

CINQUIÈME PARTIE

FOREST PENDANT LA PÉRIODE 1830-1914

I. — DÉMOGRAPHIE, A PARTIR DE 1830

C'EST AU COURS DU SIECLE ECOULE DEPUIS LA CONQUETE DE l'indépendance nationale que s'est accomplie la métamorphose qui, d'un petit village de moins de 1.000 âmes, a fait un faubourg urbain comptant plus de 45.000 habitants.

Les principales étapes de cette transformation radicale apparaîtront clairement de l'examen du tableau ci-dessous dans lequel nous avons, à côté de la statistique des individus et des ménages, dressé celle des maisons existant à Forest à différents moments.

Années	Nombre d'habitants	Augmentation annuelle moyenne	Nombre de ménages	Nombre moyen des personnes composant le ménage	Nombre de maisons			
					habitées	non-occupées	Total	Augmentation annuelle moyenne
1832	993							
1837	955							
1842	1.065	26						
1846	1.324	65	253	5	253	8	261	
1856	1.456	13	290	5	273	19	292	3
1866	2.184	72	420	5	405	98	503	21
1876	3.504 ⁽¹⁾	132						
1880	4.182	169	852	4,9	786	116	902	28
						Maisons dest. à l'habit.	Maisons de toute nature ⁽²⁾	
1890	5.885	170	1.319	4.4	1.130	16	1.146	24
1900	9.509	362	2.380	4	1.845	143	1.988	84
1910	24.228	1.471	7.120	3.4	3.790	222	4.012	202
1920	31.152	692	10.046	3	4.331	296	4.627	61
1930	39.594	844	14.156	2.75	—	—	5.931	130
1940	45.747	615	(?)	(?)	(?)	(?)	6.881	95

(1) Il existe en sus 1.500 personnes éparpillées dans les différentes maisons de logement qui retournent habituellement tous les huit ou quinze jours dans leur famille. (R. C., n° 3, 1875, p. 166.)

(2) Notamment bâtiments industriels.

L'examen de ce tableau permet de faire les quelques remarques suivantes.

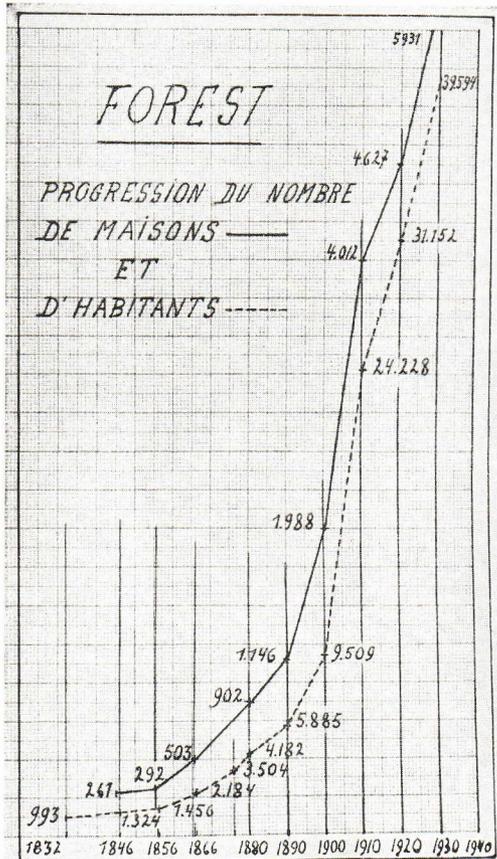
Dès 1832 le chiffre de la population dépasse de 25 % le maximum atteint sous l'ancien régime (année 1786). Entre les années 1832 et 1837 un légère chute de 38 unités est enregistrée, mais on ne peut être très sûr de la précision des dénombrements de l'époque.

A partir de 1837 la progression du nombre d'habitants a été continue et s'est poursuivie selon une cadence toujours accélérée, sauf pendant la décade 1846-1856 (conséquence de la crise économique et sociale qui sévit alors) (1), l'accélération la plus impressionnante s'affirmant à partir de 1880 :

169 habitants de plus par an pendant la décade	1880-1890 ;
170	» » » » » » » 1890-1900 ;
1.471	» » » » » » » 1900-1910.

Au cours de cette dernière décade la population s'accrût annuellement d'autant de personnes que le village comptait d'habitants vers le milieu du XIX^e siècle.

Dès lors s'impose cette conclusion : la marée démographique qui transforma de fond en comble et l'aspect du paysage géographique et les conditions de vie de la population forestoise, monta depuis le dernier quart du XIX^e siècle et atteignit son maximum d'intensité pendant la première décade du XX^e.



Ce phénomène est évidemment à mettre en relation avec celui connu sous le nom de « city-bildung » ou « déconcentration urbaine » (2). Alors que Bruxelles, noyau de l'agglomération urbaine, se vidait progressivement d'habitants — passant de 183.686 en 1900 à 177.078 en 1910, à 154.801 en 1920 — les communes de la périphérie se peuplèrent toujours davantage. Saint-Gilles, dont le territoire s'interpose entre la capitale et Forest, vit sa population passer de 40.289 en 1890 à 51.763 en 1900, à 63.140 en 1920.

Après avoir submergé le territoire saint-gillois, la marée d'immigration envahit celui de Forest.

Parmi les nouveaux venus dans la commune plusieurs catégories sont à distinguer :

Tout d'abord des *ouvriers*, que la suppression des impasses et les grands travaux édilitaires entrepris dans la capitale — notamment ceux de la Jonction Nord-Midi — chassaient de la ville et qu'attiraient, par ailleurs, les ateliers, fabriques et usines se multipliant à Forest, le long des voies de chemins de fer (la note 1 au bas du tableau de la page 171 est, à cet égard, fort significative ; il ne peut s'agir que d'ouvriers de fabriques, en « logement » à Forest pendant la semaine).

Ensuite, il y a les familles de *modestes employés* cherchant à se loger à un prix plus modique que dans la vieille ville.

Enfin, vient la catégorie — numériquement moins importante — des *familles riches* s'installant dans les quartiers neufs aménagés sur les hauteurs

(1) Voir p. 265.

(2) L. VERNIERS, *La déconcentration urbaine de la Ville de Bruxelles* (Bruxelles, 1931).

paisibles et salubres du plateau (à proximité du Parc public, au quartier Berkendael et au quartier Saint-Augustin).

L'extrait suivant d'une déclaration du bourgmestre, en l'année 1902, met en lumière quelques-uns des facteurs de l'extraordinaire accroissement démographique de la commune : « Cet accroissement doit être attribué à des causes diverses : d'abord à la situation topographique de la commune, aux communications multiples et faciles avec les agglomérations voisines, au grand choix et au prix raisonnable de nos terrains à bâtir. Mais nous croyons que les travaux d'assainissement qui ont fait de Forest une des communes les plus salubres de la banlieue bruxelloise, la modicité de nos taxes et l'absence d'impositions locales ont beaucoup contribué au résultat obtenu. Nos centimes additionnels (1) sont inférieurs à ceux payés par nos voisins, et notre administration a même eu le bonheur de pouvoir encore les réduire » (2).

Si, pendant la décade 1910-1920 le rythme d'accroissement s'est ralenti, — l'augmentation annuelle se réduisant de moitié par rapport à celle de la décade précédente — c'est uniquement en raison de la guerre mondiale (1914-1918) et de la crise de la bâtisse au cours des années immédiatement subséquentes. Depuis, la progression a repris :

On dénombre : 39.594 habitants en 1930 ; 45.747 en 1940.

La densité du peuplement à l'hectare qui se chiffrait à 1,6 en l'année 1832 atteignit 50 en 1920, soit approximativement trente fois plus. En 1930 elle se haussait à 63, en 1940, à 72.

Par contre, le nombre moyen de personnes composant les ménages diminuait sensiblement, glissant de 5 à 3 pendant la période 1846-1920, à 2 $\frac{3}{4}$ en 1930. Cette réduction est un signe caractéristique de l'influence urbaine subie par la commune.

La progression du nombre des immeubles devait naturellement aller de pair avec celle de la population.

De 1786 à 1846, soit donc en l'espace de soixante années, le nombre de maisons doubla approximativement (comme le nombre d'habitants). De 1846 à 1890 il augmenta en moyenne de 3, puis de 21, puis de 28, puis de 24 unités par année. Ensuite le rythme d'augmentation s'accrut brusquement, passant à 84 en moyenne par an pendant la décade 1890-1900, puis à 202 au cours de la première décade du XX^e siècle.

Comme pour le peuplement, la guerre de 1914-1918 interrompit brusquement ce fougueux essor, ramenant la progression annuelle moyenne à 61 unités. Mais, en vérité, la bâtisse ayant été presque totalement arrêtée dès le début des hostilités (août 1914) et n'ayant repris que très faiblement après l'armistice (novembre 1918), on est en droit de considérer que la cadence de ladécade



Groupe d'anciennes demeures au lieu-dit 't Fonteyntje. Elles sont les derniers témoins d'une catégorie qui prédominait au cours du siècle écoulé.

(1) Vingt sur la patente, 40 sur la contribution personnelle, 80 sur la contribution foncière.

(2) R. C., 1902. Remarque : On était, à ce moment, près d'élections communales qui allaient être désastreuses pour le parti catholique, alors au pouvoir.



Série de grands immeubles à appartements multiples construits au cours de l'entre-deux-guerres, le long de la rue du Hêtre. Ils forment comme une falaise dominant le versant oriental de la vallée de la Seine. A proximité se trouve la place de l'Altitude 100.

précédente s'était à peine ralentie en 1911-12-13 et le premier semestre de l'année 1914.

En vingt ans (de 1846 à 1866) le nombre de maisons doubla. Il fut encore approximativement doublé de 1866 à 1880, soit donc en quatorze ans ; mais, pendant la période de trente ans allant de 1880 à 1910 il fut quadruplé. Aux 902 immeubles existant en 1880 étaient venus s'en ajouter 3.110 à fin 1910.

La première décade du XX^e siècle marqua donc le moment décisif du passage du stade rural au stade urbain. Alors qu'en 1846 chacun des 253 ménages recensés disposait de la totalité d'une maison — qui n'était souvent, il est vrai, qu'une masure, — en 1910 les 7.120 ménages ne disposaient que de 3.790 maisons (soit 5/10^e de maison en moyenne par ménage), en 1920 les 10.046 ménages ne disposaient que de 4.331 immeubles (soit 4/10^e de maison par ménage). Ce qui signifie que le nombre des immeubles à appartements multiples avait augmenté progressivement par rapport à celui des maisons individuelles. Autre signe caractéristique d'une accentuation du caractère urbain de la commune.

Nous aurons l'occasion d'en signaler maints autres. Mais il importait, avant d'entrer dans le détail de l'évolution de Forest depuis l'insurrection nationale, de mettre nettement en évidence la foudroyante ascension démographique de la commune, fait essentiel, générateur de toutes les transformations dont nous aurons à rendre compte.

Humble et paisible bourgade, principalement vouée aux labours forestiers et champêtres pendant près d'un millénaire, Forest s'était métamorphosé en un dynamique faubourg urbain, mi-industriel, mi-résidentiel, où ne subsistaient plus guère en 1940 que des vestiges du paysage agreste et des us et coutumes d'autrefois.

C'est à l'analyse de cette véritable mutation morphologique et sociale que seront consacrés les chapitres qui vont suivre.

II. — LES FACTEURS DE CONSERVATION ET DE TRANSFORMATION DU PAYSAGE FORESTOIS

Evolution de l'agriculture depuis 1830

Cependant, la prédominance du caractère agricole se maintint durant presque tout le XIX^e siècle. L'examen des résultats des enquêtes officielles organisées en 1834, 1880, 1890 et 1910 permet de suivre les étapes de la régression de la grande culture par rapport aux cultures maraîchères, puis celles de la réduction progressive de l'espace cultural sous l'influence de l'urbanisation.

Lors des levés cadastraux effectués en 1834 (1), le territoire, comprenant une superficie totale de 623 hectares 70 ares 10 centiares, se différençait comme suit :

Catégories	Hectares	Ares	Centiares
Terres cultivées.....	289	80	30
Terrains légumiers	22	81	20
Jardins d'agrément	13	15	40
Pépinières et terrains plantés	2	91	60
Prés	205	39	10
Vergers	1	85	20
Bois	64	75	30
Étangs		67	50
Bâtiments et cours	5	56	90
Cimetières		22	70
Routes et chemins	15	70	40
Ruisseaux et rivière		84	50

A ce moment, plus des six-septièmes du territoire étaient donc au service de l'agriculture et de l'élevage. Les terres livrées à la grande culture occupaient un espace treize fois plus considérable que celles utilisées pour la culture maraîchère. Quant aux bois ils couvraient encore un dixième de la superficie totale de la commune, tandis que les immeubles (et les cours en dépendant) n'en couvraient pas la centième partie.

Forest était si bien un village voué presque exclusivement aux travaux champêtres que le Gouvernement l'élut pour en faire le siège d'une *ferme expérimentale* (ou ferme modèle). Celle-ci fut établie dans les corps de bâtiments de la ci-devant distillerie Wafelaer, laquelle n'était d'ailleurs autre chose que l'ancienne ferme du Roetaert. Elle prospéra de 1841 à 1850, sous la direction du sieur Scheidweiler.

C'est encore l'Etat belge qui prit l'initiative de l'établissement d'une *magnanerie* dans une propriété de 24 hectares sise aux confins du territoire forestois (sur les hauteurs du plateau des Sept-Bonniers). Le terrain y fut planté et entrecoupé de haies de mûriers, de manière à n'entraver en rien les autres cultures (2).

L'origine de cette entreprise étatique remonte à l'année 1833. Mais elle était consécutive à un essai tenté sous Guillaume I^{er} de Hollande, à Meslin-l'Evêque près d'Ath. D'autres expériences avaient d'ailleurs été mises en train vers la fin de l'Ancien Régime. Le *Mémoire statistique du Département de la Dyle* (An X) en rend compte en ces termes :

« La culture du mûrier blanc a été essayée avec succès dans ce pays il y a 30 ou 35 ans ;

(1) Voir p. 18, plan parcellaire de VANDERMAELEN (1836).

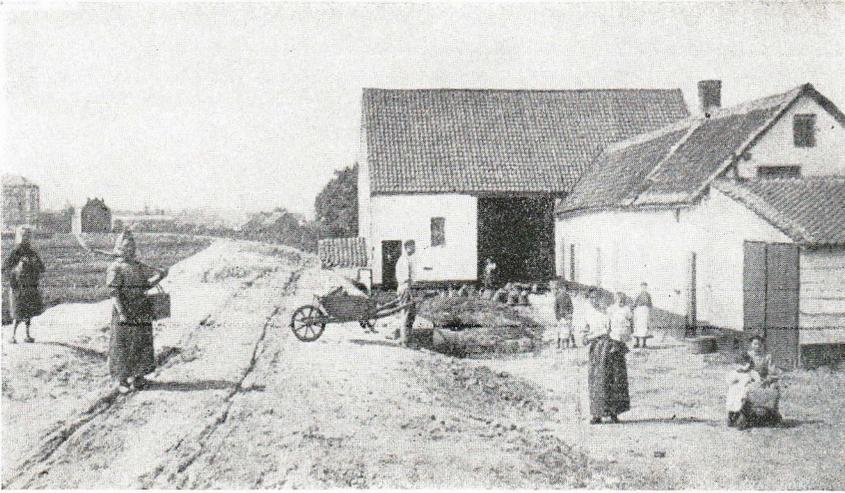
(2) Cf. WAUTERS, *Hist. des Env.*, III/584 ; le *Rapport sur l'exposition de l'industrie belge de 1833*, p. 95 ; et la *Situation administrative des provinces et des communes belges en 1850* (publié en 1852 par les soins du Ministère de l'Intérieur).

on a d'autant plus de peine à assigner les raisons qui ont fait abandonner sa culture que les vers à soie réussissaient également, et qu'on pouvait espérer de naturaliser bientôt avec eux une nouvelle branche d'industrie. »

Il y avait donc de bonnes raisons pour entreprendre un nouvel essai. Celui-ci fut confié aux soins du baron de Mévius dont le rapport sur la *Situation administrative des provinces et des communes en 1850* vante les qualités d'agronome. A cette date la production de la soie brute avait plus que triplé dans le pays depuis l'année 1844 et les plantations de mûriers s'étendaient au point que l'on pouvait espérer « que dans un avenir prochain, la Belgique posséderait, solidement établie, une nouvelle branche d'industrie, d'autant plus avantageuse qu'elle s'accommodait mieux aux goûts et à l'aptitude de ses populations ». Anvers et Lierre possédaient à ce moment quelques fabriques d'étoffes de soie où se préparaient principalement

des soies à coudre, des étoffes de soie noire dites de faille, des levantines, des gros de Naples et des poultis de soie (1).

M. de Mévius racheta l'établissement à l'Etat et l'exploita pour son propre compte jusqu'à sa mort, survenue en 1852. Son œuvre disparut-elle avec lui ou fût-elle poursuivie? Nous l'ignorons. Mais, sur un plan des environs de Bruxelles publié en 1880 est située une « magnanerie » entre les actuelles avenues du Domaine et des Sept-Bonniers, à l'em-



Ferme forestoise, sise à l'angle du chemin vers Hal et de la rue de l'Eau.

placement de l'actuelle propriété Greindl. Nous ne savons s'il faut en conclure que la culture du mûrier et l'élevage des vers à soie se poursuivait encore à cette date, ou si nous nous trouvons seulement en présence d'un toponyme-témoin de l'ancienne entreprise.

Culture maraîchère et horticulture

La proximité de la grande ville orienta de plus en plus les paysans forestois vers la culture intensive des légumes, et quelques-uns vers l'horticulture.

A mesure, la grande culture occupa de moins en moins d'espace. Lors du recensement de 1880, l'étendue réservée à la culture du froment, du seigle, de l'avoine, etc. s'était réduite à 64 hectares 78 ares, soit une diminution de 222 hectares par rapport à l'année 1834.

En 1895, la grande culture avait presque totalement disparu du territoire, mais par contre, les terrains légumiers et les jardins potagers occupaient 63 hectares 97 ares, et quinze ans plus tard (en 1910) ils avaient encore compris 5 hectares supplémentaires, de sorte que, dans l'ensemble, la culture maraîchère occupait trois fois plus d'espace qu'au début de la période de l'indépendance nationale.

(1) Cf. *Rapports sur la Situation des provinces et des communes en 1840 et en 1850*.

Selon le recensement industriel de 1846 l'établissement séricicole de Forest occupait 51 personnes :

5 hommes	} de + de 16 ans	20 garçons	} de 9 à 12 ans	2 garçons	} de 12 à 16 ans
4 femmes		12 filles		8 filles	



Aspect du centre du village de Forest vers le milieu du siècle dernier.

(Dessin de A. Boens, lithographié par Burggraaff.)

Elle s'était localisée plus spécialement le long des chaussées de Neerstalle, de Bruxelles et d'Alseberg. C'est surtout dans les bonnes terres alluviales, d'ailleurs abondamment enrichies d'engrais, du fond de la vallée, que se juxtaposaient les carrés de salades, de carottes, de cèleris, de poireaux, de cerfeuils et de choux.

La demande sans cesse accrue du marché local et des marchés de la capitale et de celui ouvert, dès 1866, au parvis de l'église de Saint-Gilles, suscitait la multiplication des exploitations. Le recensement de 1895 signale l'existence de quatorze exploitations agricoles en faire-valoir direct (bois exceptés), dont :

- 2 de 50 ares et au-dessous ;
- 3 de 51 ares à 1 hectare ;
- 1 de plus d'un hectare à 2 hectares ;
- 2 de plus de 2 hectares à 3 hectares ;
- 2 de plus de 3 hectares à 4 hectares ;
- 1 de plus de 5 hectares à 10 hectares ;
- 2 de plus de 10 hectares à 20 hectares ;
- 1 de plus de 30 hectares à 40 hectares.

