

C

I. Architecture
II. Landscape
III. Urbanism

IV.



***UNBUILT BRUSSELS #2
(RE)COMPOSE THE CITY***
01.06.18 — 14.10.18

A

C I.II.III.IV. A
Culture — Architecture

www.civa.brussels

www.facebook.com/civabussels
www.instagram.com/civabussels
Rue de l'Ermitage 55 Kluisstraat,
Ixelles 1050 Elsene

La Jonction Nord-Midi est généralement vécue comme un traumatisme dans l'imaginaire bruxellois, une erreur majeure, le résultat d'une absence de politique urbanistique volontariste et cohérente. En contrepoint, *(re)compose the city* considère la période de réflexion sur la Jonction Nord-Midi, s'étalant de 1836 à 1952, comme un laboratoire de recherches urbanistiques pour muer Bruxelles en capitale de la Belgique. L'exposition se fonde sur plusieurs projets non construits qui jalonnent cette période, sélectionnés parmi des participations à des concours, des travaux de recherche et autres démarches contestataires, conservés dans les fonds d'archives et de documentation du CIVA.

La réflexion sur ce tracé ferroviaire reliant les gares terminus du nord et du sud de la ville, induit en réalité une réflexion urbanistique plus large, à l'échelle de Bruxelles. Et ce dès ses débuts, en 1836, car le tracé est intimement lié à l'implantation d'une gare au cœur de la ville. Tout autant qu'à la reprise de la construction du tunnel en 1935, car le choix de le réaliser en tranchée ouverte oblige à recomposer la structure urbaine sur plus de deux kilomètres de long. La Jonction offre par là même l'opportunité à la Ville et à l'Etat de cristalliser leurs enjeux respectifs sur Bruxelles. La Ville, en lançant une politique d'assainissement et de modernisation, et l'Etat, en implantant des équipements nationaux tels que la Bibliothèque Albert I^{er} et sa Cité administrative.

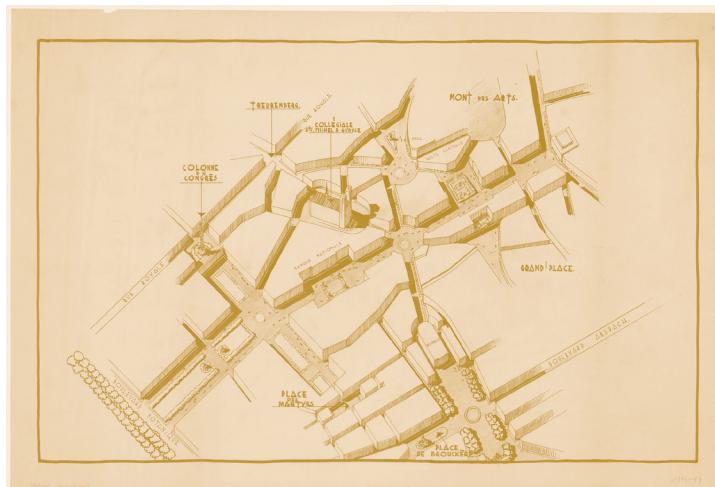
Alors que la Jonction est généralement considérée comme dénuée de toute vision d'ensemble, les plans de ses tracés, les propositions d'urbanisation de Bruxelles, les projets des trois gares principales, les concours de la Bibliothèque Albert I^{er} et les projets pour une Cité administrative de l'Etat, présentés dans l'exposition, sont autant de remises en question de la Ville par le dessin d'architecture et de pièces de compositions plus larges qui incarnent des intentions politiques, architecturales ou foncières.

(re)compose the city montre des possibles qui ne composent pas la ville contemporaine, mais ayant la capacité d'alimenter les débats qui agitent l'urbanisation actuelle de Bruxelles.

LA JONCTION ET LA TRANSFORMATION URBAINE

Depuis la fin du XIX^e siècle jusqu'à son inauguration en 1952, la Jonction Nord-Midi cristallise le débat sur la transformation de Bruxelles. D'une part, elle catalyse un grand nombre de questions ponctuelles, de rénovations de quartiers, de relations, de tracés, laissés pendus depuis parfois plus d'un demi-siècle. D'autre part, elle territorialise de grands enjeux de mobilité et d'équipement alors débattus dans les différents cénacles de réflexion sur l'architecture moderne et au sein des différents ministères. De manière générale, elle donne aux autorités de la Ville les moyens de ses ambitions monumentales de représentation de la nation.

Georges RICQUIER (1902-1963)
Projet d'un tracé régulateur d'urbanisation
de la Ville de Bruxelles, 1943
Coll. AAM/CIVA, Brussels

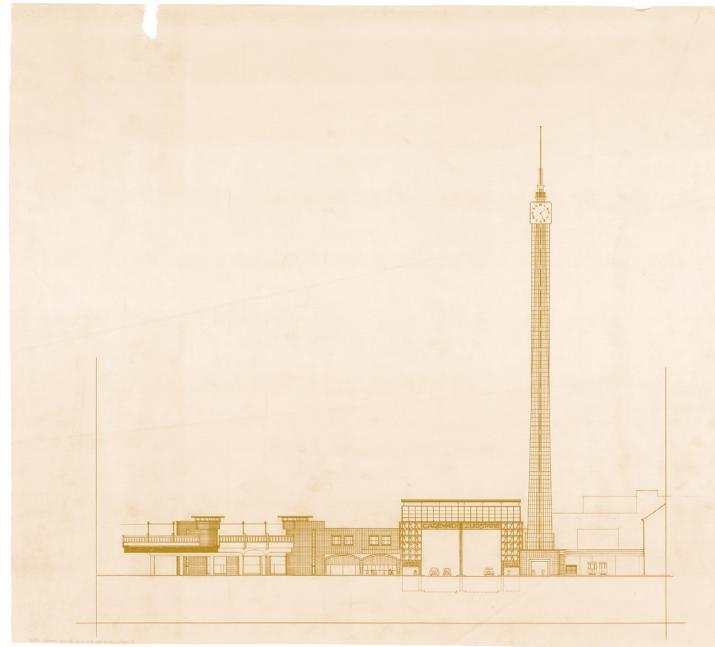


LES GARES DE LA JONCTION ET L'URBANISME

Autour de 1900, les tergiversations sur la conservation des gares du Nord (1846, François Coppens) et du Midi (1869, Auguste Payen) en gares à rebroussement (ou terminus) prennent fin: «l'agrandissement des installations existantes ne peut plus être envisagé qu'au prix de l'amputation des quartiers bordant les gares». Liées par la Jonction, les deux gares deviennent des gares de passage de part et d'autre du tunnel. Pour ce faire, les nouvelles gares prennent place en recul à la fois des gares existantes et du centre-ville. Elles se désolidarisent de leur parvis et se transforment en machine à gérer les flux, adossées contre et nichées sous les voies. La création de la Jonction permet également de cristalliser l'idée de la gare Centrale présente depuis 1836. Située dans le quartier à assainir de la Putterie, la gare s'organise en sous-sol. En 1937, alors que les travaux de la Jonction viennent d'être relancés et que le concours pour la gare du Midi est clôturé, l'architecte Gaston Brunfaut écrit: «Toute gare contemporaine pose suffisamment de problèmes pour qu'on les étudie en fonction de l'ensemble urbain dont ils dépendent». Mais alors comment implanter ces trois gares dans le tissu urbain?

Lucien DE VESTEL (1902-1967)
Concours pour l'aménagement de la gare du
Midi et ses abords, [1936]
Coupe axonométrique de la gare détaillant
les voies de circulations ferroviaires,
routières et piétonnes
Coll. AAM/CIVA, Brussels

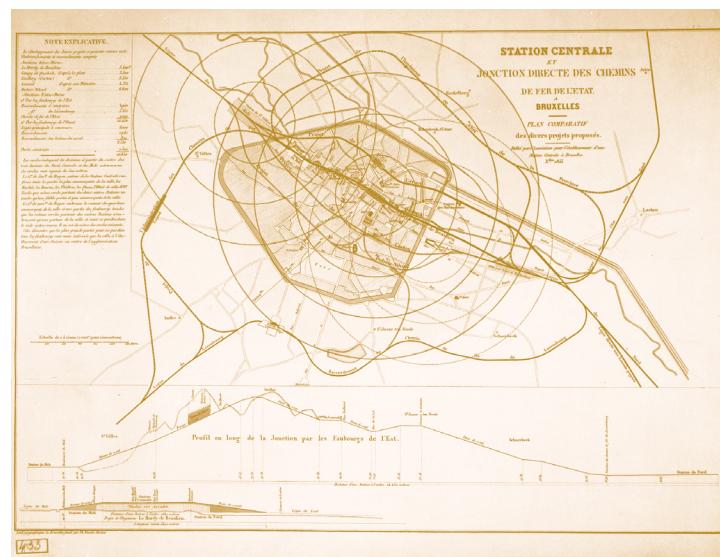




LA JONCTION ET SES TRACÉS

L'idée de relier la gare du Nord à celle du Midi est concomitante à celle de la création du réseau ferré belge. Les recherches de tracés se sont succédées de 1836 à 1903, lorsque le tracé est entériné par la convention signée entre la Ville de Bruxelles et l'Etat. Trois grandes tendances se dessinent. Une première consiste à traverser en plein cœur de la ville. Dans la deuxième, le tracé propose un détournement par l'ouest, lié au développement industriel de la ville. La troisième tendance passe à l'est, en longeant la vallée de la Senne. Au niveau de l'infrastructure elle-même, les voies se situent soit en aérien, soit au niveau carrossable, soit en sous-sol. Tous ces tracés incluent la création d'une gare Centrale qui devient, dans certains projets, l'unique gare de Bruxelles. En 1897, l'ingénieur Frédéric Bruneel propose un tracé souterrain à l'est de Bruxelles, longeant la vallée de la Senne: c'est ce tracé qui est repris dans la convention du 7 avril 1903 pour lancer la réalisation de la Jonction.

