

NEUVIEME PARTIE

BRUXELLES CAPITALE DE LA BELGIQUE INDEPENDANTE

LES TRANSFORMATIONS DE L'AGGLOMERATION BRUXELLOISE DEPUIS 1830

I. LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE (1)

DEPUIS LE TEMPS OÙ, EN TÉMOIGNAGE DE GRATITUDE, LES constituants assignèrent à Bruxelles le rôle de capitale du royaume indépendant de Belgique, que de changements survenus !

Le plus apparent de tous est sans doute l'extraordinaire *accroissement du nombre des habitants* groupés dans et autour de la Vieille Ville (séparée du territoire des villages de l'ancienne cuve.)

Les causes de cette concentration humaine ne furent d'ailleurs pas uniquement d'ordre politique. Ce n'est pas seulement parce que Bruxelles a été la résidence de la Cour, le siège de toutes les institutions centrales de l'administration et le foyer principal de la vie intellectuelle et artistique qu'il est devenu le noyau d'une vaste agglomération humaine. C'est aussi en raison de l'excellence de sa *position géographique*. (Cette position est d'ailleurs à l'origine de sa fortune politique).

Situé vers le centre du pays, à mi-distance entre les bassins industriels de la Haine et de la Sambre, au sud, et le grand exutoire maritime de l'Escaut, au nord; entre la région industrielle de la Meuse liégeoise et de la Vesdre, à l'est, et les foyers de production des Flandres, à l'ouest, il a tiré profit des courants économiques de plus en plus intenses circulant entre ces divers pôles de la vie économique nationale.

Lieu de *transit* intense, et non sans profit, Bruxelles est, par ailleurs également devenu centre de *production*. Les usines s'y sont multipliées, en même temps que les entrepôts et les magasins de gros, de demi-gros et de détail; d'autant plus aisément que les *institutions de crédit* en faisaient, de préférence, leur siège principal et que sa Bourse s'avérait la plus active du royaume.

Marché financier excellent pour le lancement des affaires et le placement des émissions, centre important de *consommation* et de *distribution* de matières et de marchandises, centre de production industrielle, Bruxelles — capitale politique, intellectuelle et artistique — est ainsi devenu le noyau d'une des plus grandes agglomérations industrielles du pays.

Étant entendu qu'il convient de considérer la Vieille Ville comprise dans la limite des

(1) Cf. V, 1.

boulevards circulaires établis à l'emplacement des anciens remparts comme le point focal de toute cette zone qui s'étend entre Hal et Vilvorde, dont l'axe principal est formé par la vallée de la Senne.

C'est de là que l'activité industrielle s'est propagée : le long du canal de Willebroeck, du canal de Charleroi, autour des gares et en bordure des lignes de chemins de fer. En fait,

ce ne sont pas les petits villages de l'ancienne « cuve » qui ont grandi. C'est la ville qui s'est amplifiée, qui s'est étendue, qui s'est répandue au-delà de ses limites administratives. C'est elle qui a progressivement envahi le plat-pays, l'a éveillé, l'a transformé et, des hameaux agricoles, a fait des quartiers urbains, des faubourgs industriels ou résidentiels.

Nous dirons plus loin de quelle manière.

Auparavant, indiquons brièvement quelques chiffres, dont l'éloquence dispensera de longs commentaires.

En l'an 1800, l'ensemble des villages de la *première zone limitrophe* de Bruxelles ne comptait que 10.000 habitants. (supra, p. 224). En 1830, ce même ensemble en comprenait déjà *deux fois* autant. Mais seize ans plus tard, en 1846, le premier recensement décennal de la population du royaume — organisé sur des bases scientifiques par Quetelet —

révéla l'existence d'une population *six fois* plus nombreuse qu'au début du siècle.

En 1846, en effet, Ixelles et Saint-Josse-ten-Noode abritaient déjà chacun plus de 14.000 âmes. En vérité, ce n'étaient déjà plus des villages, mais bien des faubourgs urbains, des excroissances citadines au-delà des portes de Namur et de Louvain. Il en était de même de Molenbeek-Saint-Jean, faubourg manufacturier particulièrement actif, né au débouché de la porte de Flandre et de celle de Laeken (aujourd'hui dite d'Anvers).

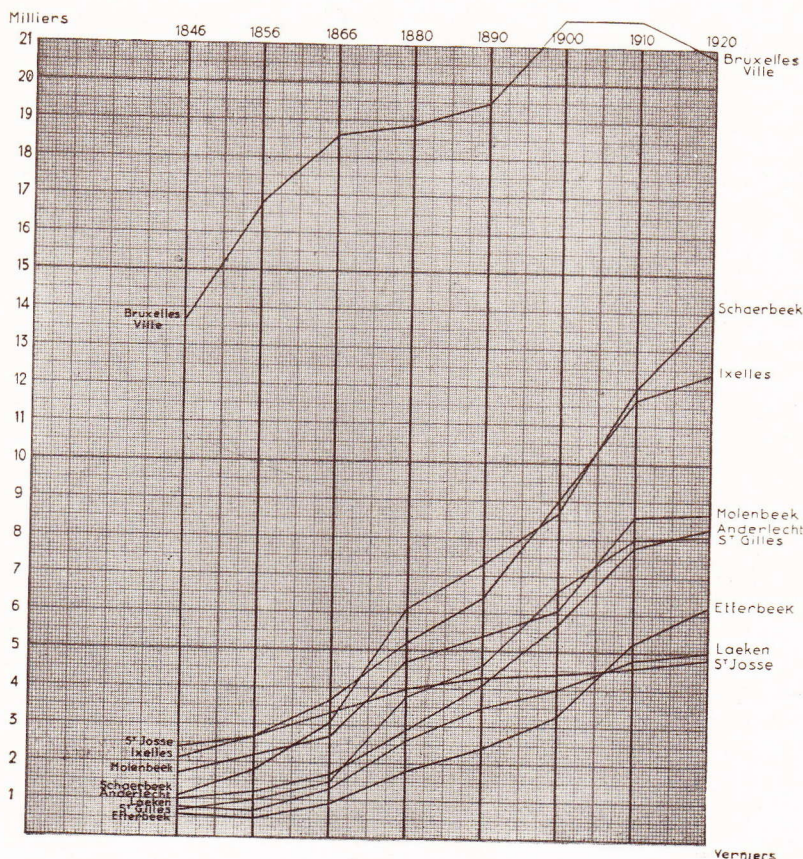


Fig. 195. Graphique montrant la progression du nombre de maisons (exprimé en milliers), de l'année 1846 à l'année 1920, pour Bruxelles et les communes-faubourgs de la première zone concentrique.

Cliché de la S. R. A. B., art. L. Verniers, Les transformations de Bruxelles, t. XXXVII, 1934.

Dans la *deuxième zone limitrophe*, Forest, Uccle, Koekelberg, Jette-Saint-Pierre, Audergem, Watermael, Boitsfort et Woluwe-Saint-Lambert ne groupaient, ensemble, que 17.007 habitants. Ce n'était encore que le double de la population totale recensée au début du siècle. Là, en 1846, l'aspect exclusivement rural se maintenait intact. Tout au plus quelques maisons de plaisance y attestaient la proximité de la ville. Exception faite, toutefois, pour Koekelberg, désormais autonome (détaché de Berchem-Sainte-Agathe). Là nichait une misérable population d'ouvriers de fabrique, fileurs et tisserands pour la plupart. Koekelberg n'était autre chose que l'annexe du faubourg industriel de Molenbeek-Saint-Jean.

De 1846 à 1930, la progression démographique ne cessa de s'accélérer. Dans la *première zone limitrophe*, le nombre d'habitants est passé à près d'un demi-million (exactement 583.531). Dans la *seconde zone*, il est passé, dans le même laps de temps, de 17.007 à 167.520.



Fig. 196. La gare du Nord et la porte de l'octroi, dite porte de Cologne, vers le milieu du XIX^e siècle, d'après une lithographie de Borremans.

Cliché prêté par le Folklore brabançon.

L'exemple de la commune de Schaerbeek entre tous est frappant. Pour cette seule commune, la population passa de 6.211, en 1846, à 118.722, en 1930.

Cela permet de mesurer l'impétuosité des courants d'immigration vers l'agglomération bruxelloise au cours de la seconde moitié du XIX^e et durant le premier quart du XX^e siècle.

Au-delà des limites de la seconde zone, les agglomérations ressentirent également « l'action de présence » de la capitale :

- celles du *groupe méridional* (Droogenbosch, Ruysbroeck, Beersel, Linkebeek, Alseberg, Rhode-Saint-Genèse, Buysinghen, Leeuw-Saint-Pierre, Loth, Zuen et Hal) passèrent de 19.288 à 55.402 habitants, de 1846 à 1930;

- celles du *groupe septentrional* (Evere, Strombeek-Bever, Dieghem, Machelen, Vilvorde, Neder-Over-Heembeek et Haren) passèrent de 10.463 à 47.283;

- celles du *groupe oriental* (Woluwe-Saint-Etienne, Woluwe-Saint-Pierre, Tervueren et Stoekel), de 4.335 à 15.556;

- celles du *groupe occidental* (Dilbeek, Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren, Grand-Bigard, Wemmel et Zellick), de 6.293 à 25.942.

II. LA DECONCENTRATION DEMOGRAPHIQUE (1)

Quant à la *Vieille Ville* enserrée par les boulevards circulaires, elle vit s'accroître régulièrement le nombre de ses habitants jusqu'en 1890. De 123.874 en 1846, la population passa à 139.176 en 1856, à 142.991 en 1866, à 159.374 en 1890.

Elle ne dépassa pas ce cap. Au contraire, à partir de 1890, la population se mit à décroître.

En 1900 elle s'abaissait à 154.732 unités; en 1910 à 141.558; à 119.018 en 1920; à 104.718 en 1930. En l'espace de quarante ans, la perte absolue se chiffrait par 54.656 unités, soit une chute relative de 34 %.

Phénomène curieux — également observé dans toutes les grandes villes dynamiques — que les géographes désignent par l'expression allemande « *citybildung* » (= formation d'une « city », par allusion à la « city » de Londres) ou encore par celle de *déconcentration urbaine* (perte de substance humaine du centre au profit de la zone périphérique).

Les causes en sont multiples. Pour Bruxelles elles sont les suivantes :

— Tout d'abord la *spécialisation fonctionnelle du noyau urbain*. Dans le centre de la ville, pôle de la vie économique, la plupart des immeubles cessent d'être des lieux de résidence et sont exclusivement ou principalement affectés à des usages commerciaux. Du centre, cette spécialisation se répand progressivement le long des voies de grande circulation, notamment le long des rues menant vers les issues principales de la ville : portes de l'octroi et gares de chemins de fer — près desquelles apparaîtront plus tard des *noyaux*

Fig. 197. La première Gare du Midi, dite Gare des Bogards, d'après *Bruxelles moderne*.

Cliché prêté par le *Folklore brabançon*.

secondaires (comme la porte de Namur et la place Rogier, les exemples les plus typiques). — Secondement, le *déplacement des industries vers les faubourgs*. Là le terrain nécessaire aux vastes installations industrielles est beaucoup moins coûteux que dans la *Vieille Ville*. De plus, on y est plus près des voies et moyens de transport.

Il convient de remarquer, en effet, que le canal de Charleroi et le canal de Willebroeck étaient extérieurs au territoire de Bruxelles-Ville, et que les gares de chemins de fer — sauf

(1) Cf. V, 3.

la première gare du Midi, dite des Bogards — furent toutes établies au-delà des boulevards de ceinture.

Or, chaque gare devint un aimant exerçant une puissante attraction sur les hommes et les choses.

— Troisièmement, la plus-value considérable du terrain urbain et, conséquence inéluctable, la hausse des loyers, ont poussé les citadins vers les faubourgs, où ils trouvaient à se loger à meilleur compte, souvent avec plus de confort, souvent aussi dans de meilleures

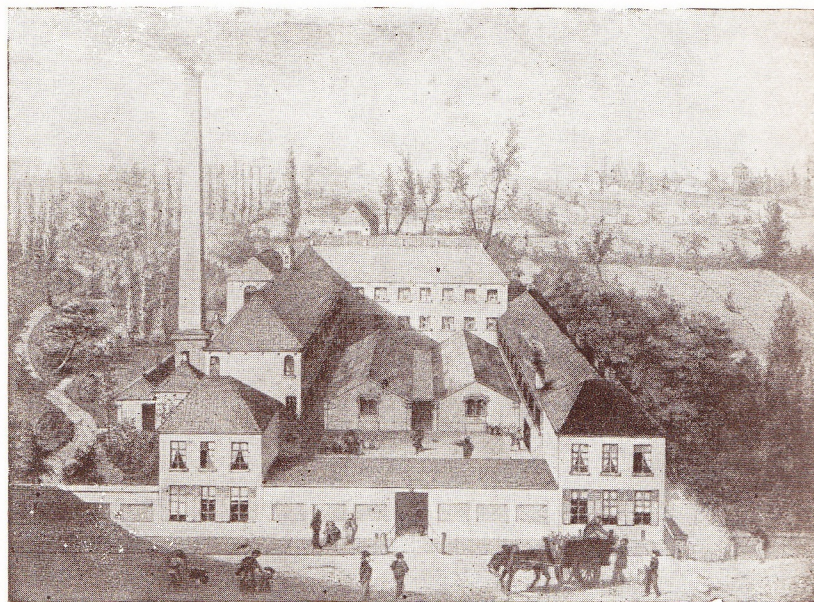


Fig. 198. Fabrique De Decker et C^{ie} — blanchissage et teinture de toile — à Veeweyde-Anderlecht; d'après une lithographie de Claessens, vers 1850. Collection Verbouwe. Cliché prêté par Eigen Schoon en De Brabander.

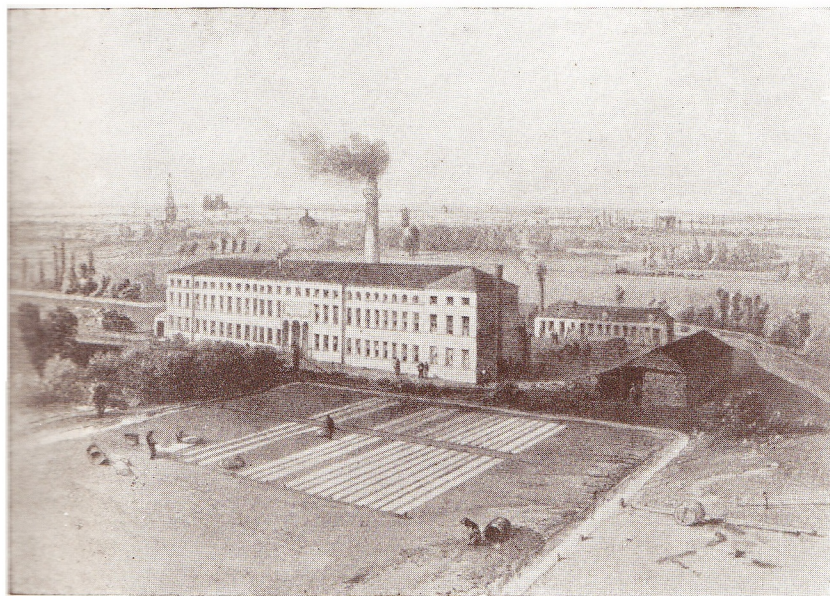


Fig. 199. Fabrique d'indienne (coton imprimé) de Seny et Leclère, à Anderlecht-Cureghem. Collection Verbouwe.

