-Gadeau, V., « Le paysage en politique », *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, vol. 1, n° 2, septembre 2010, <http://journals.openedition.org/developpementdurable/8522>; DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.8522>

Sgard, A. et Rudaz, G., « Penser le paysage en politique », *Géo-regards*, n° 8, 2015, p. 5-11.

Steiner, B., « Paysager la ville : vers une démocratie d'interaction et d'émotion », *Revue des sciences sociales*, n° 57, 2017, p. 128-135, mis en ligne en juillet 2017, URL : <http://journals.openedition.org/revss/343>; DOI : <https://doi.org/10.4000/revss.343>

Trom, D., « À l'épreuve du paysage : constructivisme savant et sens commun constructiviste », *Revue du MAUSS*, n° 17, 2001/1, p. 247-260, URL : <http://www.cairn.info/revue-du-mauss-2001-1-page-247.htm> ; DOI : <https://doi.org/10.3917/rdm.017.0247>

Van Crielingen, M. et Cornut, P., « Les contradictions du redéveloppement du site de Tour et Taxis à Bruxelles », dans Bachelet, F., Menerault, P., Paris, D. (dir.), *Action publique et Projet métropolitain*, Paris, L'Harmattan, 2006.

Vanderhulst, G., Ngoma, N., Kempen, O., *Tour & Taxis : un quartier en mouvement/A district in motio / Een wijk in beweging*, Bruxelles, Racine, 2010.

Vanderhulst, G., « Tour & Taxis, hier et aujourd'hui », *Les Cahiers de l'urbanisme*, n° 68, 2008, p. 60-66.

Vermeulen, S., *The Brussels Canal Zone: Negotiating visions for urban planning*, Bruxelles, VUBPress, coll. « Urban notebooks », 2015.

Archives

Agence de développement territorial (ADT), « Note de synthèse Tour & Taxis : feuille de route pour le suivi du développement de la zone Tour & Taxis », 2010, URL : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/TT_note_synthese_FR.pdf

ARAU, « Enquête publique sur le dossier de base du PPAS Tour et Taxis : l'ARAU refuse la tâche d'huile administrative de l'autre côté du canal et exige une continuité de logements à travers le site », conférence de presse du vendredi 13 février 2004.

CRMS, « La culture contre le patrimoine ? La CRMS introduit un recours en conseil d'État contre la décision du gouvernement relative au site de Tour et Taxis », communiqué de presse du 16 septembre 1998, archives de La Fonderie (Fardes de consultation, T&T98/017).

Desvigne, M., « Marché d'études urbanistiques et paysagères : développement des sites d'espaces publics dans la zone Tour & Taxis », note de Synthèse, Bruxelles, 2011, URL : <https://>

document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/
Etude %20MDP %20NOTE %20SYNTHESE %20FR

Donnea, F.-X. de, « Cité de la Connaissance » dossier de presse, archives du BRAL (D536 : K2596), 19 novembre 2002.

Fondation T&T 21, « Tour & Taxis 21 : cité des arts et de la communication », archives de La Fonderie, avril 1997.

Fondation T&T 21, charte « Tour & Taxis 21 », archives de La Fonderie, janvier 1996.

GRBC, Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale du 23 avril 2009 relatif à la mise en œuvre, par plan particulier d'affectation du sol, de la zone d'intérêt régional, n° 6 – Tour et Taxis, 2009, URL : https://www.etaamb.be/fr/arrete-du-gouvernement-de-la-region-de-bruxellescapit_n2009031255.html

GRBC, Arrêté du gouvernement de la Région De Bruxelles-Capitale du 9 janvier 2003 relatif à la mise en œuvre, par plan particulier d'affectation du sol, de la zone d'intérêt régional, n° 6, 2003, URL : https://www.etaamb.be/fr/arrete-du-gouvernement-de-la-region-de-bruxellescapit_n2003031071.html

HOK, Altiplan, « Masterplan », dossier de presse par Project T&T, archives du BRAL (D536 : K2595), 21 janvier 2003.

IBGE, Cahier spécial des charges : marché d'étude urbanistique et paysagère pour le développement des sites d'espaces publics (verts) dans la zone de Tour & Taxis, 2010.

La Fonderie, « Tour et Taxis 21° : programme actualisé », archives de la Fonderie, juillet 1995.

La Fonderie, TICCIH-Belgium, « Tour et Taxis à Bruxelles : pôle économique et industriel bruxellois et Musées fédéraux du chemin de fer, des communications, de l'industrie et des techniques », archives de la Fonderie, mai 1993.

MSA et Ateliers LION, « Schéma directeur : Zone Levier n° 5 "Tour et Taxis" », Bruxelles, ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, AATL, 2008, URL : https://urba.irisnet.be/fr/lesreglesdujeu/pdf/SchemaDirecteur_TourTaxisFR.pdf

Pferdmenges, P., Kandjee, T., Cantillon, M., Arbe, R. (dir.), *Parckdesign 2014 : Parckfarm (catalogue d'exposition)*, Bruxelles, 2014, URL : <https://lirias.kuleuven.be/retrieve/358226>.