Station Centrale et jonction directe des chemins de fer de l'Etat à Bruxelles, plan comparatif des divers projets proposés, 1855. Plan de ville et profil en long publié par l'Association pour l'établissement d'une Station Centrale à Bruxelles
 Coll. S.A.B. / A.V.B., P.P. 443
 Photo CIVA, Brussels



LA BIBLIOTHÈQUE ALBERT I^{ER}

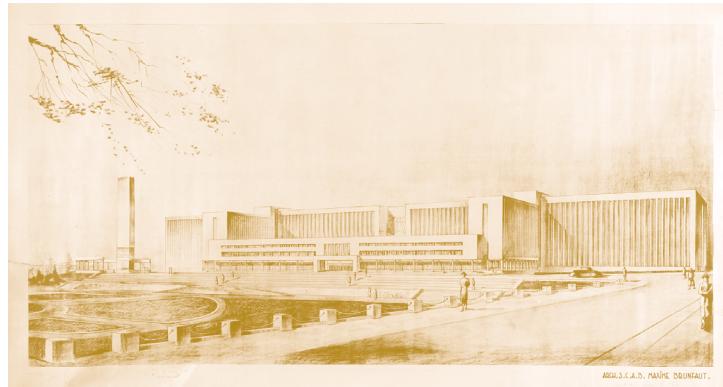
Le décès du roi Albert I^{er} en 1934 et la volonté unanime de lui aménager un mémorial national, relancent la question de l'aménagement de la Montagne de la Cour en Mont des Arts. À ce projet, initié par son prédécesseur, le roi Léopold II, Albert I^{er} voulait adjoindre la Bibliothèque royale de Belgique.

L'aménagement de la Montagne de la Cour est déterminant pour la Ville car il représente un des liens majeurs – avec la Montagne de l'Oratoire – entre la Ville Haute et la Ville Basse. La zone est donc la première à être aménagée lors des travaux de la Jonction autour de 1903. La rue Ravenstein est ainsi réalisée, mais le reste des travaux qui devaient modifier le site est mis en attente. Les démolitions déjà entamées transforment ce quartier de la Putterie en chancre urbain. A l'occasion de l'Exposition Universelle de 1910, le paysagiste français Jules Vacherot dissimule ce chancre sous un jardin pour que la ville ait « belle allure ».

Puisque les travaux de la Jonction s'enlisent, le jardin de Vacherot est toujours présent en 1937, lorsqu'est lancé le concours pour la Bibliothèque sur le Mont des Arts. Eduard Van Steenbergen et Jules Ghobert en sortent ex-aequo. Cependant, les divergences entre les intérêts fonciers de la Ville et de l'Etat, ainsi que l'attachement de la population pour le jardin, sont tels qu'un second concours est organisé sur le site du Botanique, remporté par Maurice Houyoux en 1938.

En 1939, un revirement au niveau de la Ville, de l'Etat et du Roi fixe définitivement l'implantation de la Bibliothèque sur le Mont des Arts et ce, à l'encontre de l'opinion publique. Les architectes désignés sont les trois gagnants des deux concours, alliés au paysagiste René Pechère. Lorsque débute la construction de la Bibliothèque en 1956, le jardin de Vacherot est à maturité et a pris la forme d'un véritable poumon vert pour la ville. La Bibliothèque est finalement inaugurée le 17 février 1969.

Maxime BRUNFAUT (1909-2003)
Concours pour l'édification de la
Bibliothèque Albert I^{er} au Botanique, 1938
Perspective de la façade principale
Coll. AAM/CIVA, Brussels

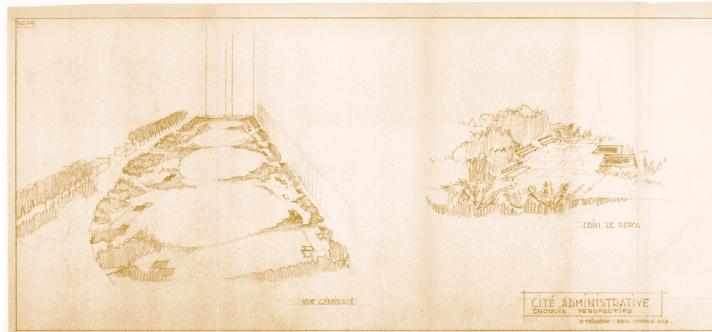


LA CITÉ ADMINISTRATIVE DE L'ETAT

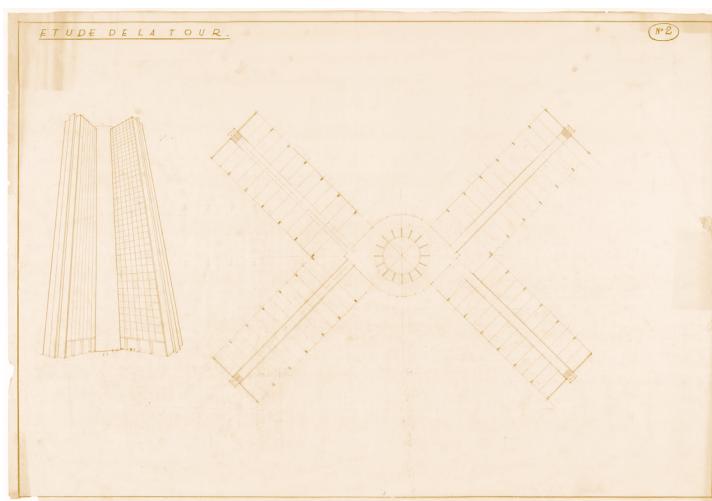
La Cité administrative de l'Etat prend place sur le versant d'une colline autrefois appelée la Montagne de l'Oratoire, car c'est là que fût fondé au XVII^e siècle le couvent des Oratoriens. Les jardins et les vergers de ce couvent, organisés en terrasse et en carré, offraient un large panorama sur Bruxelles. Alors que la Révolution française les rend accessibles, les transformations urbanistiques de la Ville Haute en 1821 les font disparaître et modifient le dénivelé. La différence entre la partie haute et basse est telle, que le quartier en contre-bas est baptisé les *Bas-fonds*. La Ville en devient propriétaire et mandate Jean-Pierre Cluysenaar en 1847 pour aménager le lien entre ces deux quartiers. Ainsi, deux corps de bâtiment abritant des marchés couverts soutiennent et cadrent les escaliers monumetaux menant à la colonne du Congrès et à la place dite des Panoramas. Le concours pour aménager cette place et mettre en valeur le panorama sur la ville, organisé par le Collège, désigne en 1849 Joseph Poelaert qui avait précédemment réalisé la colonne.

En 1955, le choix du site pour la centralisation des locaux d'administration ministérielle s'arrête sur ces parcelles de la Montagne de l'Oratoire appartenant à l'ONJ, à l'Etat et à la Ville, et déjà en cours de démolition pour le tunnel de la Jonction. L'intérêt du site est son intermodalité, puisqu'il se situe à proximité de la halte du Congrès et qu'il jouxte la petite ceinture et deux axes routiers majeurs. Il est également symbolique, puisque la colonne du Congrès le surplombe; symbole s'il en est de la création de la Belgique. Si la première pierre est posée le 21 avril 1958, le premier avant-projet est lui déposé en 1959 et la tour est achevée en 1983. Dès 2001, la Cité administrative de l'Etat est vendue à un promoteur.

René PECHERE (1908-2002)
Cité administrative de l'Etat, s.d. Plan des jardins
Coll. CIVA, Brussels



Jacques VAN MALDERGEM (1917-2004)
Projet pour la Cité administrative de l'Etat,
ca. 1960
Étude de la tour, perspective et plan
Coll. AAM/CIVA, Brussels



ET APRÈS?

La Jonction Nord-Midi est inaugurée en 1952. Les trois gares sont achevées entre 1949 et 1956. La Bibliothèque Albert I^{er} accueille ses premiers lecteurs en 1969, et la tour de la Cité administrative de l'Etat ses occupants à partir de 1983. La matérialisation de ces infrastructures et bâtiments engendre de nouvelles problématiques et réflexions dont certaines perdurent jusqu'à maintenant et donnent lieu à débat.

(re)compose *the city* utilise l'histoire de l'élaboration de la Jonction Nord-Midi, de ses infrastructures et des équipements nationaux qui lui sont liés, pour interroger le développement urbanistique contemporain de Bruxelles. Plus spécifiquement, le CIVA organise une série de débats qui mettront en lumière l'évolution et les caractéristiques d'une co-production privé-public de la ville et d'une possible vision urbanistique sur Bruxelles.

- 04.07 Une ville toujours vacante? Mont des Arts & Gare Centrale
- 20.09 Des mains de l'Etat à celles du privé. Cité administrative
- 27.09 Du Petit Manhattan à quoi? Quartier Nord
- 04.10 Entrer dans la ville. Quartier Midi
- 10.10 La Bruxellisation et après? Bruxelles

Plus d'information sur ces débats
et l'ensemble des activités liées à (re)compose *the city*,
www.civa.brussels

SECTION UNBUILT HORTA

UNE AMBITION URBANISTIQUE INABOUTIE

En 1926, alors qu'il est occupé à construire le palais des Beaux-Arts, Victor Horta est contacté par une société immobilière anglaise du nom de Municipal Developments Belges qui ambitionne de reconstruire l'îlot situé en contrebas du palais et délimité par la rue Ravenstein, le Cantersteen et la rue des Sols.

Les maisons du vieux quartier de la Putterie, qui s'étendait sur le flanc du Coudenberg, du palais royal jusqu'à la Grand'Place, ont déjà été détruites pour la réalisation de la Jonction Nord-Midi, et Municipal Developments Belges a racheté les terrains à la Ville de Bruxelles.

Le projet est immense et relève autant de l'architecture que de l'urbanisme. En effet, il réarticule le haut et le bas de la ville et intègre une rue intérieure qui anticipe la future galerie Ravenstein. Horta a même imaginé un temps de prolonger le projet jusqu'aux galeries Saint-Hubert. Par ailleurs, l'architecte sera sollicité par les autorités publiques pour d'autres projets dans le quartier, dont la construction de la Halte centrale et la réalisation de deux écoles.