Cliché prêté par Eigen Schoon en de Brabander.

conditions d'hygiène. — Ce dernier avantage n'était pas négligeable, étant donné que les inondations de la Senne, et les épidémies de choléra et de typhus qui s'ensuivaient parfois, faisaient de certains quartiers de la Vieille Ville un séjour désagréable, voire dangereux.

Dès avant 1830, nous l'avons vu (*supra*, p. 245) nombre de familles riches s'étaient fixées de préférence dans les quartiers hauts de la ville, face à la campagne, saine et riante, des villages

de Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode, Ixelles et Saint-Gilles. Après la révolution, l'exemple fut amplement imité. Dès 1837, se constituait une « Société civile pour l'agrandissement et l'embellissement de Bruxelles » qui entreprit le lotissement d'un nouveau quartier sur les hauteurs s'étendant entre les portes de Namur et de Louvain (le quartier *Léopold*).

Hors la nouvelle porte d'octroi, ouverte en 1840, entre les portes de Namur et de Hal, quelques propriétaires de terrains entreprirent, de concert, la création du quartier, dénommé *Louise* en l'honneur de la reine.

Et ainsi de suite : l'établissement de l'*avenue Louise* vers le Bois de la Cambre, complété, au XX^e siècle, par celui de l'*avenue Emile De Mot* et de l'*avenue des Nations*; la création des quartiers *Nord-Est*, du *Cinquantenaire*, de l'*avenue de Tervueren*, etc.

— L'octroi urbain.

Jusqu'en l'année 1860, l'existence de l'octroi fut un puissant stimulant de la fuite vers les faubourgs. Le coût de la vie, en effet, y était sensiblement moins élevé qu'en ville puisqu'on n'y payait point de taxes sur la viande, le gibier, le poisson, la volaille, la bière, le vin, les légumes, le charbon, le bois de chauffage, le fourrage.

Et on n'y payait pas davantage de droits sur les matériaux de construction (pierres, briques, marbres, tuiles, ardoises, chaux, bois). De sorte que le coût de la construction hors ville présentait d'assez sensibles avantages. En 1848, le bourgmestre De Brouckère estimait à 30 % l'économie à réaliser en cette matière.

— Les travaux édilitaires dans la Vieille Ville :

Enfin, pour des raisons diverses, — d'esthétique urbaine, de circulation, de salubrité — il fallut, dans la Vieille Ville, entreprendre d'importants travaux d'aménagement et d'embellissement, et nous verrons plus loin qu'ils ont radicalement renouvelé l'aspect du « paysage urbain ». Or les dits travaux nécessitèrent la démolition d'un grand nombre d'habitations. De sorte que, par la force des choses, beaucoup de familles ouvrières se virent contraintes au déménagement vers les communes-faubourgs.

Ainsi, l'action des *facteurs de refoulement hors la ville* se conjugua avec celle des *facteurs d'attraction vers les faubourgs*. Pour les immigrants venus des campagnes proches ou des provinces lointaines, le choix d'une « résidence » dans l'agglomération bruxelloise ne nécessitait pas de longues méditations. Tout les incitait à s'établir dans une des communes-faubourgs : à Cureghem-Anderlecht, à Molenbeek-Saint-Jean, à Koekelberg ou dans le Bas-Saint-Gilles, plus tard aussi dans le Bas-Forest, s'ils cherchaient du travail en fabrique; à Ixelles, à Saint-Josse-ten-Noode, à Schaerbeek ou dans le Haut-Saint-Gilles, s'ils étaient employés, fonctionnaires ou rentiers; dans les quartiers Louise et Léopold, s'ils appartenaient à la haute bourgeoisie ou à la noblesse.

— Les moyens de transport en commun :

L'octroi aboli (1860), un des avantages de la résidence dans les faubourgs disparut. Mais, une autre facteur surgit, quelques dix ans plus tard : la mise en service des lignes d'omnibus de pavé, suivie par celles de tramways à traction chevaline, de trams à vapeur, de trams électriques et, enfin, d'autobus (1).

(1) Cf. G. Jacquemijns : Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles. (éd. Vanderlinden, Bruxelles, 1936).

En résumé, depuis 1830, Bruxelles n'a cessé d'exercer une puissante attraction sur les hommes. Si l'on s'en tient aux données des recensements décennaux, on observe que, dans l'ensemble des communes des deux zones limitrophes et des groupes extérieurs ci-dessus considérés, le nombre des habitants est passé de 123.757 à 895.234 entre

1846 et 1930, soit une augmentation absolue de 771.477 unités.

Or, en l'année 1846, la Vieille Ville comptait 123.874 habitants; soit, à quelques unités près, autant que l'ensemble de toutes les communes de la zone définie tout à l'heure. Mais,

en 1930, elle n'en comptait plus que 104.718, soit environ neuf fois moins que la population dudit ensemble.

Additionnant la population de la Vieille Ville et celle des communes de la zone bruxelloise, on obtient, pour 1930, le total de 999.952 habitants, soit près du huitième de la population totale du royaume de Belgique.

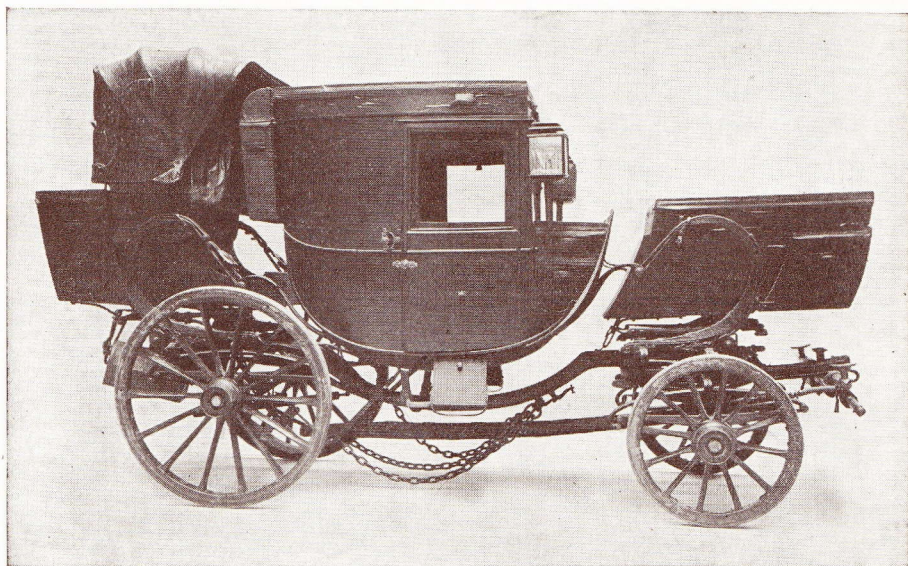


Fig. 200. Berline de voyage datant du début du XIX^e siècle. (Musée de la Voiture au Cinquantenaire)
Cliché prêté par le T. C. B.

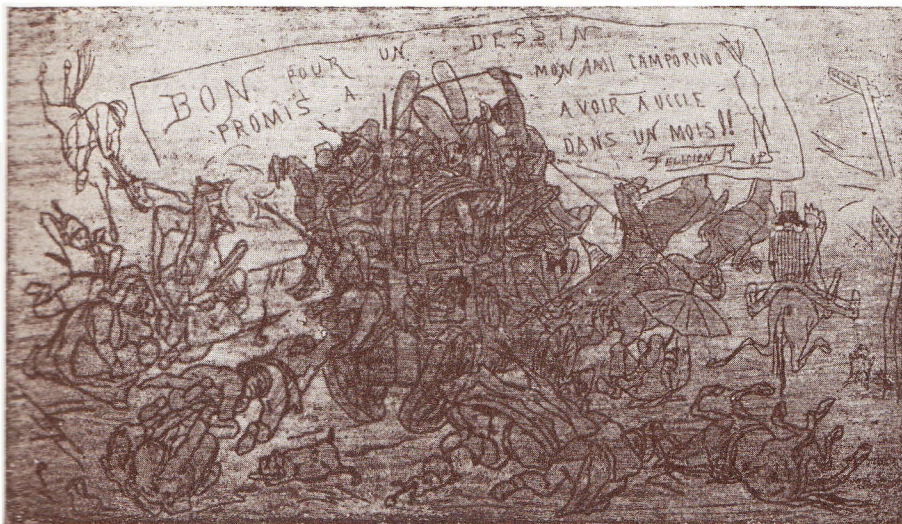


Fig. 201. La diligence d'Uccle, eau-forte humoristique de Félicien Rops.
Cliché prêté par Uccle-Centre d'Art.

III. L'EXTENSION DE L'HABITAT URBAIN HORS DES LIMITES DE LA VIEILLE VILLE (1)

En ce qui concerne les bâtisses, les chiffres ne sont pas moins suggestifs. Les voici réunis en un tableau schématique :

Communes	Nombre de maisons en	
	1846	1930
I. — Bruxelles-Ville	13.563	14.231
II. — Zone bruxelloise :		
a) Groupe septentrional	4.456	37.825
b) Groupe méridional	6.693	47.122
c) Groupe oriental	6.890	46.128
d) Groupe occidental	3.389	15.440
Au total	21.428	146.515
III. — Ensemble	34.991	160.746

Est-il besoin de beaucoup de commentaires? Tandis que dans la Vieille Ville le nombre d'immeubles est demeuré à peu près stationnaire, il a, dans la zone environnante, été multiplié par sept. Autrement dit, on y a élevé plus de cent vingt-cinq mille immeubles en l'espace de quatre-vingt-quatre ans.

D'autre part, alors qu'en 1846 la Vieille Ville comprenait un nombre d'immeubles égal à plus de la moitié du nombre recensé dans la zone environnante, elle n'en comptait plus que le dixième environ en 1930.

Dans l'ensemble — l'agglomération bruxelloise proprement dite (Vieille Ville et les deux zones limitrophes), plus les groupes extérieurs — on comptait, à cette date, un total de plus de cent soixante mille immeubles, parmi lesquels des dizaines de *gratte-ciel* et d'innombrables maisons de rapport à deux, trois ou quatre étages, chose inexistante ou rare vers le milieu du XIX^e siècle.

Les plans permettent de comprendre comment cette marée de maisons s'est étalée à travers les campagnes. Passons-les en revue et jetons-y un rapide coup d'œil.

QUELQUES ÉTAPES DE LA TRANSFORMATION DE LA VIEILLE VILLE ET DE L'EXPANSION DE L'AGGLOMÉRATION BÂTIE AU-DELÀ DES BOULEVARDS DITS EXTÉRIEURS.

L'aspect de Bruxelles et des environs vers 1830.

À l'époque de la Révolution de 1830, la ceinture des anciens remparts n'était pas encore entièrement transformée en *boulevards-promenades*. L'achèvement de ce travail

(1) Cf. V, 2.

ne s'effectuera que pendant la première décade de l'indépendance nationale. Mais déjà les hôtels ou maisons de maîtres s'étaient multipliés du côté intérieur des boulevards établis autour de la partie haute de la ville, entre les portes de Hal et de Schaerbeek.

Bien qu'à l'intérieur des limites de la ville il y eût encore nombre d'espaces ouverts livrés à la culture ou servant aux blanchisseries, de part et d'autre de la Senne notamment, des *excroissances de caractère urbain* étaient apparues hors de quelques portes d'octroi, par exemple à l'issue des portes de Schaerbeek, de Louvain, de Namur, de Hal, de Flandre et de Laeken. De sorte que le noyau primitif des vieux villages de Saint-Josse-ten-Noode, de Saint-Gilles et de Molenbeek-Saint-Jean — d'ailleurs proche des portes de Louvain, de Hal et de Flandre — se trouvait rattaché au corps de la vieille ville par une double rangée d'immeubles contigus. Dans ces « *quartiers des portes* », l'industrie manufacturière s'était implantée.

Mais, au-delà, régnait la campagne. Entre la ville et la partie agglomérée des villages de Schaerbeek, d'Ixelles, d'Etterbeek, d'Anderlecht et de Laeken, s'étendait une vaste zone agreste où subsistaient des étangs, des eaux courantes et des lambeaux de forêt. Certains de ces derniers étaient, il est vrai, devenus des dépendances de châteaux ou de maisons de plaisance appartenant à de riches familles bruxelloises.

Le plan de la *Ville proprement dite* offrait encore à cette époque tous les traits d'une cité très ancienne dont la croissance s'était faite un peu à la diable, sans plan préconçu. La plupart des rues y étaient étroites et sinueuses. Seul le tracé des quartiers aménagés au XVII^e et au XVIII^e siècle — quartiers de la place de Bavière (ou de Dinant), du Parc, de la place Royale et de la place des Martyrs — portait la marque d'une volonté ordonnatrice (1).

Les communications entre le haut et le bas de la ville n'étaient encore assurées que par les rues médiévales dévalant en pente rapide des collines de l'Est vers le centre de la ville : rues de Namur, Montagne de la Cour, de la Madeleine; rues de Louvain, du Treurenberg, de la Montagne, etc.

Entre le Sud et le Nord aucune voie directe ne traversait encore la ville d'outre en outre. La seule qui permettait de parcourir la cité dans ce sens était cet antique *diverticulum* romain représenté par la succession des rues Haute, Steenpoort, d'Or, de l'Empereur,



Fig. 202. Aquarelle de Van Moer représentant la Senne près de l'Île Saint-Géry.

Cliché prêté par le Folklore brabançon.

(1) Comme aussi le tracé de la Grand'Place, rectifié par la volonté du Magistrat communal.

Cantersteen, des Paroissiens, Montagne-de-Sion, Pachéco et de Schaerbeek, menant de la porte de Hal à la porte de Schaerbeek (autrefois dite de Cologne).

Transformations survenues entre 1830 et 1860.

Entre le moment de la proclamation de l'indépendance et celui de l'abolition de l'octroi urbain (1860), des transformations importantes furent effectuées, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Vieille Ville.

Les gares.

L'invention de la locomotive à vapeur détermina l'apparition des premières *stations de chemins de fer* :

— la station de l'*Allée Verte* (en 1835 — la première en date du continent), le long de cette promenade célèbre qui, pendant des siècles, fut le rendez-vous de la société élégante de la capitale;

— la station des *Bogards* (en 1840) — plus tard dénommée du *Midi* —, dans les bas-fonds marécageux de l'ancienne « Blijckerije » (Blanchisserie), l'actuelle place Rouppe ;

— la station du *Jardin Botanique* (en 1841), ensuite dénommée du *Nord*, au milieu des prairies marécageuses de la rive droite de la Senne.

Chacune de ces gares devint rapidement un noyau vivant autour duquel vinrent s'agglomérer cafés, hôtels et restaurants. Vers chacune d'elles s'orientèrent des rues nouvelles.

Très tôt fut posée la question des communications directes entre les gares du Nord et du Midi. L'*axe Sud-Nord* de la ville allait dès lors s'avérer prépondérant pour le développement de l'ensemble de l'agglomération bruxelloise.

La *rue Neuve*, jusqu'alors résidentielle, prélude à une fonction nouvelle, essentiellement commerciale. Par la percée d'un pâtre de maisons qui la séparait du boulevard Botanique, on la mène en droite ligne jusqu'à la place Rogier, ouverte devant la gare du Nord.

