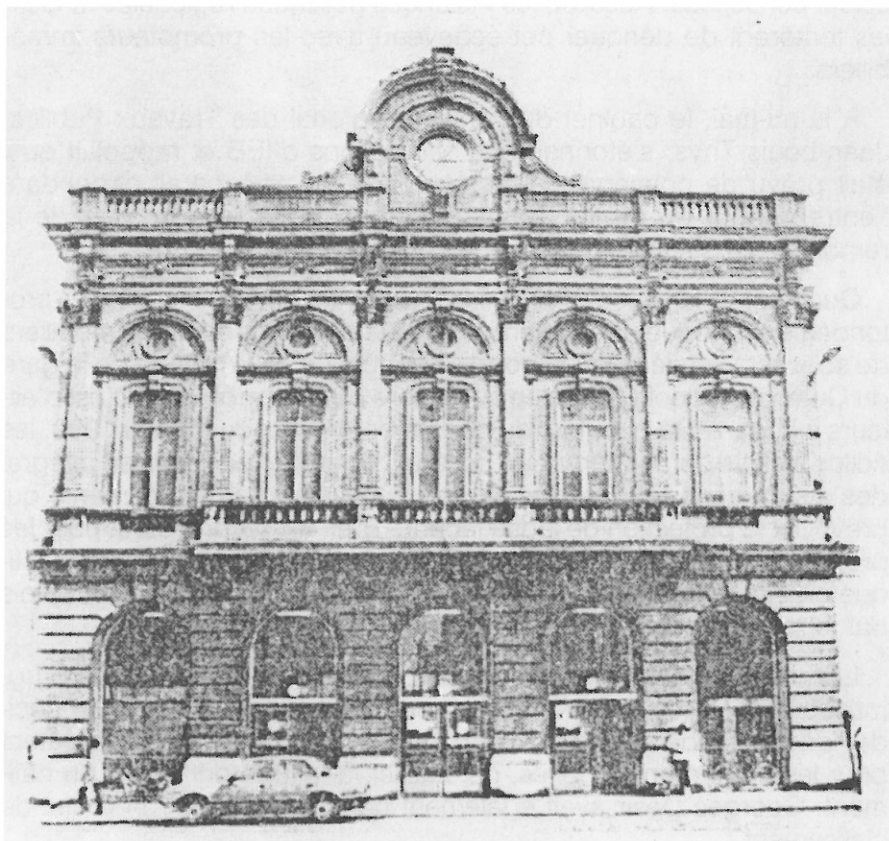


# Autour de la disparition éventuelle de la gare du Quartier-Léopold à Bruxelles

---

Si nous n'y prenons garde, si nous ne sommes pas soutenus par les médias et l'opinion publique, les plus beaux fleurons de notre architecture industrielle du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle risquent immanquablement de disparaître sous les coups de pioches et autres bulldozers au service — notamment pour notre capitale — des promoteurs immobiliers.



Après la démolition, pour des raisons de pseudo-sécurité, de l'ancienne gare de Cureghem, une des dernières stations néo-classiques de Bruxelles, c'est au tour de la gare du Quartier-Léopold à

Ixelles, située sur l'axe Bruxelles-Arlon, de risquer de subir le même sort; plus concrètement, être sacrifiée, comme obstacle gênant, sur l'autel de l'«Espace Bruxelles Europe», vaste complexe de plusieurs centaines de milliers de m<sup>2</sup> de bureaux destinés entre autres au Centre International des Conférences du nouveau Parlement européen.

Alertée par ce projet — et surtout par la destruction de la façade de l'édifice en style néo-classique due à l'architecte bruxellois G. Saintenoy, il y a quelque cent quarante ans — l'association de défense «Inter-environnement Bruxelles» (IEB) lança, dès le mois de mai 1990, un cri d'alarme sous forme de communiqué de presse intitulé «gare au dérapage» et demanda que les associations locales concernées soient consultées. Aussitôt, les instances politiques régionales et locales tentèrent de dénouer cet écheveau avec les promoteurs immobiliers.

À la mi-mai, le cabinet du ministre régional des Travaux Publics, Jean-Louis Thys, s'étonnait des affirmations d'IEB et rappelait qu'il était prévu de conserver la façade. Rien n'empêcherait cependant l'entrepreneur de démonter intégralement cette façade, puis de la remonter dans son état original, à la fin des travaux.