En 1928, les demandes de permis pour ce très ambitieux projet sont introduites auprès de la Ville de Bruxelles. Le marché de construction a été adjugé à la société Blaton qui battra ses fameux pieux de fondation Vibro. Les plans conservés par l'entrepreneur se trouvent aujourd'hui au Civa, dans le fonds Blaton. Dans ses Mémoires, Horta note : « Quatre semaines après la signature du contrat, un des plus grands et des plus beaux chantiers que Bruxelles aura jamais à connaître dans l'entreprise privée du bâtiment, s'ouvrirait. »

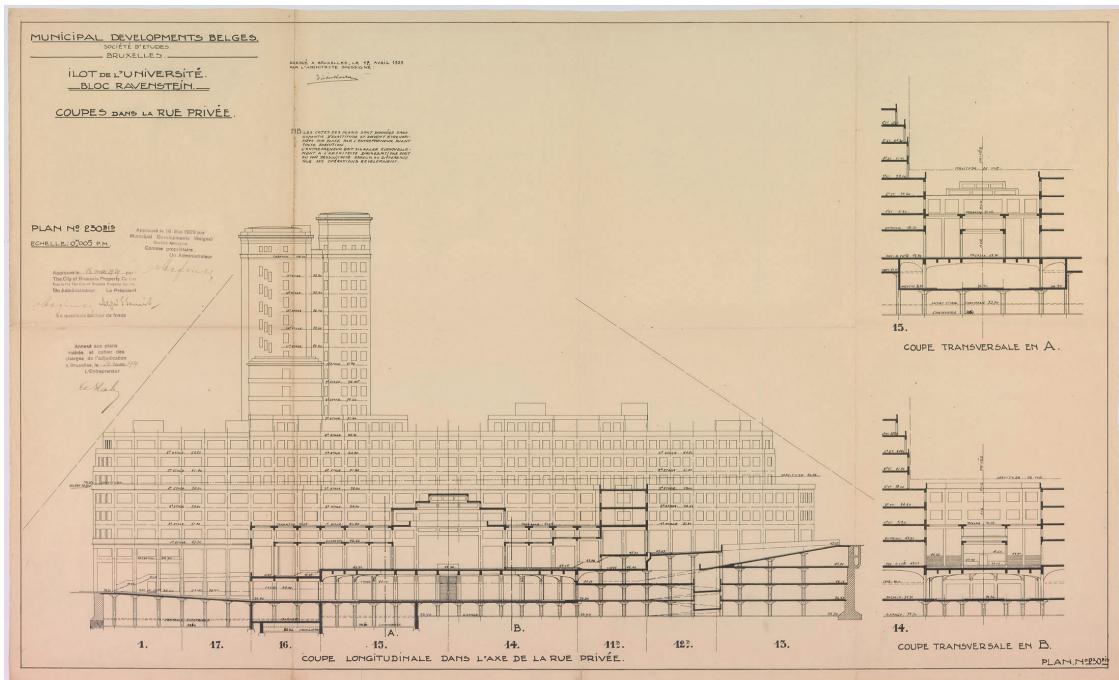
Malheureusement, fin 1929, la société anglaise tombe en faillite et le projet est abandonné. La reconstruction, bien plus tard, de cet îlot s'inspirera toutefois largement du projet de Horta, comme en témoigne notamment, la galerie Ravenstein, le Shell Building et l'immeuble des assurances Trieste.

Quant à la gare Centrale, dont Horta a dessiné plusieurs variantes au fil du temps, c'est son collaborateur sur le projet, l'architecte Maxime Brunfaut, qui la finalisera après le décès de Horta en 1945, en y apportant un certain nombre de modifications.

En somme, Horta a joué de malchance, et la dimension urbanistique de son génie, qui aurait trouvé à s'épanouir dans ce quartier, ne verra jamais le jour. La présente exposition propose, à partir des plans d'origine, la vision de l'urbaniste Victor Horta pour un quartier malmené par l'histoire.

VICTOR HORTA
(1861-1947)

Municipal Developments, 1929
Plan d'ensemble des 1ers étages de la partie nord de l'îlot dit de l'Université



BIO DES COMMISSAIRES

Commissaire (re)compose the city:
Audrey Contesse

Audrey Contesse est architecte et historienne de l'art et de l'architecture. Elle travaille actuellement en tant que commissaire d'exposition, d'auteur et de conseillère en communication culturelle dans le domaine de l'architecture. Elle fût la secrétaire de rédaction francophone puis la rédactrice en chef de la revue A+ Architecture in Belgium (2006-2015). Elle travaille comme journaliste pour des revues internationales telles que L'Architecture d'Aujourd'hui, D'A, Werk, bauen + wohnen, Tracés, L'Art Même. Elle a publié différents textes dans notamment: XX Models. Young Belgian Architecture, Inventaires 0 & 1, Architectuur Jaarboek 2016. Architectuur op maat, etc. Elle termine actuellement une série de dix ouvrages: 150 ans de l'entrepreneur Blaton à travers 10 bâtiments iconiques en Belgique. En tant que commissaire d'exposition, elle travaille sur entrer: cinq architectures en Belgique. Cette exposition s'est initialement tenue à Paris (2015) puis à Genève (2016) et à Londres (2017). Elle sera présentée dans une version étendue à Montréal (Design Center) fin 2018.

En 2009, elle organisait la série de films et de conférences sur le paysage et les paysagistes belges 5/5 à Bruxelles. Elle était également une des co-chercheuses du projet Usus/Usures pour le pavillon de la Belgique de la biennale d'architecture de Venise 2010. Elle travaille aussi en tant que conseillère en communication pour la Cellule architecture (Fédération Wallonie-Bruxelles) et pour des architectes afin de développer leurs stratégies de communication culturelle. Elle prend régulièrement part à des jury tels que la Distinction d'architecture romande 2018 (Suisse) ou dans des écoles et universités en Belgique et à l'étranger.

Commissaire de la section Unbuilt Horta:
Yaron Peszat

Yaron Peszat est philosophe de formation, ancien Secrétaire général d'Inter-Environnement Bruxelles, administrateur délégué des Archives d'Architecture Moderne (AAM) et directeur du département Architecture Moderne du CIVA.

CIVA

Yves Goldstein,
Président

Pieter Van Damme,
Directeur

Exposition du Département Architecture Moderne, sous la direction de Yaron Peszat

Et du Département Jardin, Paysage et Écosystème urbain, sous la direction de Ursula Wieser Benedetti

Commissaire
Audrey Contesse

Conseil scientifique
Maurice Culot, Géry Leloutre, Yaron Peszat, Jos Vandenbreeden, Ursula Wieser Benedetti

Recherche
Stéphanie De Blieck, Dominique Dehenain, Sophie Gentens, Eric Hennaut, Manon Kempinaire, Anne Lauwers, Sarah Tibaux

Scénographie
Audrey Contesse

Montage
Patrick Demuylder, Renaud De Staercke, Christophe Meaux

Graphisme
Eurogroupe

Illustration
Marie Trossat

Texte
Audrey Contesse, Géry Leloutre

Traduction
Dynamics Translations

Communication et presse
Véronique Moerman, Dieter Vanthournout, Mey Reinke

Le CIVA souhaite remercier pour leur précieuse collaboration
Museum of Contemporary Art Antwerp – M KHA
Sonuma
Wallonie Image Production

Et l'ensemble de son équipe
Jamal Ahrouch, Aïcha Ben Zaktit, Marcelline Bosquillon, Danny Casseau, Mostafa Chafi, Catherine Cnudde, Germaine Courtois, François De Heyder, Jacques de Neuville, Oana Dewolf, Anna Dukers, Chaïmae El Ahmadi, Andrea Flores, Tania Garduno Israde, Sébastien Gillette, Ophélie Goemaere, Carole Kojo-Zweifel, Anne-Catherine Laroche, Cédric Libert, M'Bulayi Mabiala Mpiniabo, Hugo Martin, Salima Masribatti, Luc Nagels, Moustapha Moustapha Nanes, Anne-Marie Pirlot, Pascale Rase, Inge Taillie, Lauréline Tissot, Sandra Van Audenaerde, Martine Van Heymbeeck, Marc Van Oost, Vincent Vanhoutte.

INFOS PRATIQUES

Expo
(re)compose the city - Unbuilt Brussels #02
01.06.18 — 14.10.18

Heures d'ouverture
Mardi—Dimanche: 10h30—18h00

Tickets d'entrée
10€ adultes | 8€ tarif de groupe | 5€ étudiants & seniors | -18 ans & presse: gratuit

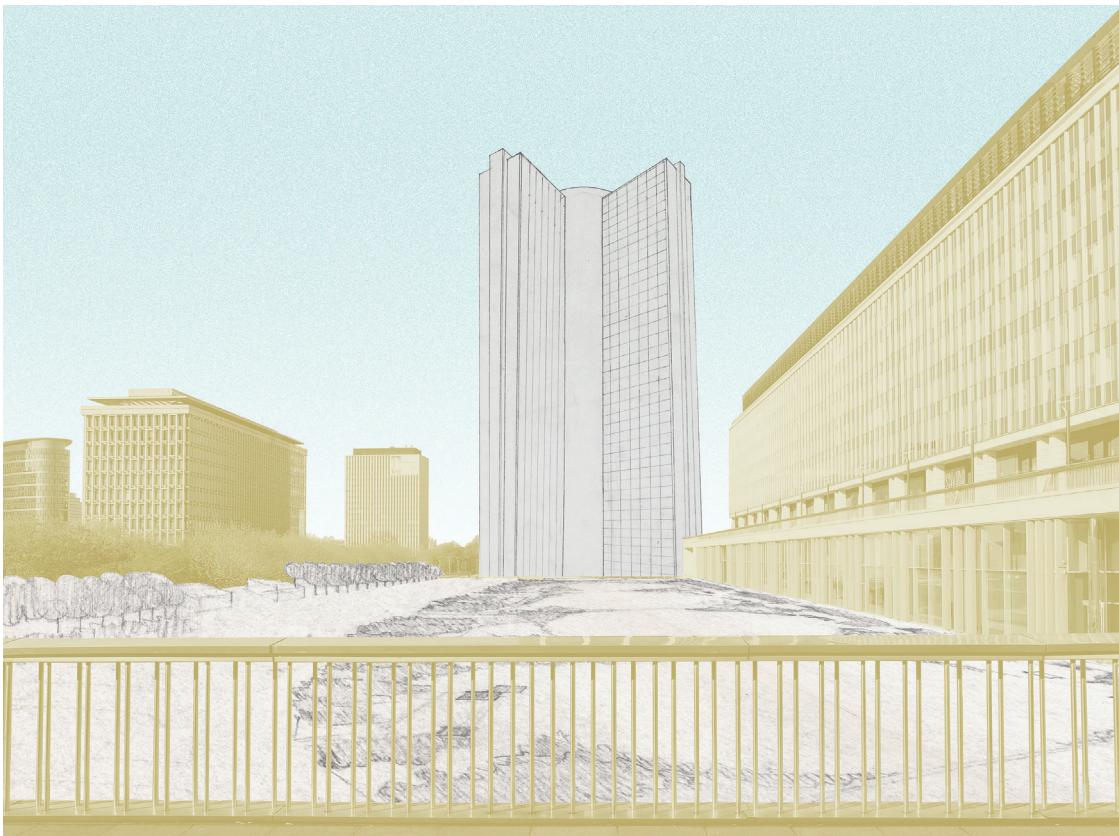
Visites guidées par réservation
Arkadia (FR) | réservations:
02 319 45 60 – info@arkadia.be
Korei (NL) | réservations:
02 380 22 09 – info@korei.be

Infos supplémentaires & updates
www.civa.brussels
www.facebook.com/civabrussels
www.instagram.com/civabrussels

Service presse
Dieter Vanthournout
T. 02/642 24 87 / 0497 90 12 51
d.vanthournout@civa.brussels

N'hésitez pas à nous contacter pour recevoir les images mises à disposition de la presse.
Ces images sont libres de droits durant la durée de l'exposition.