En même temps, au travers des biens de l'ancienne institution des Bogards, on trace la *rue du Midi* jusqu'à la place Rouppe, établie devant la gare du Midi. Elle ne va, toutefois, que jusqu'au coin de la rue des Bogards; de sorte que le charroi, croissant d'année en année entre les gares du Nord et du Midi, est contraint au crochet par l'étroite rue de l'Étuve. Ce n'est que plus tard, en 1861, qu'une autre percée, dudit coin des Bogards jusqu'à la rue des Fripiers, réalise une route rectiligne entre les deux stations de chemins de fer.

La solution ainsi intervenue ne donnait d'ailleurs pas satisfaction à ceux qui, dès 1845, avaient préconisé le raccordement des lignes ferrées du Nord et du Midi, par la création d'une *gare centrale*.

En 1855, apparaît une troisième gare, dite du *Quartier Léopold* ou du *Luxembourg*, sur le versant occidental de la vallée du Maelbeek. Comme celles du Nord et de l'*Allée Verte*, elle est donc établie en dehors des limites de la Vieille Ville (1).

Les travaux d'assainissement et d'embellissement.

A l'intérieur de ces limites, le territoire était, nous l'avons vu, de plus en plus densément occupé, du fait d'une immigration continue. De 1830 à 1846, le nombre des habitants

(1) Mais, en 1853, le territoire du Quartier-Léopold venait d'être incorporé par la Ville.

ne s'y était-il pas accru de près d'un quart, soit environ 25.000 habitants? Dans les quartiers populaires se faisaient de plus en plus sentir les effets du surpeuplement. Beaucoup de rues de la ville basse étaient encore dépourvues de tout système d'égouts. Ailleurs les habitants n'avaient d'autre moyen de curer l'égout que par la cave de leur maison. Nombre d'immeubles n'étaient que des masures branlantes et malsaines. Des conseillers communaux suggérèrent de les jeter à bas et d'établir des rues nouvelles, plus larges que les anciennes, afin de permettre à l'air et à la lumière de circuler plus librement.

Mais l'administration municipale, d'ailleurs bien intentionnée, se trouvait fort empêchée de suivre leurs propositions, en raison d'une situation financière assez peu brillante (1).

Le conseil communal ne put donc entreprendre tous les travaux reconnus nécessaires, voire urgents.

Il ne resta cependant pas inactif, C'est ainsi, par exemple, que dès les années 1854-1855 fut établi un système complet de *distribution d'eau potable à domicile*, grâce au captage de sources à Etterbeek et à Braine-l'Alleud.

A partir de ce moment, disparurent, l'une après l'autre, la plupart des fontaines publiques dont la présence au milieu des rues ou au centre des carrefours entravait la circulation du charroi.

Entre les années 1840 et 1850, on travailla activement à l'extension du *réseau des égouts*. Cependant, certains quartiers populaires (tel celui situé entre l'église de la Chapelle et la porte de Hal) restèrent encore pendant une génération dépourvus de canaux souterrains d'évacuation. Le réseau ne put être complètement achevé qu'en 1870, après la mise en service des deux grands collecteurs centraux établis dans le lit de la Senne (cf. infra, p. 289).

C'est aussi du milieu du siècle que date l'élaboration d'un *plan général d'alignement* destiné à remédier, dans la mesure du possible, aux inconvénients d'une voirie ancienne. « l'une des plus défectueuses, des plus étroites » qui existassent, au dire du conseiller

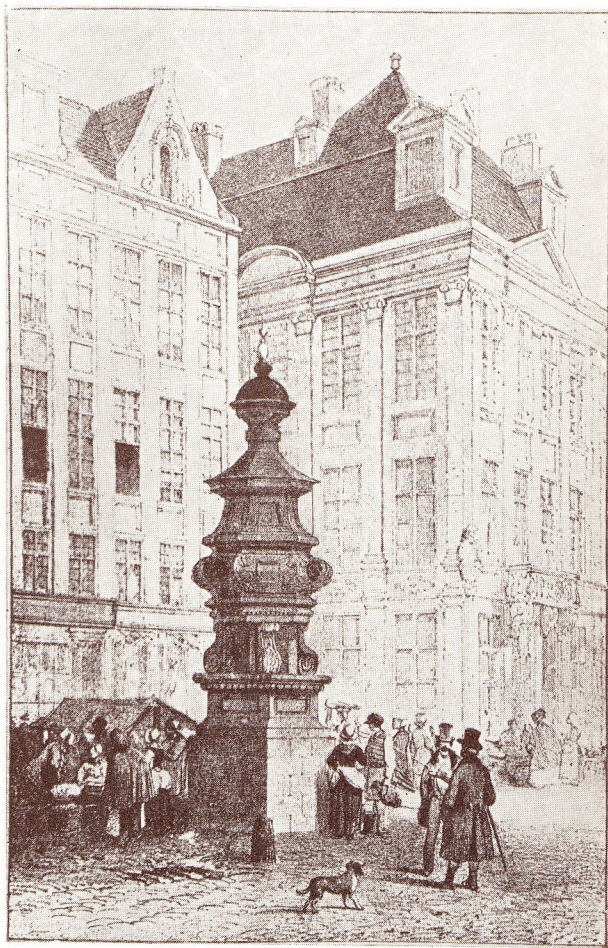


Fig. 203. Fontaine des Satyres, Marché aux Herbes, Bruxelles; démolie en 1847. — Dessin de G. Vander Hecht. Cliché prêté par le Folklore brabançon.

(1) Infra, p. 318.

communal Vanderlinden. Mais l'action de ce plan fut extrêmement lente à se manifester.

En 1846, l'Administration rédigea aussi un règlement et un cahier des charges général pour la construction des *trottoirs*. Le commencement de l'entreprise fut fixé au 1^{er} mai de l'année suivante, après l'adoption de cent quatre-vingts plans de rues et de places, et, parmi ces rues et places, les plus importantes de la ville.

Il fut dorénavant interdit d'ouvrir les entrées de caves (empiétant sur le trottoir ou la chaussée) sauf pendant le jour et au moment d'y descendre, et seulement pendant le temps strictement indispensable. Ces caves étaient particulièrement nombreuses dans les rues avoisinant la Grand'Place, où se tenaient des marchés. Il en subsiste encore plusieurs aujourd'hui.

Les marchés couverts.

L'accroissement de la population ayant entraîné une activité de jour en jour plus intense, les marchés en plein vent devinrent un grave obstacle à la circulation. De là l'idée d'une décentralisation des anciens marchés par la création de deux *marchés couverts*, celui de la *Madeleine* (dans la rue Duquesnoy, nouvellement ouverte) et celui qu'on denomma *Marché du Parc*, dans le quartier des Bas-Fonds, en contrebas de la place du Congrès (où, en 1850, le roi Léopold 1^{er} posa la première pierre de la colonne commémorative de l'œuvre du Congrès national de 1830).

La vente de bric-à-brac cessa à la Grand'Place en 1849. Ce marché pittoresque se tint, par la suite, sur la place aujourd'hui dénommée Anneessens.

Des aspects nouveaux apparurent aussi dans les quartiers du Béguinage, de l'hôpital Saint-Jean et de l'Abattoir.

Quartier de St-Jean-Baptiste au Béguinage.

La transformation du *quartier de Saint-Jean-Baptiste au Béguinage* avait commencé, nous l'avons vu, sous le régime hollandais (*supra*, p. 244). En 1841,

l'Administration des Hospices fit percer, à travers les biens de l'ancienne maison de Sainte-Croix, dans le même axe que la rue du Grand Hospice, une rue nouvelle, dénommée *de Locquenghien*, reliant la rue de Laeken au boulevard extérieur. Après d'innombrables démarches auprès de la Municipalité, la même Administration charitable, propriétaire de toutes les maisons du Béguinage, obtint l'autorisation de transformer le quartier, par l'ouverture d'une *place publique* devant la façade de l'église de Saint-Jean-Baptiste et de trois rues rayonnant de



Fig. 204. Fontaine des Trois Pucelles (conservée au Musée communal de Bruxelles), d'après *Bruxelles moderne*.

Cliché prêté par le *Folklore brabançon*.



Fig. 205. Plan de Bruxelles en 1850, dressé par Craan. — La gare du Midi se trouve encore à l'intérieur des limites de la Ville (place Rouppe et avenue du Midi actuelles).

cette place : *rue du Cyprés*, *rue du Peuplier* et *rue du Rouleau*. Les démolitions commencèrent en 1856 et, dès l'année suivante, fut entamée la vente des lots de terrain à bâtir. Bientôt, à l'emplacement des bicoques pittoresques autrefois habitées par les Béguines, s'élevèrent ces immeubles sans style que l'on y voit encore de nos jours.

Le quartier St-Jean au Marais.

L'aspect du quartier de *Saint-Jean au Marais* s'était modifié complètement après la construction du grand hôpital du boulevard Botanique (1843), aujourd'hui utilisé comme caserne d'infanterie. L'antique hôpital du Marais-Saint-Jean depuis longtemps menaçait ruine. Le remplacer était devenu indispensable. On le démolit, de même que la jolie église qui en dépendait. Un vaste espace devint ainsi vacant. Après discussion avec la Municipalité, l'Administration des Hospices obtint d'y faire établir deux rues, disposées en éventail à partir de la place Saint-Jean élargie, vers la rue de la Madeleine. Ces deux rues nouvelles furent

dénommées Saint-Jean et Duquesnoy. Les lots de terrain se vendirent aux enchères à partir de l'année 1847. En 1859, l'opération foncière était entièrement consommée

Le quartier de Terre-Neuve.

Proche la station des Bogards s'étendait le *Quartier de Terre-Neuve*, qu'une pétition en date de juillet 1848, dit être assez mal famé. Une Société civile projeta d'y établir une vaste place, encadrée de rues de dix mètres de largeur, par le prolongement des rues de Terre-Neuve et des Tanneurs jusqu'au boulevard extérieur. On y aurait transféré le Marché aux Fourrages, se tenant jusqu'alors au Grand Sablon.

Ce projet échoua. Mais si la place ne fut pas établie, les deux rues susdites furent prolongées. Par ailleurs deux écoles primaires — l'une pour filles, l'autre pour garçons — furent édifiées à l'emplacement prévu pour le nouveau marché.

Vers le même temps (1852), sur un espace libre dénommé « *plaine du Noyer* », jusqu'alors utilisé comme blanchisserie, fut construit, pour compte d'une Société, un établissement de bains et de lavoirs publics. Une rue nouvelle, dite du *Lavoir*, fut tracée à travers le terrain disponible, entre la rue des Tanneurs et la rue Terre-Neuve. Peu après, à travers les biens provenant de la succession De Gendt de Lenglentier, la même Société civile fit tracer la *rue de Lenglentier*.

Ce qui acheva d'améliorer l'aspect, en même temps que les conditions hygiéniques du quartier, fut le comblement de l'ancien fossé d'enceinte, longé par le boulevard du Midi. Ainsi cessèrent les exhalaisons qui empestaient le voisinage.

Le quartier de la Chapelle.

A travers la masse des centaines de misérables maisons ouvrières formant un bloc compact entre la rue des Tanneurs et la rue Haute, l'Administration municipale fit percer une voie (1854) de la place de la Chapelle au boulevard extérieur. Relativement large, cette rue, appelée *Blaes* en l'honneur d'un échevin communal, fit pénétrer l'air et la lumière dans ce quartier particulièrement insalubre. Deux ruelles (rue de la Couronne et petite rue des Capucins) avaient été absorbées par elle, ainsi qu'une ou deux impasses et deux ou trois « bataillons carrés » (C'est ainsi qu'on nommait ces maisons de série, disposées autour d'une cour ou impasse). Vers le milieu de sa longueur, on ouvrit, du côté ouest, une vaste place rectangulaire (à l'emplacement des anciens ateliers métallurgiques du Renard; d'où le nom de *Vosseplein* = *place du Renard*, que le populaire a donné, et continue à donner, à la place officiellement dénommée *du Jeu de Balle*). On y transféra le marché de bric-à-brac (supra, p. 234). De là l'autre appellation : *Oude Markt* = *Vieux Marché*. La Ville y fit construire une vaste *caserne* pour son corps de pompiers. En face s'éleva une église.

Le Quartier des Bas-Fonds.

A propos de la décentralisation des marchés, nous avons signalé plus haut la création du *Marché du Parc*, au *Quartier dit des Bas-Fonds*. Dès le temps du gouvernement hollandais, la question de l'embellissement dudit quartier avait été agitée. Les événements révolutionnaires de 1830 en interrompirent à peine l'examen. Dès 1831, l'architecte Payen soumettait déjà

un nouveau projet d'aménagement. Puis vinrent les projets Engels (1838), Cluysenaer (1840), Buelens (1846), Marchant (1846), Desfossés et Vincent (1847). Finalement l'Administration municipale, qui avait racheté les terrains aux Hospices, adopta un second projet Cluysenaer (1847). Le problème à résoudre présentait quelques difficultés, en raison de l'importante différence de niveau entre la rue Royale et les Bas-Fonds. On s'en tira de la manière suivante : la *place des Panoramas* (plus tard dénommée *du Congrès*), établie au niveau de la rue Royale, fut mise en communication avec la place ouverte en contre-bas, et par la *rue Vandermeulen* — évidemment en pente vive — et par un double escalier en pierre. La *rue de Ligne* la mettait en liaison avec le quartier de l'église Sainte-Gudule et le centre de la ville.

L'énumération qui précède, bien qu'elle soit incomplète, permet de voir *grosso modo*, comment la Vieille Ville peu à peu faisait peau neuve. Les transformations auraient, sans aucun doute, été bien plus importantes si les finances municipales avaient été plus prospères et si les autorités avaient disposé des moyens légaux qu'exigeait l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces moyens allaient leur être fournis en 1858 et 1867 par les lois permettant d'exproprier *par zone* dans tous les cas où le bien de la collectivité le demandait.

Dès qu'il disposa de cet instrument indispensable, le bourgmestre de Bruxelles s'occupa de la suppression du principal générateur d'insalubrité de la ville : la Senne méphitique et les quartiers lépreux lui faisant cortège.

Avant d'examiner comment cette entreprise édilitaire transforma l'aspect de la ville basse, il convient de jeter un coup d'œil sur ce qui, de 1830 à 1860, s'était passé *en dehors des limites des boulevards circulaires*.

Les transformations dans les faubourgs de 1830 à 1860.

Une profonde modification du « paysage » s'y est réalisée.

De tous côtés, la campagne a été envahie par la ville. Du *côté nord*, les bâtisses urbaines se sont agglomérées autour de la gare et encadrent presque complètement le Jardin Botanique.

Les *rues de Brabant* et du *Progrès*, parallèles à la station et aux voies ferrées, de même que la *rue Royale extérieure* et la *chaussée de Haecht*, comme aussi la *chaussée d'Anvers*, sont pareilles à des canaux par lesquels s'écoule le trop-plein de la Capitale.

L'importance de ce flux urbain est attestée, en outre, par la monumentale *église Sainte-Marie*. (Les fondations en avaient été posées dès l'année 1845).

La pression intérieure était telle aussi du *côté est* que les anciennes issues vers le plat-pays — les portes de Louvain et de Namur — très tôt étaient apparues insuffisantes. Aussi avait-il fallu en créer trois nouvelles : la *porte de Charleroi* ou *Louise* en 1840, la *porte de la Loi* en 1849, et la *porte Léopold* en 1850, points d'origine de l'avenue Louise, de la rue de la Loi extérieure et de la rue Belliard.