Quant au bourgmestre d'Ixelles, Albert Demuyter, il s'est dit «profondément choqué» de l'intention prêtée aux promoteurs immobiliers de solliciter une dérogation pour la destruction de la façade de la gare du Quartier-Léopold (appelée aussi gare du Luxembourg). C'est d'ailleurs à l'unanimité que, lors du conseil communal du 16 mai 1990, les édiles ixellois demandèrent au collège de «veiller au maintien intégral des dispositions prévues par le plan particulier d'aménagement» qui prévoyait la protection de ladite façade. Bref, un second atout pour les protecteurs de la gare du Luxembourg, après une proposition identique exprimée le même jour à la tribune du Conseil régional bruxellois par le ministre-président de l'Exécutif, Charles Picqué.

Lors du dernier conseil communal de juin, les élus ixellois, le bourgmestre en tête, revinrent à nouveau sur l'épineux problème pour décider de demander au ministre bruxellois, Georges Désir, compétent pour les Monuments et Sites, de classer la façade principale du bâtiment. Georges Désir avait également dans ses cartons un projet de classement.

Mais la réaction la plus vive eut lieu à la mi-juillet de la part de Marie Nagy, le chef de groupe Ecolo au Conseil régional bruxellois, qui stigmatisa l'attitude de l'Exécutif bruxellois, jugée «insuffisante surtout au



regard de la malheureuse expérience de la gare de Cureghem». Pour les Ecolos bruxellois, pas de doute «ce serait une tromperie et un crime urbanistique d'accepter la démolition de la gare du Luxembourg». Les Verts demandèrent donc que l'Exécutif régional bruxellois prenne une position «ferme et volontaire de défense du patrimoine bruxellois». Pour les Ecolos, il faut proposer de toute urgence le classement de la gare, son maintien à l'emplacement actuel et — qui plus est — la mise en œuvre de la rénovation de la place du Luxembourg, «une des places remarquables de Bruxelles». Ecolo estime d'ailleurs que dans divers dossiers d'urbanisme, l'équipe de Charles Picqué devrait «une fois pour toutes ne plus se contenter de temporiser». Il demande que la SNCB et la Région bruxelloise rangent la mise en valeur du patrimoine ferroviaire dans leurs priorités. Selon Marie Nagy,

en effet, «les gares constituent un élément important du paysage urbain. Leur bonne intégration dans la ville est un facteur structurant pour celle-ci».

Quant à la Commission nationale de la défense du patrimoine historique du chemin de fer (85, rue de France à 1070 Bruxelles), un organisme créé en février-mars 1990 au sein de la SNCB et chargé d'éclairer les responsables de la société des chemins de fer sur les questions de préservation et de gestion du patrimoine mobilier et immobilier de la SNCB, elle décida également, au mois d'août 1990, d'étudier attentivement le dossier de la sauvegarde de la gare du Quartier-Léopold. Les associations de défense du patrimoine architectural ont dès lors été invitées à lui faire part de leurs remarques éventuelles.

Chose encourageante, début septembre 1990, cinq mille personnes avaient apposé leur signature au bas de la pétition demandant que soient définitivement levées toutes les incertitudes pesant sur l'avenir de la gare du Quartier-Léopold et que soit sauvée la dernière gare néo-classique de la capitale. Les associations qui diffusent la pétition — l'ARAU et Interenvironnement — espèrent que ces 5.000 signatures pèseront «de manière décisive pour que l'Exécutif bruxellois se prononce rapidement en vue du classement du bâtiment, voire de l'ensemble de la place du Luxembourg».

La gare du Quartier-Léopold, si elle est — comme il faut le craindre — promise à une proche destruction, c'est quoi? C'est environ 7.000 voyageurs par jour, la plupart venant de Namur; c'est huit trains par heure; c'est neuf voies à quai. Ce n'est certainement pas le bonheur puisque depuis dix ans, la SNCB n'a plus investi un franc dans l'entretien des bâtiments. C'était aussi un faisceau de onze voies supplémentaires, servant, à la Belle Epoque, à l'entretien et au nettoyage des wagons. Mais la gare du Quartier-Léopold, c'est peut-être surtout une nostalgie. Parce que cet édifice a été la première gare de voyageurs du pays (1855) et reste une halte appréciée pour les gens venant d'Italie, de Suisse... ou de Strasbourg. Mais c'était, surtout, la gare du Roi, dont le palais n'est pas loin... Tout cela, c'est bien fini; il suffit de lever les yeux, regarder les grues. Faut-il déjà titrer, avec *La Dernière Heure* (10.12.1990), «Bruxelles Q-L. est K.O.»?

Jean-Pierre HENDRICKX