C
**I. Architecture
II. Landscape
III. Urbanism**



IV.

***UNBUILT BRUSSELS #2
(RE)COMPOSE THE CITY***
01.06.18 — 14.10.18

A

C I.II.III.IV. A
Cultuur — Architectuur

www.civa.brussels

www.facebook.com/civabrussels
www.instagram.com/civabrussels
Rue de l'Ermitage 55 Kluisstraat,
Ixelles 1050 Elsene

In de beeldvorming rond Brussel wordt de Noord-Zuidverbinding over het algemeen gezien als een trauma, een grandioze fout en het resultaat van het ontbreken van een voluntaristisch en coherent stedenbouwkundig beleid. *(re)compose the city* belicht de periode waarin werd nagedacht over de Noord-Zuidverbinding. Die periode, van 1836 tot 1952, kunnen we zien als een laboratorium waarin volop stedenbouwkundig onderzoek plaatsvond naar de omvorming van Brussel tot hoofdstad van België. De tentoonstelling is gebaseerd op verschillende projecten die nooit gerealiseerd werden maar niettemin richting hebben gegeven aan die periode. Het zijn projecten die geselecteerd werden uit een reeks wedstrijdvoorstellen, onderzoeks-projecten of andere alternatieve voorstellen en die rechtstreeks uit de archief- en documentatiecollecties van CIVA komen.

Het denken rond de spoorwegverbinding tussen de beide terminusstations Noord en Zuid heeft in werkelijkheid geleid tot een veel bredere stedenbouwkundige reflectie op schaal van de hele hoofdstad. Dat was zo vanaf het begin, in 1836, aangezien het tracé nauw verbonden was met de inplanting van een station in het hart van de stad. En dat was zeker zo bij het hervatten van de bouw van de tunnel in 1935, aangezien de keuze voor een open werf over een lengte van twee kilometer de heropbouw impliceerde van de hele stedelijke structuur. Tegelijk bood de Noord-Zuidverbinding Brussel en de Belgische Staat de gelegenheid om vorm te geven aan hun respectieve ambities voor de hoofdstad: de Stad met zijn beleid van sanering en modernisering en de Staat met een aantal nationale voorzieningen, zoals de Albertinabibliotheek en het Riksadministratief Centrum.

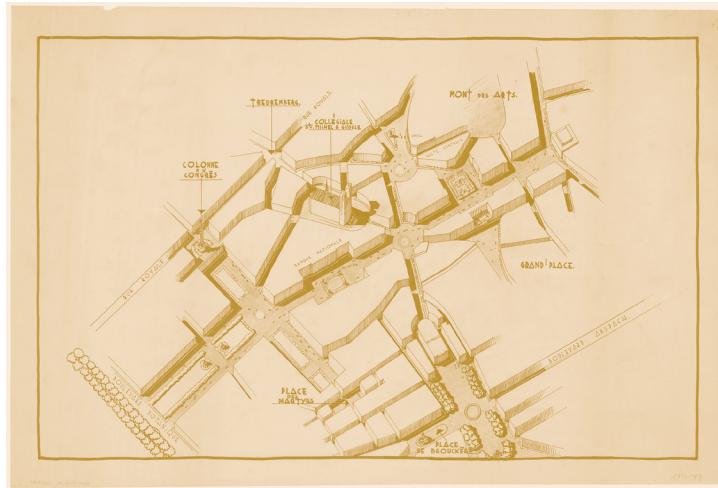
De Noord-Zuidverbinding wordt vaak beschouwd als compleet ontdaan van enige totaalvisie. Toch vormen de plannen voor het tracé ervan, maar ook de urbanisatie-voorstellen voor Brussel, de projecten voor de drie hoofdstations, de wedstrijden voor de Albert I-bibliotheek en de ideeën voor een Riksadministratief Centrum evenveel vraagtekens bij de stad en zijn ontwikkeling. Ze zijn in de tentoonstelling aanwezig, via architectuurtekeningen en onderdelen van grotere structuren die de grote politieke, architecturale en vastgoedambities belichamen.

(re)compose the city toont opties die geen deel uitmaken van de stad van vandaag maar wel het debat over de huidige verstedelijking van Brussel kunnen voeden.

DE NZ-VERBINDING EN DE TRANSFORMATIE VAN DE STAD

Tussen het einde van de 19de eeuw en de opening in 1952 heeft de Noord-Zuidverbinding het debat over de transformatie van de hoofdstad vormgegeven. Enerzijds deed ze dienst als katalysator voor een hoop gerichte vragen, stadsvernieuwingsprojecten, verbindingen en tracés die soms al ruim een halve eeuw hangende waren. Anderzijds territorialiseerde ze de grote uitdagingen op het vlak van mobiliteit en uitrusting die toen aan de orde waren in de verschillende ministeries en cenakels waar werd nagedacht over moderne architectuur. Meer algemeen gaf ze de stedelijke overheden de middelen om de monumentale ambities die bij haar representatieve hoofdstedelijke functie hoorden waar te maken.

Georges RICQUIER (1902-1963)
Ontwerp van een stedenbouwkundig *tracé régulateur* voor de Stad Brussel, 1943 Coll.
AAM/CIVA, Brussels

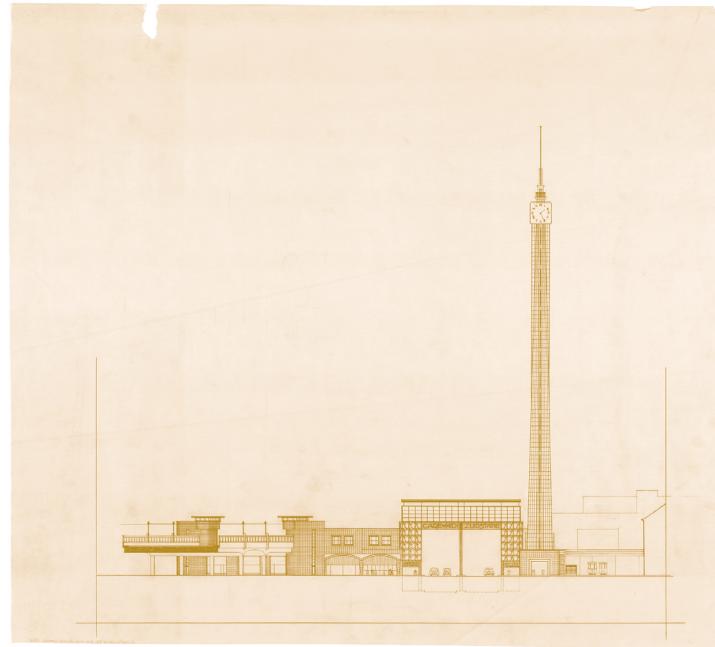


DE STATIONS OP DE NZ-VERBINDING EN STEDENBOUW

Rond 1900 kwam een einde aan het gedraal over het behoud van zowel het Noord- (1846, François Coppens) als het Zuidstation (1869, Auguste Payen) als kopstation (of terminus): "De uitbreiding van de bestaande installaties is onmogelijk zonder te snijden in het weefsel van de buurten rond de stations". Door de Noord-Zuidverbinding werden het doorgangsstations die uitmondden op de uitgangen van de tunnel. Om dat mogelijk te maken kwamen de nieuwe stations iets verder van de bestaande stations en van het centrum van de stad te liggen. Zo kwamen ze los van hun voorplein en werden ze een soort tegen en onder de sporen genestelde machines voor het beheer van de reizigersstromen. Door de aanleg van de Noord-Zuidverbinding kon ook het idee van een "centraal station", dat al sluimerde sinds 1836, eindelijk vorm krijgen. Het kwam in de Putterijwijk die aan sanering toe was en werd een ondergronds complex. In 1937, nadat de werken aan de verbinding pas weer op gang gekomen waren en de wedstrijd voor het Zuidstation zijn beslag kreeg, schreef architect Gaston Brunfaut: "Elk eigentijds station stelt voldoende problemen om het te bestuderen in het licht van de bepalende stedelijke omgeving". Maar de vraag bleef dus hoe drie zulke stations in te planten in het stedelijke weefsel?

Lucien DE VESTEL (1902-1967)
Wedstrijd voor de inrichting van het
Zuidstation en haar omgeving, [1936]
Axonometrische doorsnede van het
station met de sporen, verkeerswegen en
voetgangersverbindingen
Coll. AAM/CIVA, Brussels

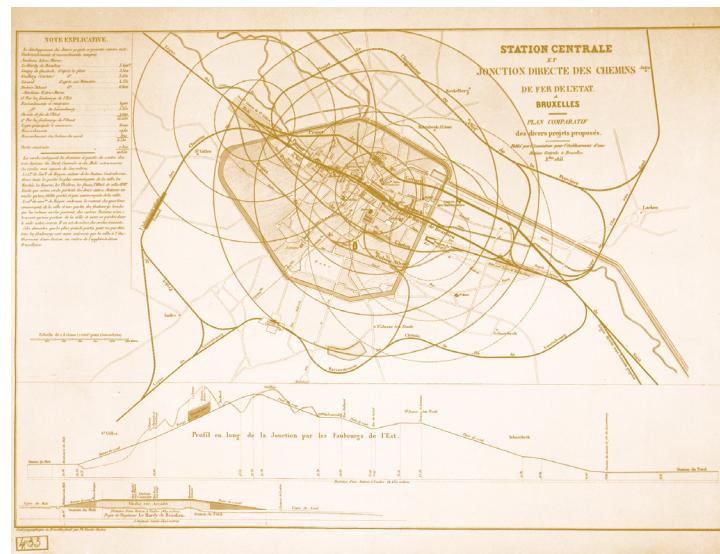




DE NZ-VERBINDING EN HAAR TRACÉS

Het idee om het Noord- en het Zuidstation met elkaar te verbinden is bijna even oud als de oprichting van het Belgische spoorwegennet zelf. De verschillende onderzoeken naar een geschikt tracé volgden elkaar op, tussen 1836 en 1903, het jaar waarin het vastgelegd werd door de overeenkomst die de Stad Brussel en de Belgische Staat toen ondertekenden. Er dienden zich in grote lijnen drie benaderingen aan. De eerste ging dwars door de stad. In de tweede maakte het tracé een bocht via het westen van de Stad, daarbij de industriële ontwikkeling volgend. De derde deed hetzelfde maar dan via het oosten en langs de Zennevallei. Op het niveau van de infrastructuur kregen we een luchtroute, sporen op het niveau van de rijweg of onder de grond. Alle tracés omvatten de bouw van een centraal station dat in enkele projecten zelfs het enige station vormde. In 1897 stelde ingenieur Frédéric Bruneel een oostelijk, ondergronds tracé voor langs de Zennevallei; het tracé dat zal overgenomen worden in de overeenkomst van 7 april 1903.