Elles occupaient 457 personnes, hommes et femmes, dont 143 domestiques à gages et journaliers permanents.

Avant l'aube, des théories de charrettes bondées de légumes frais mis en bottes ou en paniers d'osier accrochés aux flancs et à l'arrière des véhicules, s'en allaient vers le marché matinal de la Bourse, de la place du Nouveau-Marché-aux-Grains, de la place Sainte-Catherine et du Parvis de Saint-Gilles, revenant à vide, dès 7 à 8 heures du matin.

En 1899 le conseil communal prit en faveur de ces maraîchers matineux une décision favorable : il fit allumer les lanternes durant une partie de la nuit tout le long de l'itinéraire du village à la ville.

Par ailleurs, dès l'année 1872, il avait fait accorder des subsides à la société *L'Union agricole et horticole* afin de lui permettre d'organiser annuellement une exposition des produits obtenus par ses membres. Ladite exposition avait lieu au moment de la kermesse du village (1).

Quant aux *Comices agricoles*, dont l'organisation avait été prévue par l'A. R. du 1^{er} mars 1848 et l'A. M. du 29 novembre 1849 dans le dessein de propager toutes les améliorations agricoles sanctionnées par l'expérience et de donner à l'administration centrale les renseignements jugés utiles dans l'intérêt de l'agriculture, on ne put en faire comprendre l'utilité aux paysans forestois. L'extrait ci-dessous d'un rapport fait au conseil communal en date du 20 juin 1849 permet de saisir les raisons de cet échec :

« Tous les moyens à employer pour persuader les administrés de l'importance de la création des comices sont infructueux », les paysans « s'attachant à leurs principes, qui sont basés sur l'expérience qu'ils ont acquise d'exploiter leurs terres d'après la nature du sol ; ils font remarquer que la culture de leurs *terrains légumiers* est toute différente de celle des autres terres arables, par les *engrais renouvelés dans une même saison* et les *différents fruits qu'elles produisent dans une même période*. Pour les réunions des dimanches et jours fériés,



Maraîchers forestois du coin de la rue des Moines et de la chaussée de Bruxelles, au début du XX^e siècle.

elles sont impossibles, par la raison que les cultivateurs n'en voient pas la nécessité » (2).

En présence de cette abstention méfiante le conseil communal se refusa à consacrer des subsides à l'organisation des comices. L'année suivante cependant (1850) il alloua une somme de quinze francs, « les frais du comice agricole ne pouvant être couverts au moyen de la rétribution payée par les membres » ! Et cinq ans après (1855) toute autre dépense était écartée, « le comice agricole n'ayant plus de réunion et n'existant plus que de nom ».

L'Élevage

Comme dans le passé l'élevage des vaches laitières occupa quelques familles paysannes forestoises. Vers le milieu du XIX^e siècle les « beempden » de la vallée de la Senne, qui

(1) R. C., 1872 et années suivantes.

(2) C'est nous qui soulignons.

donnaient deux fois par an de riches fenaisons, nourrissaient des troupeaux dont le lait fournissait un beurre réputé (1).

La garde du *troupeau communal* fut affermée annuellement, au moins jusqu'en l'année 1859. C'est à cette date que la question de la suppression de l'affermage est soulevée au conseil communal. Alors aussi — pour la sixième fois — le bourgmestre proposa de demander aux propriétaires des prairies sujettes à la *vaine pâture* de s'affranchir de cette servitude moyennant une indemnité à payer à l'administration communale. Mais sa proposition rencontra l'opposition des échevins Janssens et Lardinoy ainsi que du conseiller Plas, lesquels étaient d'avis de « laisser les affaires des prairies telles quelles parce que de l'intervention proposée il résulterait des coups mortels ! » Il apparaissait donc encore téméraire de rompre avec une tradition plusieurs fois séculaire.

Mais cette tradition était devenue un anachronisme. Aussi constate-t-on qu'en l'année 1865, à l'occasion de la discussion du budget communal, la recette pour vaine pâture n'entre plus en ligne de compte, « les prairies sujettes à cette servitude étant en partie clôturées, de telle manière que le parcours en était presque totalement supprimé » (2).

D'ailleurs, l'étendue des prairies, comme celle des terres de culture, se rétrécissait de plus en plus et par l'établissement des lignes de chemins de fer (en 1840 et en 1869) et par l'ouverture de nouvelles voies de communication, la création d'un grand parc public (1875), d'un nouveau cimetière au Beukenberg (1876), de deux prisons d'Etat au Berkendael (1876), de l'hôpital de Saint-Gilles (début du XX^e siècle), enfin par l'implantation de nombreux ateliers et fabriques.

Néanmoins, au recensement de 1880, on constate encore l'existence à Forest de 95 bêtes à cornes, 218 bêtes à laine et 56 boucs, chèvres et chevreaux, et trente ans plus tard, en l'année 1910, on dresse le tableau suivant :

Cent dix bêtes à cornes, 211 bêtes à laine, 73 porcs, 6 boucs, chèvres et chevreaux, 12 ânes, ânesses et ânon, 908 lapins, 6.756 poules, coqs, poulets et chapons, 7.806 pigeons, 137 oies et canards, 2 pintades et dindons, 4 ruches habitées, lequel tableau prouve assez qu'avant la Grande Guerre Forest conservait encore plus que de simples vestiges de sa traditionnelle vocation paysanne. Au surplus, le même recensement de 1910 signalait l'existence de 31 charrues simples, de 3 charrues à deux socs, de 59 herses et de 20 rouleaux, ce qui fournit un témoignage supplémentaire fort caractéristique.

L'industrie

Les débuts de l'industrie remontent, nous l'avons vu (p. 103-162), à la fin de l'Ancien Régime et surtout au temps de l'occupation française.

La *localisation topographique* des premières entreprises fut déterminée par le ruisseau Geleijsbeek. Ce facteur naturel continue à exercer son action sous le régime hollandais et son importance se maintint pendant plusieurs décades postérieures.

Les industries consommant de grandes quantités d'eau ou se servant, ne fut-ce qu'accessoirement, de retenues d'eau pour force motrice, s'installèrent de préférence le long du cours d'eau et de son affluent le Linkebeek. Il en fut ainsi, non seulement du moulin à huile Van Campenhout, du moulin à grains Van Volxem (l'ancien Quakenbeekmolen), du moulin à papier Martinez et du moulin Wijns de Raucour (sur le Linkebeek), mais aussi des teintureries Papin (dans les bâtiments de la ci-devant abbaye), Fortin et Momm (chaussée de Neerstalle), de la blanchisserie de toiles ou fabrique de blanchiment Rey (près du chemin dit Halleweg), des imprimeries d'indiennes Victor Bal et de Boubers, des brasseries Borremans et Van Haelen (3).

(1) HENNE et WAUTERS, *Hist. de Brux.*, III/27.

(2) ALBIN CHARLIER signale que les paysans forestois s'organisèrent vers ce temps sous le nom de *Kaboutermannekens* (= Nutons) « pour aller régulièrement détruire les entraves que l'on mettait à la libre entrée des bestiaux dans le Bempt et ils ne permirent pas d'y planter des arbres car, dès la nuit, ils les déracinaient et les détruisaient ». (*Folklore brabançon*, n° 42, juin 1928.)

(3) Pour la préparation des bières ces brasseries utilisaient les eaux des sources captées au pied du Beukenberg qui, depuis des siècles, alimentaient la fontaine publique du Dries et celle dite Eijsbak.

Aussi, à propos de l'utilisation des eaux courantes, les contestations entre industriels furent-elles fréquentes. L'administration communale eut maintes fois à les arbitrer. Quelques exemples le montreront.

En novembre 1847 le conseil communal examina une demande, introduite par Van Campenhout, tordeur d'huile, Verbouwen, directeur de la blanchisserie Rey, et Van Steenweghen, tendant à pouvoir supprimer une écluse sur le Linkebeek, en amont de leurs usines. L'enquête de commodo et incommodo avait fait surgir une vive opposition de la part de François Fortin, teinturier, Guillaume Van Haelen, marchand de bières, et Jean Meert. Les arguments des opposants furent reconnus fondés. Il apparaissait que ceux-ci « éprouveraient un préjudice par suite de la perte d'eau, qui s'échapperait par la vanne ». Cependant l'administration tenta de concilier les intérêts en présence et fit auprès de l'autorité supérieure les démarches nécessaires « à l'effet d'obtenir un nivellement régulier de la rivière et le placement du clou de jauge d'une manière ostensible et inamovible ».

Encore en 1882 on procéda au nivellement général du Geleijsbeek, avec placement de clous de jauge aux usines situées le long de ses rives.

Ce n'est qu'au début du XX^e siècle que ledit cours d'eau fut en grande partie voûté. Pour pouvoir effectuer ce travail l'administration s'était vue dans l'obligation de racheter en 1900 la chute d'eau motrice utilisée par l'usine Heeder. Sa part d'intervention dans les frais de rachat s'éleva à 6.600 francs.

Ainsi donc, ce n'est que depuis moins d'un demi-siècle que le Geleijsbeek, au bord duquel apparut le premier germe de la commune de Forest, cessa de jouer un rôle industriel actif. Mais, bien que disparu sous une voûte, son ancien cours se marque encore dans le paysage géographique, par le chapelet d'entreprises industrielles existant le long de la chaussée de Neerstalle et de la rue Saint-Denis (autrefois dénommée Oude Vorstweg, puis rue du Moulin).

Le rôle de la *Senne* fut incomparablement moins important que celui de son affluent. Jusque vers la fin du XIX^e siècle la crainte de ses crues soudaines écarta les industriels de ses rives (sauf l'exception de l'usine à gaz. Voir p. 182.)

Le canal de *Charleroi*, ouvert à la navigation en 1832, exerça encore infiniment moins d'influence sur le développement des activités industrielles forestoises. Aucune communication convenable n'exista avant 1876 entre cette importante voie d'eau et le centre du village. Entre elle et lui s'interposaient la *Senne* et ses prairies riveraines, trop souvent inondées.

Les *facteurs favorables* à l'essor industriel de Forest, en dehors de la présence des eaux courantes et des sources d'eau potable, furent la proximité du marché urbain voisin, à la fois important débouché pour les produits fabriqués et réservoir de main-d'œuvre ; le bas prix du terrain pour l'implantation des bâtiments d'exploitation ; enfin et surtout l'établissement des *deux lignes de chemins de fer* (1), l'une vers Mons, l'autre vers Luttre. Un document du 6 novembre 1850 témoigne de l'intérêt porté par les industriels forestois à la création d'une *halte* sur la première des voies ferrées susdites : « Considérant que cette halte (*Forest-Midi*) offrirait un grand avantage aux fabricants, usiniers et aux habitants de cette commune, par la raison qu'ils pourront s'approvisionner sur les lieux du charbon nécessaire à l'usage de leur fabrication et consommation domestique et que les fabricants pourront recevoir directement tout ce qui leur est nécessaire à leurs usines qui aujourd'hui doit se transporter par voitures. »

Pour les industriels, il s'agissait donc, en ordre principal, d'obtenir, par l'ouverture de la station, une importante réduction des frais de transport des matières premières et du combustible. Aussi se mirent-ils rapidement d'accord pour souscrire au paiement éventuel du minimum de recette annuelle fixé à 1.800 francs dans le texte de la convention à conclure entre l'administration communale et l'administration des Chemins de fer.

En 1869 Forest se vit doté d'une seconde station (*Forest-Est*) (2).

Ni l'une ni l'autre de ces stations ne suscita une concentration industrielle. Mais,

(1) Voir *infra*, p. 186.

(2) De la même année date l'ouverture de la nouvelle gare de Bruxelles-Midi (celle que l'on transforme aujourd'hui de fond en comble). L'ancienne, fort modeste, occupait l'emplacement de la place Rouppe et de l'avenue du Midi actuelles.

par contre, le long des voies ferrées, toutes deux issues de Bruxelles-Midi, les établissements industriels et commerciaux ne cessèrent de se multiplier. Leur densité augmenta surtout entre les deux branches divergentes à partir du viaduc dit Pont-de-Luttre.

La possibilité d'obtenir des raccordements particuliers constitua un élément d'attraction supplémentaire qui détermina la localisation du plus grand nombre des entreprises industrielles et commerciales, à proximité des voies ferrées traversant la commune (axe nord-sud).

Le développement industriel jusqu'en 1850

Au cours des vingt années qui suivirent la conquête de l'indépendance du pays les établissements industriels énumérés ci-après eurent leur siège sur le territoire forestois. L'existence de plusieurs d'entre eux remontait d'ailleurs à la période hollandaise, voire à la période napoléonienne. Telles l'*imprimerie d'indiennes* de Victor Bal, bourgmestre de la commune, les *teintureries* Papin et Fortin (1), la *blanchisserie de toiles* Rey, tels enfin les *moulins à eau* rappelés plus haut. Les troubles sociaux des premiers jours de la révolution de 1830 avaient provoqué la disparition définitive de l'usine Bosdevex. (V. *supra*, p. 169.)

A la fabrique d'indiennes Bal vint s'ajouter, après 1830, celle de Mademoiselle de Boubers, reprise ensuite par le sieur De Salle. Les étoffes de coton teintées de couleurs vives, dénommées indiennes parce qu'elles imitaient celles autrefois importées des Indes, connaissaient alors une vogue croissante. Surtout les châles étaient fort demandés. Aussi les imprimeries d'indiennes prospérèrent-elles.

Celle de Mademoiselle de Boubers était sise en amont de l'usine Bal, sur le Geleijsbeek, dont elle utilisait les eaux pour mettre en mouvement une roue en bois à palettes, remplacée en 1837 par une roue en fer à stegers. Deux ans plus tard, De Salle obtenait l'autorisation de placer une chaudière à vapeur de dix chevaux devant servir de chauffoir.

A son exemple, son concurrent Bal fit aussitôt l'acquisition d'une chaudière à vapeur de six chevaux (2).

La *distillerie* aménagée par Wafelaer dans les locaux de l'ancienne ferme du Roetaert utilisait elle aussi un moteur à vapeur. Mais elle ne put résister à la crise industrielle de 1838 et disparut (pour faire place à la ferme modèle dont question plus haut, p. 175).

Une machine à vapeur était également employée dans la *fabrique de noir d'ivoire* installée à proximité du cabaret de *La Nouvelle Salière* (près de la chaussée de Bruxelles). L'établissement de cette usine ne se fit pas sans peine. La demande du sieur Monnaie, introduite au début de l'année 1832, suscita la plus vive opposition de la part des maraîchers des environs et du tenancier du susdit cabaret.

Leurs arguments étaient nombreux. Ils prédisaient que la production des jardins légumiers serait compromise, et que la conservation du laitage, du beurre « ou autre nourriture » deviendrait impossible! Par ailleurs, l'odeur infecte dégagée par la pulvérisation et la combustion des os — matière première d'où s'extrayait la couleur dite noir d'ivoire ou noir de velours — nuirait à la santé des bêtes et des gens. Le patron de la *Nouvelle Salière*, faisant chorus, exprimait la crainte de voir les promeneurs bruxellois se détourner de sa guinguette.

Impressionnés par cet ensemble de protestations les conseillers communaux refusèrent au sieur Monnaie l'autorisation de mettre son usine en marche. Ils persistèrent dans leur attitude en 1845 lorsque le sieur Mingre reprit le projet Monnaie. Mais, peu après, ils durent changer d'opinion, car avant 1850 la fabrique de noir d'ivoire était en pleine activité (3).

(1) Le *Résumé des rapports sur la situation administrative des provinces et des communes de Belgique pour l'année 1840* signale (p. 278) que Bruxelles et les communes environnantes contiennent, outre quelques grandes imprimeries (sur coton), un certain nombre de filatures qui en général ne sont pas d'une grande importance, mais que les établissements qui forment pour ces localités une spécialité industrielle, sont les *teintureries* et notamment celles en rouge d'Andrinople.

(2) Le même document officiel nous apprend que dans l'ensemble du royaume l'industrie cotonnière n'employait que 81 machines à vapeur dont 10 pour l'ensemble de la province de Brabant.

(3) WAUTERS, *Hist. Env.*, III/561, la signale, de même qu'un plan des environs de Bruxelles de 1850.

Son souvenir s'est conservé longtemps parmi la population qui la dénommait « *beenfabriek* » (fabrique d'os) en raison de la principale matière première utilisée.

Outre les établissements dont il vient d'être question, signalons encore l'existence de quatre *fabriques de chicorée*, de quelques *fours à briques* et de deux *carrières de sable* pour épuiser la liste des entreprises industrielles à Forest vers le milieu du siècle écoulé.

L'extraction du sable fut surtout provoquée par les besoins de l'administration des chemins de fer. En 1839 elle fut active près de la Barrière Saint-Antoine (v. *supra*, p. 108) au lieudit Kareelblock; en 1845, on tira 10.000 m³ d'une parcelle communale, sise entre le chemin d'Uccle et la Kregelstraat. Les remblais de la voie ferrée vers Mons ont été constitués par ces terres enlevées des flancs des collines forestoises.

Somme toute, la part de l'industrie dans l'économie générale était encore bien mince au regard de celle occupée par l'agriculture.

Ce n'est que dans le courant de la seconde moitié du XIX^e siècle que les positions respectives des activités industrielles et agricoles allaient progressivement s'inverser.

Le développement industriel pendant la période 1850-1914

A partir du milieu du XIX^e siècle certaines activités industrielles antérieures s'étiolèrent et finirent par disparaître, telle la meunerie (1). D'autres, au contraire, parvinrent à se maintenir en activité, voire à se développer. Ce fut le cas notamment pour la brasserie, la teinturerie et la blanchisserie.

Cependant, la caractéristique essentielle de l'expansion industrielle résida dans l'apparition et la multiplication d'activités nouvelles, fort diverses : industries des métaux, industries chimiques, industrie de la chaussure, industries alimentaires, industrie de la construction et de l'ammeublement, etc., avec les activités commerciales correspondantes et une utilisation croissante des moteurs mécaniques.

L'*industrie des métaux* surgit en 1853. En cette année MM. Godin, Lemaire et C^{ie} sollicitèrent l'autorisation d'établir une usine destinée à la fabrication de poêles, fourneaux, cuisinières, meubles et ustensiles de ménage en fonte, et utilisant une force de huit chevaux-vapeur, dans un corps de bâtiment appartenant au sieur Wafelaer (c'est-à-dire dans l'ancienne ferme du Roetaert, successivement utilisée comme distillerie à vapeur et comme ferme-modèle de l'Etat, v. p. 175).

L'autorisation requise fut accordée par le Conseil communal, en dépit de l'opposition des Hospices de Bruxelles fondée « sur ce que les terres arables et prairies qu'ils possèdent à proximité de l'établissement projeté, qui sont destinées à être vendues dans un temps éloigné, comme terrains à bâtir, subiront une notable dépréciation par les inconvénients qui résulteraient de la fabrication dont il s'agit, tels que fumée épaisse qui exercerait une action nuisible, le bruit continu des marteaux, le danger d'incendie, enfin le tremblement et mouvement oscillatoire qu'éprouveraient les maisons les plus rapprochées. »

Au recensement de 1910 l'industrie des métaux est représentée par cinquante-quatre entreprises (laminoir à cuivre, atelier de construction de petite chaudronnerie industrielle, ateliers de machines-outils et d'appareillage industriel, ateliers de pièces mécaniques, atelier de pièces détachées pour autos, fonderies de fonte, de cuivre, de bronze, de métal blanc, fabriques de poêles et fourneaux, d'ornements et articles pour poèlerie et ferronnerie de bâtiments, etc.). Près d'un millier de personnes étaient occupées.