Fig. 206. La Senne au cœur de Bruxelles avant le voûtement (1868); vue de la rue des Pierres; au fond, le pont du Miroir, à l'emplacement du boulevard Anspach actuel, à la hauteur de la rue des Pierres.

Aquarelle de Van Moer.

De sorte que le flanc oriental de la Vieille Ville s'était matelé d'un vaste faubourg, résultant de la soudure des « quartiers des portes » de Louvain et de Namur, du nouveau quartier intermédiaire dit *Quartier Léopold* et du *Quartier Louise*. Ainsi se trouvait occupée une grande partie de la crête des collines séparant l'une de l'autre les vallées de la Senne et du Maelbeek. Vers le nord, ce faubourg tendait à se relier à la masse des constructions proches de la porte de Schaerbeek; vers le sud, il poussait des tentacules vers les hauteurs de Saint-Gilles. Le principal était la chaussée de Charleroi amorcée en direction de la Chaussée de Waterloo (vers les lieux dits « *Ma Campagne* » et « *Berkendael* »).

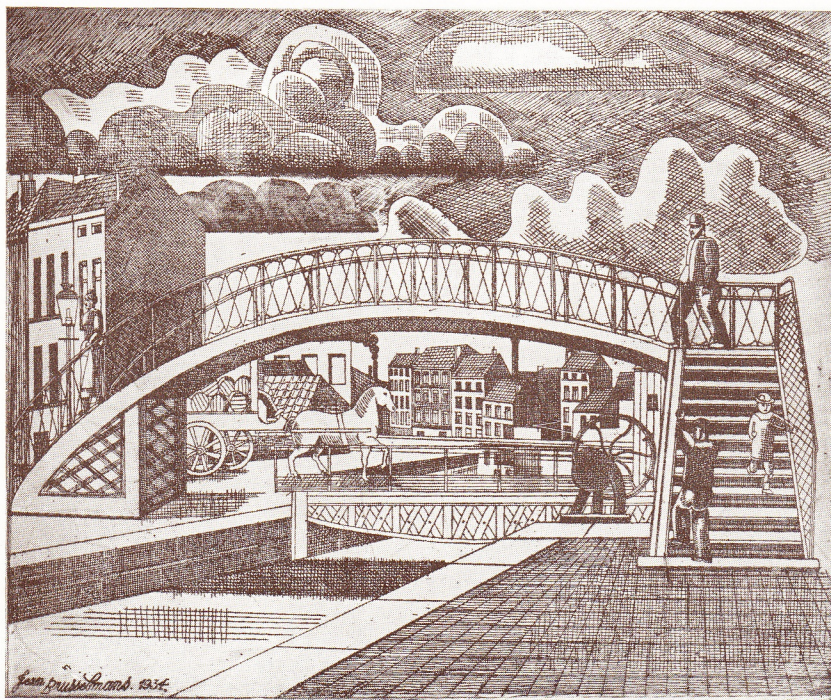


Fig. 207. Pont sur le canal de Charleroi, à hauteur de la rue Heyvaert, d'après estampe de Jean Brusselmans. Cliché prêté par le *Folklore brabançon*.

Quartier Léopold et Quartier Louise, nous l'avons vu, étaient essentiellement résidentiels. Y dominaient les vastes hôtels patriciens et les confortables « maisons de maîtres », généralement pourvues de spacieux jardins et de dépendances (écuries et remises pour landaus, calèches et tilburys).

A l'ouest, le quartier de la porte de Flandre s'était largement étalé de part et d'autre de la chaussée de Gand, le long de

laquelle se prolongeait la grouillante activité commerçante des rues Sainte-Catherine et de Flandre.

Déjà ce quartier était près de se souder à une autre excroissance urbaine, formée à l'issue de la porte de Ninove qui, comme lui, présentait un caractère essentiellement manufacturier et populaire. Koekelberg, nous l'avons dit, n'était qu'une annexe du quartier de la porte de Flandre.

Le canal de Charleroi, ouvert à la navigation deux ans après la révolution de 1830, n'avait pas peu contribué au développement du faubourg. Grâce à cet avantage, les établissements industriels s'y étaient multipliés d'année en année.

Filatures, teintureries, imprimeries d'indiennes, fabrique de coton, de toile cirée, scieries et moulins à vapeur, y voisinaient dorénavant avec les magasins de charbon de terre,

de matériaux de construction, de cordages et de goudron. Dans les ruelles et les « bataillons carrés », grouillait une masse de débardeurs, de manœuvres et d'ouvriers de fabrique, dont le nombre croissait constamment par l'afflux d'immigrants des campagnes flamandes, proches et lointaines. La famine des Flandres, entre 1845 et 1850, fut un des plus actifs stimulants de cette immigration de malheureux déracinés.

Tout naturellement foisonnaient aussi les estaminets. Et on y débitait plus de genièvre que de bière !

A proximité de la porte de Ninove, la Ville venait d'installer de vastes *Abattoirs* (1841) autour desquels, le long de rues nouvellement tracées, vinrent rapidement se grouper des immeubles.

Plus au sud, au-delà de la porte d'*Anderlecht*, la chaussée de Mons commençait aussi à se border de constructions. Mais en direction du territoire de Saint-Gilles, de part et d'autre de la Senne et de la ligne de chemin de fer, l'aspect champêtre d'autrefois ne s'était guère modifié : vertes étendues de prairies, rideaux de peupliers, bouquets d'aunes et, par-ci par-là, quelque humble maisonnette paysanne ou une guinguette chère aux promeneurs du dimanche.



Fig. 208. Aspect du village d'Anderlecht au début du XIX^e siècle.
Cliché prêté par *Eigen Schoon en de Brabander*.

Le quartier de la porte de *Hal* ne s'était que fort médiocrement accru, dans la direction de l'église, d'ailleurs toute proche de cette porte.

L'activité industrielle y avait cependant fait son apparition. A preuve la filature, la fabrique de noir d'ivoire et la fabrique d'eau-forte indiquées au plan dessiné par E. Persenaire, en l'année 1842.

Tout compte fait, l'expansion urbaine ne laissait pas d'être assez impressionnante dès le milieu du XIX^e siècle. Mais la Vieille Ville n'était pas encore — il s'en fallait — complètement enserrée dans un corset de faubourgs urbanisés.

La plupart des communes de l'ancienne cuve — Anderlecht, Laeken, Schaerbeek, Ixelles, Etterbeek — n'étaient encore que des villages. Leur noyau primitif — formé par la partie agglomérée autour de l'église — demeurait séparé de la masse urbaine par une large zone de cultures et d'herbages.

Par ailleurs, entre la Vieille Ville et les faubourgs, subsistait l'obstacle du fossé de l'octroi, et cet obstacle gênait l'expansion normale de la voirie et des bâtisses.

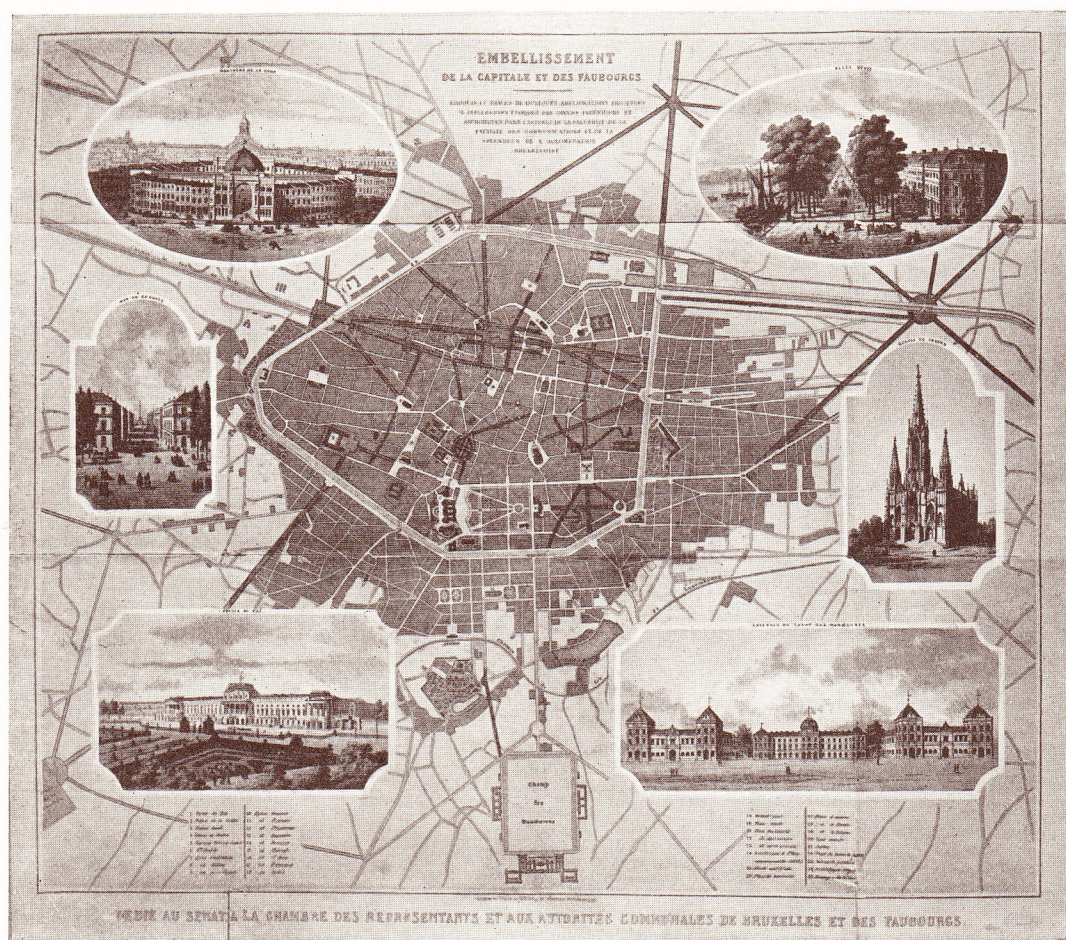


Fig. 209. Plan de Bruxelles en 1862; les traits renforcés indiquent les voies dont la création était proposée en cette année et certaines autres établies peu auparavant. — Cliché de la S. A. R. B., art. L. Verniers, Les transformations de Bruxelles, t. XXXVII des Annales de la Société, 1934.

LES TRANSFORMATIONS EFFECTUÉES DE 1860 À 1905

Les conditions favorables aux transformations.

En 1860, l'obstacle de l'octroi disparaît. On sait que c'est le ministère Frère-Orban qui, répondant aux vœux de la population, fit abolir la perception des taxes d'octroi. Les portes, grilles et clôtures formant barrière autour de la Vieille Ville furent enlevées sans retard (nuit

du 20 au 21 juillet). On procéda ensuite au comblement du fossé et à l'aménagement définitif des « boulevards extérieurs » en magnifiques promenades (1).

Dorénavant l'expansion urbaine allait se faire plus aisément vers les divers horizons.

Deux autres faits, vers la même époque, favorisèrent la transformation de la cité. Nous voulons désigner, d'une part, la nouvelle législation sur l'expropriation par zones pour cause d'utilité publique (1858 et 1867) réclamée depuis longtemps par les modernistes; d'autre part, les entreprises du préfet Haussmann métamorphosant les vieux quartiers de Paris par la substitution d'un réseau d'avenues, larges et rectilignes, au labyrinthe des ruelles « tracées par les ânes » au cours des siècles passés.

Un troisième fait enfin doit être mis en évidence : l'intérêt passionné que le duc de Brabant, le futur Léopold II, portait à l'embellissement de la capitale. C'est en 1860 que, dans un discours prononcé devant le Sénat, ce prince clairvoyant et réaliste, attirait l'attention sur la nécessité pour Bruxelles de s'inspirer de l'exemple des autres capitales d'Europe : « Partout autour de nous, disait-il, les capitales et les villes font des progrès étonnants. Notre riche et artistique pays ne peut pas se laisser distancer par ses voisins. La Belgique, située au centre de l'Europe, garantie par toutes les puissances, doit faire honneur à sa fonction et à ses garants. Je voudrais voir, pour ma part, le cachet de notre existence libre et prospère imprimé en quelque sorte sur chacun de nos édifices..... La disparition des fossés et des murs d'octroi met en quelque sorte cette question à l'ordre du jour. »

Autre circonstance favorable : à la dépression économique avait succédé une période



Fig. 210. Barrage de la Senne près de l'île Saint-Géry), d'après une lithographie de P. Lauters.

Cliché prêté par le Folklore brabançon.

(1) Depuis l'installation de la gare de l'Allée Verte, l'ancien rendez-vous des promeneurs que fut l'Allée Verte perdit sa vogue; infra, p. 330.

d'essor. On allait donc trouver plus aisément les moyens financiers pour entreprendre des travaux d'envergure. L'époque était donc propice.

Le voûtement de la Senne et l'établissement des boulevards centraux.

Mais cela n'aurait sans doute pas suffi à décider le conseil communal de Bruxelles à faire

procéder au voûtement de la Senne et à l'assainissement des quartiers riverains si une *épidémie de choléra*, particulièrement désastreuse, n'avait éclaté en 1866.

Cette calamité publique, qui fit trois mille quatre cent soixante-sept victimes, imposa le recours à une opération de chirurgie édilitaire. Décidément, c'en était trop ! La rivière, considérée non sans raison comme la cause principale du mal, devait être sacrifiée. Assez d'*inondations* transformant la ville basse en bourbier, assez d'épidémies de typhus, de dysenterie et de choléra asiatique ! Il fallait en finir !

Nul n'en était plus convaincu que le bourgmestre Jules ANSPACH.

Avant même d'être officiellement installé dans ses fonctions de premier magistrat de la cité, dès le mois d'août 1863, il avait chargé une Commission de l'étude du problème de l'as-



Fig. 211. Plan de Bruxelles et des faubourgs en 1870.

Cliché de la S. R. A. B.

sainissement et de l'embellissement de la capitale, en général, du voûtement de la Senne, en particulier.

Mais, comme toujours en pareil cas, il y eut des résistances, notamment de la part de quelques conseillers communaux, et parmi eux le « tribun » Bochart. Le projet, par bonheur, avait d'avance reçu de puissants encouragements. C'est ainsi que, le jour de son inauguration (1865), le jeune roi Léopold II, répondant au discours de bienvenue du bourgmestre, s'était exprimé comme suit :

« J'espère que bien avant l'entrée de mon successeur, la capitale recevra de nouveaux embellissements et notamment qu'elle ne souffrira plus des émanations d'une rivière malsaine. « Il est presque inutile d'ailleurs que je vous dise mes sentiments pour Bruxelles. Je suis comme vous un enfant de la capitale. »

L'année suivante, le 26 mai 1866, éclatait l'épidémie dont nous venons de rappeler le douloureux bilan.

Pouvait-on hésiter plus longtemps à mettre la main à l'œuvre ? En dépit de l'opposition persistante de Bochart et de quelques autres les travaux furent décidés.

Le 3 février 1867, la Société concessionnaire entra en action. Elle rencontra de sérieuses difficultés d'ordre technique : la « mauvaise nature du sous-sol », en partie constitué par des sables « bouillants », et la présence de nappes d'eau souterraines.