Centraal Station en rechte verbinding van de Staatsspoorwegen te Brussel, vergelijkend plan met de verschillende voorgestelde projecten, 1855 Stadsplattegrond en lengteprofiel gepubliceerd door de Association pour l'établissement d'une Station Centrale à Bruxelles. Coll. S.A.B., P.P. 443
 Foto CIVA, Brussels



DE ALBERT I-BIBLIOTHEEK

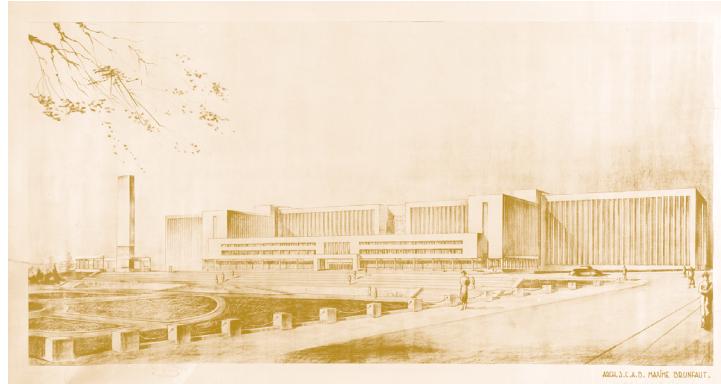
Na het overlijden van Koning Albert I in 1934 kwam het door zijn voorganger Leopold II sterk gekoesterde voorstel voor een herinrichting van de Hofberg en de Kunstberg weer bovenrijpen. Het door Albert I verdedigde project bestond uit het toevoegen van een Koninklijke Bibliotheek van België.

De inrichting van de Hofberg was doorslaggevend voor de Stad omdat deze, met de Oratoriënborg, de voornaamste verbinding vormde tussen de boven- en de benedenstad. Hij werd dan ook als een van de eerste ingericht tijdens de werken aan de Noord-Zuidverbinding. Zo kwam de Ravensteinstraat tot stand. De overige werken gingen de koelkast in. Slopen deed men echter wel, zodat de hele Putterijwijk een stadskanker werd. Naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling van 1910 verstopte de Franse landschapsarchitect Jules Vacherot dat lelijke braakland onder een tuin die de stad er goed deed uitzien.

De werken aan de Noord-Zuidverbinding raakten in het slop en de tuin van Vacherot bleef tot in 1937, het jaar waarin een wedstrijd georganiseerd werd voor de Bibliotheek op de Kunstberg, ex aequo gewonnen door Eduard Van Steenbergen en Jules Ghobert. De nationale en stedelijke overheden waren als eigenaars van de gronden verdeeld en de bevolking was ondertussen gehecht geraakt aan de tuin. Dus kwam er voor de site van de Kruidtuin een nieuwe wedstrijd die in 1938 door Maurice Houyoux gewonnen werd.

Een ommezwaai bij Stad, Staat en Koning legde echter de definitieve plaats voor de inplanting van de Bibliotheek op de Kunstberg vast, ondanks protestbewegingen onder de bevolking (1939). De aangewezen architecten werden de drie winnaars van beide wedstrijden, bijgestaan door de landschapsarchitect René Pechère. Op het ogenblik dat de bouw van de Bibliotheek start, in 1956, is de tuin van Vacherot volwassen en een ware groene long voor de stad. De Bibliotheek zal uiteindelijk op 17 februari 1969 geopend worden.

Maxime BRUNFAUT (1909-2003)
Wedstrijd voor de oprichting van de
Albert I-bibliotheek in de Kruidtuin, 1938
Perspectief van de hoofdgevel
Coll. AAM/CIVA, Brussels

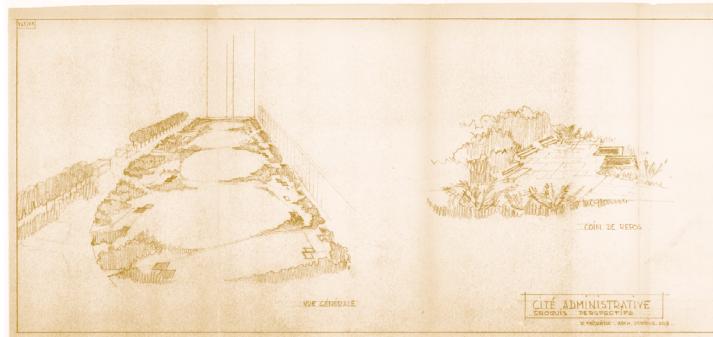


HET RIJKSADMINISTRATIEF CENTRUM

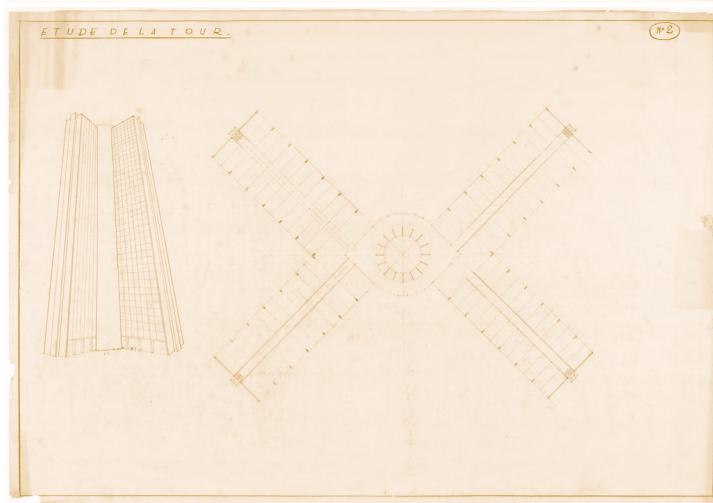
Het Rijksadministratief Centrum bevindt zich op de helling van wat vroeger de Oratoriënborg genoemd werd, naar het Oratorianenklooster dat er in de 17de eeuw werd opgericht. De tuinen en de boomgaarden van dat klooster, vierkantig met vele terrassen, boden een ruim panorama over Brussel. De Franse Revolutie heeft de tuinen toegankelijk gemaakt, waarna ze zijn verdwenen door de stedenbouwkundige veranderingen van de bovenstad in 1821, die ook ingrepen in de hoogteverschillen. Het hoogteverschil tussen het boven- en het benedengedeelte was van dien aard dat de lagergelegen wijk de *Bas-fonds* werd gedoopt. De Stad verwierf de gronden en stelde in 1847 Jean-Pierre Cluysenaar aan om beide wijken met elkaar te verbinden. Hij bouwde een uit twee vleugels bestaande overdekte markt die de monumentale trappen naar de Congreskolom en het zogeheten Panoramaplein flankeerden en ondersteunden. De door het College georganiseerde wedstrijd duidde in 1849 voor de inrichting van het plein en het valoriseren van het uitzicht over de stad Joseph Poelaert aan, die eerder al de Kolom voor zijn rekening had genomen.

In 1955 zou de keuze op de Oratoriënbberg vallen voor de opbouw van de centralisatie van alle kantoren van de ministeriële administratie. Deze percelen waren in handen van het NBV, de Belgische Staat en de Stad en er waren al sloopwerken aan de gang voor de tunnel van de Noord-Zuidverbinding. De voordelen van die locatie waren zowel intermodaal, aangezien ze zich dicht bij de Kleine Ring, twee grote verkeersassen en de halte Congres bevond, alsook symbolisch, door de aanwezigheid van de Congreskolom, het symbool bij uitstek van de oprichting van België. De eerste steen werd gelegd op 21 april 1958, terwijl in 1959 het eerste voorontwerp werd ingediend. De toren werd in 1983 voltooid en in 2001 werd het RAC verkocht aan een projectontwikkelaar.

René PECHERE (1908-2002)
Rijksadministratief Centrum, z.d.
Plan voor de tuinen
Coll. CIVA, Brussels



Jacques VAN MALDERGEM (1917-2004)
Ontwerp voor het Rijksadministratief
Centrum, ca. 1960
Studie voor de toren, perspectieftekening
en plan
Coll. AAM/CIVA, Brussels



EN DAARNA?

De Noord-Zuidverbinding werd geopend in 1952. De drie treinstations werden voltooid tussen 1949 en 1956. De Albert I-bibliotheek verwelkomde in 1969 haar eerste lezers en voor de gebruikers van de toren van het Rijksadministratief Centrum was het nog wachten tot 1983. De fysieke totstandkoming van die infrastructuur en gebouwen gaf aanleiding tot weer nieuwe problematieken en reflecties, waarvan er enkele tot op vandaag doorwerken en onderwerp zijn van debat.

(re)compose *the city* gaat uit van het ontstaansverhaal van de Noord-Zuidverbinding, met haar spoorweginfrastructuur en alle aanverwante nationale voorzieningen, om vragen te stellen bij de huidige stedenbouwkundige ontwikkelingen in Brussel. Meer specifiek organiseert het CIVA een debatreeks die een licht wil werpen op de evolutie en de kenmerken van een publiek-private coproductie van de hoofdstad en een mogelijke urbanistische visie voor Brussel.