L'installation de l'*usine à gaz* de Saint-Gilles, à proximité du lieudit Le Chandelier, proche de la rive droite de la Senne, est postérieure d'une décade environ à l'apparition de l'industrie des métaux. En 1866 des canalisations souterraines reliaient l'usine au territoire de Saint-Gilles (2), et la même année, la *Compagnie impériale continentale pour l'éclairage par le gaz* (3), s'adressait à l'administration forestoise pour lui proposer d'établir un réseau

(1) Au moment du recensement industriel de 1896 il n'y a plus ni moulin à vent ni moulin à eau, et il n'y a pas de moulin à moteur animé.

(2) Ces canalisations furent sectionnées le 1^{er} septembre 1901 lorsque Saint-Gilles, exploitant en régie le service du gaz, eut fait établir entre son usine et son réseau une nouvelle conduite-mère.

(3) Ayant son siège à Londres.

de tuyauteries devant servir à la distribution du gaz dans les places, rues et chemins appartenant à la commune (voir *infra*, p. 185 : « Éclairage public »). Trente ans plus tard l'usine occupait 253 personnes. C'était alors la plus importante entreprise industrielle située sur le territoire forestois.

Le dernier tiers du XIX^e siècle vit l'apparition de l'*industrie chimique*, représentée par :

- la fabrique de sulfate de baryte du sieur Gruwée ;
- la fabrique de naphte, benzine et carbure du sieur Dubois, située à la limite du territoire d'Anderlecht ;
- les savonneries Sunlight, de la firme britannique Lever installée à la limite du territoire de Droogenbosch, à proximité de la station de Forest-Midi. Au recensement de 1910 elles occupaient déjà plus de 200 personnes et utilisaient 200 CV.

L'*industrie mécanique de la chaussure*, qui allait prendre un développement aussi considérable qu'imprévisible, est représentée dans la commune dès avant le recensement de 1896. A cette date elle n'utilisait encore que 2 CV. et n'occupait que 29 personnes.

Depuis, les établissements de cette espèce se sont multipliés, surtout le long de l'avenue Fonsny et de son prolongement, l'avenue Van Volxem, le long de la voie ferrée Bruxelles-Luttre. Lors du recensement de 1910 on relève 12 fabriques occupant au total un personnel de 641 unités et utilisant 299 CV.

Dans le domaine des *industries alimentaires* citons :

- la fonderie de graisse du sieur De Cremer (1873), sise rue du Cerf, à proximité de l'usine à gaz ;
- la Société anonyme Bacon « pour le commerce et l'industrie du bétail et spécialement du porc » laquelle conclut avec la commune une convention (1902) l'autorisant à exploiter un *abattoir public* et une usine pour la préparation et la conservation des viandes par des procédés frigorifiques. En 1903, l'Administration communale désignait le vétérinaire Guillaume Declercq pour remplir les fonctions de directeur sanitaire dudit abattoir ;
- la brasserie-malterie Borremans, établie dans les bâtiments abbatiaux longtemps occupés précédemment par la fabrique d'indiennes Bal et dont l'activité cessa peu d'années avant la première guerre mondiale ;
- la brasserie-malterie Wielemans-Ceuppens, sise en bordure de la voie ferrée, à côté du Pont-de-Luttre, qui devait devenir une des plus importantes entreprises belges de l'espèce.



L'ancienne brasserie Borremans, rue Saint-Denis. Les bâtiments sans étage à front de rue ont été démolis il y a quelques années. A l'emplacement de l'immeuble dressé au bout de la perspective s'élève, depuis 1938, le porche principal du nouvel hôtel communal.

Ensemble, les deux brasseries occupaient 193 personnes en 1896. Au recensement industriel suivant (1910) la brasserie Wilemans-Ceuppens subsistait seule, mais elle n'occupait pas moins de 242 personnes et ses moteurs mécaniques développaient 220 CV.

Les entreprises privées en rapport avec la *construction des bâtiments* et les *entreprises commerciales de gros, de demi-gros et de détail* se multiplièrent évidemment à mesure que s'accroissait le chiffre de la population, surtout à partir du début du XX^e siècle. Au cours des quatorze années écoulées entre les recensements industriels de 1896 et 1910 le nombre d'entreprises de construction passa de 26 à 96, le total du personnel occupé, de 234 à 670, la puissance en CV. utilisés, de 28 à 124.

De l'examen, même sommaire, du tableau récapitulatif ci-dessous, ressortiront clairement les nouvelles positions conquises par l'industrie entre les années 1896 et 1910 (au cours desquelles il fut procédé à un recensement général) :

Catégories d'industries	Nombre					
	d'entreprises		de per- sonnes occupées		de C V. utilisés	
Années :	1896	1910	1896	1910	1896	1910
Industrie des carrières		1		2		
Industrie des métaux	10	54	193	937	320	480
Industrie chimique	3	10	271	332	71	294
Industries alimentaires	8	31	205	444	265	541
Industries textiles		8		392		257
Industries du vêtement	52	188	286	715	47	159
Industries de construction	26	96	234	670	28	124
Industrie du bois et ameublement.	26	72	75	302		116
Industrie des cuirs et peaux	46	57	128	752	2	329
Industrie du papier.....	2	4	113	151	15	23
Industrie du livre	2	8	2	148		80
Industrie d'art et de précision ...	2	7	2	75		3½
Industrie des transports et divers .	4	11	14	45		
	11		220		73	
Ensemble des industries	192	547	1.743	4.965	821	24060½

En somme, d'un recensement à l'autre, soit en l'espace de quatorze ans, le nombre des entreprises, celui des personnes occupées et celui de la puissance en force motrice mécanique, avaient presque triplé.

Avantages et inconvénients de l'industrialisation du village

La multiplication des ateliers et des fabriques, outre qu'elle transformait le « paysage géographique » de la commune, enlaidissant cette partie du territoire déjà bouleversée par l'établissement des voies ferrées en remblai ou en tranchée, à travers les prairies de la Senne et la base des collines, vint troubler profondément l'ancienne économie rurale et, par suite, le rythme traditionnel de l'existence du plus grand nombre des autochtones. (Voir *infra*, p. 257 : « Vie sociale »).

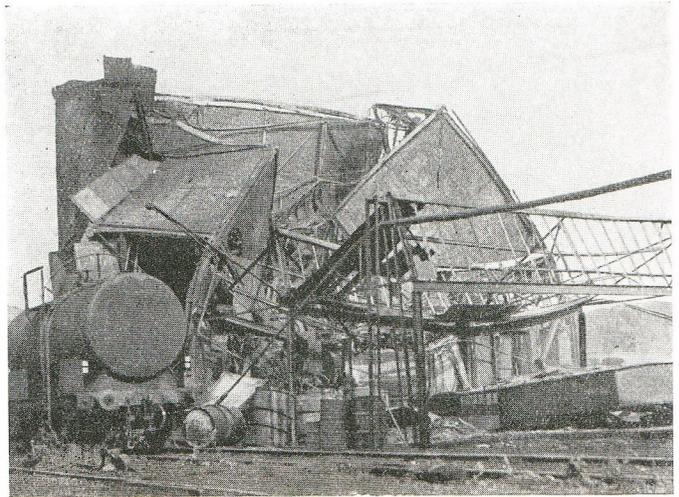
Si ces derniers voyaient s'ouvrir de nouvelles possibilités de gagner leur vie ; si, par ailleurs, l'administration communale pouvait escompter d'abondantes ressources financières à provenir de taxes sur les établissements industriels, par contre, maints désagréments et dangers étaient la conséquence inévitable de l'industrialisation croissante.

Les charmes d'une résidence champêtre dans le creux de la vallée se fanaient. Les anciennes maisons de plaisance se déprécièrent et furent abandonnées par les familles riches.

Les citadins abandonnèrent leurs promenades dominicales le long de la Senne et, pour certains tenanciers de guinguettes, cet abandon eut de pénibles répercussions financières.

Les eaux des ruisseaux et fossés de dérivation se polluèrent de plus en plus, dégageant des odeurs nauséabondes. La réglementation administrative, telle celle imposant au teinturier Momm de ne déverser les eaux usées de son usine qu'à partir de 6 heures du soir en hiver, de 9 heures du soir en été, demeurait sans effet pratique.

Le transport continu du charbon nécessaire à l'usine à gaz et aux entreprises utilisant des moteurs à vapeur détériorait les chaussées et répandait partout une poussière noirâtre qui salissait façades et chemins. Une pétition adressée à l'administration communale exprimait comme suit la mauvaise humeur des habitants à ce propos : « Le charriage de la houille, de la station à l'usine à gaz, à travers la partie agglomérée de la commune rend notre belle route sale et impraticable, au point que les promeneurs de Bruxelles, qui affluaient jadis en notre localité, n'osent plus s'y hasarder, de crainte de voir abîmer et détériorer leurs équipages et leurs effets d'habillement, par la poussière noire qui se trouve sur tout le parcours de la route. Terrains à bâtir et propriétés bâties sont dépréciées depuis la mise en marche de l'usine » (1).



Ce qui subsistait du hangar principal de l'usine des Carburants et Goudrons de Forest après l'incendie de 1936.

(Photo Coomans.)

Ces plaintes datent de l'année 1876. Pour les faire cesser il aurait suffi qu'une voie ferrée privée raccordât l'usine au rail principal. Telle était la solution suggérée par les pétitionnaires.

Mais la Compagnie impériale continentale du gaz était une puissance que l'administration communale elle-même craignait de heurter de front ! Le Bourgmestre de l'époque s'adressant à ses collègues du Conseil communal le reconnaissait en ces termes : « La Compagnie n'a aucune considération pour la commune... Au lieu de remplir ses engagements elle préfère ester en justice, sachant d'avance que nos faibles ressources ne permettraient pas de lutter longtemps contre les millions qu'elle possède... Lors de notre dernière fête organisée expressément à l'occasion de l'inauguration de l'éclairage au gaz, j'avais cru que la Compagnie serait intervenue pour une forte somme dans les frais ; mais quel ne fut pas mon étonnement, Messieurs, quand j'appris qu'elle demandait un franc par mètre cube de gaz nécessaire au ballon avec lequel devait monter l'aéronaute Toulet.

(1) C'est-à-dire depuis 1865.

Avez-vous bien compris, Messieurs, un franc le mètre cube, plus tous les frais ; c'est à ne pas croire ! »

D'ailleurs la plupart des propriétaires, directeurs et actionnaires des fabriques n'habitaient pas Forest et, par suite, ne contribuaient en rien aux charges communes. Par contre, nombre d'ouvriers venus se fixer à proximité des entreprises industrielles tombaient à charge de la bienfaisance publique. C'est pourquoi, le Conseil communal envisageait, en l'année 1869, d'établir une taxe spéciale sur les fabriques, usines, dépôts de marchandises et établissements industriels et commerciaux dont les exploitants *résidaient hors du territoire communal*. Surtout que « les désagréments et les dangers provenant de ces établissements éloignaient les bons contribuables ! »



Incendie de l'usine des Carburants et Goudrons de Forest en 1936. Les agents de police apportent des rafraîchissements aux pompiers.

(Photo Coomans.)

Le plus grave de ces dangers était l'incendie. Un exemple parmi d'autres à ce propos : le 22 mars 1898 à 8 1/2 h. du matin, le feu éclata dans l'usine de naphte, benzine et carbure de MM. Dubois et Cie. Un spectacle terrifiant s'offrit aussitôt aux regards de la foule accourue mais tenue à plus de cinq cents mètres de distance par la chaleur intense se dégageant du brasier, les explosions incessantes et les débris projetés en tous sens. Les pompiers furent impuissants à maîtriser les flammes, et, vers 11 heures, de l'usine ne subsistaient

plus que des pans de murs. Par miracle aucun accident de personnes n'était à déplorer. En 1936 l'Usine des Carburants et Goudrons flambait à nouveau.

Les Chemins de fer (voies et stations)

La voie ferrée du fond de la vallée.

La première mention relative aux chemins de fer relevée dans les archives communales de Forest remonte à l'année 1839 — soit quatre ans après le vote de la loi proposée par Charles Rogier et si vivement combattue à la Chambre et au Sénat. Cette mention nous apprend que le transport du sable nécessaire à l'établissement du *remblai de la ligne ferrée de Bruxelles à Tubize* (plus tard prolongée par tronçons successifs jusqu'à Paris) a provoqué une totale détérioration de la Quadestraet.

La ligne en cause (1), issue de la première gare du Midi (dite des Bogards) coupait en deux les prairies dénommées Grooten Doort, Tercamere weijde, Binne weijde et Achterste weijde, et tronçonnait la partie occidentale de l'ancien enclos abbatial. En conséquence, les anciens chemins d'accès vers les pâturages riverains de la Senne étaient bloqués.

Environ dix ans plus tard, exactement le 6 novembre 1850, fut conclue entre la

(1) Voir p. 42, plan BESME (1860).

Commune et l'Administration des Chemins de fer une convention aux termes de laquelle une halte avec passage à niveau serait établie à l'intersection de la voie ferrée et de l'ancienne Koyenstraet (rue de la Station actuelle). Cette halte sera dénommée plus tard *station de Forest-Midi*.

Nous avons déjà signalé (*supra*, p. 180) l'intervention des industriels forestois en faveur de l'ouverture de ladite station. La population semble avoir accueilli l'événement avec satisfaction, du moins si l'on en juge d'après les fêtes dont l'écho se perçoit dans les procès-verbaux des délibérations du Conseil communal de l'époque.

En séance du 15 juillet 1851 le Bourgmestre proposait d'organiser une fête communale



Inauguration de la première ligne de chemin de fer au départ de la gare de l'Allée Verte, le 5 mai 1885, d'après lithographie de P. Lauters et Simoneau de la collection A. Verbouwe. (Cliché prêté par *Eigen Schoon en de Brabander*.)

populaire pour donner « de l'extension à la halte ». Les frais devaient être couverts grâce au produit de la vente de sable à l'administration des chemins de fer et aux sommes recueillies par souscription publique. L'échevin Grimaer et le secrétaire Biot furent chargés de prendre toutes les dispositions utiles et un subside de 35 francs, porté ensuite à 50, fut accordé à l'Harmonie de Forest pour prix de son concours.

Lors des discussions concernant le budget communal de 1852 le Conseil fixa à 100 francs le subside extraordinaire à prévoir « pour perpétuer, par une fête communale, le jour de l'inauguration de la halte ».

La fête anniversaire fut encore égayée par le concours de l'Harmonie ; un kiosque et des arcades furent dressés et, pendant deux jours — les dimanche 29 et lundi 30 août — la danse fut autorisée jusqu'à minuit. Une somme de 8 francs était prévue pour l'indemnité à payer aux deux gendarmes et au garde-champêtre pour les deux jours de prestations extraordinaires.

Pour l'aménagement de la *nouvelle gare de Bruxelles-Midi*, substituée à la rudimentaire station des Bogards, on eut encore largement recours aux sables forestois. L'entrepreneur des travaux, le sieur Haeck, les tira d'une parcelle dite Kareelblock ou Montagne-Saint-Antoine (v. « Toponymie », pp. 10-12) appartenant au Bureau de Bienfaisance (1862).

La voie ferrée du versant.

Quelques années plus tard (1869-1870), plusieurs parcelles de terres cultivées et de prairies, situées à l'extrême nord et à l'est de la partie agglomérée du territoire communal, furent expropriées en vue de l'agrandissement de la nouvelle gare et de la construction d'une *voie ferrée vers Luttre avec raccordement vers Braine-le-Comte*.

Lors des travaux d'élévation des hauts remblais (à travers la Roelheijde, les Groote et Kleine Overvliet) et du creusement des tranchées au pied des collines (de Kersbeek), les entrepreneurs de la voie (les frères De Clercq) se mirent en possession d'une pièce de terre communale sans avoir au préalable payé la juste indemnité exigée par la loi. L'Administration engagea contre eux un procès, confiant la défense de ses intérêts à l'avocat De Fré père.

Un conflit similaire opposa la Commune aux mêmes entrepreneurs, lesquels, sans la moindre autorisation, avaient remblayé la rue des Chiens, interrompant ainsi les communications entre Forest et la station de Bruxelles-Midi.

Ainsi donc, une première fois en 1839, une seconde, trente années plus tard, le chemin de fer venait troubler profondément la vie rurale, rompant l'équilibre agricole, réduisant l'étendue des espaces exploités, bouchant d'antiques voies de circulation intérieure. Le centre du village se trouvait enserré entre deux lignes de talus et de tranchées disposées à la façon d'un compas ouvert à angle aigu à partir de la gare de Bruxelles-Midi.

Une deuxième *station*, dite *Forest-Est*, s'ouvrit. Son inauguration ne donna pas lieu à des festivités populaires pareilles à celles qui saluèrent la création de la halte de Forest-Midi.

Mais si les paysans forestois boudaient, les industriels, au contraire, se réjouissaient. Ils n'avaient pas tort puisqu'en fin de compte les intérêts de la collectivité communale devaient être servis autant que les leurs par l'établissement de la voie ferrée vers Luttre à travers le territoire. N'empêche que ledit établissement provoqua des répercussions fort désagréables à maints points de vue. La beauté des lieux y perdit incontestablement et la croissance normale du centre du village fut gênée. Par contre, l'expansion de l'industrie y trouva large profit (v. *supra*, p. 182).

C'est sur la topographie des rues anciennes et nouvelles que l'influence de la seconde ligne de chemin de fer se fit surtout sentir.

Cependant les trois voies de communication principales entre le centre de la commune, d'une part, la capitale et les communes de Saint-Gilles et d'Uccle, de l'autre, demeurèrent ouvertes grâce à la création de *viaducs*, l'un dit Pont-de-Luttre, au-dessus de l'Oude Vorstweg ; un second, au-dessus de la chaussée de Bruxelles ; un troisième, au-dessus de l'ancienne Quadestraet (rue Jean-Baptiste Van Pé). C'est près de ce dernier, au sommet du remblai, que s'éleva la station.

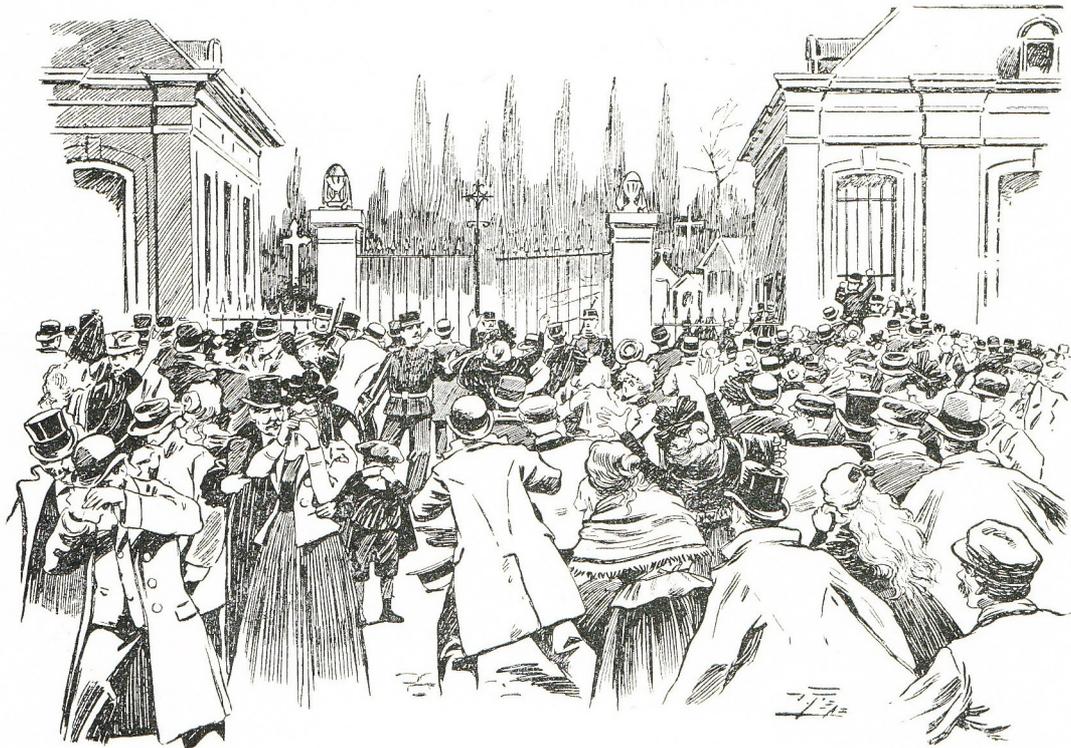
Plus au sud, la voie ferrée, courant au fond d'une tranchée de plusieurs mètres, fut franchie par le pont de l'avenue de Haveskerke.