Mais on eût finalement raison de tous les obstacles. En novembre 1871 le voûtement était terminé et « la dangereuse et pitoyable rivière remplacée par une voie » qui, selon les prévisions du bourgmestre Anspach, devait devenir la plus importante et la plus belle de la capitale. Bruxelles était dorénavant « à l'abri des inondations, transformé et embelli, assaini déjà dans une grande mesure... »

Tout ce quartier de la Senne, dont les tableaux de Van Moer et les pages réalistes de Camille Lemonnier (1) nous ont conservé l'image, avait pris un nouvel aspect.

Plus d'un millier de misérables bicoques rongées d'humidité étaient rasées jusqu'au sol. Avec elles étaient détruites quelques-unes de ces affreuses impasses (du Borgval, du Plattestein, de la Flèche, de la Tête de Cochon, etc.) où le typhus, le carreau, la dysenterie et le choléra trouvaient un terrain d'élection.



Fig. 212. Usine Pelseneer, reconstruite en 1847 sur la rive de la Senne (Ile Saint-Géry).
Cliché prêté par le Folklore brabançon.

(1) Cf. *La vie belge*, 1905, Bibliothèque Charpentier, éd. Fasquelle, Paris, p. 46.

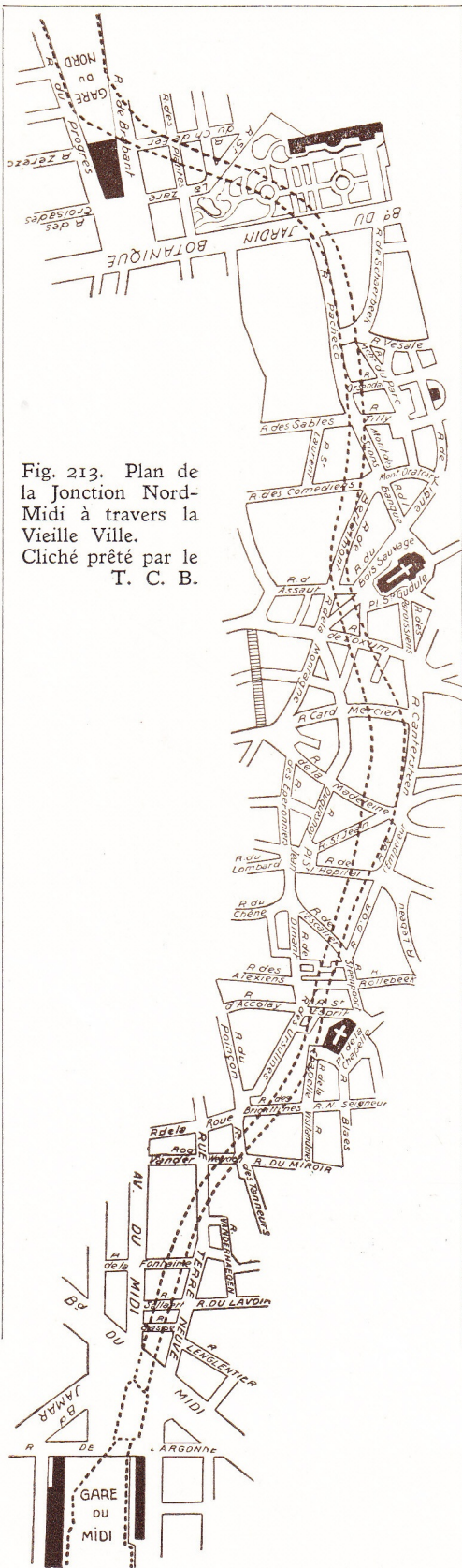


Fig. 213. Plan de la Jonction Nord-Midi à travers la Vieille Ville.
Cliché prêté par le T. C. B.

En même temps étaient sacrifiés aussi les moulins à eau (1), tanneries, teintureries, brasseries et autres établissements industriels sis au bord de la rivière.

Ainsi, du sud au nord, une large trouée était créée à travers la Vieille Ville. Elle allait devenir l'axe principal de la croisée urbaine.

Les boulevards dits centraux (Maurice Lemonnier, Anspach, Adolphe Max, et l'embranchement Emile Jacqmain, autrefois dénommés respectivement du Hainaut, Anspach, du Nord, de la Senne) furent raccordés à l'ancienne voirie, notamment par le percement de la rue Grétry (prolongée jusqu'aux nouvelles Halles centrales), le prolongement des rues de l'Évêque, du Fossé-aux-Loups, des Teinturiers, et la création de la rue des Foulons.

Les quartiers centraux.

Presque simultanément, ou peu après, commençait la transformation radicale des quartiers voisins : celle du quartier dit *Middeleer*, où s'ouvrirent les rues Paul Devaux, Auguste Orts, Antoine Dansaert et, de l'autre côté du boulevard, les rues Henri Maus et de la Bourse, encadrant le nouveau Palais de la Bourse; celle aussi du quartier des Halles centrales (dit aussi de la Vierge-Noire), où l'on établit les rues des Halles, Melsens et Plateau, ces deux dernières établissant la liaison avec la place du Marché Sainte-Catherine, récemment aménagée sur le bassin du même nom, comblé en 1850; celle enfin du quartier de *Notre-Dame-au-Rouge*, par le percement de la rue Van Artevelde, raccordant au coude de la rue d'Anderlecht la ligne des rues des Poissonniers, de la Vierge-Noire et de Laeken.

Les trois grands axes de la circulation du sud au nord.

Ce raccordement permettait donc de traverser la Vieille Ville de part en part, de la porte d'An-

(1) En 1845, HW., III-26, signalent encore six moulins à farine mus par le courant de la Senne à Bruxelles.

derlecht à la porte de Laeken (dite aussi d'Anvers). Ainsi se trouvait réalisé un *deuxième grand axe de circulation sud-nord*.

Un *troisième axe* existait d'ailleurs depuis que l'ancienne gare des Bogards était désaffectée et qu'une nouvelle gare (dite du Midi) était créée hors des limites administratives de la Ville (1869). L'avenue du Midi, substituée au chemin de fer, formait dorénavant la section initiale d'une voie menant directement à la gare du Nord.

En somme, trois voies presque parallèles étaient désormais offertes au trafic dans la ville basse, suivant l'axe sud-nord. Cet axe l'emporta définitivement sur celui qui traversait la Vieille Ville de l'est à l'ouest. La rue Neuve et les boulevards centraux allaient triompher de la rue Montagne de la Cour et de la rue de la Madeleine.

Ils devinrent le support principal des fonctions commerciales de la capitale.



Fig. 214. La Jonction ferrée Nord-Midi, vue des travaux d'établissement de la voie nouvelle. (après la guerre).
Cliché prêté par le T. C. B.

Les constructions nouvelles le long des boulevards centraux.

Le long des nouveaux boulevards, les constructions sortent rapidement de terre. Des sociétés entreprennent d'en élever en série. Leur ardeur est stimulée par l'Administration communale, qui alloue des primes aux propriétaires des plus beaux immeubles.

En 1871, on adopte le projet de création du *passage couvert dit du Commerce*. En 1873, on inaugure le *Palais de la Bourse*. La Ville avance des capitaux à J. B. Mosnier (qui projette d'ériger un vaste bloc de bâtisses, notamment le Grand Hôtel) et à la Compagnie générale des Marchés (qui va construire le *Palais du Midi*).

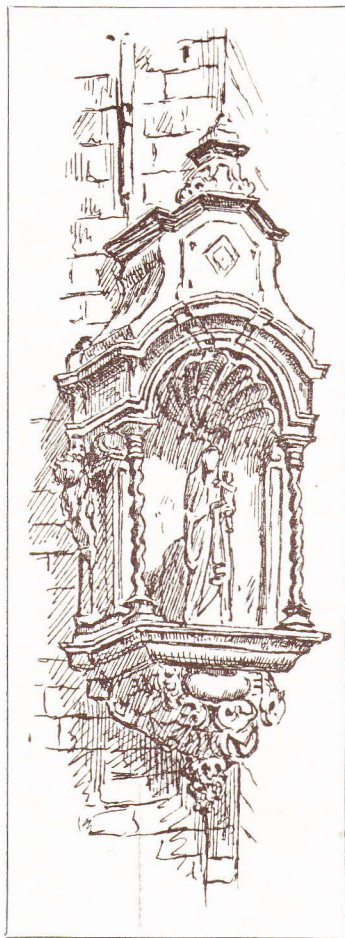


Fig. 215. Chapelle en style baroque flamand (XVII^e-XVIII^e siècle). — Se trouvait à l'angle de la maison formant le coin de la rue des Alexiens et de la rue Steenpoort. Cette maison a été démolie en 1938 au cours des travaux de la Jonction Nord-Midi. — Dessin de R. Vandesande.

Cliché prêté par le T. C. B.

Ainsi, en l'espace de quelques années, les nouveaux boulevards étaient entièrement bordés de grands immeubles de commerce et de rapport.

Dès 1872, la concession de l'exploitation d'une *ligne de tramways* sur les boulevards avait été accordée. Elle reliait les gares du Nord et du Midi.

Le quartier de Notre-Dame-aux-Neiges.

La fièvre de transformation semble avoir été contagieuse.

La ville basse retentissait encore du bruit des truelles et des marteaux que l'on envisageait déjà d'attaquer un autre quartier — celui de Notre-Dame-aux-Neiges (1874).

Il est vrai que depuis longtemps il était question d'assainir ces lieux constituant un véritable chancre attaché au flanc de l'aristocratique quartier du Parc. Rogier, ministre de l'Intérieur, répondant à un discours du duc de Brabant, avait reconnu « que tout le quartier de Notre-Dame-aux-Neiges était une lèpre » dont chacun souhaitait voir la capitale délivrée. Il signalait que seule l'importance de l'effort financier nécessité par l'opération avait, jusqu'à présent, fait reculer l'Administration communale. En concluant, il affirmait : « il faudra qu'un jour ou l'autre ce cloaque affreux disparaisse ».

Ce jour vint quelque dix ans après, grâce à l'audace d'une société privée. Audace qui ne fut d'ailleurs pas mieux récompensée que celle dont avait fait preuve la société du quartier Van Artevelde. Dans les deux cas, l'Administration municipale fut forcée de racheter les immeubles construits; ce qui d'ailleurs, par la suite, devait s'avérer une opération excellente. Pour la somme de neuf millions et demi, la Ville devint donc propriétaire (en 1885) de la plupart des blocs d'immeubles que délimitent ces rues tracées au cordeau, dans l'espace compris entre la rue de Louvain, la rue Royale et le boulevard extérieur.

Le quartier de la Montagne de la Cour et les travaux de la Jonction Nord-Midi.

Depuis longtemps aussi était envisagée la transformation du quartier de la Montagne de la Cour. Dès 1850, l'architecte Partoes avait proposé de percer une rue nouvelle partant de l'angle du Cantersteen et de la Montagne de la Cour pour déboucher à la place des Palais par une brèche dans le mur à balustres longeant la rue Royale. Il fondait son projet sur diverses considérations pouvant se résumer comme suit : l'extension du faubourg d'Ixelles et du quartier Léopold, l'ouverture des portes Léopold et de la Loi, l'établissement de la gare du Luxembourg, font de la créa-

tion d'une large voie de communication avec le centre de la Vieille Ville une nécessité urgente. L'ancien « steenweg » (rues de Namur, de la Montagne de la Cour et de la Madeleine) est insuffisant; il est trop étroit; sa pente, trop raide, rend le trafic très pénible.

La suggestion de Partoes ne fut pas suivie.

Les années s'écoulèrent et les projets se suivirent nombreux, divers. Rien cependant ne se fit.

Vers 1890, la question revint sur le tapis. Cette fois, elle était liée à celle, également ancienne, de la création d'une *gare centrale* dans le *quartier de la Putterie* (situé dans la dépression de l'ancien Coperbeek, entre la colline du Coudenberg et celle de Saint-Michel) en contre-bas de la Montagne de la Cour.

Sur le versant septentrional de la dite Montagne de la Cour, existaient quelques ignobles ruelles (notamment celles de Saint-Roch et des Trois-Têtes) dont depuis bien longtemps, on souhaitait la disparition. En 1894, commencèrent les expropriations. Mais la démolition fut retardée de quelques années afin d'éviter aux visiteurs étrangers de l'Exposition universelle (1897) le spectacle d'une zone dévastée.

Le Roi Léopold II s'intéressait personnellement au problème en cause. En son âge mûr, il n'oubliait pas ses vœux de jeune prince novateur. Il avait conçu l'idée grandiose de grouper sur les flancs du Coudenberg, dégagés par la démolition des vieux quartiers,

une série de vastes constructions vouées aux arts. Cette idée du *Mont des Arts* ne fut réalisée que partiellement. Aucune décision n'ayant été prise alors qu'allait s'ouvrir une nouvelle Exposition internationale (celle de 1910), et le Roi étant mort (1909), on se contenta d'aménager un parc en terrasses agrémenté de statues et de fontaines; à titre provisoire, disait-on. Mais le provisoire semble bien être devenu définitif. Personne ne s'en plaint plus à présent. Les plantations, dont les Bruxellois d'avant-guerre se sont tant gaussés, ont poussé. A travers la charmante parure des feuillages et le réseau des branches, l'amateur de beaux

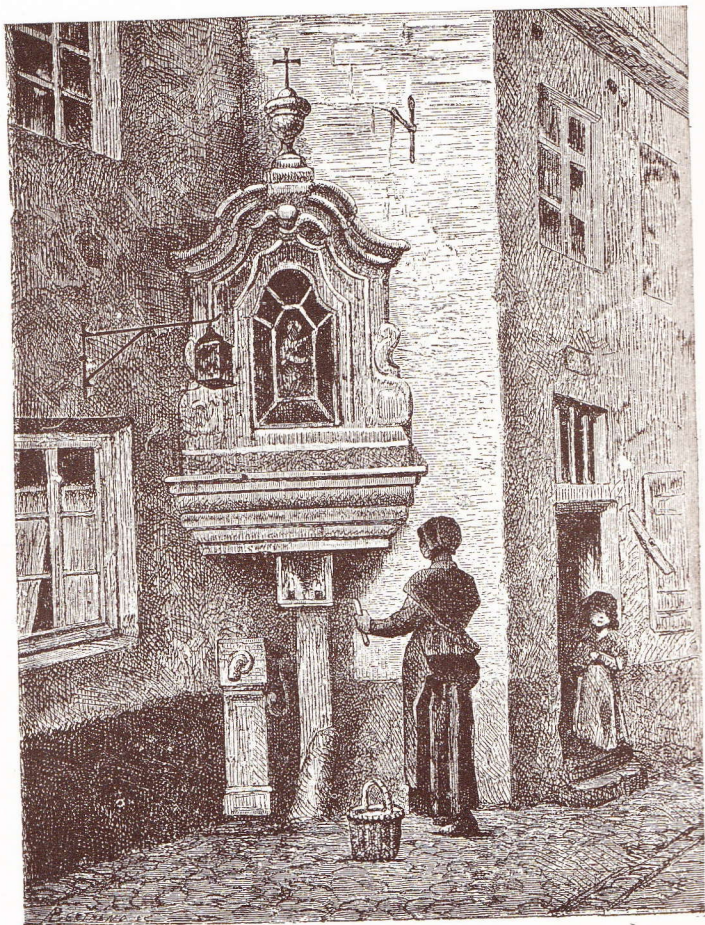


Fig. 216. Petite chapelle de la rue du Chien-Marin. (Dans le Quartier des Bassins intérieurs). — Dessin de J. B. Meunier. Cliché prêté par le T. C. B.

sites urbains se complaît à admirer l'élégante tour ajourée de l'hôtel de ville et, la surmontant, l'archange Saint Michel, patron de la cité.