- 04.07 De vacante stad ingevuld? Kunstberg & Centraal Station
- 20.09 De privatisering van de Staat. Rijksadministratief Centrum
- 27.09 Van klein Manhattan naar? Noordwijk
- 04.10 Bestemming stad. Zuidwijk
- 10.10 Wat na de Verbrusseling? Brussel

Voor meer informatie over de debatten en het hele activiteitenprogramma
in de marge van (re)compose *the city*, www.civa.brussels

SECTIE UNBUILT HORTA

EEN ONVOLTOOIDE STEDENBOUWKUNDIGE AMBITIE

In 1926 werd Victor Horta gecontacteerd door het Engelse vastgoedbedrijf Municipal Developments Belges. Hij was bezig met de bouw van het Paleis voor Schone Kunsten en het bedrijf wilde het bouwblok aan de voet van het Paleis, tussen de Ravensteinstraat, het Kantersteen en de Stuiversstraat, helemaal vernieuwen. De huizen van de Putterijwijk, gelegen op de flank van de Koudenberg, tussen het Koninklijk Paleis en de Grote Markt, waren al gesloopt voor de aanleg van de Noord-Zuidverbinding en Municipal Developments Belges had de gronden overgekocht van de Stad.

Het ging bij dit immense project niet alleen om architectuur maar ook om stedenbouwkunde, want het verbond de bovenstad op een nieuwe manier met de benedenstad en bevatte een straat die al een voorafschaduwing was van de Ravensteingalerij. Horta dacht er zelfs even aan het project door te trekken tot aan de Sint-Hubertusgalerijen. De overheid sprak hem ook aan voor andere projecten in de wijk, waaronder de bouw van de Centrale Halte en twee scholen.

In 1928 werd bij de stad een vergunning aangevraagd voor het ambitieuze project. Het bouwcontract werd toegewezen aan de firma Blaton, dat gebruik zou maken van zijn bekende Vibro-funderingspalen. De plannen bevinden zich nu bij CIVA, in het Blaton-archief. In zijn memoires schreef Horta: 'Vier weken na de ondertekening van het contract ging een van de grootste en mooiste bouwplaatsen open die in Brussel ooit door een privébouwonderneming zal worden uitgevoerd.'

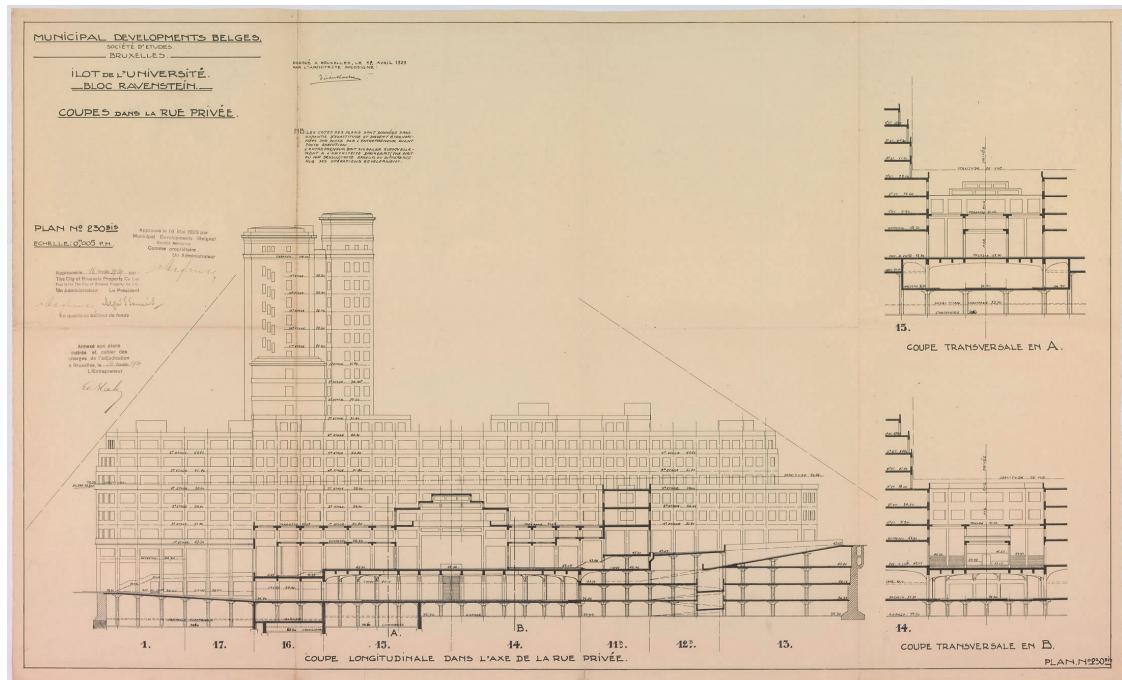
Eind 1929 werd het project afgeblazen omdat de Engelse firma failliet ging. De latere heropbouw van dit bouwblok was echter grotendeels geïnspireerd door Horta's project, zoals met name blijkt uit de Ravensteingalerij, de Shell Building en de zetel van verzekeraarsmaatschappij Trieste.

Het Centraal Station, waarvoor Horta in de loop van de jaren verschillende ontwerpen had gemaakt, werd na zijn dood in 1947, door Maxime Brunfaut, die sinds 1945 als architect meewerkte aan het project met enkele wijzigingen afgewerkt.

Kortom, Horta had pech en het stedenbouwkundige aspect van zijn begaafdheid dat hij hier had kunnen botvieren, werd nooit omgezet in werkelijkheid. Aan de hand van de oorspronkelijke plannen krijgt de bezoeker van deze tentoonstelling inzicht in de visie van stedenbouwkundige Victor Horta voor een wijk die door de geschiedenis onheus behandeld is.

VICTOR HORTA
(1861-1947)

Municipal Developments, 1929
Overzichtsplan van de eerste verdiepingen van het noordelijke deel van het zogenaamde bouwblok van de Universiteit



BIO VAN DE CURATOREN

Curatrice (re)compose the city:
Audrey Contesse

Audrey Contesse is architecte en historica in de kunsten en architectuur. Ze werkt vandaag als curatrice van tentoonstellingen, als auteur en raadgeefster inzake culturele communicatie in het domein van de architectuur. Ze was de Franstalige redactiesecretaresse en nadien hoofdredactrice van het magazine A+ Architecture in Belgium (2006-2015). Ze werkt als journaliste voor internationale tijdschriften zoals L'Architecture d'Aujourd'hui, D'A, Werk, bauen + wohnen, Tracés, L'Art Même. Ze publiceerde verschillende artikels in onder meer XX Models. Young Belgian Architecture, Inventaires 0 & 1, Architectuur Jaarboek 2016. Architectuur op maat, etc. Momenteel sluit ze een reeks af van 10 boeken: 150 ans de l'entrepreneur Blaton à travers 10 bâtiments iconiques en Belgique. Als curatrice werkt ze aan: cinq architectures en Belgique. Deze tentoonstelling werd voorgesteld in Parijs (2015) nadien in Genève (2016) en in Londen (2017). Ze zal in een uitgebreide versie worden getoond in Montréal (Design Center) eind 2018.

In 2009 organiseerde ze de reeks van films en lezingen 5/5, over het Belgische landschap en Belgische landschapsarchitecten in Brussel. Ze was ook een van de onderzoekers betrokken bij het project Usus/Ussures voor het Belgisch paviljoen op de architectuurbiënnale van Venetië in 2010. Ze werkt ook als communicatieadviseur voor de architectuurcel van de Fédération Wallonie-Bruxelles en voor architecten met het oog op de ontwikkeling van een culturele communicatiestrategie. Ze zetelt geregeld in jury's zoals in deze van de Distinction d'architecture romande 2018 (Zwitserland) en in scholen en universiteiten in België en het buitenland.

Curator van de sectie Unbuilt Horta:
Yaron Pesztat

Yaron Pesztat is filosoof van opleiding, voormalig algemeen secretaris van Inter-Environnement Bruxelles, afgevaardigd bestuurder van de Archives d'Architecture Moderne (AAM) en directeur van het departement moderne architectuur van CIVA.

CIVA

Yves Goldstein,
Voorzitter

Pieter Van Damme,
Directeur

Tentoonstelling van het Departement Moderne Architectuur, onder leiding van
Yaron Pesztat

En van het Departement Tuin, Landschap en Stedelijk Ecosysteem, onder leiding van
Ursula Wieser Benedetti

Commissaris
Audrey Contesse

Wetenschappelijk comité
Maurice Culot, Géry Leloutre, Yaron Pesztat,
Jos Vandenbreeden, Ursula Wieser Benedetti

Opzoekwerk
Stéphanie De Blieck, Dominique Dehenain,
Sophie Gentens, Eric Hennaut, Manon Kempinaire,
Anne Lauwers, Sarah Tibaux

Scenografie
Audrey Contesse

Oppbouw
Patrick Demuylder, Renaud De Staercke,
Christophe Meaux

Grafiek
Eurogroupe

Illustratie
Marie Trossat

Tekst
Audrey Contesse, Géry Leloutre

Vertaling
Dynamics Translations

Communicatie en pers
Véronique Moerman, Dieter Vanthournout,
Mey Reinke

CIVA bedankt voor hun waardevolle medewerking
Museum of Contemporary Art Antwerp – M KHA
Sonuma
Wallonie Image Production

En het voltallige team
Jamal Ahrouch, Aïcha Ben Zaktit, Marcelline Bosquillon, Danny Casseau, Mostafa Chafi,
Catherine Cnudde, Germaine Courtois, François De Heyder, Jacques de Neuville, Oana Dewolf,
Anna Dukers, Chaïmae El Ahmadi, Andrea Flores,
Tania Garduno Israde, Sébastien Gillette, Ophélie Goemaere, Carole Kojo-Zweifel, Anne-Catherine Laroche, Cédric Libert, M'Bulayi Mabiala Mpiniabo, Hugo Martin, Salima Masribatti, Luc Nagels, Moustapha Moustapha Nanes, Anne-Marie Pirlot, Pascale Rase, Inge Taillie, Lauréline Tissot, Sandra Van Audenaerde, Martine Van Heymbeeck, Marc Van Oost, Vincent Vanhoutte.

PRAKTISCHE INFO

Tentoonstelling
(re)compose the city - Unbuilt Brussels #02
01.06.18 — 14.10.18

Openingsuren
Dinsdag—Zondag : 10u30—18u00

Inkomtickets
10€ volwassenen | 8€ groep arief | 5€ udenten
en senioren | -18 jaar & pers: gratis

Rondleidingen na reservatie
Arkadia (FR) | reservaties:
02 319 45 60 – info@arkadia.be
Korei (NL) | reservaties:
02 380 22 09 – info@korei.be

Extra info & updates
www.civa.brussels
www.facebook.com/civabrussels
www.instagram.com/civabrussels

Persdienst
Dieter Vanthournout
T. 02 642 24 87 / 0497 90 12 51
d.vanthournout@civa.brussels

Aarzel niet om contact met ons op te nemen om
persfoto's te verkrijgen.
Die foto's zijn vrij van auteursrechten zolang de
tentoonstelling loopt.