Dès 1882 on comptait quarante-huit trains s'arrêtant journellement aux deux stations forestoises ; ce qui permet de mesurer le progrès du trafic depuis le temps où s'était ouverte la première halte de Forest-Midi ; deux arrêts quotidiens suffisaient alors aux besoins de la commune (1850).

La ligne vers Gand.

En 1904, les *extensions nouvelles de la gare de Bruxelles-Midi* et la création d'une ligne vers Gand-Saint-Pierre avec raccordement vers la ligne de Luttre, nécessitèrent de vastes travaux qui bouleversèrent notablement la partie nord du territoire communal. L'Administration eut à empêcher que l'entreprise ne morcelât le sol à l'excès et n'interrompît des voies de communications existantes. Des ouvrages d'art convenables (notamment des viaducs; voir rue du Charroi) furent donc exigés, suivant un plan général inspiré par Victor Besme, inspecteur voyer de la province de Brabant. Depuis, un remblai élevé, parallèle à une section de la rue du Cerf, bouche la vue vers la Senne. La rue Bollinckx passe dessous.

Nous ne pouvons achever ce bref chapitre consacré aux chemins de fer sans rappeler la terrible *catastrophe* du 18 février 1899 dont la station de Forest-Midi fut le théâtre. Le



Devant le cimetière de Forest, le jour de la terrible catastrophe de chemin de fer (1899).

(D'après le *Patriote illustré*.)

matin de ce jour néfaste la vallée de la Senne était emplie d'un brouillard particulièrement dense. Le train de banlieue partant de Tournai à 5 h. 22 et qui normalement devait atteindre Bruxelles à 8 h. 23 avait subi un sérieux retard. Au moment où il se trouvait en stationnement à Forest-Midi il fut tamponné par le train direct venant de Quiévrain. Le nombre des victimes fut élevé : vingt-cinq voyageurs avaient été tués sur le coup, une cinquantaine d'autres blessés plus ou moins grièvement. La majorité de ces malchanceux étaient originaires d'Enghien, de Ruysbroeck et de Leeuw-Saint-Pierre.

Notons encore, d'après un procès-verbal des délibérations du Conseil communal datant de l'année 1909, que les deux stations de Forest-Est et de Forest-Midi acquéraient avec le, temps, une importance grandissante : « Depuis quelques années, dit le procès-verbal en cause, de nombreux *établissements industriels* ont été créés le long de la rue du Moulin

(l'actuelle rue Saint-Denis) et tous les produits destinés à leur usage ou provenant de leur fabrication doivent passer devant la maison communale pour être transportés aux deux stations ou pour en être enlevés. » Le fait était invoqué par le Collège pour justifier l'acquisition et la démolition de la brasserie Borremans, sise en face de la maison communale, afin de permettre l'élargissement de la chaussée.

En résumé, l'établissement des voies de chemins de fer à travers le territoire forestois a été un des principaux facteurs de la transformation de la commune depuis un siècle.

Les autres éléments nouveaux dans le paysage forestois à partir de 1869 et les noyaux de résistance au changement.

Mais d'autres facteurs concoururent à bouleverser l'ancien état des choses, sous l'impulsion continue de la crue démographique dont nous avons signalé la puissance (v. *supra*, p. 171).

Leur action se manifesta surtout à partir du dernier quart du XIX^e siècle, c'est-à-dire vers le temps où la ville de Bruxelles se mit à se vider d'habitants au profit des faubourgs périphériques.

Des années 1875-1876-1877 datent, à Forest :

- l'aménagement d'un vaste *parc public* (entre les chaussées de Bruxelles et d'Alsemberg, à l'emplacement des lieux-dits Het Moleken, Op-Brussel et Haesen Pat) (1) ;
- le nivellement du terrain, à la limite des territoires de Forest et de Saint-Gilles — aux lieux-dits Alsemberg et Berkendael — sur lequel s'élèveront les *prisons cellulaires d'Etat pour hommes et pour femmes* ;
- l'établissement d'un *nouveau cimetière communal*, sur les pentes du Beukenberg, près du lieu dérodé dit Zevenbunders (Sept-Bonniers).

Parc, prisons et cimetière sont autant d'éléments nouveaux qui, conjointement avec la voie ferrée vers Luttre et ses viaducs, exerceront une action décisive sur le tracé des rues et, par contre-coup, sur le développement de nouvelles agglomérations bâties — quartiers du Parc, de Berkendael, du Pont-de-Luttre — avec des répercussions inévitables sur l'allure du Centre (nom désormais attaché au noyau ancien du village).

Lorsqu'à partir de l'extrême fin du XIX^e siècle, surgiront l'*hôpital de Saint-Gilles* et le *quartier Saint-Augustin*, respectivement à l'emplacement des lieux-dits Berkendaelveld et Galgeveld, le *Haut-Forest* s'opposera de plus en plus au Centre, dit aussi *Bas-Forest* ou *Vieux-Forest*). De sorte que la solution du problème des communications entre le plateau et la vallée — posé depuis des siècles — prendra un caractère d'urgente nécessité.

Éléments de conservation et de restauration de l'aspect antérieur.

Avant de passer à l'étude plus détaillée de l'action de ces divers facteurs de transformation morphologique, il convient d'attirer l'attention sur quelques *éléments de conservation ou de restauration* de l'ancien aspect des choses dans le paysage forestois. C'étaient :

1^o Dans le fond de la vallée : l'église Saint-Denis, le presbytère, les restes de la ci-devant abbaye et quelques anciennes maisons de plaisance ;

2^o Sur le versant oriental, de part et d'autre de l'antique Heerbaan des collines : la demi-douzaine de grandes propriétés entourées de parcs boisés qui ont, soit maintenu d'importants lambeaux du manteau forestier auquel la commune dut son nom même, soit rétabli des massifs de verdure sur des parcelles dérodées au cours des décades antérieures.

Le groupe des anciennes constructions ecclésiastiques.

Quelques-unes des constructions de style néo-classique érigées en 1764 (voir p. 71), d'après les plans de l'architecte Laurent-Benoît Dewez, ont été heureusement conservées.

(1) Voir p. 18, plan VANDERMAELEN, 1836.

Acquises au début du XIX^e siècle par Philippe-Joseph Papin (voir p. 161), elles passèrent à son gendre et successeur, le fils du ministre Pierre De Decker, archéologue et amateur d'art. Pendant trente ans celui-ci se consacra passionnément à la restauration des vestiges de l'ex-abbaye. Le petit musée lapidaire où se trouvent rassemblés des fûts de colonnes, des chapiteaux et de nombreuses statuettes de saintes et de saints — dont saint Denis et saint Christophe — provenant des bâtiments abbatiaux démolis, est son œuvre. Elle lui vaut le souvenir reconnaissant des Forestois aimant le passé de leur commune.

Le bien hérité de Papin demeura entier jusqu'à la veille de la première guerre mondiale. A ce moment, une convention intervenue entre le propriétaire et l'Administration communale stipula la cession d'une parcelle de terrain en vue de permettre le dégagement de l'église paroissiale Saint-Denis.

Depuis 1880 le terrain de 13 ares 23 centiares situé devant le porche abbatial, soumis à une servitude de *non aedificandi* remontant à 1822, avait été en grande partie livré à la voie publique.

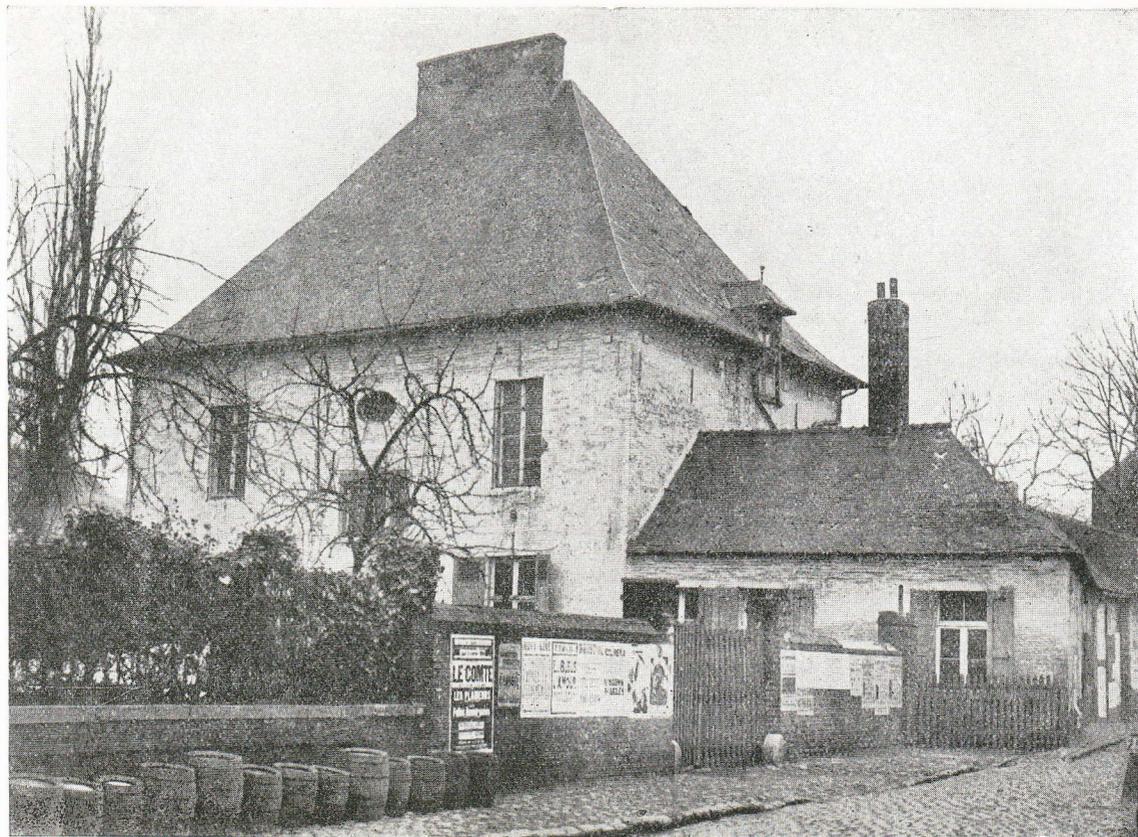
Dans une des anciennes dépendances et sur l'emplacement autrefois occupé par l'église abbatiale, l'industriel Victor Bal avait installé une fabrique d'indiennes et érigé une belle demeure entourée de jardins — dénommée *château* par le populaire. Quelques vieillards forestois s'en souviennent encore. De la famille Bal la fabrique et la maison d'habitation passèrent au brasseur Auguste Borremans. Les héritiers de ce dernier cédèrent le «château» et le jardin attenant à l'Administration communale, laquelle désirait faire élargir la chaussée devant la maison communale et, par la même occasion, dégager la face septentrionale de l'église Saint-Denis. Le ravissant parc public dédié au bourgmestre Omer Denis s'est ainsi substitué au domaine Bal. Les beaux grands arbres qui en sont l'ornement témoignent d'une plantation bien antérieure à la date de cet aménagement récent (1912).

En face, le *presbytère* du XVIII^e siècle demeurait intact, mais son existence était menacée par la nécessité de l'extension des bureaux de l'Administration communale (voir p. 310). Et la vieille *église paroissiale Saint-Denis* restait elle aussi inchangée.

Des quelques *maisons de plaisance* entourées de verdure formant comme une couronne autour de l'antique pâturage communal dit Dries ne subsistait plus que l'ancienne



La fontaine Saint-Denis, devant l'entrée de l'ancienne abbaye.

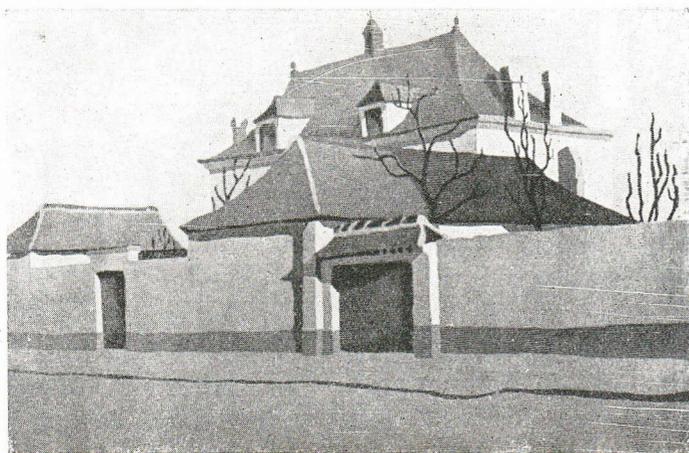


Aspect du presbytère à la veille de sa démolition (1934). C'est en partie sur son emplacement que s'élève l'actuel hôtel communal.

habitation du maire Lanné (voir *supra*, p. 105) et le château de Lannoy (passé successivement aux familles Cnudde, Vanden Broeck, Uribari, etc.).

Le comte Cornet de Ways-Ruart, mayor de Forest sous le régime hollandais, et Édouard Smits,

bourgmestre de 1886 à 1903, occupèrent successivement l'immeuble bâti pour compte de leur prédécesseur Lanné. Actuellement, la vieille demeure patricienne est louée à un maraîcher. Depuis l'établissement de la station de Forest-Midi et l'élargissement des rues de l'Eau et de la Station, le vaste jardin a été sérieusement écorné ; la ceinture de fossés a été rompue, l'étang comblé



Presbytère d'Uccle, construit à la même époque que le presbytère de Forest (d'après gouache de Suzanne Cocq).

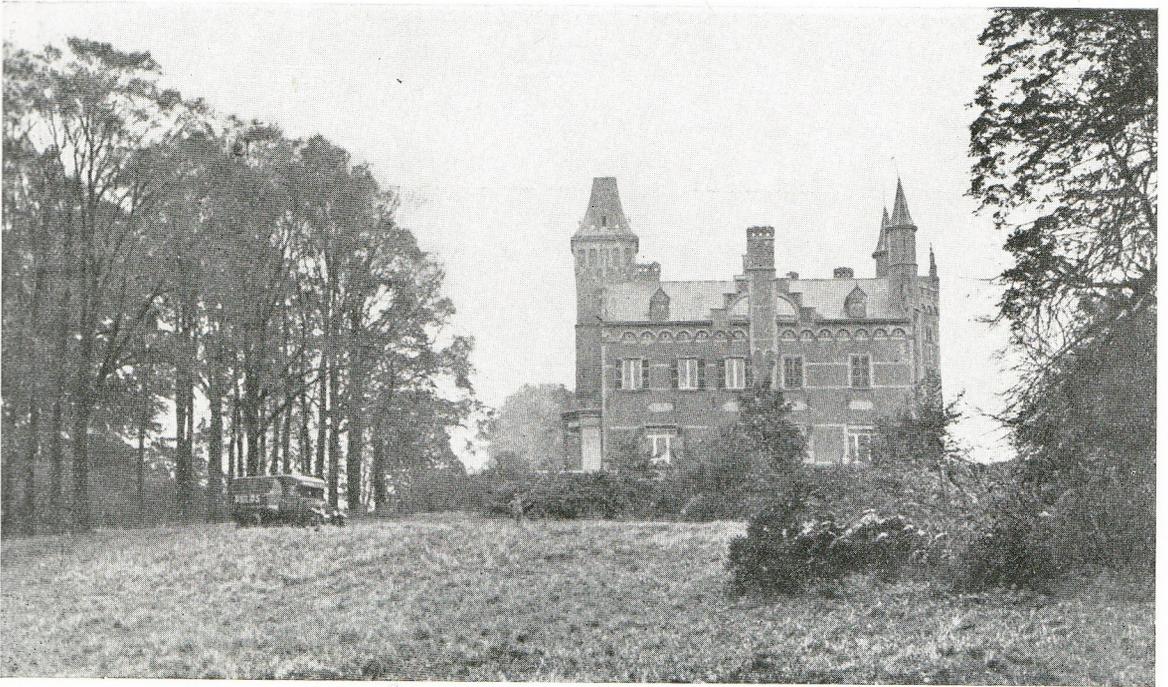
De la belle propriété sise chaussée de Neerstalle, habitée pendant plus d'un demi-siècle (1861-1918) par la famille des teinturiers Momm, il ne reste plus que des débris informes. Le percement des rues Auguste

et Louis Lumière l'a détruite. Les derniers arbres qui ornaient son vaste parc ont été abattus tout récemment.

Quant aux *moulins à eau*, ils avaient, dès avant la fin du XIX^e siècle, cessé d'animer la vallée du bruit rythmé de leurs roues à palettes. La concurrence du moteur à vapeur, d'une part, et puis le voûtement du ruisseau dont ils utilisaient les eaux en ont eu raison. Seuls les bâtiments du Quakenbeekmolen survécurent jusque peu avant la première grande guerre, mais mués en guinguette à l'enseigne « Café du Lac » (rue Saint-Denis actuelle). Depuis, ils ont cédé la place à des établissements industriels.

Les grands domaines du versant et du plateau.

Passons aux grandes propriétés des collines sises de part et d'autre de la vieille Heerbaan de Stalle à Bruxelles. Elles ont été constituées de lambeaux du domaine forestier de la ci-devant abbaye, à partir du régime hollandais (1).



Château Fontaine-Vanderstraeten (dit de Wijngaard). Aspect actuel

Les trois plus importantes se trouvent sur le bord occidental de la route où, du sud au nord, elles s'échelonnent comme suit : le domaine dit du Wijngaard ou Fontaine-Vanderstraeten, le domaine Vimenet et le domaine Duden.

Disons quelques mots de chacun d'eux et de leurs possesseurs successifs.

Le *domaine du Wijngaard* date de l'époque hollandaise. Il comprenait alors une étendue de 9 hectares couvrant les flancs méridionaux du Beukenberg et du Hondenberg, en direction des lieux-dits Kersbeek et Vossegat. Après le décès du général comte *Dumonceau de Bergendael*, survenu en 1821 (voir supra, p. 167), la douairière comtesse Dumonceau continua à y résider avec ses enfants. En 1850, son gendre, le procureur général *De Bavay*, y fit ériger le château à donjon et à légères tourelles que l'on voit encore aujourd'hui. Cette

(1) Le recensement agricole de 1880 signale l'existence de 31 hectares 19 ares de propriétés boisées, toutes privées. Ni l'Administration communale, ni le Bureau de Bienfaisance ne possèdent encore des bois à Forest à cette date.



Les communs du château Fontaine-Vanderstraeten (dit du Wijngaardt). Aspect actuel.

devint propriétaire du domaine vers 1861, le céda à **Paul Fontaine**, de Bruxelles, en 1886.