Après la guerre, l'édification du superbe *Palais des Beaux-Arts* en contre-bas de la rue Royale est venue apporter un nouvel élément à la réalisation de l'idée léopoldienne.

L'achèvement de la *Jonction Nord-Midi* et la construction d'une *gare centrale*, transformeront sous peu l'aspect du vaste espace autrefois occupé par les quartiers dits de la *Putterie*, *Isabelle* et *Terarken*.

Les amis du Vieux Bruxelles n'en ont accepté l'idée qu'à leur corps défendant. Ce n'est pas sans quelques bons motifs qu'ils déplorent la disparition de ces rues pittoresques où la flânerie avait tant de charmes (1). Ils devront, hélas, se résigner devant l'inévitable et se repaître de souvenirs.



Fig. 217. Un des bassins intérieurs (aujourd'hui comblé).
Au fond, le Théâtre Flamand.

Dès avant la guerre, la rue Courbe (dénommée ensuite du Coudenberg) facilitait la circulation du charroi entre le bas et le haut de la ville. Depuis la fin de la guerre, grâce surtout à l'énergie du bourgmestre Max, une série d'autres voies ont été ouvertes à travers les « zones dévastées » : la rue du Cardinal Mercier et la rue Ravenstein reliant, par une large courbe en pente douce, la rue du Marché-aux-Herbes à la place Royale; la rue Duquesnoy prolongée, mettant la place Saint-Jean en liaison directe avec le carrefour des rues de Loxum et de la Montagne; la rue Cantersteen surhaussée et élargie, conduisant, par le Marché au Bois, à la

rue de la Loi, par la rue des Colonies (née du percement de l'impasse du même nom).

Toutes ces voies furent établies sur remblai ou sur pilotis de béton. Quand elles seront bordées de constructions les promeneurs ne pourront plus que malaisément évoquer le souvenir de la dépression du Coperbeek. Les seules traces qui subsisteront de l'existence de l'antique vallon seront les ravins à demi comblés du Parc, et l'Escalier de la Bibliothèque, l'Escalier longeant le vieil hôtel Ravenstein..., et aussi les garages pour autos aménagés par les soins de l'Administration communale.

C'est aux travaux de la *Jonction* que sera due la disparition des vieux quartiers situés au nord de Sainte-Gudule et dénommés de la *Caserne Sainte-Elisabeth*, et des autres, si pittoresques, situés entre l'*Eglise de la Chapelle* et le Cantersteen. Les vieilles rues Steenpoort,

(1) Cf. *Albert Guislain*, *A la découverte de Bruxelles*. (Ed. L'Eglantine, Bruxelles, Paris) et *Bruxelles, Atmosphère* 10-32 (Ed. L'Eglantine, Bruxelles, Paris, 1932).

du Saint-Esprit, du Prévôt, des Ursulines, de la Montagne des Géants, de l'Escalier, d'Or, de l'Empereur, ne sont plus ou sont éventrées. Un vrai Bruxellois ne peut y penser sans un vif chagrin. Le large boulevard établi au-dessus du tunnel de la Jonction, sera-t-il pour lui une compensation? Il n'en croit rien, mais que faire?

Le quartier du nouveau Palais de Justice.

Du Coudenberg passons au Galgenberg. Cette colline dont le sommet porta si longtemps les fourches patibulaires était encore, au milieu du XIX^e siècle, occupé par de vastes jardins dépendant d'hôtels aristocratiques de la rue aux Laines.

En l'année 1859, le Conseil communal accepta le projet d'érection d'un nouveau Palais de Justice (en remplacement de celui qui, depuis 1816, était installé dans les locaux du ci-devant couvent des Jésuites, place de l'Ancien Palais de Justice). Un arrêté royal de 1860 décréta la mise en chantier à l'emplacement de ces jardins, au bout de la rue de la Régence, prolongée à cet effet. Les travaux cependant ne commencèrent que six ans après. Ils durèrent jusqu'en 1883. L'œuvre monumentale de l'architecte Poelaert domine depuis lors l'ensemble de l'agglomération bruxelloise. Elle sert de repère au promeneur égaré dans la campagne brabançonne. Peut-être faudrait-il dire qu'elle « servit » à cet usage autrefois, car, depuis peu, d'autres constructions élevées se profilent sur le ciel bruxellois : gratte-ciel divers, tour de l'église Saint-Augustin de Forest, etc.

Sur la voirie de la Vieille Ville, la présence du « Mammouth » exerça évidemment une action directe. On lui doit l'énorme place Poelaert, le prolongement de la rue de la Régence (ainsi qu'il a été dit ci-dessus), les rues Ernest Allard, Lebeau, Watteu et Van Moer (reliant le Palais, d'une part à la place Royale, de l'autre à la place du Grand-Sablon), la rue des Quatre-Bras vers l'avenue Louise, le square Jean Jacobs (créé sur l'emplacement de l'ancien hospice Pachéco); de plus, ces trois rampes menant de la place Poelaert vers le quartier de l'ancien Bovendael (rue des Minimes); et aussi la rue Joseph Stevens (1892), où le Parti ouvrier belge



Fig. 218. Impasse de la Porte Rouge. — Dessin de Carl Wernemann.
Cliché prêté par le Folklore brabançon.



Fig. 219. L'impasse du Muguet. — Dessin de Carl Wernemann.
Cliché prêté par le *Folklore brabançon*.

au Marché et à l'Église du même nom (1850 et 1854). Le comblement des autres bassins intérieurs fut la conséquence d'une entreprise hardie (réalisée grâce à l'énergie et à l'optimisme de quelques hommes d'action) : *Bruxelles-Port-de-Mer*.

Aussitôt cette entreprise menée à bonne fin, en dépit des moqueries imbéciles, des difficultés financières et de la mauvaise volonté du gouvernement — qui craignait de mécontenter le corps électoral anversoïse —, la Ville décida le comblement des Bassins intérieurs (1907) et, le 4 octobre 1909, elle adoptait le plan des transformations du quartier avoisinant. Ce plan prévoyait la création de parterres et de plaines de jeux et, de plus, l'établissement d'une large voie de communication partant du centre de la cité vers les nouvelles *installations maritimes* (Marché aux Porcs, boulevards d'Ypres et de Dixmude, place de l'Yser).

Le quartier de la rue Haute (dit aussi des Marolles).

Dans le quartier populaire de la rue Haute, deux entreprises d'envergure ont, depuis le début

fit élever cette vaste *Maison du Peuple*, en fer et verre, selon les plans audacieux de l'architecte Victor Horta, pionnier d'une rénovation de l'architecture en Belgique.

Le quartier des Bassins intérieurs et celui des Installations maritimes.

Tournons-nous de nouveau vers la ville basse. Une transformation importante s'y est accomplie, et qui mérite de retenir l'attention. Il s'agit du *comblement des Bassins intérieurs* du canal de Willembroeck. Dès le milieu du siècle, le bassin Sainte-Catherine avait fait place



Fig. 220. L'impasse du Muguet.
Photo de l'intérieur de l'impasse et planterterrier. Cliché prêté par le *Folklore brabançon*.

du XX^e siècle, transformé sensiblement l'aspect urbain. La première a substitué une série de vastes *blocs d'habitations ouvrières* à un ensemble de ruelles et d'impasses insalubres. Elle complète l'œuvre d'assainissement commencée par le percement de la rue Blaes et la création de la place du Jeu de Balle (*supra*, p. 234).

La seconde est la construction du nouvel Hôpital Saint-Pierre (1) et de ses annexes, l'École universitaire de Médecine (sur l'emplacement de l'ancienne caserne de gendarmerie du boulevard de Waterloo) et le « Centre de recherches » anti-cancéreux.

La lutte contre les impasses insalubres (2).

A diverses reprises il a été question des impasses dans les pages précédentes. Il importe d'en dire encore un mot ici.

La naissance des impasses bruxelloises remonte aux derniers siècles de la période médiévale. Mais c'est durant le XIX^e siècle surtout que, par l'afflux des immigrants, elles se multiplièrent à l'excès. La plus-value du sol urbain incita les propriétaires à construire des logements sur tous les emplacements disponibles de la Vieille Ville. Jardins et arrière-cours furent utilisés, les uns après les autres. Ils se transformèrent en impasses, cités ouvrières et « bataillons carrés », servant de résidence aux ménages les plus pauvres de la population.

En l'année 1866, on en comptait 375 sur le territoire délimité par les boulevards extérieurs. Les conditions de vie y étant généralement très mauvaises, l'Administration municipale tenta de les améliorer. Dans les cas les plus urgents, elle ordonna l'expropriation et la démolition des immeubles insalubres. Cette action ajoutant ses effets à ceux dus aux grands travaux de transformation dont nous venons de donner une vue d'ensemble, réduisit considérablement le nombre d'impasses. En 1920, il n'en subsistait plus 150. Depuis lors, beaucoup ont encore disparu, notamment l'impassse représentée ici (fig. 221).



Fig. 221. L'Impasse des Liserons, rue Haute; démolie en 1937.
Eau-forte de R. Vandesande.

Cliché prêté par le Folklore brabançon.

(1) d'après plans de l'architecte de Winne.

(2) Cf. V. 4.

On ne peut que s'en féliciter bien que, du fait, certains coins particulièrement pittoresques de la Vieille Ville aient été anéantis. Mais l'image de plusieurs a été pieusement conservée grâce à des artistes comme Mortiaux, Vandesande, Michotte, Duerinckx, Wernemann et d'autres.

Le nid détruit, les oiseaux furent contraints de chercher ailleurs un abri. Chassées de leurs misérables refuges par les démolitions, les familles ouvrières durent émigrer. Certaines trouvèrent à se blottir dans ce qui subsistait d'impasses sur le territoire de la Vieille Ville. D'où un surpeuplement inouï et une promiscuité dont on devine aisément les effets immoraux. Mais le plus grand nombre s'en fut vers les communes faubourgs.

Cela nous amène à l'examen des transformations de l'agglomération formée autour des boulevards de ceinture (de première ceinture, c'est-à-dire au-delà de l'ancienne ligne de remparts du XIV^e siècle).

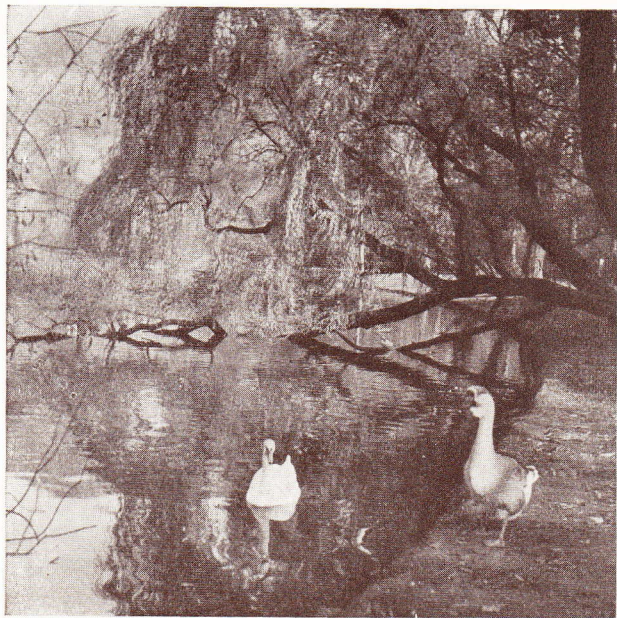


Photo Cl. Leclercq.

Fig. 222. Etang du Parc Léopold, formé par le Maelbeek, affluent de la Senne. Faisait partie d'un chapelet de pièces d'eau dont les étangs d'Ixelles sont d'autres témoins. Les inondations du Maelbeek ont longtemps constitué une calamité pour les habitants de la vallée. En dépit du voûtement du ruisseau, il arrive encore que les caves soient brusquement inondées.

d'embrasser du regard le paysage urbain; ou bien de comparer les plans établis successivement.

De 1860 à 1870.

Le plan de 1870 permet d'apercevoir déjà bien des progrès de l'extension urbaine. Dans la direction de l'est, la rue de la Loi a été prolongée en ligne droite au-delà de la profonde vallée du Maelbeek — franchie en viaduc — jusqu'au plateau de Linthout. A cet endroit, se trouve le champ des manœuvres de la garnison. Mais déjà il est question de le désaffecter. On va, en effet, l'aménager bientôt en vue d'y installer l'Exposition universelle devant commémorer le cinquantenaire de l'indépendance nationale : c'est l'origine du quartier du Cinquantenaire.

LES TRANSFORMATIONS DES COMMUNES-FAUBOURGS DEPUIS 1860

Ces transformations ont été prodigieuses.

Pour s'en rendre compte, rien de tel que de se jucher au sommet de l'hôtel de ville, du palais de justice, de l'église Saint-Augustin ou de quelque sky-scraper de l'agglomération, et

La vallée du Maelbeek est également franchie par la rue Belliard. Elle donne accès à l'ancien domaine champêtre dit de Bianco transformé en *jardin zoologique*, que l'Administration communale de Bruxelles allait acquérir et convertir en un magnifique *parc public dénommé Léopold* (1880).

Quant à la route établie hors la porte Louise en 1840, elle vient d'être prolongée par une large avenue plantée d'arbres, conduisant à l'entrée du Bois de la Cambre proche des sources du Maelbeek. De part et d'autre de cette *avenue Louise*, s'amorcent des rues et se précisent de nouveaux quartiers de résidence. On remblaie les dépressions de Ten Bosch et de l'Ermitage, on déblaie la rue Veydt, on pave les rues de Livourne, Faider, Defacqz, etc.

Vers le sud la poussée urbaine a gravi la côte le long de la chaussée de Waterloo jusqu'à l'Ancienne Barrière. Le quartier s'est soudé, d'une part, au quartier Louise, de l'autre, à celui qui se constitue près de la nouvelle gare du Midi et dont le plan est surveillé de près par l'agent voyer Victor Besme, homme de confiance du roi Léopold II en matière d'urbanisme.

Au-delà de la dite gare du Midi, subsistent encore les prairies humides de la Senne. Cependant les constructions apparaissent déjà nombreuses le long de la section du boulevard extérieur allant de la rive gauche de la Senne aux Abattoirs de la Ville. La chaussée de Mons,



Fig. 223. Plan de Bruxelles et des faubourgs, en 1880, par Léon Teusch.

de la porte d'Anderlecht au pont du canal de Charleroi, est déjà presque entièrement bordée d'immeubles. Mais derrière l'écran formé par ceux-ci se maintiennent encore les cultures et les pâturages.

Vers l'ouest, le territoire de Molenbeek-Saint-Jean est à peu près entièrement occupé jusqu'aux Étangs Noirs et à la place de la Duchesse.

Mais c'est au nord de la Ville que l'expansion a été particulièrement impétueuse. La masse compacte des immeubles urbains dépasse la place Liedts et le long de la rue des Palais, de l'église Sainte-Marie au pont du canal de Willebroeck. Au-delà de l'église prénommée, la bâtisse s'étend en direction de Schaerbeek.

La couronne des bâtisses autour de la Vieille Ville n'est cependant pas encore complète. Un hiatus subsiste du côté nord-ouest, sur la rive gauche du canal de Willebroeck; un autre au sud-ouest, entre la nouvelle gare du Midi et la chaussée de Mons.



Photo Cl. Leclercq.