PRESS RELEASE
EXHIBITION
EN

C

I. Architecture
II. Landscape
III. Urbanism

IV.



***UNBUILT BRUSSELS #2
(RE)COMPOSE THE CITY***
01.06.18 — 14.10.18

A

C I.II.III.IV. A
Culture — Architecture

www.civa.brussels

www.facebook.com/civabrussels
www.instagram.com/civabrussels
Rue de l'Ermitage 55 Kluisstraat,
Ixelles 1050 Elsene

The North-South Connection is generally seen as a trauma in the belief of Brussels denizens, a major error and the result of a lack of a strong-willed and coherent urban policy. *(re)compose the city* rather considers the period of reflection on the North-South Connection, from 1836 to 1952, as a town planning laboratory to turn Brussels into the capital of Belgium. The exhibition is based on several unbuilt projects that highlight this period, selected from entries of competitions, research works and other controversial approaches, preserved in the Civa archives.

The reflection on this railway layout linking the city's North and South stations actually led to a broader town planning approach on the scale of Brussels – from its beginnings, in fact, in 1836, because this layout is closely linked to the creation of a station in the heart of the city. This aim persisted when construction work on the tunnel resumed in 1935, because the choice of an open trench required recomposing the urban structure over more than two kilometers in length. The Connection concurrently offered an opportunity for the City and the State to give shape to their respective plans for Brussels: the City by launching a clearance and modernization policy, and the State by erecting national facilities such as the Albert I Library and its Administrative District.

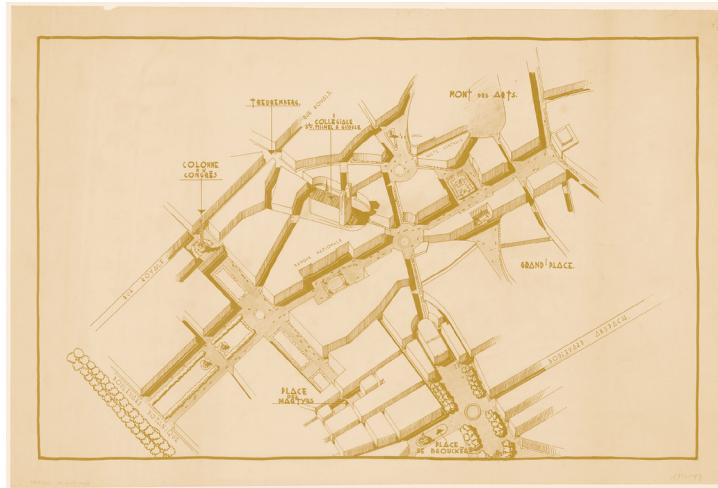
Whereas the Connection is generally considered as devoid of any overall vision, the layout plans for the Connection, the town planning proposals for Brussels, the projects for the three main train stations, the competition for the Albert I Library and the projects of an Administrative District, presented at the exhibition, all challenge the city through architectural design and broader composition pieces which incarnate the political, architectural and land improvement intentions.

(re)compose the city shows possibilities which do not compose the contemporary city, but have a capacity to fuel the discussions that are agitating the current urbanization of Brussels.

THE CONNECTION AND THE URBAN TRANSFORMATION

From the end of the 19th century to its inauguration in 1952, the North-South Connection shaped the discussion on the transformation of Brussels. On the one hand, it catalyses a large number of precise issues such as the renovation of neighbourhoods, relations, layouts, that had been left pending sometimes for more than half a century. On the other hand, it territorializes the major stakes of mobility and facilities then discussed in various think tanks on modern architecture in different ministries. In general, it gives the authorities of the City the means and resources for its monumental ambitions as the representative of the nation.

Georges RICQUIER (1902-1963)
Project for an urbanization regulating layout
of the City of Brussels, 1943
Coll. AAM/CIVA, Brussels

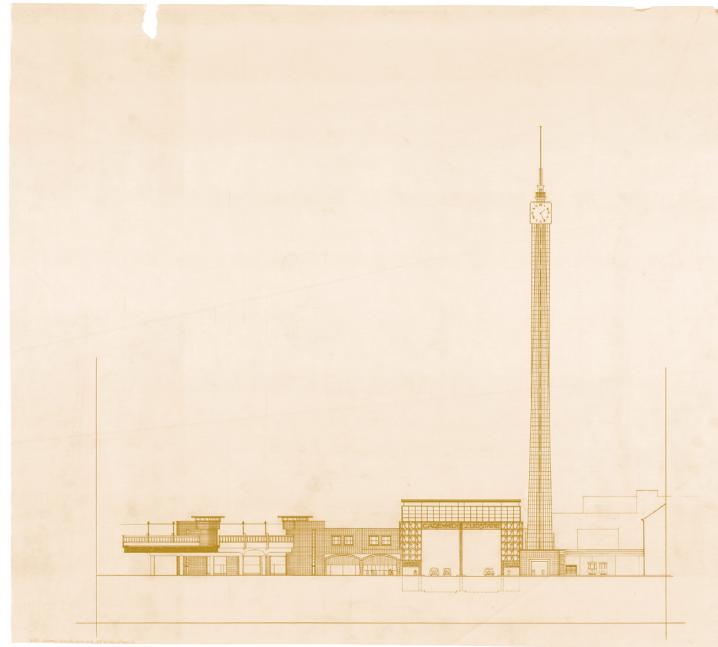


THE STATIONS OF THE CONNECTION AND URBAN PLANNING

Around 1900, the prevarications about preserving the North Station (1846, François Coppens) and having the South Station (1869, Auguste Payen) as a backup station (or terminal) came to an end: "the enlargement of the existing facilities can no longer be considered only at the expense of districts bordering the stations." Linked by the Connection, the two stations became through-traffic stations that catered for the two exits of the tunnel. To that end, new stations were to be situated away from the existing stations and the city centre. They would be disengaged from their esplanade and be turned into mechanisms to manage flows, backed against and nested under the tracks. The idea of a central station, considered since 1836, would also take shape thanks to the creation of the Connection. Situated in the district to be cleared in the Putterie, the train station was designed to be underground. In 1937, with the works for the Connection just revived and the competition for the South Station completed, the architect Gaston Brunfaut wrote: "Every contemporary station poses enough problems for us to study them in consideration of the urban whole on which they depend." But how could these three stations be established in the urban fabric?

Lucien DE VESTEL (1902-1967)
Competition for the development of the
South Station and its surroundings, [1936]
Coll. AAM/CIVA, Brussels

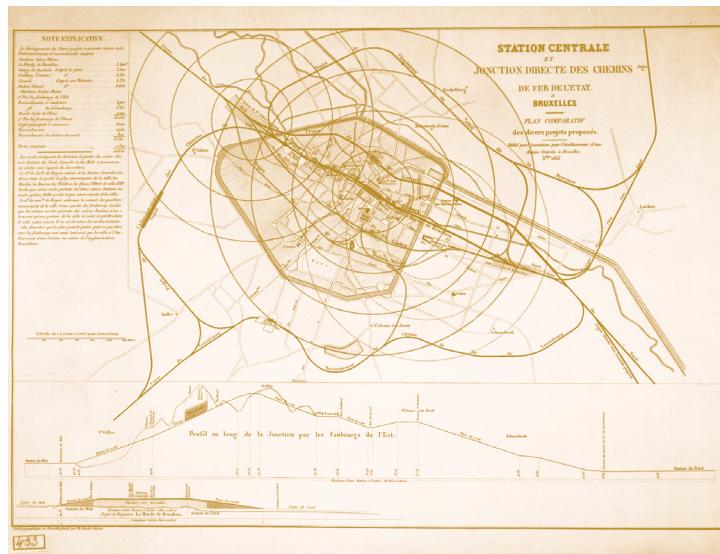




THE CONNECTION AND ITS LAYOUTS

The idea of connecting the North and South is concomitant with that of creating the Belgian rail network. Layout studies were conducted from 1836 to 1903, when the layout was approved by a convention signed by and between the City of Brussels and the State. Three major tendencies emerged. The first consisted of crossing straight through the heart of the city. The second layout was to circumvent the city by the west side, in line with the industrial development. The third went through the east of the city, along the Senne valley. In terms of the infrastructure itself, the paths were either overhead, or at road level, or underground. All these layouts included the creation of a central station, which in some of the projects was the only station. In 1897, the engineer Frédéric Bruneel proposed an underground alignment to the east of Brussels, bordering the Senne valley, and this was the one adopted in the convention of 1903.

Central Station and direct connection of the State railways in Brussels; comparative plan of the various projects proposed, 1855
 City plan and longitudinal profile by the Association pour l'établissement d'une Station Centrale à Bruxelles [Association for the Establishment of a Central Station in Brussels]
 Coll. S.A.B. / A.V.B., P.P. 443
 Photo CIVA, Brussels



ALBERT I LIBRARY

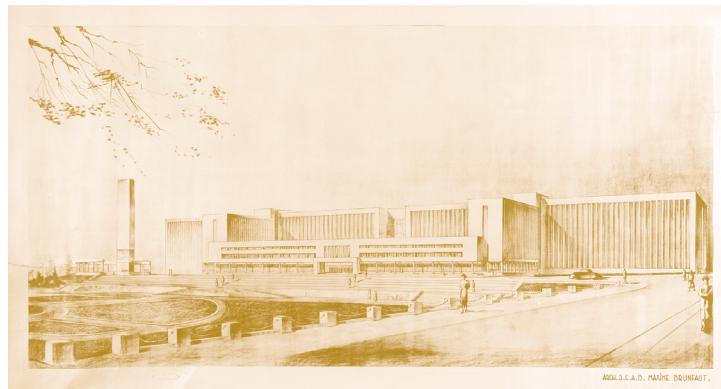
The death of King Albert I in 1934 revives the question of the rearrangement of the Montagne de la Cour on the Mont des Arts, a project initiated by his predecessor, King Leopold II. The project, pioneered by Albert I, consisted of attaching the Royal Library of Belgium to the Museums of Ancient Art.