Ce dernier l'agrandit considérablement, d'abord par l'adjonction d'une propriété contiguë, dans laquelle, pendant quelque temps, se fixa un poste de gendarmerie (sur territoire d'Uccle), ensuite par l'acquisition d'une parcelle de terre sise au lieudit Vossegat. A la commune fut cédée gratuitement une bande de terrain pour l'élargissement de la rue du Jonc, formant limite méridionale.

L'étendue du domaine du Wijngaard avait été ainsi portée de 9 à 15 hectares.

Le domaine Vimenet.

Le fondateur du domaine Vimenet est le chevalier **Wijns de Raucour**. Ce personnage résidait primitivement dans le fond de la vallée, où il possédait un moulin à eau sur le Linkebeek. Ce n'est qu'après la révolution de 1830 qu'il vint s'établir sur la corniche longée par la vieille Heerbaan de Stalle à Bruxelles.

A proximité de sa nouvelle résidence il se fit bâtir une belle ferme.

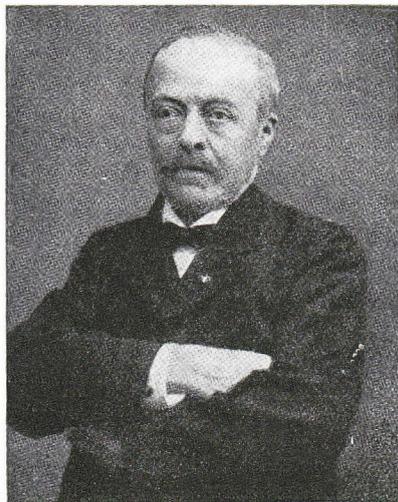
Les petits bois dénommés Kapellekensbosch et Schoenlappersbosch furent englobés dans la propriété.

Vers le milieu du siècle celle-ci passa entre les mains de **Joseph-Emmanuel Zaman**, époux de la comtesse Cécile Dumonceau (3). Grand bourgeois, intéressé à maintes

construction, où la brique rouge se mélange à la pierre blanche, a mérité les éloges de l'historien d'art Schayes (1). Elle est l'œuvre de l'architecte Cluijsenaer, célèbre vers le milieu du XIX^e siècle, et à qui sont dus également les plans du château Allard à Uccle.

Le parc du domaine du Wijngaard a été aménagé, une première fois par Fuchs et ensuite par Alfred Wesemael, de manière à ménager de jolies échappées sur la vallée de la Senne (2).

La demoiselle **Marie - Joséphine-Philomène Lucas** qui



Léon Fontaine-Van der Straeten, propriétaire du domaine dit Den Wijngaard.

(1) *Histoire de l'Architecture en Belgique*.

(2) La seconde guerre mondiale a été fatale pour le vieux domaine. Occupé par les troupes allemandes puis par les troupes américaines, des coupes sombres y ont été faites qui l'ont tout à fait défigurée.

(3) Les deux époux sont inhumés dans la crypte du cimetière de Forest.

affaires industrielles et financières, telles les Carrières de Quenast, le nouveau maître ne manqua pas d'arrondir encore le domaine. Les archives communales le font apparaître maintes fois, soit comme acquéreur de terres, soit comme prêteur d'argent ou caution de fournisseur ou d'entrepreneur. L'administration locale eut notamment recours à ses bons offices, par exemple lorsqu'en 1859, manquant de fonds, elle sollicita la fourniture, payable à longue échéance, des pavés nécessaires à la réfection du vieux chemin de Forest (Oude Vorstweg : rue Saint-Denis actuelle).

Aussi, lorsque le sieur Zaman demandait à pouvoir supprimer certains sentiers et d'en incorporer l'assiette aux terres de son domaine, les administrateurs communaux auraient-ils eu mauvaise grâce de lui refuser une telle faveur. Ainsi disparurent les sentiers n° 23 et n° 36 de l'atlas des chemins vicinaux situés à l'endroit dit Kappellekensveld (1858).

En 1874, Zaman acquit, au prix de 20.000 francs l'hectare, le terrain situé le long du chemin n° 8 (Kruijsweg), qu'il fit border d'un mur de clôture. Vers le nord son domaine avait ainsi atteint sa limite extrême. De l'autre côté du Kruijsweg s'étendait la propriété Duden.

Mais, une dizaine d'années plus tard, la fortune des Zaman fut brusquement anéantie par un krach financier. Les malheureux châtelains se retirèrent alors à Bruxelles, et leur gendre, le baron d'Huart, dut comme eux, abandonner le domaine amoureusement agrandi et embelli par leurs soins.

Le sénateur Zaman vécut encore une décade (1894) et sa compagne, lui survécut jusqu'en 1905.

Dans l'intervalle le château et ses dépendances — parc, ferme et écuries, ces écuries où le baron d'Huart entretenait de si beaux chevaux — étaient devenus le bien d'un industriel anderlechtois, nommé **Viminet**.

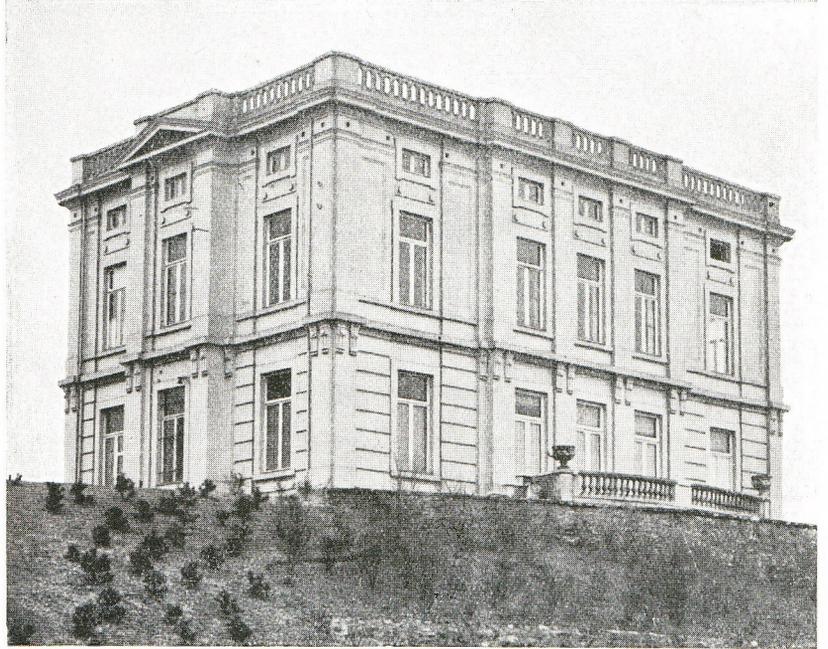
Jusqu'à la première guerre mondiale le domaine, complètement emmurillé, resta intact. C'est depuis qu'il fut mutilé par le prolongement de l'avenue Victor Rousseau. Seuls le château et la belle « drève » (avenue Minerve) menant vers l'entrée principale du parc témoignent encore de l'allure vraiment seigneuriale de la propriété constituée par les familles Wijns et Zaman.

Pendant la construction du nouvel hôtel communal l'ancien château Zaman-Viminet a abrité provisoirement les bureaux de l'administration communale.

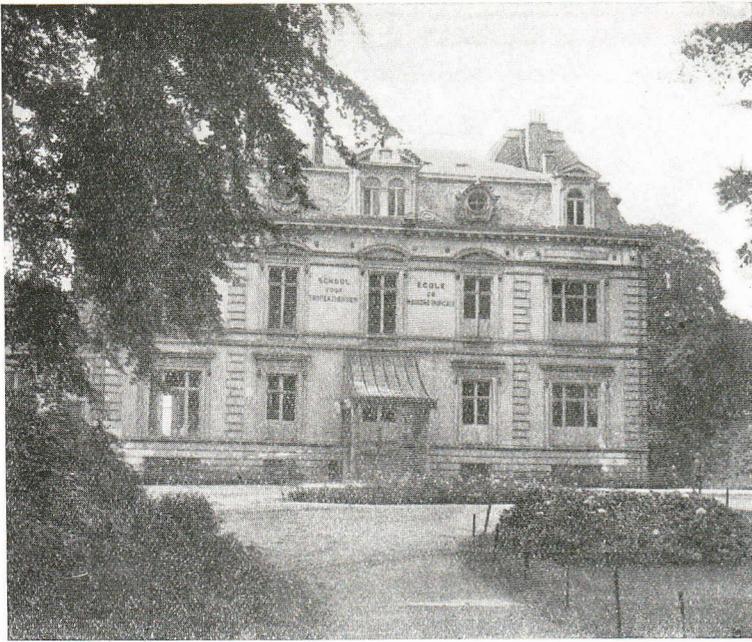
Le domaine Duden.

Sa fondation remonte à l'année 1829 et est due à un nommé **Mosselman**.

Vers 1900, alors que **Duden** en était propriétaire depuis près d'une trentaine d'années,



Ancien château Zaman, puis Viminet, qui abrita les services administratifs de la commune pendant la construction du nouvel hôtel communal (1934-1938). Sur le perron, de gauche à droite, l'architecte J.-Bste Dewin, et le bourgmestre Omer Denis.



Le château Duden. Aspect actuel. Après la guerre 1914-1918 l'État y installa une École de Médecine tropicale. Depuis peu elle sert de local à une école de radio-technique et de cinéma.

il se fit ériger un spacieux château dans la partie haute, à proximité de l'antique Heerbaan.

La limite du domaine était formée par ladite voie, la Hoerestraat, la chaussée de Forest et le Kruijsweg (rue du Mystère).

Comme Zaman, son contemporain et voisin, Duden fut un bienfaiteur dont la générosité n'est pas encore oubliée des vieux Forestois. Comme Zaman il fut d'ailleurs un actif acheteur de terres. Il acquit notamment, dès 1870, un terrain de 2 Ha. 9 a. 10 ca. au lieudit Galgenheijdebosch.

De concert avec le Roi Léopold II il acheta aussi les parcelles sises entre son domaine et le Parc public, afin de permettre la jonction des deux espaces suivant le plan

le domaine était encore dit « Bois de Mosselman » par les citadins amateurs de promenades champêtres fréquentant Forest. Le parc, s'étendant sur 23 hectares, n'est autre chose que l'ancien *Kruijsbosch* (*supra*, p. 22). Ses hêtraies et ses ravins offrent une image typique de l'ancien aspect des collines forestoises, en dépit des aménagements apportés par les deux propriétaires successifs.

Duden, d'origine allemande, s'était enrichi par le commerce des dentelles. Il acquit la propriété Mosselman en 1869 et, ne se contentant pas de la maison bâtie par son prédécesseur (près de l'issue du parc vers la chaussée de Forest, à proximité du stade sportif de l'Union Saint-Gilloise),



Le château Duden. Aspect actuel.

(Photo Pousset.)

Layné. Par la suite il donna son domaine au Souverain, lequel le légua à l'Etat. C'est ainsi que l'ancien Kruijsbosch est devenu le Parc Duden, un des plus spacieux parcs publics de l'agglomération bruxelloise.

Domaines de la rive orientale de la Heerbaan des Collines.

Sur la rive orientale de la Heerbaan des Collines, faisant face aux propriétés Duden et Vimenet, se constituèrent, également aux dépens des biens dérodés qui appartinrent à l'abbaye, deux domaines progressivement reboisés par leurs possesseurs.

Le premier est celui dans lequel le Gouvernement belge transféra, en 1834, l'établissement séricicole de Meslin-l'Evêque et qui devint la propriété du baron **Charles de Mévius**, conseiller communal, puis échevin de Forest (*supra*, p. 175).

Amputé au sud et à l'est (par l'établissement de la rue Roosendaël et de l'avenue des Sept-Bonniers), ce qui restait du domaine était largement suffisant pour permettre l'installation de deux agréables résidences au centre de vastes pelouses et de bouquets de bouleaux et d'acacias.

Au nord de l'ancienne magnanerie de Mévius, séparé seulement par la drève d'accès au château Vimenet (avenue Minerve), s'étendit la propriété **Charlier**, englobant elle aussi de vastes espaces plantés d'arbres (1).

Le parc de la propriété **Harou** prolonge lesdits espaces en bordure de l'avenue des Sept-Bonniers.

Domaines sis du côté de l'ancien bois de Kersbeek.

Dans le sud du territoire communal quelques autres propriétés, notamment celle de la famille **Tayart de Borms**, ont contribué au maintien ou à la reconstitution de l'ancien aspect de parc forestier qui, à travers les siècles, fut la principale caractéristique naturelle du village de Forest.



Épouse Duden, née Otilie Lürhmann, décédée le 30 août 1911.

Les éléments générateurs de quartiers urbains

Passons maintenant en revue les principaux éléments générateurs de quartiers urbains.

Le Parc de Forest.

Au cours de l'année 1875 le Conseil communal de Forest fut saisi d'une demande en concession d'un parc public de 13 hectares 20 ares 93 centiares, complété par quatre espaces destinés à la construction de villas, le tout complété par un ensemble de grandes et de petites voies de communication destinées à relier le plateau de Berkendaël aux nouveaux quartiers tracés près de la gare de Bruxelles-Midi (avenue Fonsny, rue de Merode, etc.).

Le plan était dû à Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles. Il fut adopté par le Conseil communal malgré l'opposition des sieurs Dupret, Vanderstegen, Desnick, Meskens, Meert, Huenaerts, Van Lier et Waefelaer, celle-ci étant inspirée par des motifs d'intérêt privé.

Dès l'année suivante, une convention était conclue entre les Administrations communales de Saint-Gilles et de Forest, d'une part, la Société immobilière de Belgique, de l'autre.

(1) Tous ces arbres ont été abattus au cours de l'hiver 1944-1945 par les gens du voisinage souffrant du froid faute d'approvisionnement du charbon. Depuis, l'ancien domaine a été divisé en lots à bâtir.

Saint-Gilles et Forest feraient effectuer tous les travaux de nivellement, de plantation et d'ensemencement, ainsi que l'achat des graines, arbres et arbustes. Les dits travaux devaient être terminés dans un délai de quatre ans prenant cours le jour de la publication de l'A. R. décrétant le plan en cause.

La convention stipulait, par ailleurs, que le parc resterait à perpétuité ouvert au public et serait entretenu aux frais des deux communes, chacune sur son territoire. Ne pouvaient y être élevées d'autres constructions que celles affectées à un usage public. Leurs plans devaient être agréés par la Société immobilière et par les autorités gouvernementales. Les villas à ériger dans les espaces réservés en bordure du parc devaient être « détachées les unes des autres ou tout au plus accolées deux par deux ». Les administrations de Saint-Gilles et de Forest payeraient à la Société un subside compensatoire de 900.000 francs.

Cette somme importante n'aurait pu être mobilisée sans une intervention véritablement providentielle dont la commune de Forest eut connaissance par une lettre du 17 avril 1875 du notaire Van Bevere (11, rue Léopold, Bruxelles) agissant au nom du roi Léopold II : « Je tiens à la disposition des communes de Forest et de Saint-Gilles, une somme de 500.000 francs, afin d'assurer l'exécution du parc public indiqué au plan dressé par M. l'architecte Besme, pour la transformation du versant compris entre la chaussée d'Alsemberg et la rue Fonsny », ainsi s'exprimait le mandataire du souverain, lequel stipulait entre autres conditions, l'obligation de respecter « les vues sur la ville et sur le versant occidental de la vallée de la Senne ».

Dans le cas où les communes de Saint-Gilles et de Forest ne satisferaient pas à leurs obligations le parc deviendrait « la propriété incommutable de l'auteur du don de 500.000 francs ou de ses successeurs, afin d'assurer, dans son intégrité, le maintien de ce travail d'embellissement et d'utilité publique ».

De plus, moyennant l'exécution intégrale du plan proposé, le Ministre des Travaux publics était prêt à proposer la reprise comme grande voirie de l'avenue principale du parc à créer... aboutissant à celle projetée vers Uccle (1) et à payer de ce chef 400.000 francs, dont 200.000 francs à raison de l'établissement de l'avenue de 30 mètres de largeur projetée entre la rue Fonsny et le Parc (*avenue du Roi actuelle*).

En somme c'était donc le Souverain et le Gouvernement central qui allaient supporter la totalité de la charge financière de l'exécution des travaux qui doteraient la partie méridionale de l'agglomération bruxelloise d'un magnifique parc public.

Il s'agissait, en l'occurrence, de la réalisation partielle des projets royaux d'embellissement de la capitale et de ses faubourgs.

La reconnaissance des Forestois à l'égard du généreux et clairvoyant donateur se manifesta dans une motion d'ordre proposée par l'échevin Jean-Baptiste Van Pé :

« Le Collège a donc l'honneur de vous proposer, Messieurs, de vous associer au Conseil communal de Saint-Gilles, quant à la demande qu'il a faite à Sa Majesté de bien vouloir accorder une audience aux Conseils communaux de ces deux communes qui lui exprimeront les sentiments de gratitude dont la population entière est animée pour le Monarque éclairé qui a bien voulu prendre à sa charge les frais d'acquisition des terrains et les travaux d'aménagement du parc public qui, dans un avenir prochain, fera de Forest une des plus belles localités du pays. »

Cette proposition fut adoptée par acclamation.

L'audience au palais royal donna lieu à un épisode amusant dont le souvenir nous a été transmis par le fils d'un des magistrats communaux présents (2) : lorsque les conseillers forestois furent présentés au Souverain, celui-ci entendant successivement nommer le conseiller Jean Meert (cultivateur) et Pierre Meert (marchand de bières), dit aimablement au bourgmestre : « Mais c'est une véritable famille que votre conseil, Monsieur le Bourgmestre. » A quoi, ce dernier, tout heureux de l'amabilité royale, répondit : « Oui, Sire, j'ai deux Meert dans mon conseil. » Le Souverain ne put s'empêcher de sourire et, lorsque le lendemain, le journal *La Chronique* eut rapporté l'anecdote, terminant l'écho par l'exclamation « Enfoncé, Cambronne ! », Bruxelles tout entier rit aux éclats, et le bourgmestre

(1) Ce projet de voie devant relier le nouvel hôtel communal d'Uccle à la rue de Constantinople ne fut pas réalisé.
(2) M. Van Pé.

Guillaume Van Haelen, connu une heure de célébrité dans les milieux de la capitale.

Les travaux d'aménagement du Parc durèrent plusieurs années, au cours desquelles le quartier environnant jouit d'une triste réputation, en raison de l'insécurité qui y régnait.

En dépit de la surveillance exercée par le gardien particulier (ayant titre de garde-champêtre auxiliaire), les agressions contre les passants étaient fréquentes. Les voyous des quartiers de la Porte de Hal, de la Chapelle et de la place du Jeu de Balle régnaient en maîtres. Traverser le Parc en plein jour était aventuré ; la nuit, c'était une dangereuse folie, à moins de suivre une des patrouilles organisées par ordre du bourgmestre.

Au cours du seul mois d'août 1885 on arrêta treize individus pour maraudages.

Les quelques cinq cents habitants du Haut-Forest (chaussée d'Alseberg, Groeneweg, Katteweg, rue du Hêtre, avenue Besme) se plaignaient à juste titre d'être insuffisamment protégés. Le conseiller Négrié se fit à maintes reprises leur porte-parole. Il réclamait l'augmentation du personnel policier et suggérait qu'à l'exemple de la commune de Laeken les agents fussent armés d'un revolver.

La Société immobilière du Parc joignit ses doléances à celles des habitants. En 1887, à l'occasion du projet d'établissement d'une *école communale* près de la *Cité ouvrière* du Parc (voir *infra*, p. 268-269), elle insista auprès de l'Administration communale pour qu'un *Commissariat de police auxiliaire* fût créé dans le Haut-Forest (voir *infra*, p. 199).