Fig. 224. Un aspect des étangs d'Ixelles formés par le Maelbeek, affluent de la Senne. C'est à proximité qu'apparut le noyau de la commune d'Ixelles.

Dix ans plus tard : vers 1880.

Le plan de 1880 permet de constater que la ceinture des faubourgs est bouclée. Le dernier hiatus signalé ci-dessus, celui subsistant au sud-ouest, a disparu. Tout un réseau de rues y découpe en blocs réguliers l'espace jusqu'alors couvert de prairies fangeuses et sillonné de ruisselets. La régularité de son aspect dénote l'intervention régulatrice des autorités administratives.

L'autre solution de continuité, celle de l'angle nord-ouest de la Vieille Ville, est également comblée. Dans l'axe des boulevards d'Anvers et Botanique, vient d'être établi, jusqu'à hauteur du plateau de Koekelberg, un large boulevard, dé-

nommé Léopold II. Au sud cette voie se rattache aux anciens quartiers industriels et ouvriers; au nord, elle détache toute une série de voies nouvelles dans la vaste plaine dite de Tour et Taxis.

De 1880 à 1905.

Pendant le quart de siècle qui suit, soit donc de 1880 à 1905, toute la première zone de faubourgs se remplit progressivement de constructions urbaines. La campagne recule. Pendant la seule dernière décade de la période envisagée, on élève trois mille quatre cents maisons à Ixelles, deux mille neuf cent soixante à Molenbeek-Saint-Jean, deux mille quatre cents à Schaerbeek, deux mille trois cents à Saint-Gilles, deux mille soixante à Anderlecht, mille six cent soixante à Etterbeek. Au total, quatorze mille sept cent vingt.

Que l'on veuille bien se souvenir ici qu'à partir de 1890 la population des faubourgs augmenta d'une façon décisive, tandis que celle de la Vieille Ville, au contraire, diminuait sans cesse.

Déjà à l'est de l'agglomération se dessinait une *seconde ligne de boulevards de ceinture*. Amorcée au Bois de la Cambre, elle atteignait déjà la chaussée de Louvain. C'est en bordure de cette ample courbe que l'on érige les nouvelles casernes d'artillerie et de cavalerie, le champ des manœuvres de la garnison (à proximité de la gare d'Etterbeek) et le Tir National.

De nouvelles casernes d'infanterie, en outre, sont construites à proximité de ce dernier établissement militaire, à la place Dailly.

Au Parc du Cinquantenaire, près duquel viennent de s'élever les bâtiments de la nouvelle École militaire, on trace la majestueuse avenue vers Tervueren. Encore un vœu du roi Léopold II qui se réalise !

A Schaerbeek, dont la croissance s'affirme impétueuse, l'ingénieur communal élabore, en 1904, un plan d'ensemble de l'aménagement des quartiers Josaphat, Montrose, Linthout, Monplaisir, Ter Delt et du Tir National. Ces lieux-dits étaient encore, à cette date, le domaine presque entier de l'activité agricole. Le nouvel hôtel communal, inauguré en 1886, place Collignon, se trouvait encore, en l'année 1905, à l'écart de la partie densément agglomérée du territoire schaerbeekois.

Dans les prairies de Tour et Taxis, s'achevait à cette même date le travail d'aménagement des installations maritimes (Bruxelles Port-de-Mer). De vastes entrepôts et une grande gare de marchandises y étaient érigés à proximité des bassins capables d'accueillir les navires de haute mer.

En moyenne, l'épaisseur de la zone bâtie faisant corps avec la Vieille Ville dépassait à peine un kilomètre (à partir de la limite des boulevards de la première ceinture), sauf le long des



Fig. 225. Etang formé par la Woluwe dans le Parc de Boitsfort.

Cliché prêté par le T. C. B.



Fig. 226.

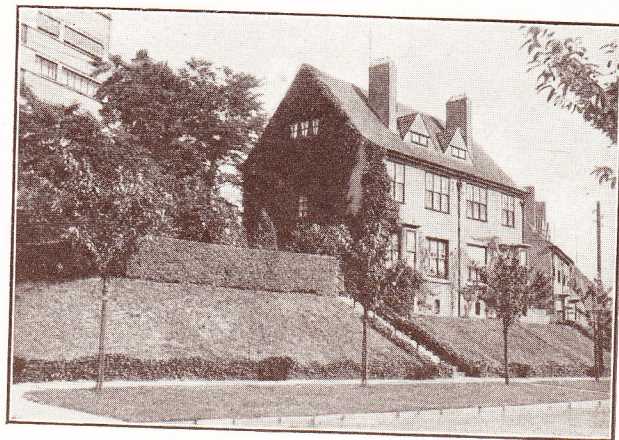


Fig. 227.

Divers aspects
de la
cité-jardin
" Le Logis "
à
Watermael-
Boitsfort.
Clichés prêtés
par la
Sté Coopérative
" Le Logis ".



Fig. 228.

Fig. 229.



Fig. 230.



grandes chaussées — de Haecht, d'Anvers, de Jette, de Gand, de Mons, d'Alseberg, d'Ixelles, de Wavre, de Louvain.

Par ces voies, les tentacules urbains s'avançaient plus avant dans les campagnes.

L'établissement de lignes d'omnibus, de tramways à traction chevaline, puis à traction électrique, favorisait évidemment leur pénétration.

Mais que la croissance de l'agglomération bâtie ait été due à l'initiative de particuliers, de sociétés privées ou d'administrations communales, c'est pourtant l'augmentation incessante du nombre d'immigrants dans les faubourgs qui a été l'élément moteur de l'extension urbaine.

Ces immigrants provenaient de deux sources : la province et la Vieille Ville. Dans cette dernière le phénomène de « *city-bildung* » (supra, p. 272) se manifestait de plus en plus nettement. D'une part, en raison des grands travaux publics et d'une plus-value foncière toujours croissante ; d'autre part, à cause des possibilités sans cesse données à



Fig. 231. La maison dite espagnole, près du grand étang du Parc de Tervueren.

Cliché prêté par le T. C. B.

chacun de se déplacer rapidement et, par suite, d'habiter dans des quartiers éloignés, tout en conservant ses occupations dans la partie centrale de l'agglomération.

Autrefois les commerçants se logeaient dans l'immeuble ou à proximité de l'immeuble où ils exerçaient leur activité mercantile, ils prirent ensuite et de plus en plus l'habitude d'établir leur « home » familial dans un faubourg salubre, calme et silencieux.

Les employés des administrations publiques et des entreprises privées allèrent de même se loger dans les quartiers excentriques. Le double avantage d'un loyer moins élevé et d'un confort plus moderne les y attirait irrésistiblement.

La crise du logement qui sévit intensément durant les premières années de l'après-guerre contribua à intensifier leur exode. De ce temps, date l'apparition de ces quartiers parfois improprement dénommés « *cités-jardins* », créés par la Société nationale des Habitations à bon

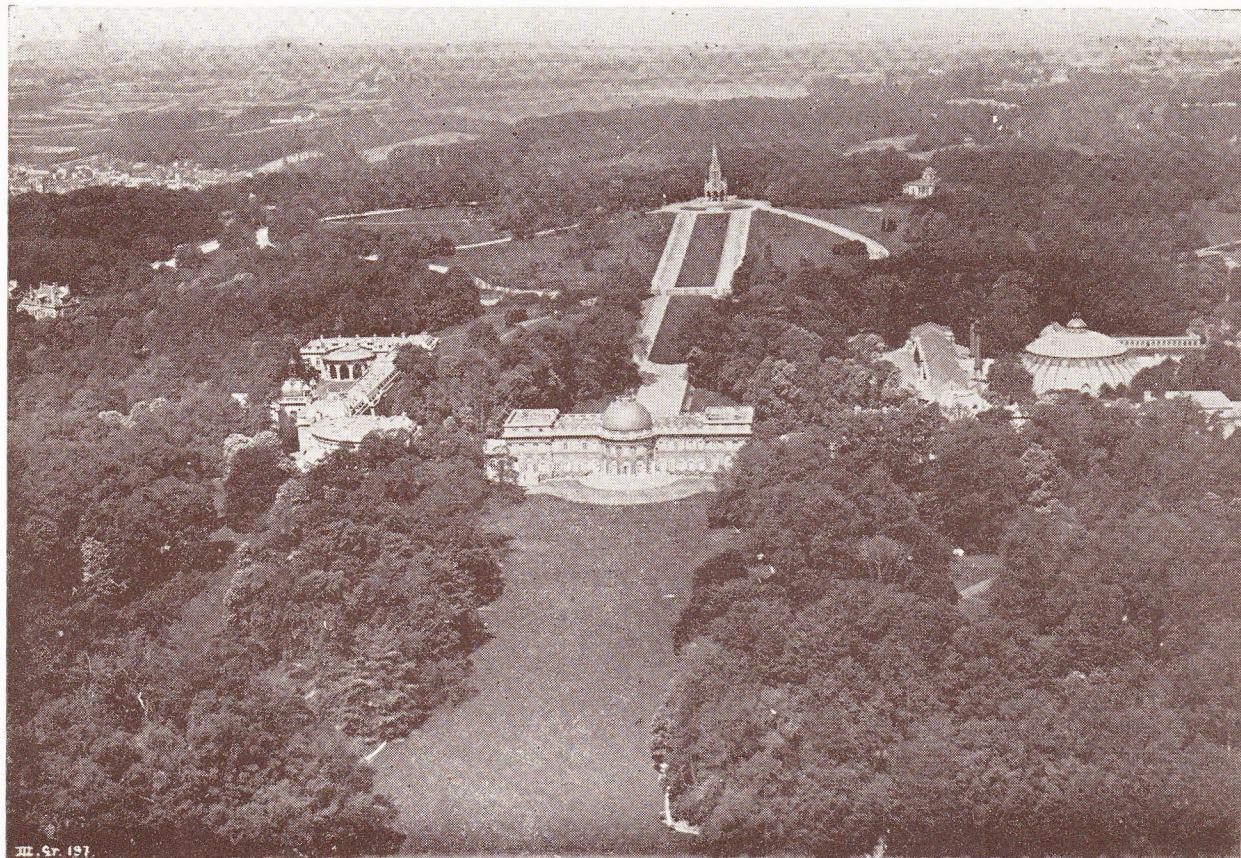


Fig. 232. Vue panoramique du Château royal et du Parc de Laeken. Cliché prêté par la *Radio-Scolaire* (I. N. R.).

marché, par des groupes privés ou par des administrations communales, sur le territoire d'An-dërlecht (*La Roue, Bon-Air, Moortebeek*), de Berchem-Sainte-Agathe, de Laeken (*Verregat*), de Schaerbeek, d'Ixelles, de Watermael-Boitsfort (*Le Logis, Floréal*), d'Auderghem, d'Uccle et de Forest.

Ainsi, le corps urbain s'amplifiait énormément. En 1935, il s'étendait, compact, bien au-delà des *boulevards de seconde ceinture*, maintenant prolongés vers le nord jusqu'au canal de Willebroeck, vers le sud, par l'avenue du Longchamp, l'avenue Albert, l'avenue Besme, l'avenue Marie-Henriette et l'avenue du Roi jusqu'au chemin de fer du Midi.

Vers l'est il atteignait une *troisième ligne de ceinture*, établie dans la vallée de la Woluwe (boulevard du Souverain).

Au-delà de cette ligne, s'est déjà formé le vaste quartier résidentiel de *Stockel*. Le village de *Tervueren* même change de caractère. Depuis l'électrification du chemin de fer qui le rattache à la ville, il se mue en véritable faubourg bruxellois. Son site, orné d'un parc magnifique, prolongé par les hêtraies du bois des Capucins, y attire les citadins. Après

la vallée de la Woluwe (affluent de la Senne), voilà donc envahie celle de la Voer (affluent de la Dyle).

Woluwe-Saint-Lambert et *Woluwe-Saint-Pierre* ne témoignent plus que par des vestiges leur caractère rural d'autrefois. Sur le territoire d'*Etterbeek*, ce caractère est à peine encore discernable. Il ne l'est plus du tout sur les territoires d'*Ixelles* et de *Saint-Josse-ten-Noode*.

Par les rues Belliard et de la Loi, par les avenues Louise, de Mot, des Nations, Adolphe Buyl et de la Couronne, les chaussées de Wavre et d'Ixelles, la ville ne cesse de se répandre vers le levant. C'est plus que des avant-gardes qui sont lancées vers les anciens villages forestiers de *Boitsfort*, de *Watermael* et d'*Auderghem*. Les champs et les pâtures cèdent de plus en plus devant l'offensive

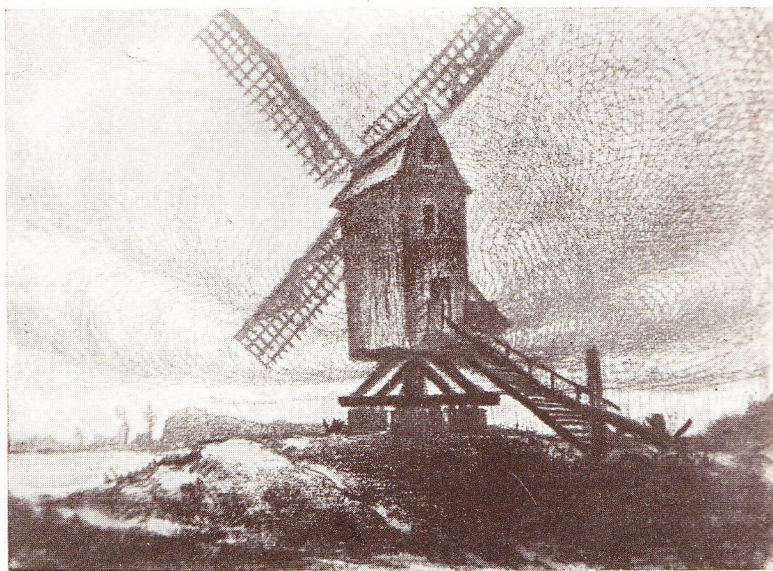


Fig. 233. Le Luizemolen (le moulin aux poux). Un vestige du vieil Anderlecht. — Lithographie de Borremans.

Cliché prêté par *Eigen Schoon en de Brabander*.

impétueuse des bâtisseurs.

Sans la résistance obstinée de la *Ligue de la Forêt de Soignes* et de son vaillant animateur, l'artiste peintre René Stevens, « le bon Sylvain », la forêt elle-même aurait reculé... ou disparu, comme autrefois le Linthout et le Solbosch.

Vers le nord, la marée urbaine s'est étalée sur tous ces territoires, encore champêtres au moment de l'élaboration du plan d'ensemble de l'architecte communal de Schaerbeek (supra, p. 301). Elle a dépassé et le chemin de fer de ceinture et le vallon du Maelbeek — dont le beau parc Josaphat évoque le charme bucolique de jadis. Le boulevard de seconde ceinture est franchi. Les blocs urbains ont surgi partout. Les espaces libres de la commune de *Schaerbeek* se font rares. Déjà ceux de sa voisine, *Evere*, commencent à être occupés.



Fig. 234. Le Cornet en 1923. Une survivance du vieil Uccle : autrefois guinguette achalandée (coin de l'avenue Defré et du chemin creux dit Crabbegat. D'après un tableau de Quittelier.
Cliché prêté par *Uccle Centre d'Art*.