The layout of the Montagne de la Cour was crucial for the City, because it represented one of the major links, with the Colline de l'Oratoire, between the upper and the lower parts of the city. Rue Ravenstein was thus completed, but the remainder of the works – being to alter the site – were put on hold. Only the demolition works were carried out, turning the Putterie district into an urban eyesore. The French landscape architect Jules Vacherot concealed this canker in the form of gardens for the city to “look nice” for the World Expo 1910.

The works for the Collection got bogged down and the Vacherot gardens still exist in 1937, when the competition for the library on the Mont des Arts was launched. At the end of the competition, which appointed Eduard Van Steenbergen and Jules Ghobert jointly, the land interests that opposed the City and the State, and the attachment of the population to the garden was such that a second competition was held for the Botanique site. Maurice Houyoux won this competition in 1938.

Nevertheless, an about-turn by the City, the State and the King, definitively fixed the location of the library on the Mont des Arts, in opposition to public opinion (1939). The architects appointed were the three winners of the two competitions, who were to work with the landscape architect René Pechère. When construction began on the Library in 1956, the Vacherot gardens had reached maturity and had become a real green lung for the city. The library was finally inaugurated on 17 February 1969.

Maxime BRUNFAUT (1909-2003)
Competition for the construction of Albert I
Library at the Botanique, 1938
View of the main façade
Coll. AAM/CIVA, Brussels

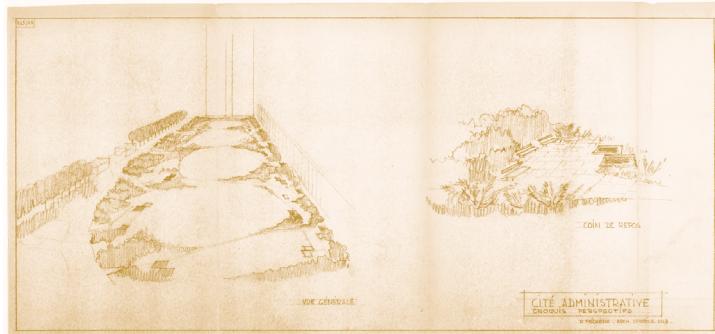


ADMINISTRATIVE DISTRICT OF THE STATE

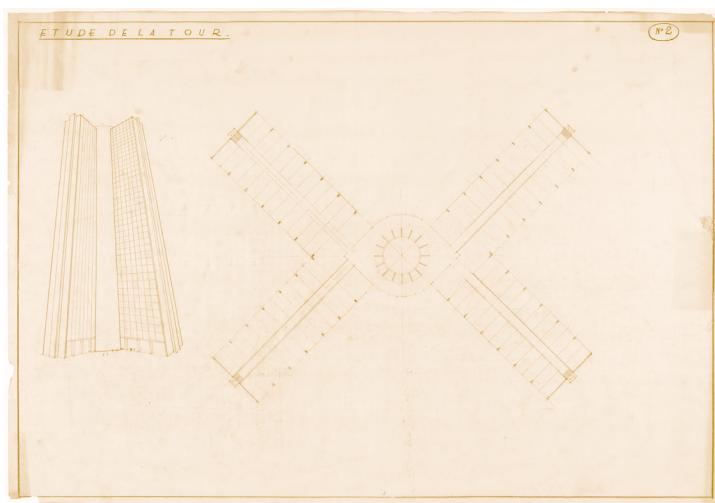
The Administrative District is located on the slope of a hill once called Montagne de l'Oratoire, because that is where the Oratorian convent was founded in the 17th century. The gardens and orchards of this convent, terraced and squared, offered a broad view of Brussels. Whereas the French Revolution made this garden accessible, the urban transformations of the upper part of the city in 1821 made the gardens disappear and altered the incline. The difference between the upper and lower part of the city is such that the district at the bottom is called *Bas-fonds* [Shallows]. The City acquired ownership and commissioned Jean-Pierre Cluysenaar in 1847 to establish the link between these two quarters. This resulted in the two wings of covered markets supporting and framing the monumental staircases leading to the Colonne du Congrès and to what is known as Panorama Square. The competition, held by the board in 1849, appointed Joseph Poelaert, who had previously designed the Column to arrange this square and enhance the panoramic view of the city.

In 1955, the choice of site to centralise the ministerial administration premises fell on the plots of the Montagne de l'Oratoire belonging to the ONJ, the State and the City, which were already being demolished for the tunnel of the Connection. The interest of the site lies in the fact that it is intermodal, as it is adjacent to the inner ring and two major road arteries, as well as near the Halte du Congrès. It is also symbolic, because the Colonne du Congrès overlooks it – one of the great symbols of the creation of Belgium. Whereas the cornerstone was laid on 21 April 1958, the first draft was filed in 1959 and the tower was completed in 1983. In 2001, the Administrative District was sold to a private developer.

René PECHERE (1908-2002)
State Administrative District, undated
Plan of the gardens
Coll. CIVA, Brussels



Jacques VAN MALDERGEM (1917-2004)
Project for State Administrative District,
[1960]
Study for the tower, view and plan
Coll. AAM/CIVA, Brussels



AFTERMATH

The North-South Connection was inaugurated in 1952. The three train stations were completed between 1949 and 1956. The Albert I library welcomed its first readers in 1969, and the tower of the Administrative District its occupants in 1983. The materialization of these facilities and buildings led to new issues and reflections, some of which persist to this day and give in turn rise to discussion.

(re)compose *the city* uses the history of the development of the North-South Connection, its infrastructure and the national facilities linked to it, to question Brussels' modern-day urban development. More specifically, the CIVA is holding a series of debates that will highlight the development and characteristics of a public-private co-production of the city, along with a possible planning vision for Brussels.

- 04.07 **A city that's still vacant?** Mont des Arts & Central Station
- 20.09 **From state control to private hands.** Administrative District
- 27.09 **From Little Manhattan to what?** North District
- 04.10 **Entering the city.** South District
- 10.10 **Brusselisation and beyond?** Brussels

For more information on these debates
and on all of the activities linked to (re)compose *the city*,
visit www.civa.brussels

CURATORS BIO

Curator (re)compose the city:
Audrey Contesse

Audrey Contesse is an architect and art/architecture historian. Currently, she is freelance curator, author & communication adviser in the field of architecture. She was previously editor and editor in chief of A+ Architecture in Belgium (2006-2015). She is still working as a journalist for international architectural reviews like a.o. L'Architecture d'Aujourd'hui, D'A, Werk, bauen + wohnen, Tracés, L'Art Même. She has published articles in several books: XX Models. Young Belgian Architecture, Inventaires 0 & 1, Architectuur Jaarboek 2016. Architectuur op maat, etc. and has recently achieved a series of 10 publications: 150 years of the contractor Blaton through 10 iconic buildings in Belgium. As a curator, she is currently working on entrer: five architectures in Belgium. This architectural exhibition was first shown in Paris (2015), later in Geneva (2016) and London (2017). It will be shown in an extended version in Montréal (Design Center) in 2018.

In 2009, she curated a series of movies and lectures in Brussels, on landscape and landscape architects in Belgium called 5/5. She was also one of the co-researchers of the project Usus/Ussures for the Belgian Pavilion of the Venice Architecture Biennale 2010. She is also working as a communication adviser for the Cellule architecture (Fédération Wallonie-Bruxelles) and for architects in order to develop their communication strategy. She is regularly taking part in architectural juries like the Distinction d'architecture romande 2018 (Switzerland).

Curator of the Unbuilt Horta section:
Yaron Peszat

Yaron Peszat has a degree in philosophy. He is the former general secretary of Inter-Environnement Bruxelles, managing director of the Archives d'Architecture Moderne (AAM) and director of CIVA's department of Modern Architecture.

CIVA

Yves Goldstein,
President

Pieter Van Damme,
Director

*Exhibition of the Department of Modern
Architecture, under the supervision of
Yaron Peszat*

*And the Garden, Landscape & Urban Ecosystem
Department, under the supervision of
Ursula Wieser Benedetti*

Curator
Audrey Contesse

Scientific Committee
Maurice Culot, Géry Leloutre, Yaron Peszat,
Jos Vandenbreeden, Ursula Wieser Benedetti

Research
Stéphanie De Blieck, Dominique Dehenain,
Sophie Gentens, Eric Hennaut, Manon Kempinaire,
Anne Lauwers, Sarah Tibaux

Scenography
Audrey Contesse

Installation
Patrick Demuylder, Renaud De Staercke,
Christophe Meaux

Graphic design
Eurogroupe

Illustration
Marie Trossat

Text
Audrey Contesse, Géry Leloutre

Translation
Dynamics Translations

Communication and press
Véronique Moerman, Dieter Vanthournout,
Mey Reinke

*CIVA would like to thank for their valuable
assistance*

Museum of Contemporary Art Antwerp – M KHA
Sonuma
Wallonie Image Production

And the entire team
Jamal Ahrouch, Aïcha Ben Zaktit, Marcelline Bosquillon, Danny Casseau, Mostafa Chafi, Catherine Cnudde, Germaine Courtois, François De Heyder, Jacques de Neuville, Oana Dewolf, Anna Dukers, Chaïmae El Ahmadi, Andrea Flores, Tania Garduno Israde, Sébastien Gillette, Ophélie Goemaere, Carole Kojo-Zweifel, Anne-Catherine Laroche, Cédric Libert, M'Bulayi Mabiala Mpiniabo, Hugo Martin, Salima Masribatti, Luc Nagels, Moustapha Moustapha Nanes, Anne-Marie Pirlot, Pascale Rase, Inge Taillie, Lauréline Tissot, Sandra Van Audenaerde, Martine Van Heymbeeck, Marc Van Oost, Vincent Vanhoutte.

PRACTICAL INFO

Exhibition
(re)compose the city - Unbuilt Brussels #2
01.06.18 — 14.10.18

Opening hours
Tuesday—Sunday: 10.30am—6pm

Entrance fee
10€ adults | 8€ / pp groups | 5€ students
& seniors | -18 years old & press: free

Guided tours by subscription
Arkadia (FR) | subscription:
02 319 45 60 – info@arkadia.be
Korei (NL) | subscription:
02 380 22 09 – info@korei.be

Extra info & updates
www.civa.brussels
www.facebook.com/civabrussels
www.instagram.com/civabrussels

Press contact
Dieter Vanthournout
T. 02/642 24 87 / 0497 90 12 51
d.vanthournout@civa.brussels

Do not hesitate to contact us when in need of
press pictures. These images are free of rights as
long as the exhibition is on show.