Les extraits ci-dessous d'une délibération du Conseil communal en l'année 1890 sont suggestifs de l'atmosphère morale du quartier :

« La nécessité d'un Commissariat de police auxiliaire s'impose « pour pouvoir mieux » surveiller les abords du Parc, de la Prison et des fours à briques placés aux confins du » territoire, où malheureusement se commettent trop souvent des scènes scandaleuses qui » annihilent complètement, en ce qui concerne le Parc, les sacrifices que S. M. le Roi s'est » imposés dans l'intérêt de ses sujets. » La police locale « se voit débordée par des bandes » d'individus (1) qui viennent presque journallement faire des excursions au Parc pour y » commettre des attentats de toutes espèces, ce qui éloigne les paisibles promeneurs et rend » ce quartier dangereux. »

La situation s'améliora progressivement au cours des années suivantes, grâce à une surveillance policière renforcée, au peuplement croissant de la chaussée d'Alseberg et des avenues entourant le Parc et à l'éclairage de ces voies.

Conformément aux prévisions, la « nouvelle agglomération du Parc, magnifique jardin d'agrément dû à la munificence de notre illustre souverain » allait devenir égale en importance au centre de la commune.

Le nom du Parc a suscité bien des discussions. Longtemps le public a persisté — et parfois il persiste encore — à dire *Parc de Saint-Gilles*, alors que la plus grande partie des pelouses et plantations s'étend sur le territoire de Forest.

L'appellation *Parc Léopold II* proposée en 1912 par le conseiller Hannecart n'a pu être retenue, parce qu'elle pouvait prêter à confusion (Parc Léopold, à Bruxelles ; boulevard Léopold II, à Molenbeek et Koekelberg ; rues Léopold à Bruxelles et à Laeken). Finalement, en l'année 1913, le Conseil communal décida que le parc prendrait désormais la dénomination de **Parc de Forest**.

Projet des parcs.

La création du Parc de Forest donna naissance, au début du XX^e siècle, au *projet dit des Parcs*. Celui-ci consiste essentiellement à relier le Haut-Saint-Gilles aux territoires de Forest et d'Uccle-Neerstalle par une magnifique promenade associant, en un vaste ensemble de pelouses, de parterres, de bosquets et de futaies, le Parc de Forest et les grandes propriétés s'échelonnant le long de l'antique Heirbaan (propriétés Duden, Vimenet,

(1) Les chefs de la Bande des casquettes grises se firent pincer dans une bicoque de la rue Gray par les polices d'Ixelles et d'Etterbeek.

Fontaine-Vanderstraeten, Charlier, Greindl, Allard, etc.) jusqu'à la chaussée de Neerstalle (1).

Dès 1909 on avait déjà exproprié pour une somme de 870.000 francs sur le territoire de Forest. Mais une partie de cette dépense fut récupérée par la revente des terrains en excès provenant de l'expropriation par zone. Le souci esthétique qui était à l'origine du projet trouvait sa manifestation dans la clause imposant aux acheteurs desdits terrains une limite de hauteur des constructions à ériger. Il convenait, en effet, de sauvegarder les vues panoramiques sur la vallée de la Senne et son versant occidental.

Une convention fut conclue entre l'Etat et l'administration communale de Forest en vue de l'aménagement de tout le quartier compris entre la chaussée de Bruxelles, l'avenue Marie-Henriette, la propriété Duden et l'avenue Besme (1911). Elle prévoyait notamment la rectification et l'élargissement de la corniche (rue du Hêtre et rue au Bois — actuelle avenue du Domaine), le rattachement de la rue du Hêtre à la chaussée d'Alseberg par deux rues nouvelles, et la liaison des voies du nouveau quartier Saint-Augustin à l'ancienne voirie ainsi améliorée. La commune s'engageait à assurer la surveillance et l'entretien des chemins et plantations du Parc public. Les travaux de restauration du Parc seraient assurés par elle d'après les indications de l'administration des Ponts et Chaussées. Une somme annuelle d'au moins 6.000 francs serait consacrée par elle aux dits travaux de restauration et d'entretien. Une brigade de jardiniers — suffisamment nombreuse et ne pouvant en aucun cas comprendre moins de quatre ouvriers, placés sous les ordres d'un chef-jardinier assermenté ayant les pouvoirs d'agent de police, — serait maintenue au service exclusif du Parc et du square-avenue de cinquante-huit mètres de largeur à établir entre le Parc et la propriété Duden (square Layné).

C'est en vue de la réalisation du projet des parcs que la commune acquit des héritiers Duden l'espace boisé de 2 Ha. 9 a. 87 ca. compris entre la rue du Hêtre et la rue au Bois. Ainsi sera conservé « ce joli coin qui rappellera toujours l'ancien chemin du Bois » (1912).

L'acquisition de terrains situés plus au nord, en contrebas de la rue du Hêtre, et appartenant à la Société anonyme du Parc de Saint-Gilles et à la Société anonyme des Habitations ouvrières dans l'agglomération bruxelloise se rattache également au même projet (1912).

Au cours de la discussion relative à cette acquisition s'affrontèrent les thèses du beau et de l'utile. Le bourgmestre Omer Denis fit triompher la première, déclarant non sans une légitime fierté, que le projet des Parcs demeurerait « la gloire de l'administration qui l'avait conçu ».

Parc de l'Abbaye ou Omer Denis.

Pour satisfaire à des nécessités de circulation cette même administration fit l'acquisition de l'ancienne propriété Borremans, sise en face de la maison communale, et la transforma en un joli parc, baptisé *Parc de l'Abbaye* (et puis dédié au bourgmestre *Omer Denis*) (voir *supra*, p. 183). Il s'ouvrit au public deux ans avant le déclenchement de la première guerre mondiale.

Les prisons cellulaires de Saint-Gilles et Forest (1876-1884).

Au moment où commençaient les travaux de déblai et de remblai du Parc de Forest était examiné le projet relatif à l'emplacement d'une double prison centrale sur le plateau,

(1) « Pour composer cet ensemble magnifique, le Roi se heurta cependant à des complications inouïes, bien qu'il se fût résolu à acquérir lui-même les terrains nécessaires pour permettre la « jonction » des deux parcs. Mais les « bureaux » ne prenaient pas les mesures d'exécution. Déjà, en décembre 1902, il m'écrivait : « Réclamez de nouveau l'arrêté pour la jonction, suivant le plan Layné, du Parc de Saint-Gilles et du Parc Duden. Ajoutez que je ne m'explique pas la lenteur que met à venir ce projet d'arrêté, surtout que tous les terrains nécessaires ont été acquis » par moi à mes frais, et qu'il ne manque plus qu'une formalité officielle sans difficulté, les terrains étant payés. » En 1909, il écrivait encore : « ... J'ai créé tout le Parc à mes frais, cela a coûté 1 million 100.000 frs. J'ai acheté le terrain de la jonction avec Duden. Duden m'a donné son parc dans l'intérêt public. Il est temps que les communes entretiennent et gardent le Parc. Je voudrais les mettre en demeure. Je n'ai pas le droit de police ; les communes ont grandi et peuvent maintenant se charger de l'entretien pour lequel je paie cinq mille francs par an en pure perte, puisqu'il n'y a pas de police. » (CARTON DE WIART, *Léopold II*, pp. 173 et 174.)

dit Hooiweg ou Berkendael, entre les chaussées d'Alseberg et de Waterloo et l'avenue Brugmann (1876).

Le plan des rues à créer aux alentours était également l'œuvre de l'homme auquel le roi Léopold II accordait toute sa confiance en matière d'urbanisation, l'inspecteur voyer Victor Besme.

Mais l'administration communale de Saint-Gilles lui opposait un plan élaboré par son directeur des Travaux, le sieur Grandmaison. Le Conseil communal de Forest se prononça en faveur du projet Besme, lequel prévoyait l'ouverture de tout un ensemble de voies de communication, notamment les actuelles avenues Ducpétiaux et Albert. Cette dernière prolongée par l'avenue Longchamp (Winston Churchill), devait établir la liaison entre le Parc de Forest et le Bois de la Cambre (1).

Les expropriations nécessaires à l'implantation des prisons cellulaires commencèrent peu après. La construction, entamée en 1878, fut terminée en 1884 (2).

Cimetière du Beukenberg (1877-1882).

Le premier cimetière de la commune entourait l'église paroissiale Saint-Denis. D'une étendue de 22 ares, il suffisait encore vers le milieu du siècle écoulé, alors que le nombre des décès s'établissait à une moyenne de vingt-deux unités par an.

En 1858, le Conseil communal refusait d'octroyer un subside pour la construction d'une enceinte au lieu de repos « attendu que ce n'était là qu'une dépense de fantaisie ».

Mais, dix ans plus tard, exactement le 6 novembre 1868, l'autorité communale décidait, en principe, le déplacement du cimetière, attendu que celui-ci se trouvait « au centre d'une agglomération d'habitations et le long du chemin le plus fréquenté de la commune ; considérant que son insuffisance était démontrée par le besoin d'effectuer les enterrements avec un certain tâtonnement pour ne pas rencontrer d'anciennes dépouilles ».

La présence du champ de repos dans la partie basse du territoire présentait d'ailleurs d'autres inconvénients. Elle constituait même un danger permanent pour la santé des habitants. En effet, l'eau s'y rencontrait à 0.75 m. de profondeur, de sorte que les fosses ne pouvaient être creusées à la profondeur réglementaire. On ne s'étonnera donc pas d'apprendre qu'à certains jours les émanations délétères étaient si fortes que le passage à proximité du cimetière pouvait « rendre quelqu'un malade ! »

Cependant, la désaffectation du vieux cimetière paroissial se fit encore attendre des années. Au 30 août 1882, le délai prévu par la législation était enfin révolu. Entretemps le nouveau cimetière avait été aménagé sur les hauteurs du lieudit Beukenberg, entre les propriétés boisées du Wijngaard et Zaman, sur un terrain de plus de 4 hectares cédé par les héritiers de feue dame Comtesse (3), à raison de 9.000 francs l'hectare.

Un prêt de 180.000 francs fut accordé à la commune par la Société de Crédit communal en vue d'en couvrir les frais d'établissement y compris ceux de la route d'accès, prolongée vers Uccle, le long de la propriété du Wijngaard (avenue Fontaine-Vanderstraeten).

Mais les difficultés financières de l'entreprise furent plus aisées à vaincre que les manœuvres de quelques adversaires politiques du bourgmestre Guillaume Van Haelen (voir *infra*, p. 219) — et que l'opposition de l'autorité supérieure. Le Ministre de l'Intérieur, tout en approuvant en principe le déplacement du cimetière déclarait ne pouvoir autoriser l'acquisition d'un terrain d'une « étendue aussi disproportionnée aux besoins de la commune ».

Par ailleurs il déclarait nulle et non avenue la « convention conclue avec le consistoire israélite » aux termes de laquelle un espace devait être spécialement réservé « pour les individus décédés dans la religion juive », la législation belge n'admettant pas de cimetières confessionnels.

En conséquence, l'administration communale renonça à l'accord passé avec le consistoire

(1) Les avenues Longchamp, Albert, Besme, Reine Marie-Henriette, et du Roi formaient l'arc méridional de la seconde ceinture circulaire de boulevards autour de Bruxelles dont le premier projet remontait à 1862. (Cf. G. JACQUEMINS, *Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles*, p. 101.)

(2) Pour de plus amples détails voir F. BERNIER, *Monographie de Saint-Gilles*, pp. 236 à 244.

(3) La veuve du chicaneau Victor-Pompée Comtesse (v. p. 161).

israélite. De sorte que Forest ne devint pas le lieu d'inhumation des Israélites de l'agglomération bruxelloise.

En 1879 l'ingénieur Gasthuijs présentait à l'Administration communale un plan d'ensemble de l'aménagement intérieur du nouveau cimetière tenant compte des dénivellations du terrain. Ce plan, après quelques modifications de détail, fut adopté le 29 septembre 1881. Mais avant cette date avaient été achevés : la construction des murs d'enceinte, celle de la maison du garde, proche de l'entrée principale, l'établissement du pavage de la voie d'accès.

Celle-ci, nous l'avons vu, devait se prolonger vers le Spijrtigen Duivel, à Uccle. Son tracé provoqua une intervention peu commune : celle de S. M. le roi Léopold II en personne. Le monarque s'étant rendu sur le lieu des travaux en cours, à l'occasion d'une de ses nombreuses promenades à Forest, observa l'intérêt que devait nécessairement présenter une route qui prolongerait l'avenue Van Volxem, récemment tracée, et aboutirait à la chaussée d'Alseberg. Il fit appeler au palais l'inspecteur voyer Victor Besme et le chargea d'établir les plans de redressement et d'élargissement à 20 mètres de la nouvelle voie de communication entre Forest et Uccle.

Sur proposition de l'échevin Denayer, le Conseil communal décida en cette même année 1882, de placer une grande croix en fer au nouveau cimetière. Quatre ans plus tard, en vertu des pouvoirs que la loi lui conférait, le bourgmestre Smits faisait procéder à la bénédiction du lieu.

Le règlement-taxe arrêté par le Conseil communal et approuvé par l'A. R. du 27 février 1878 prévoyait que les « personnes décédées hors du territoire communal pourraient aussi être enterrées » (1) au cimetière du Beukenberg et il établissait un tarif différentiel, doublant le prix des concessions perpétuelles accordées à des personnes étrangères à la commune. Une ressource financière naissait ainsi dont nous aurons l'occasion de constater l'importance (2). Chaque concession accordée à une personne étrangère rapportait 100 francs par mètre carré à l'Administration et 20 francs au Bureau de Bienfaisance.

Le nombre des demandes fut considérable et ne cessa de croître, à telle enseigne que, dès 1898, la nécessité apparut d'agrandir le cimetière et, pour y satisfaire, la commune fit l'acquisition d'un terrain longeant l'avenue d'Huart. Six ans plus tard on ajouta cent cases dans la crypte établie le long de la crête (3) et en 1907, cette fois en raison surtout de l'augmentation énorme de la population (4) l'urgence d'une nouvelle extension du champ de repos s'imposait, la moyenne des décès par an dépassant deux cents unités (dix fois plus qu'au milieu du XIX^e siècle). Une option d'achat fut prise sur des terrains voisins appartenant à la famille de l'ancien bourgmestre Van Haelen (à 115.000 francs l'hectare).

Le conseiller communal Everaerts, considérait insuffisante la simple extension. A son avis, le développement de tout un quartier, voire même l'avenir du centre de la commune étant mis en question, mieux valait rechercher des terrains à bas prix en dehors du territoire communal pour y établir un cimetière nouveau dont l'étendue fut en rapport avec les nécessités à prévoir.

Ses raisons ne furent pas entendues et, par six voix contre trois le Conseil communal se prononça en faveur de l'acquisition de terrains contigus (5).

L'hôpital de Saint-Gilles (1898).

La transformation de l'aspect du territoire forestois à l'est de la chaussée d'Alseberg commencée par l'ouverture de l'avenue Brugmann (1870), la construction des prisons cellulaires (1878-1884) et l'établissement de toute une série de voies suivant un plan d'ensemble dûment étudié, fut complétée par la construction d'un vaste hôpital pour compte de la commune de Saint-Gilles.

(1) Parmi les étrangers à la commune enterrés au Beukenberg signalons notamment le ministre d'État, Eudore Pirmez, né à Marcinelle en 1830, décédé à Ixelles en 1890.

(2) Voir p. 240.

(3) C'est l'ingénieur Bockstaël, plus tard, bourgmestre de Laeken, qui eut l'idée d'introduire dans notre pays le mode d'inhumation inspiré du columbarium antique. (Cf. F. BERNIER, *Monographie de Saint-Gilles*, p. 218.)

(4) Au cours de la décade 1897-1907, le chiffre était passé de 7.195 à 17.894, soit 10.000 âmes de plus.

(5) Aujourd'hui un nouveau cimetière a été ouvert en dehors du territoire communal, sur le plateau entre Linkebeek et Alseberg.

Les premières démarches officielles concernant l'emplacement de cette institution hospitalière remontent à l'extrême fin du XIX^e siècle.

Elles se heurtèrent, de la part de l'administration communale de Forest, à une très vive opposition. La passion politique et confessionnelle n'y était pas étrangère. A preuve, les déclarations suivantes faites au cours des débats du Conseil communal : « Cet établissement (l'hôpital) sera sans aucun doute dirigé en dehors de toute idée religieuse, excluant ainsi toute entente pour en faire un service intercommunal avec Uccle, Etterbeek, Forest et Ruysbroeck, qui ne veulent sous aucun prétexte souscrire à une direction pareille... »

A cette époque Forest se trouvait placé sous l'autorité du bourgmestre catholique Smits, tandis que Saint-Gilles était administré par un collège progressiste, franchement anti-clérical.

Par ailleurs, Forest avait à se défendre contre l'impérialisme de son voisin saint-gillois lequel ambitionnait d'annexer 60 hectares de son territoire (voir *infra*, p. 235).

En 1898, les difficultés soulevées étaient aplanies. L'Administration saint-gilloise fut autorisée à établir son hôpital sur un terrain sis entre les anciens Groeneweg et Katteweg (les actuelles rues Marconi et Rodenbach), mais elle dut, à ses frais, ouvrir une avenue tout au long dudit terrain, suivant plan de Victor Besme. Il s'agit de l'actuelle *avenue Molière*, reliant la chaussée d'Alseberg à la chaussée de Waterloo (au lieu dit La Bascule).

Les voies de communication.

Jusqu'aux approches de 1870 la voirie était demeurée en l'état où elle était à la fin de la période hollandaise. *La chaussée* établie au début du XVIII^e siècle par les soins de l'abbaye (*supra*, p. 108) demeurait *la principale route reliant le centre de Forest à la capitale*.

Au lendemain de la révolution de 1830 elle se trouvait à nouveau en si piteux état « qu'à peine les voitures pouvaient y circuler ». Or les habitants refusaient d'en payer l'entretien arguant qu'elle « ne servait pas à leur usage, mais bien à celui des fabriques et autres usines, pour lesquelles on amène des charges considérables de charbon de terre ».

De sorte que l'administration communale se vit contrainte de solliciter l'établissement d'un *droit de barrière* dont le produit servirait à couvrir les frais d'entretien du pavage (1833). Mais, avant que les pourparlers engagés dans ce sens n'eussent aboutis, une proposition émanant du sieur Dandoy mettait les édiles devant une solution plus complète. Dandoy demandait la concession d'une *chaussée reliant Bruxelles à Leeuw - Saint - Pierre*, depuis la Porte de Hal jusqu'à l'auberge du *Roi d'Espagne* sur la route de Hal, en passant par Forest, Droogenbosch et Ruysbroeck, et franchissant la Senne au pont de Mastelle. Il s'engageait à mettre en



La rue de Liège, en 1903. Elle est parallèle à la voie ferrée vers Luttre, à proximité de la station de Forest-Est. Son aspect actuel n'est guère différent.

bon état le tronçon pavé existant (1), « de baisser la montagne à la chapelle Saint-Antoine de quatre pieds, de faire les déblais et remblais nécessaires ». En échange la commune devait lui faire abandon de la chaussée pendant tout le terme de la concession.

Ces conditions furent acceptées (A. R. du 17 août 1834). Deux *barrières* furent établies, l'une à la *Montagne-Saint-Antoine* (à l'endroit même où se trouvait celle concédée à l'abbaye un siècle auparavant (2)), l'autre au cabaret *In de Klein Lamp*, près du pont de Mastelle.