Plan régional de développement durable, « Construisons ensemble la Région bruxelloise de demain », Région de Bruxelles-Capitale, 2018, URL : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_2018_fr.pdf

Reichen et Robert et associés, « Réflexion sur le site de Tour et Taxis à Bruxelles » (Plan Robert), archives du bureau Reichen & Robert et archives de la Fonderie, 1997.

Schuiten, L., ensembles de documents concernant le projet Music City, archives du CIVA, 1992-2000.

Schuiten, L., « T&T Music City » (avant-projet, Carnet A3), archives du CIVA, 1992.

TouT publiek, « Manifeste de Tour & Taxis », 2006, URL : https://bral.brussels/sites/default/files/bijlagen/Manifeste %20t %26t %20fr_1.pdf

Ville de Bruxelles et Atelier d'architecture et d'urbanisme de Malèze (AAUM), Projet de PPAS n° 70-10 : Quartier Canal – Tour & Taxis, archives de la ville de Bruxelles et archives du BRAL, 2004.

NOTES

1. Bien que la Région ait ratifié la Convention européenne du paysage en 2003, celle-ci ne constitue pas (encore) un cadre commun aux politiques publiques en matière de paysage à Bruxelles.
 2. Réunis à partir des fonds d'archives de la ville de Bruxelles (AVB), de La Fonderie, du CIVA (Fonds Schuiten), du Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL) et grâce aussi à Internet. Il s'agit de documents graphiques (plans, dessins, photos, photomontages) et textuels (coupures et communiqués de presse, rapports de réunions, campagnes de promotion, manifestes, échanges d'emails...), permettant de documenter à la fois un discours « officiel » et ses coulisses.
 3. Des entretiens semi-directifs focalisés sur le cas de Tour et Taxis ont été réalisés avec des acteurs-clés identifiés lors de l'analyse documentaire. Il s'agit de représentant·es de chacune des associations, du développeur immobilier, ainsi que de l'auteur du schéma directeur.
 4. L'esquisse du parc ne retient pas à ce moment-là l'attention du débat qui se concentre sur la qualité patrimoniale du site, mais elle préfigure les projets ultérieurs.
 5. La salle est aussi jugée finalement peu rentable. Notons ici que, compte tenu du temps long de la réaffectation de Tour et Taxis, celle-ci est également marquée par l'évolution des tendances du marché immobilier.
 6. Voir l'onglet « Vert », sur <https://www.tour-taxis-residential.com/>
-

RÉSUMÉS

Le paysage devient de plus en plus un objet et un outil de conduite des projets urbains contemporains. Dans ce contexte, sa définition est le résultat de rapports de force, de tensions et de coalitions entre acteurs et actrices. L'article propose d'éclairer cette dimension politique du paysage à travers le cas de la réaffectation de la friche de Tour et Taxis à Bruxelles. L'article interroge la façon dont la catégorie « paysage » s'articule au terrain : qui s'en empare ? comment est-elle mobilisée ? que recouvre-t-elle à ces occasions ? et quels effets concrets cela produit-il sur le projet urbain, ses aménagements, et les usages qui en découlent ? L'analyse permet d'identifier différentes conceptions du paysage qui émergent, se déploient, circulent, entrent en tension les unes avec les autres et se sédimentent dans l'espace et ses usages au cours des trente dernières années, à mesure qu'apparaissent et qu'évoluent les coalitions d'acteurs et les principaux enjeux de la réaffectation du site, à savoir les enjeux patrimoniaux, sociaux, économiques et environnementaux.

The landscape is increasingly being used as an object and a tool for conducting contemporary urban projects. In such a context, power struggles, tensions, and coalitions between actors contribute to defining the landscape. The article seeks to shed light on this political dimension of the landscape through the case of the re-use of the Tour & Taxis industrial site in Brussels. The article examines the way in which the notion of landscape is addressed in the field : who uses it, and how it is used, what does it cover on such occasions ? And what concrete effects does it have on the urban project, on its development and on the resulting uses ? The study makes it possible to identify the different notions of the landscape that have emerged, developed, circulated, and been confronted to one another, thus composing the different layers in the site resulting from

the ways it has been used during the last thirty years as the actors appeared and the key questions concerning heritage, social, economic, and environmental issues evolved.

INDEX

Keywords : Brussels, landscape, urban planning, public action, urban struggles

Mots-clés : Bruxelles, paysage, urbanisme, action publique, luttes urbaines

AUTEUR

SOPHIE HUBAUT

Sophie Hubaut, architecte et urbaniste de formation, poursuit actuellement une thèse de doctorat en art de bâtir et urbanisme à la faculté d'architecture de l'Université libre de Bruxelles et est membre du laboratoire Sasha. Sa thèse de doctorat, dont est issu cet article, s'intéresse à l'émergence et à l'évolution du paysage dans l'action publique bruxelloise. Pour ses recherches, elle bénéficie d'un mandat d'aspirante du Fonds national de la recherche scientifique.
sophie.hubaut[at]ulb[dot]be