Sur la rive gauche du canal de Willebroeck, des travaux de voirie préparent l'investissement du parc royal de Laeken par la bâtisse. Les *installations maritimes*, l'*entrepôt*, la gare de marchandises de *Tour et Taxis*, ont suscité la naissance de nouveaux quartiers, qui ont rattaché au corps de la Vieille Ville et la commune de *Koekelberg* et l'ancien village de *Laeken*. Ce dernier avait été embelli grâce à la particulière sollicitude du roi Léopold II et, tout récemment, du fait de l'Exposition universelle du Centenaire (stades, grands palais, parc forestier, roseraie, etc.).

Parallèlement au canal, au chemin de fer et aux grandes routes de la vallée de la Senne, les tentacules urbains s'avancent vers Vilvorde à travers le territoire de *Laeken*, de *Haren* et de *Neder-Over-Heembeek* (incorporés par la Ville depuis 1921).

À l'ouest, le flux urbain s'est avancé le long du boulevard Léopold II, des chaussées de *Jette*, de *Merchtem*, de *Gand* et de *Ninove*. Partout il a franchi l'obstacle du chemin de fer de ceinture (*gare de l'Ouest*).

Le parc du plateau de *Koekelberg*, au sommet duquel se dresse la masse encore inachevée de la Basilique du Sacré-Cœur, est entièrement encadré de masses de constructions. Déjà celles-ci sont près d'être soudées avec les nouveaux quartiers de *Laeken-Heysel* — à travers le territoire de *Jette-Saint-Pierre* (1) — avec le quartier molenbeekois dit du *Karreveld* et les communes de *Berchem-Sainte-Agathe* et *Zellick*.

Par la chaussée de *Ninove*, le faubourg de *Molenbeek-Saint-Jean* se relie aux plateaux salubres de *Dilbeek* et à la cité-jardin de *Moortebeek* (*Anderlecht*).

Au sud, *Anderlecht* se remplit, au-delà du canal de Charleroi, vers *Zuen* et *Leeuw-Saint-Pierre*. Ses quartiers commerçants et industriels se prolongent ainsi par des quartiers résidentiels, formant couronne autour d'un beau *parc public*, et des cités-jardins des lieux-dits *Bon-Air* et *La Roue*.

À proximité de la Senne, les fermettes plantées au milieu de cultures maraîchères font l'effet de vestiges anachroniques.

Sur la rive droite de la Senne, *Saint-Gilles* n'a plus le moindre espace vacant. Plus rien ne le distingue apparemment des communes de *Forest* et d'*Uccle* dont, au début du siècle, le séparait encore une large banlieue agricole.

Dans le fond de la vallée, se sont multipliés les établissements industriels (usine à gaz, fours à coke, brasseries, savonneries, manufactures de chaussures, entrepôts de charbon, de bois, de fer, etc.) et par voie de conséquence, les agglomérations ouvrières.

Sur les versants et sur les hauteurs, s'étendent sans cesse les quartiers de résidence, proches de ces quelques oasis de verdure que sont le parc de *Forest* (souvent dit de *Saint-Gilles*), le parc *Duden*, le parc du *Wolvendaal* et quelques domaines privés (*Charlier*, *Brugmann*, *Boetendaal*, *Zeecrabbe*, *Groeselenberg*, *Wolvenberg*, etc.)

Par les chaussées d'*Alseberg* et de *Waterloo*, la marée urbaine, contenue à l'est par la



Fig. 235. Le moulin à vent du lieu-dit *Vleurgat*. D'après un tableau de *Vogels*.
Cliché prêté par *Uccle-Centre d'Art*

(1) Où l'Administration des Hospices a établi le vaste hôpital *Brugmann*.

Forêt de Soignes, se répand au-delà des lignes de chemins de fer et pousse des pointes vers *Droogenbosch, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse et Waterloo*.

Vue d'ensemble.

La brève esquisse tracée ci-dessus suffit sans doute pour mesurer combien, en l'espace d'un siècle, la capitale et les communes qui l'entourent ont été transformées.

La Vieille Ville s'est amplifiée par poussées successives, jusqu'à englober, non seulement les villages de sa « cuve » mais encore ceux des seconde et troisième zones concentriques. Dans l'axe sud-nord, elle a envahi la vallée de la Senne, vers Hal et vers Vilvorde. Vers l'est, elle s'est répandue dans les vallées du Maelbeek et de la Woluwe — affluents de la Senne — et jusqu'à celle de la Voer — affluent de la Dy-le. Vers l'ouest, en dépit des obstacles que la Senne, les canaux, l'humidité du sol et la ligne de chemin de fer de ceinture opposaient aux communications, elle s'est hardiment avancée, surtout depuis le début du XX^e siècle, sur deux à trois kilomètres de profondeur.

Ainsi s'est formée une agglomération considérable qui, en 1930, comptait quatre fois plus d'immeubles qu'en 1846.

Le cœur de cette agglomération bat dans les limites des boulevards correspondant aux remparts du XIV^e siècle. Là sont, outre les services administratifs de la capitale, le palais du roi, les ministères, la cour des comptes, la cour de cassation — organes du pouvoir central — les bureaux de l'administration provinciale du Brabant, les musées royaux de peinture ancienne et de peinture moderne, le conservatoire de musique, les principaux théâtres, salles de concert et cinémas, le cirque, les grands cafés et restaurants, les banques et les bureaux de change, le siège d'innombrables sociétés industrielles et commerciales, les grandes entreprises de vente au détail, le commerce de luxe, etc.

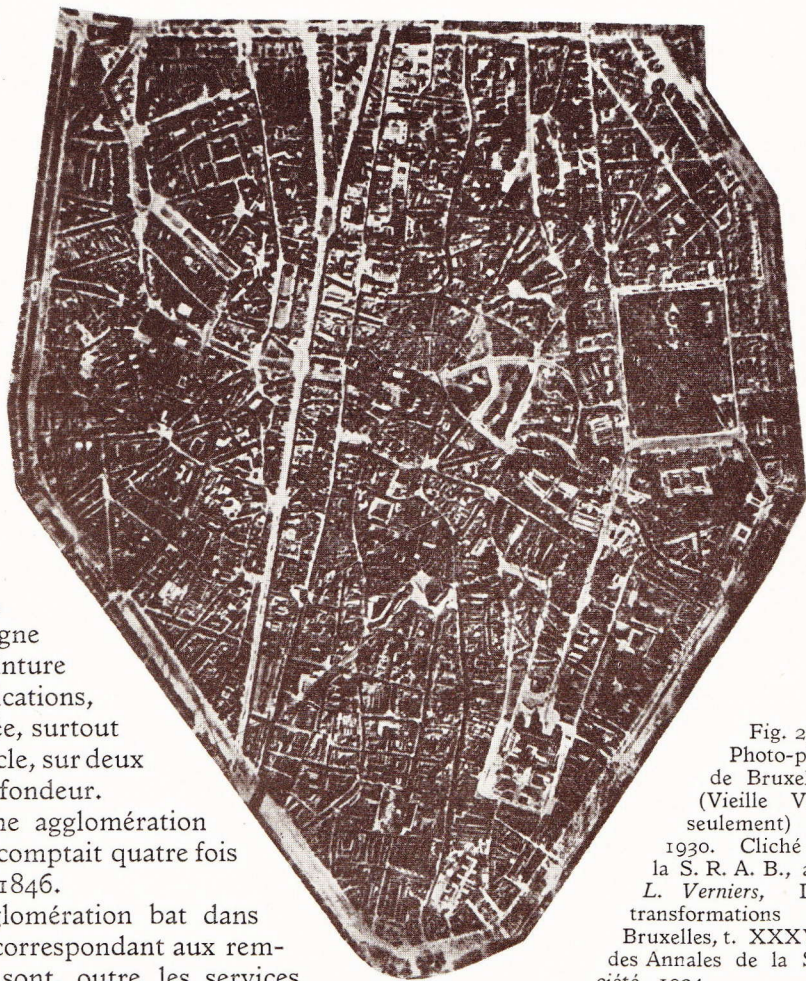


Fig. 236.
Photo-plan
de Bruxelles
(Vieille Ville
seulement) en
1930. Cliché de
la S. R. A. B., art.
L. Verniers, *Les
transformations de
Bruxelles*, t. XXXVII
des *Annales de la So-
ciété*, 1934.



Fig. 237. Plan représentant les extensions territoriales de Bruxelles :

1853 : Quartiers Léopold et Nord-Est;
1864 : Avenue Louise et Bois de la Cambre (complétées au début du XX^e siècle en vue de l'Exposition universelle de 1910);
1921 : Laeken, Neder-over-Heembeek, Haren.

Là se font les lois, se plaignent les grands procès, se prennent les décisions nationales. Là se traitent les grosses affaires. On y vient pour travailler, le jour, pour s'y distraire, le soir; mais, de moins en moins, on consent à y habiter, à y fixer son home familial.

L'un après l'autre, les immeubles ont cessé d'être des « demeures ». Rares sont ceux qui, en tout ou en partie, ne sont pas devenus le siège d'un négoce ou d'une administration.

Des voies exclusivement résidentielles à l'origine se sont transformées en rues commerçantes. La rue Neuve en est l'exemple le plus caractéristique.

Cette métamorphose s'est d'ailleurs propagée au-delà des limites de la Vieille Ville. Notamment le long des grandes voies de rayonnement vers les faubourgs. Les anciens « quartiers des portes » de la ville, les quartiers des gares et certains carrefours sont ainsi devenus d'actifs foyers de vie urbaine. Quelques-uns, telle la porte de Namur, sont aujourd'hui aussi animés que celui de la Bourse.

Les boulevards de première ceinture sont devenus des voies d'intense circulation automobile le long desquelles le négoce s'installe dans presque toutes les anciennes « résidences » nobles ou bourgeoises.

Quelle différence entre cette agglomération énorme groupant près d'un million d'habitants et le petit Bruxelles de l'époque de la révolution contre Guillaume 1^{er} de Hollande!

LOUIS VERNIERS

BRUXELLES

ESQUISSE HISTORIQUE

P R É F A C E
D E

P. BONENFANT

PROFESSEUR A L'UNIVERSITÉ DE BRUXELLES

BRUXELLES
MAISON D'ÉDITION A. DE BOECK
265, RUE ROYALE, 265
1 9 4 1

REMERCIEMENTS

J'AI UNE DETTE DE RECONNAISSANCE ENVERS UN GRAND NOMBRE DE personnes dont le concours me fut infiniment précieux pour la réalisation de l'entreprise dont voici le modeste résultat. Je désire le proclamer dès l'abord.

Du fond du cœur je dis merci à mes amis Paul BONENFANT, professeur à l'Université de Bruxelles et archiviste de la Commission d'Assistance publique de la Ville de Bruxelles, et Eugène COLLIN, chef de division au Service des Archives de la Ville de Bruxelles, dont l'inépuisable bienveillance et la sûre érudition ont grandement facilité mes recherches documentaires dans les dépôts confiés à leur garde.

Je remercie avec la même chaleur mes amis CASTILLE, LAMY et LECLERCQ qui ont bien voulu mettre leurs talents de photographes à mon service, ainsi que MM. GOFFIN, administrateur-trésorier de la Bibliothèque royale de Belgique, LECONTE, conservateur du Musée de l'Armée, LINDEMANS, animateur de la revue *Eigen Schoon en de Brabander*, LODS, du Touring Club de Belgique, MARINUS, chef du Service des Recherches historiques et folkloriques de la Province de Brabant, OPDEBEECK, secrétaire de la Radio-Scolaire (I. N. R.), PERGAMENTI, archiviste en chef de la Ville de Bruxelles et VIANE, secrétaire de la société Uccle-Centre d'Art, lesquels m'ont gracieusement prêté nombre de clichés, ornements de cet ouvrage.

J'exprime aussi ma vive reconnaissance à Madame LECONTE, bibliothécaire bénévole de la Société royale d'Archéologie de Bruxelles, dont le zèle souriant et la fidèle mémoire de Bruxelloise m'ont procuré maints renseignements utiles. La Commission Administrative de la dite Société d'Archéologie a bien voulu consentir en ma faveur une réduction du taux usuel afférent aux prêts de clichés. Je lui en sais gré.

LOUIS VERNIERS.

LISTE DES ABREVIATIONS

- B. 1. — Bonenfant, Paul, Les premiers remparts de Bruxelles (Annales de la S.R.A.B., t. XL, 1936).
- B. 2. — id. Quelques cadres territoriaux de l'histoire de Bruxelles
(Annales de la S.R.A.B., 1934).
- B. 3. — id. La création à Bruxelles de la Suprême Charité (in Rapport annuel de la Commission d'Assistance publique de la Ville de Bruxelles pour 1928).
- B. 4. — id. Le Problème du paupérisme en Belgique à la fin de l'Ancien Régime.
- B. C. — Bulletin communal de la Ville de Bruxelles.
- D. B. — Dubois, A., Les bourgmestres de Bruxelles depuis 1830 (Bruxelles, 1897).
- D. M. 1. — Des Marez, Guillaume, Guide illustré de Bruxelles, t. I., Monuments civils; t. II., Monuments religieux (éd. T. C. B. 1928).
- D. M. 2. — id. Traité d'architecture dans son application aux monuments de Bruxelles (éd. T. C. B., 1921).
- D. M. 3. — id. Le développement territorial de Bruxelles au Moyen Age (étude de géographie historique urbaine); publié par P. Bonenfant et F. Quicke.
- D. M. 4. — id. L'Origine et le Développement de la Ville de Bruxelles. Le Quartier Isabelle et Terarken (Publication du Comité d'Etudes du Vieux-Bruxelles, 1927).
- D. M. 5. — id. L'organisation du Travail à Bruxelles au XV^e Siècle (Mémoires publiés par l'Académie Royale de Belgique, t. LXV, Bruxelles, 1904).
- F. 1. — Favresse, Félicien, L'Avènement du Régime démocratique à Bruxelles pendant le Moyen Age (Mémoires publiés par l'Académie Royale de Belgique, t. XXX, 1932).
- F. 2. — id. La Keure bruxelloise de 1229 (Bulletin de la Commission Royale d'Histoire, t. XCVIII, année 1934).
- F. 3. — id. Esquisse de l'évolution constitutionnelle de Bruxelles depuis le XII^e siècle jusqu'en 1477 (Annales de la S.R.A.B. 1934).
- H. W. — Henne et Wauters, Histoire de Bruxelles (1845, trois volumes).
- P. — Pirenne, Henri, Histoire de Belgique (7 vol.).
- R. A. — Rapport annuel de la Ville de Bruxelles.
- S.R.A.B. — Société Royale d'Archéologie de Bruxelles.
- T. C. B. — Touring Club de Belgique.
- V. 1. — Verniers, Louis, Démographie et Expansion territoriale de l'Agglomération bruxelloise depuis le début du XIX^e siècle (Bulletin de la Société d'Etudes géographiques, t. V, mai 1935, pp. 79 à 123).
- V. 2. — id. Les transformations de Bruxelles et l'urbanisation de sa banlieue depuis 1795 (Annales de la S.R.A.B., 1934).
- V. 3. — id. La déconcentration urbaine de la Ville de Bruxelles (Mémoires du 1^{er} Congrès de Géographie historique, t. II, pp. 311 et ss.).
- V. 4. — id. Les Impasses de Bruxelles (Le Folklore brabançon, Août-Octobre 1934).
- V. K. — Van Kalken, Frans, Les Commotions populaires en Belgique.
- W. — Wauters, Alphonse, Histoire des Environs de Bruxelles (1850-1857; 3 volumes).