En 1853 le concessionnaire sollicitait l'autorisation d'établir une demi-barrière supplémentaire, au tournant de la route, près de la brasserie du Merlo, « à l'endroit où débouche le chemin de la commune d'Uccle et du hameau de Neerstalle ». Mais sa demande ne put être favorablement accueillie. Le Conseil communal estima, en effet, que la perception de ce nouveau droit de barrière lèserait les intérêts de la commune « pour le motif que les usiniers et fabricants d'Uccle et Neerstalle qui viendraient charger ou décharger des wagons à la halte de Forest préféreraient se rendre à Ruysbroeck où ils ne payeraient qu'une barrière (celle de la *Klein Lamp*) tandis qu'ils en payeraient une et demie dans la direction de Bruxelles ».

La *dégradation des rues* et la nécessité de lever des centimes additionnels sur les taxes foncière, personnelle et mobilière (3) en vue d'y parer est fréquemment signalée dans les procès-verbaux des délibérations du Conseil communal. Quelques exemples à cet égard nous feront en même temps connaître les causes des détériorations :

En 1839, il était indispensable de réfectionner la *Quade-straet* complètement détériorée par le transport de sable pour l'établissement du chemin de fer de Bruxelles à Tubize. Le pavé n'y existait que sur une distance de 200 mètres. On décida de l'étendre sur une plus grande longueur. Maintes fois, par la suite, on fut obligé de procéder à de nouvelles remises en état parce que « la masse d'eau descendant la rue dans les temps pluvieux », déchaussait les pavés et accumulait des terres au bas de la pente (4).

La rue de l'Eau en 1903.

En 1844 l'*Oude Vorstweg* vers le moulin de Kakenbeek n'était encore pavé que sur une petite distance ; à cause de la nature du sol ce chemin était, pendant l'hiver, peu praticable. Le pavé fut prolongé en 1859, en raison de l'utilité considérable de la route (5). La création de la halte de chemin de fer (Forest-Midi) superposera une rue pavée (*rue de la Station*) au vieux Chemin rural dit *Koyestraet*. Six centimes additionnels extraordinaires à la contribution foncière et quatre à la contribution personnelle furent établis pour couvrir la dépense, estimée à 4.000 francs. Quelques trente-cinq vieux ormes durent être sacrifiés pour permettre la rectification du tracé primitif de la voie. Nous avons déjà vu plus haut les récriminations des habitants au sujet des inconvénients dus au transport de la houille de la nouvelle station vers les fabriques (v. *supra*, p. 185). Les détériorations contraignirent à un

(1) Jusqu'au Dries.

(2) *Supra*, p. 108.

(3) En 1842 le C. C. proposa de convertir en argent les prestations en nature pour la réparation des chemins vicinaux.

(4) Les « fortes eaux » de 1850 provoquèrent la détérioration de la plupart des chemins.

(5) Qui devait permettre communication vers Saint-Gilles, Bruxelles et Anderlecht.

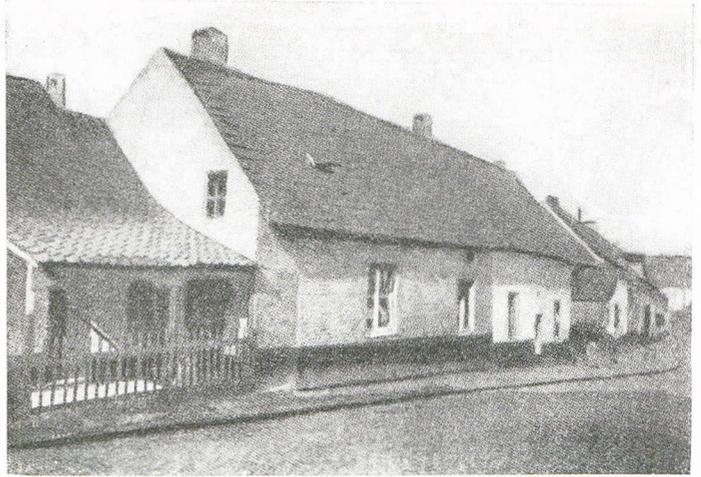
entretien si coûteux qu'en 1853, le Conseil communal envisagea d'établir une taxe de 20 centimes par wagon venant en déchargement à la halte du chemin de fer. En 1870, une taxe extraordinaire de 1.800 francs fut imposée dont la plus grande part à charge de l'Usine à gaz pour laquelle, en toute saison et sur une grande échelle, le charriage du charbon s'opérait par la route.

En 1868 on décida de paver la *Vierstraet* sur une longueur de 165 mètres.

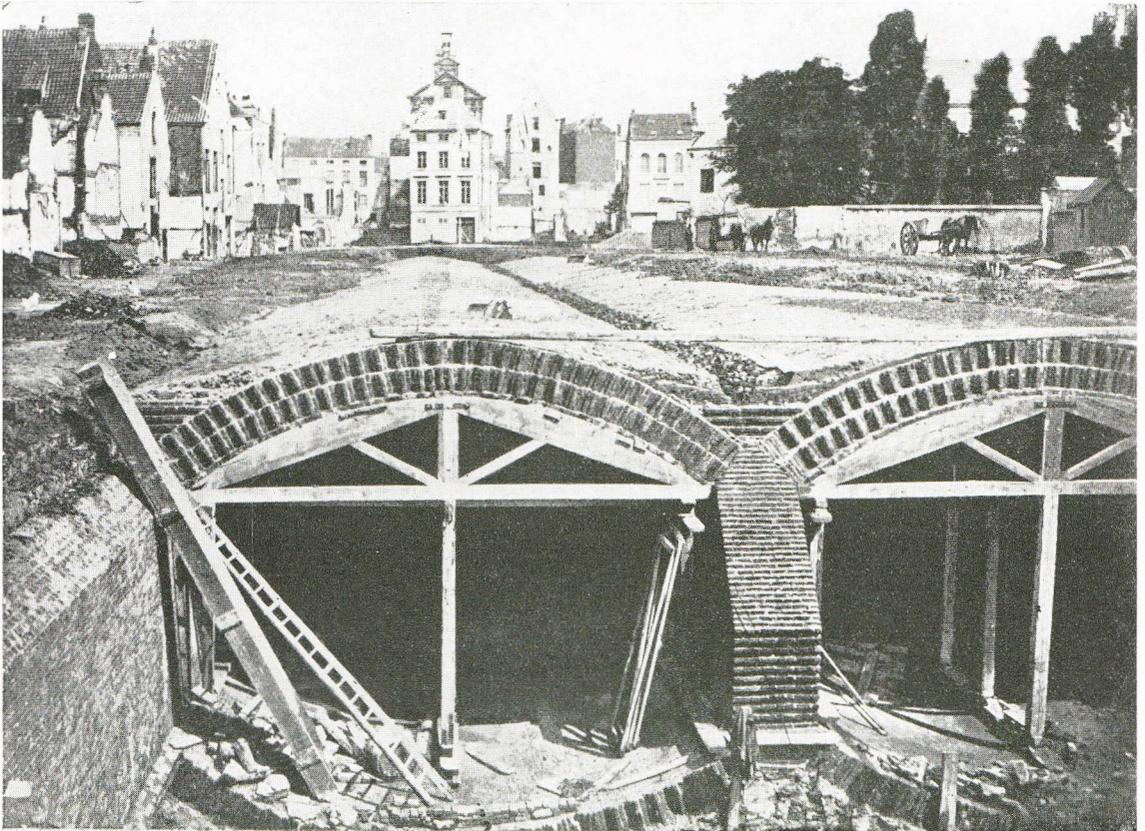
Lors de la préparation du budget de cette même année, les conseillers communaux se mirent d'accord sur le principe de la création de *trottoirs*. Une somme de 339 fr. 61 fut inscrite pour la

construction d'un trottoir devant la maison communale!

Au total, vers 1870, moins d'une demi-douzaine de voies étaient pourvues d'un pavage



La rue Jean-Baptiste Van Pé en 1903.



Travaux de voûtement de la Senne à Bruxelles (1870).

sur toute leur longueur ou seulement sur une partie : la chaussée de Bruxelles à Leeuw-Saint-Pierre (comprenant la chaussée de Bruxelles et la chaussée de Neerstalle), l'Oude Vorstweg (d'abord jusqu'au moulin de Quakenbeek, puis au delà), la Quaedestraat, la Vierstraat et l'ancienne Koyestraat devenue rue de la Station.

La demi-douzaine sera complète si l'on ajoute, comme il se doit, la chaussée d'Alseberg, traversant la partie haute du territoire communal.

Période 1870-1904.

A partir des années 70 se multiplièrent les transformations du paysage entraînant, soit la suppression d'anciens chemins vicinaux, soit l'établissement de voies nouvelles.

La capitale proche subissait, vers ce moment, un bouleversement considérable. La Senne, dont la crue avait provoqué une terrible épidémie de choléra en 1866, venait d'être voûtée sur tout son parcours urbain et une ligne de larges boulevards la recouvrait, reliant directement la gare du Nord à la nouvelle gare du Midi (installée au delà des boulevards de ceinture, sur le territoire limitrophe de Saint-Gilles).

Un plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise, dont l'exécution nécessitait l'expropriation par zone de terrains forestois, fut soumis à l'examen des édiles de la commune par le commissaire d'arrondissement (1870). Deux ans plus tard, l'architecte Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs, soumit au Conseil communal un plan concernant la création de rues et avenues dans toute la partie du territoire forestois comprise entre la chaussée de Bruxelles, la rue au Bois et le chemin de fer vers Luttre-Braine-le-Comte.

Tout un quartier nouveau surgit. Constitué essentiellement de deux rues, parallèles aux lignes de chemin de fer — les *rues Fonsny* et *de Merode* — et d'une série de rues latérales orientées perpendiculairement à ces axes nord-sud, il sera *le premier tentacule*

urbain s'avancant vers le cœur du village de Forest.



La rue Jean-Baptiste Van Pé au début du XX^e siècle.

L'avenue Fonsny, longeant la voie ferrée Bruxelles - Luttre, fut prolongée (1) sur le territoire forestois jusqu'à la chaussée de Bruxelles (au lieu dit Vorschenzang : Chant des Grenouilles). Ce prolongement est *l'avenue Van Volxem* — du nom des industriels, grands propriétaires fonciers, qui en obtinrent la concession en 1873.

Dès ce moment, l'*Oude*

(1) La rue de Merode fut également prolongée.

Vorstweg, rattaché à cette nouvelle voie rectiligne par un passage sous le chemin de fer (viaduc dit Pont-de-Luttre), allait faire concurrence à la *chaussée de Bruxelles*. De telle sorte que le concessionnaire de celle-ci, tenancier de la guinguette à l'enseigne de la *Barrière Saint-Antoine* — le sieur Grimau, Jean-Baptiste, — gendre du premier concessionnaire, Dandoy (voir *supra*, p. 203) se vit menacé de ruine. Depuis l'ouverture des avenues Van Volxem et Fonsny « toutes les voitures et véhicules évitent d'employer la chaussée de Bruxelles pour éviter le péage » (1876).

Aux doléances du sieur Grimau le Conseil communal répondit par une proposition de rachat de la concession et de suppression des barrières (1879). L'accord du Ministre des Travaux publics fut obtenu et la chaussée de Bruxelles décrétée de grande voirie (A. R. du 18 avril 1883).

Deux routes pavées permettaient donc de se rendre du Centre de Forest vers la capitale, la chaussée de Bruxelles et l'Oude *Vorstweg* modernisé (les actuelles *rues Saint-Denis, avenue du Pont-de-Luttre, avenues Van Volxem et Fonsny*). La seconde l'emporta aisément sur la première, non seulement parce qu'elle conduisait plus directement vers les marchés de la ville, mais encore et surtout parce qu'étant dépourvue de montées, elle offrait plus d'aise aux usagers.

Dans le même temps où le vieux chemin du fond de la vallée reprenait ainsi une vie nouvelle apparaissait sur le plateau une voie qui, reliant Uccle à Bruxelles (quartier Louise), traversait la zone forestoise excentrique dite Berkendael. Il s'agit, en l'occurrence, de l'*avenue Brugmann*.

L'ouverture de cette avenue fut demandée en juillet 1870 par les sieurs Francqui, Botal et Delvaux, auxquels se substitua peu après le banquier Georges-Edmond Brugmann. Une convention fut conclue entre celui-ci et l'Administration communale de Forest. Pour garantir l'exécution de ses engagements le concessionnaire remit à la commune une première lettre de crédit de 100.000 francs pour la couvrir : 1^o de l'acquisition des emprises soit par voie amiable, soit par voie d'expropriation ; 2^o de tous frais de procédure et honoraires ainsi que des frais d'acte.

Les communes traversées par la nouvelle avenue unirent leurs efforts pour obtenir la suppression du droit de barrière perçu sur la chaussée de Charleroi (dont l'avenue Brugmann est le prolongement à partir de Ma Campagne) (1). Forest, pour sa part d'intervention dans les frais de rachat, paya 2.000 francs, considérant de « son devoir de faire tout ce qui est nécessaire pour faire disparaître une entrave à la libre circulation ».

Avec la *chaussée d'Alseberg*, l'avenue Brugmann constituait pour le Haut-Forest, le correspondant de la chaussée de Bruxelles et de l'Oude *Vorstweg* rajeuni pour le Bas-Forest : En résumé, quatre voies pavées reliaient dorénavant diverses parties du village à la grande ville. Mais, jusqu'à l'extrême fin du XIX^e siècle une large zone purement rurale subsista entre la masse urbaine et le faubourg saint-gillois, d'une part, et la partie agglomérée du Centre forestois, de l'autre.

L'établissement de la gare de Bruxelles-Midi et de la ligne ferrée vers Luttre-Braine-le-Comte (1870) est donc, chronologiquement, le premier facteur de transformation de la voirie forestoise. Mais nous avons déjà dit plus haut que d'autres facteurs ne manquèrent pas d'agir au cours des années immédiatement subséquentes. Il n'est pas inutile de les rappeler ici.

Tout d'abord, l'*aménagement du parc public*, qui donna naissance aux *avenues des Villas*, du *Mont-Kemmel* et *Reine Marie-Henriette*, qui l'enserrent ; à l'*avenue Besme*, qui rattache à la chaussée d'Alseberg l'antique Heerbaan des collines ; à l'*avenue du Roi* (Léopold II) qui met le parc en communication avec l'avenue Fonsny et tout le quartier de la gare du Midi.

C'est, ensuite, l'*érection des deux prisons d'Etat*, qui provoqua la création : de la *place Albert* (noyau du Haut-Forest bien que situé à la limite du territoire communal et de Saint-Gilles) ; à l'*avenue Albert*, conduisant au Bois de La Cambre par l'*avenue Longchamp* (2) ;

(1) A l'angle de la chaussée de Charleroi, de la rue Defacqz et de la place Paul Janson, voir l'enseigne du café-restaurant : « A la Barrière supprimée ».

(2) Aujourd'hui nommée Winston Churchill.

à l'avenue *Ducpétiaux*, établissant, comme l'avenue Albert, une excellente liaison avec l'avenue Brugmann.

Puis, vers le même temps, c'est l'installation d'un nouveau cimetière communal sur les pentes du Beukenberg, dont le seul résultat utile, du point de vue de la voirie, fut la liaison établie entre l'avenue Van Volxem et l'ancien raidillon (*Donkerstraat*) longeant la propriété Fontaine-Vanderstraeten en direction d'Uccle (*Spijtigen Duivel*, chaussée d'Alseberg).

Enfin, un quart de siècle plus tard, c'est la construction de l'Hôpital de Saint-Gilles, qui détermine l'apparition de tout le quartier dit *Molière* (entre la chaussée d'Alseberg et l'avenue Brugmann).

La création des quartiers *Saint-Augustin* et *Berkendael* est contemporaine.

Le premier de ces nouveaux quartiers est dû à l'action de la *Société des Villas de Forest* dirigée par Alexandre Bertrand et Kuhnén. Tout l'espace compris entre le Parc public, la propriété Duden, la propriété Vimenet et la chaussée d'Alseberg, c'est-à-dire tout l'ancien Galgenberg, fut nivelé. Une place circulaire dénommée *place de l'Altitude 100*, établie à l'endroit dominé pendant des siècles par les fourches patibulaires, forma le centre de rayonnement de toute une série de voies nouvelles : les *avenues Saint-Augustin*, *Evrard* et *Van Goidtsenhoven*, la rattachant à la chaussée d'Alseberg ; les *avenues des Armures*, *Victor Rousseau*, *Alexandre Bertrand* et les *rues de l'Escrime* et du *Tournoi* la mettant en communication soit avec l'avenue des *Sept-Bonniers* soit avec la route de la corniche (l'ancienne *Heirbaan* des collines rectifiée dont les sections en cause ici se dénommeront dorénavant *avenue Jupiter* et *rue du Hêtre*).

Un emplacement pour la construction d'une grande église était prévu au milieu de la place de l'Altitude. En attendant que les fonds nécessaires fussent réunis, une église provisoire fut érigée sur le côté nord de l'avenue Saint-Augustin (1).

Le quartier *Berkendael*, amorcé par l'établissement de la rue *Vanderkindere* (prolongeant l'avenue des *Sept-Bonniers*) (1874) et des avenues Albert, *Molière* et Brugmann, fit l'objet d'une convention entre la commune de Forest et le sieur Georges Brugmann en l'année 1900. Le banquier prénommé agissait tant en son nom qu'en celui de divers autres propriétaires. Le plan, approuvé par Victor Besme, prévoyait des espaces réservés pour l'implantation d'habitations ouvrières, le long de l'ancien *Kattenweg* (devenu *rue Rodenbach*) et de l'ancien *Groenenweg* (devenu *rue Marconi*).

Un A. R. du 12 juillet 1902 décrétait l'ouverture du nouveau quartier.

* * *

Si nous jetons un regard sur l'ensemble des transformations qui viennent d'être sommairement décrites au cours des pages précédentes, nous voyons que les parties hautes du territoire communal avaient principalement retenu l'attention des spéculateurs fonciers. De plus en plus les petites entreprises agricoles d'autrefois y avaient cédé la place à des lotissements de terrains à bâtir, et les habitations bourgeoises, parmi lesquelles quelques grandes propriétés entourées de vastes jardins, s'y étaient multipliées. La résidence en ces lieux salubres fut considérablement facilitée par l'établissement des lignes de tramways (voir *infra*, p. 212).

Quartier Kersbeek.

Quelques belles résidences rappelant le souvenir des anciens « *speelgoeden* » de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e siècle apparurent également sur la pente des collines autrefois couvertes par le *Kersbeekbosch*, aux lieux-dits *Vossegat* et *Kersbeek*.

Citons celles de Mademoiselle Benard à travers laquelle, en 1879, on traça une rue de 16 mètres de largeur, reliant la chaussée de *Neerstalle* à la commune d'Uccle.

Dès 1877, les sieurs de *Haveskerke* et *Blaton-Aubert* avaient obtenu l'autorisation de percer une voie au travers de leurs propriétés, entre la rue du *Jonc* (*Vossegat*) et la station d'Uccle-Stalle (c'est l'avenue de *Haveskerke*, franchissant par un pont la voie ferrée vers

(1) Elle sert aujourd'hui d'école et de patronage paroissial.

Luttre ; l'établissement dudit pont avait été autorisé par l'Etat trois ans auparavant grâce aux efforts conjugués de l'Administration communale et de l'Union foncière de la gare d'Uccle).

En 1884 l'administration communale acceptait un plan d'ouverture de rues au quartier Kersbeek soumis à son approbation par le sieur Zaman, propriétaire des terrains sis en cet endroit. Le procès-verbal de la délibération du Conseil note le regret de ne pouvoir, faute de ressources financières, exécuter les travaux d'aménagement pour compte de la commune elle-même. Six ans plus tard celle-ci cédait d'ailleurs quelques terrains à Zaman « pour ouverture de nouvelles avenues ».

Quartier du Pont-de-Luttre.

Pendant ce temps la vague des constructions venue de la ville s'avancait le long des avenues Fonsny et Van Volxem, donnant naissance, sur le territoire forestois, au quartier dit du Pont-de-Luttre. Les bâtiments industriels — parmi lesquels les grandes brasseries Wielemans-Ceuppens — s'y entremêlaient à des habitations individuelles et à des immeubles de rapport.

Simultanément, les bâtisses envahissaient les hauteurs de Saint-Gilles et, aux alentours du Parc public, débordaient peu à peu sur le territoire de Forest.

Au début du XX^e siècle, apparut évidente la nécessité de relier le Pont-de-Luttre à la Barrière de Saint-Gilles.

Quartier du Centre.

Mais, tandis que s'opéraient toutes ces transformations, le Centre conservait, à peu de choses près, son allure villageoise. Vers 1887 cependant un élément nouveau était apparu au Dries : une école pour garçons et pour filles. L'antique pâture communale, demeurée inutilisée depuis plusieurs années, subit alors un premier aménagement selon les plans établis par l'ingénieur Poncelet.

On procéda au lotissement des terrains riverains. Le produit de la vente de ceux-ci, estimée à 65.000 francs, devait couvrir les frais de redressement de la *rue de la Station*, la quote-part communale dans le coût de construction de la nouvelle école et celui de l'établissement des nouvelles rues, prévues au plan d'ensemble. Les sentiers n^{os} 24 et 26 disparurent, et, pour le plus grand bien de l'hygiène publique, les anciens fossés. En 1890 le Dries était aménagé en place publique. Mais le montant des dépenses avait dépassé amplement les prévisions (94.000 au lieu de 65.000 francs).

On ne fit pas davantage pour le centre du village jusqu'au début du XX^e siècle. Mais, à partir de 1904, qui vit l'avènement d'une administration libérale-socialiste (v. ci-dessous) et sous l'impulsion d'une croissance démographique continue, en grande partie d'origine citadine, se manifesta le souci de moderniser le noyau primitif de la commune et, par ailleurs, d'activer l'urbanisation générale du territoire.

Période 1904-1914

Travaux de voirie entrepris ou projetés pendant la décade 1904-1914.

Dès son entrée en fonction, le bourgmestre Omer Denis faisait connaître la volonté de la nouvelle administration d'embellir le *Centre* de la commune : « En effet, disait-il, tandis que les quartiers nouveaux se développaient sous l'influence des concessionnaires, le vieux Forest n'a guère progressé, les compagnies immobilières n'y trouvant pas un appât suffisant et l'administration (précédente) ayant fait preuve d'une trop grande inertie à son égard... Resté commune rurale jusque dans ces derniers temps, Forest se rattache maintenant à l'agglomération bruxelloise ; en grande partie il est devenu urbain. » D'où la nécessité d'entreprendre de grands travaux qui imposeront un emprunt de près d'un million de francs.

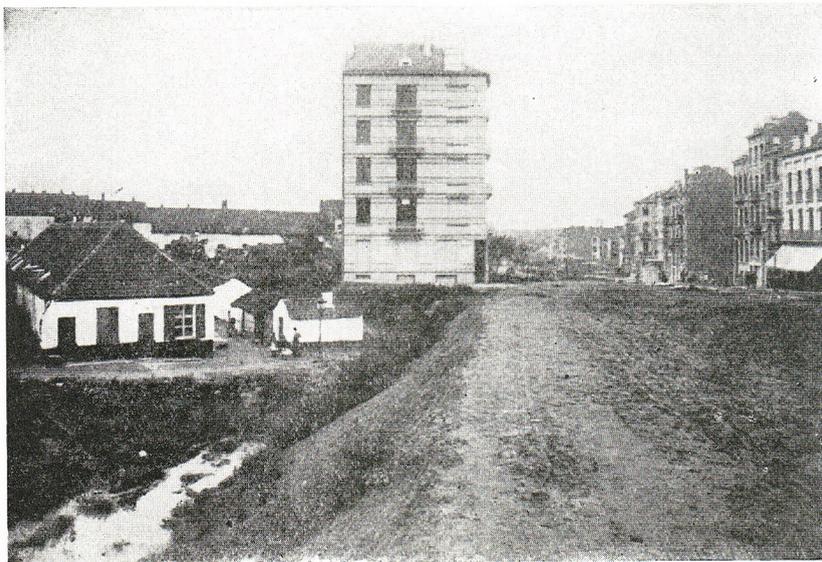
Les *projets* étaient les suivants :

- expropriations le long de la chaussée de Neerstalle et de la rue de l'Eau ;
- plantation d'arbres autour du terre-plein de la place communale (Dries) ;

- transformation de l'entrée de la commune en face de la maison communale par l'élargissement de la route et le dégagement de l'église Saint-Denis ; restauration de ce monument classé par la Commission royale (3^e catégorie) ;
- création d'un parc public aux abords de l'église Saint-Denis (sur l'emplacement occupé autrefois par la Binnekerke).

Par ailleurs, un *plan général d'alignement* fut adopté pour d'autres parties du territoire de manière à éviter de tomber dans les erreurs commises dans le passé (en s'inspirant de l'exemple fourni par la Ville de Bruxelles, lors de la création du quartier Nord-Est, et la commune de Saint-Gilles lors de l'aménagement du sud de son territoire). Ce plan prévoyait notamment un ensemble de voies à établir entre l'avenue Wielemans-Ceuppens et la limite de la commune vers Droogenbosch, Uccle et Anderlecht.

D'accord avec la *Société en nom collectif Wielemans-Ceuppens*, la *Société civile forestoise* et la commune de Saint-Gilles, la liaison fut établie, en 1907, entre le Pont-de-Luttre et la Barrière de Saint-Gilles par la soudure entre l'avenue Wielemans-Ceuppens et l'avenue du



Aspect de l'avenue Wielemans-Ceuppens au début du XX^e siècle. En contrebas, d'anciennes maisons que l'urbanisation du quartier fit disparaître.

Parc prolongée jusqu'à l'avenue du Roi et, à partir de ce point de jonction, le percement jusqu'à l'avenue Van Volxem, d'une autre voie dédiée à la mémoire de l'ancien bourgmestre libéral *Guillaume Van Haelen*. Parallèlement à l'avenue Van Volxem fut tracée la rue des Alliés, reliant la chaussée de Bruxelles à l'avenue Wielemans-Ceuppens.

Toute la portion du territoire délimitée entre la chaussée de Bruxelles et les avenues Van Volxem et Wielemans - Ceuppens (*Quartiers de Bergheyde et du Pont-de-Luttre*) se transforma dès lors suivant un

rythme rapide. De nouvelles écoles pour garçons et pour filles (v. *infra*, p. 249) et un Commissariat de police (v. *infra*, p. 199) en complétèrent l'équipement.

Vers le sud, l'urbanisation atteignit dès 1907 l'ancien Wijngaerdberg (*Quartier du Vignoble*).

A la veille de la première guerre mondiale fut examiné le projet d'un *boulevard de Ceinture*, prolongeant le boulevard Guillaume Van Haelen, à partir de l'avenue Van Volxem, jusqu'à la limite du territoire forestois vers Droogenbosch, en passant à l'ouest du berceau de la commune, c'est-à-dire entre la voie ferrée vers Mons et le bel ensemble archéologique constitué par l'église Saint-Denis et les vestiges de l'ex-abbaye bénédictine.

Un crédit d'un million de francs était prévu pour la réalisation de ce vaste projet.

* * *

En somme, vers 1914, Forest, peuplé de plus de 25.000 habitants — au lieu d'un millier un siècle auparavant — était en voie de devenir un véritable secteur de la capitale.

A celle-ci la reliaient trois voies directes desservies par des lignes de trams à traction électrique (voir *infra*, p. 212).

Avec les communes limitrophes — Saint-Gilles, Anderlecht et Uccle — des routes pavées permettaient des communications aisées. Vers *Saint-Gilles*, c'étaient les avenues *Wielemans-Ceuppens* et du Parc et les avenues *Van Volxem* et *Fonsny*; vers *Anderlecht*, les rues de la Station et *Bollinckx*, respectivement pourvues d'un pavage en 1849 et 1876; de plus, mais à l'usage exclusif des piétons, le viaduc-passerelle substitué au passage à niveau du *Nieuwmolen*, au point de jonction de la rue *Théodore Verhaegen* et des avenues *Fonsny* et du *Roi*; vers *Uccle* enfin, la chaussée de *Neerstalle*, exhaussée et pavée (1878) rattachant le Centre au carrefour d'*Uccle-Globe*; les autres voies, telle celle longeant le cimetière du *Beukenberg*, n'étaient guère utilisables par le charroi hippomobile en raison de leurs fortes pentes.

Pour cette même raison le problème des communications entre le Centre et les nouveaux quartiers du plateau restait encore sans solution satisfaisante.

Egouts-aqueducs, ponts et fontaines publiques.

Dans le creux de la vallée, subsistaient encore maints *fossés*, mais le ruisseau principal, le *Geleijsbeek* (aussi dit *Maelbeek*) avait presque complètement disparu à la vue.

Dès le milieu du XIX^e siècle, le Conseil communal avait décrété que tous les *ponts de bois* dont le mauvais état réclamait la réfection devaient être reconstruits en pierres. Par ailleurs, à mesure que les habitations se multipliaient le long de la chaussée de *Neerstalle* augmentait le nombre des ponts, chacun de ceux-ci formant un élément de voûte.

Mais, pour autant, n'étaient pas empêchées les exhalaisons malodorantes venant d'un cours d'eau constamment sali par les déjections des fabriques riveraines. A maintes reprises, des plaintes s'élevèrent à propos de la pollution provoquée par les teintureries *Momm* et *Vincent*.

Aussi, dès 1870, avait-on examiné la question du *voûtement du Geleijsbeek* et celle, correspondante, de l'établissement d'*égouts (aqueducs, dans le langage administratif de l'époque)*, car il convenait, par un exact calcul des pentes, d'assurer un bon écoulement des eaux usées et d'éviter ainsi l'inondation périodique des caves. Pour le quartier du Centre la solution de ces problèmes techniques revêtait une particulière importance.

De 1871 à 1874 furent construits les égouts devant la maison communale (depuis la maison du garde-champêtre jusqu'au « château » de *Madame Bal*), dans les rues de *Liège*, *Bonne*, de *l'Eau*, de *l'Ecole* et du *Curé*, toutes situées au Centre, et où les eaux usées couraient jusqu'alors à ciel ouvert.

Un *plan général de voûtement des ruisseaux et fossés*, devenu indispensable pour « assurer l'assainissement de la commune », fut adopté en l'année 1874. On décida de construire un *aqueduc à grande section*, et, par ailleurs, l'année suivante, on imposa l'observation d'un *règlement* permettant de contraindre les propriétaires d'immeubles de supprimer les puisards ou puits d'absorption et de raccorder les maisons aux égouts par des embranchements souterrains.

Petit à petit au cours des décades suivantes, l'extension du réseau des égouts et du voûtement du *Geleijsbeek* progressa. Mais, en 1889, le ruisseau coulait encore à ciel ouvert sur une distance de 355 mètres. On décida alors de le transformer en aqueduc, établi « au milieu de la route, dans l'intérêt de l'hygiène et de la salubrité publiques ». Le coût des travaux fut évalué à la somme de 55.000 francs... mais en 1894, rien n'était encore fait, la commune ne possédant pas, à elle seule, les moyens d'exécution. Mais, dès 1889, disparurent les fossés déparant encore le *Dries*. Celui-ci fut transformé en place publique l'année suivante (v. *supra*, p. 209).

Peu après, le gouverneur de la province de Brabant proposait la radiation du ruisseau *Zwartebeek* du tableau descriptif des cours d'eau de la commune et son remplacement par un égout. Mais les cultivateurs riverains — maraîchers et horticulteurs — protestèrent à l'envi, faisant valoir en faveur du maintien du cours d'eau, d'aucuns qu'ils avaient été autorisés à « placer des buses dans le lit du ruisseau », d'autres qu'ils employaient les eaux « pour l'irrigation de leurs jardins, dont le produit était leur seul gagne-pain ».

Manque de moyens financiers de l'Administration communale et résistance de la part d'une population rurale, hostile à l'urbanisation croissante du territoire, voilà deux des principales raisons de la lenteur avec laquelle s'opéraient des aménagements cependant si nécessaires à la protection de la santé publique.

Mais, sous la pression des nécessités, elles devaient être balayées.

La rue de la Montagne et la rue du Cerf (cette dernière formant limite entre Forest et Anderlecht), furent pourvues d'un égout en 1896 ; les avenues De Naeyer, Général Dumonceau, de la Verrerie, Kersbeek et Beekkant, en 1899 ; l'avenue Zaman et la rue Sainte-Anne, en 1905. Ainsi de suite, le réseau s'étendit, l'ancien Geleijsbeek devenant l'égout collecteur principal de la commune.

Les Tramways

L'histoire des lignes de trams dans la commune de Forest remonte à l'année 1871.

Ligne de l'avenue Brugmann.

Dans la convention intervenue entre l'Administration et le sieur Georges Brugmann au sujet de l'établissement d'une avenue entre Bruxelles et Uccle (v. *supra*, p. 207) se trouvait inclus l'engagement pris par le sieur William Moris de créer « une voie ferrée avec omnibus américain » à traction chevaline (1871).

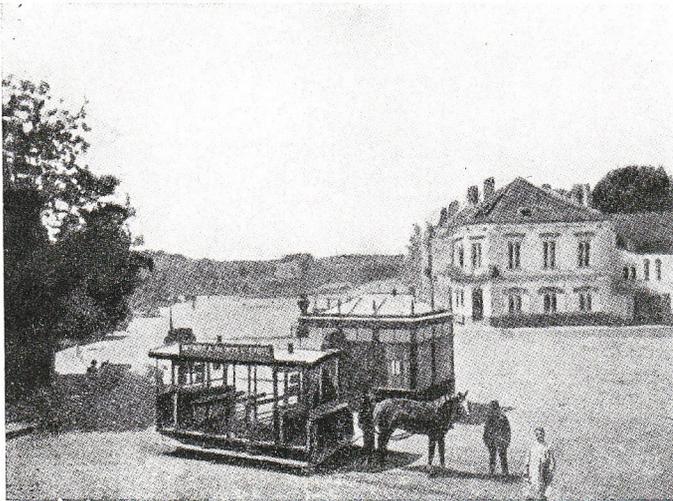
C'est donc aux confins du territoire que ce nouveau moyen de transport en commun fit son apparition à Forest. A vrai dire il ne rendit pas grand service aux Forestois de cette époque. En effet, les lieuxdits Alseberg et Berkendael ne comptaient alors que deux ou trois dizaines de familles paysannes. Mais la transformation progressive du plateau en quartiers d'allure urbaine fut incontestablement favorisée par l'existence du tramway, surtout à partir de 1892, lorsque la traction électrique eût remplacé la traction chevaline.

Ligne de la chaussée d'Alseberg.

En 1873, le sieur Claret demanda l'autorisation d'établir un chemin de fer américain

le long de la chaussée d'Alseberg (depuis la Barrière de Saint-Gilles jusqu'à la station d'Uccle-Calevoet) afin de perfectionner le service des messageries entre Bruxelles et Uccle dont il était concessionnaire (1). Sa requête donna lieu à une discussion fort animée au Conseil communal. Elle fut finalement accueillie, sous diverses conditions, dont le versement d'une caution de 25.000 francs. Mais, par suite de l'ouverture de la ligne de chemin de fer de Luttre, en 1875, avec station à Calevoet, l'intérêt de l'affaire disparut. Le service d'omnibus établi à partir du 1^{er} juin 1877 cessa le 15 septembre de la même année.

Vingt ans plus tard, la Société nationale des chemins de fer



La place Saint-Denis et le tram à traction chevaline, en 1903.

(1) Ce service de messageries fonctionnait depuis le 20 mai 1837 entre Bruxelles-Putterie (au Duc Jean) et Uccle-Calevoet, avec étapes à la Barrière de Saint-Gilles et au Spijgten Duivel.

vicinaux sollicitait l'autorisation d'établir un embranchement de *chemin de fer vicinal à vapeur* de la Porte de Hal à Uccle-Globe. Elle se heurta à l'opposition des propriétaires riverains de la chaussée d'Alsemberg — parmi lesquels l'échevin Négrié — lesquels énuméraient les désagréments qui proviendraient de la fumée, de la suie et de la poussière. La demande fut repoussée. Mais les conseillers communaux se montrèrent favorables en principe à l'établissement d'une *ligne électrifiée à câble aérien*.

Une concession fut accordée à cet effet en 1895 — la ligne devait relier la gare du Midi (place de la Constitution) à Uccle-Globe, par les chaussées de Waterloo et d'Alsemberg. On escomptait qu'elle provoquerait le développement du « magnifique quartier du Parc, ainsi que de celui à créer entre ledit Parc et le nouveau quartier de la Prison ».

Lignes de Bruxelles-Midi à la place Communale (Dries).

L'établissement d'une *première ligne* de tram entre le Centre de Forest et le bas de la ville ne fut pas obtenu sans peine. On en jugera d'après les déclarations ci-dessous résumées du bourgmestre Smits répondant à une interpellation en 1891 :

« Depuis trois ans je ne cesse de m'occuper de la question du tramway, soit sur rails, soit à vapeur, soit par tramcar. Je considère cette affaire comme très importante, attendu qu'elle aidera à la prospérité et au développement de la commune. J'ai multiplié des démarches auprès de la direction des Tramways bruxellois et au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, mais sans résultat. C'est vous dire que je suis prêt à accueillir toute proposition qui me serait faite. »



La diligence d'Uccle (d'après eau-forte de Félicien Rops).

(Cliché prêté par Uccle — Centre d'Art.)

L'année suivante (1892) l'affaire prenait enfin bonne tournure. Un accord de principe était conclu avec la Compagnie des Tramways bruxellois fixant, entre autres choses, le prix du trajet : de la place Communale dite den Dries à la gare du Midi (0.15 fr.), à la place Anneessens (0.20 fr.), à la place de Brouckère et au delà, avec terminus à la place Liedts (0.25 fr.).

La ligne fut construite peu après le long de la chaussée de Bruxelles, de la rue du Moulin (rue Saint-Denis), des avenues Van Volxem et Fonsny, jusqu'à la place de la Constitution, où elle se raccordait à celle des grands boulevards centraux bruxellois.

Son inauguration (1895) donna lieu à des fêtes locales auxquelles on invita le gouverneur de la province, les conseillers provinciaux et aussi le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics « qui, à juste titre, avait droit à la reconnaissance des Forestois ». Plus de cinquante sociétés prêtèrent leur concours aux réjouissances et solennités, de telle sorte qu'il avait fallu

multiplier les « kiosques ». Des médailles commémoratives furent frappées pour perpétuer le souvenir de l'événement !

Aussitôt après se posait la question du dédoublement de la ligne et en 1902 était résolue celle de son électrification.

Un *deuxième itinéraire* entre Bruxelles et le Centre de Forest fut envisagé dès 1907 : il s'agit de celui suivant l'avenue Van Volxem, à partir du Pont-de-Luttre, et descendant la chaussée de Bruxelles, à partir du lieudit Vorschenzang (Chant des Grenouilles), jusqu'à la place Communale. Il fallut cependant attendre la réalisation jusqu'en 1912.

Une pétition datant de cette même année demandait le dédoublement immédiat de cette nouvelle ligne.

Ligne du Centre à Uccle-Globe.

Dès 1906 la Compagnie des Tramways bruxellois proposait à l'administration de Forest le prolongement — par la chaussée de Neerstalle — de la ligne Bruxelles-Midi-place communale, jusqu'à Uccle-Globe.

En 1912 la concession accordée sortait ses pleins effets.

Ligne vers le Bois de la Cambre.

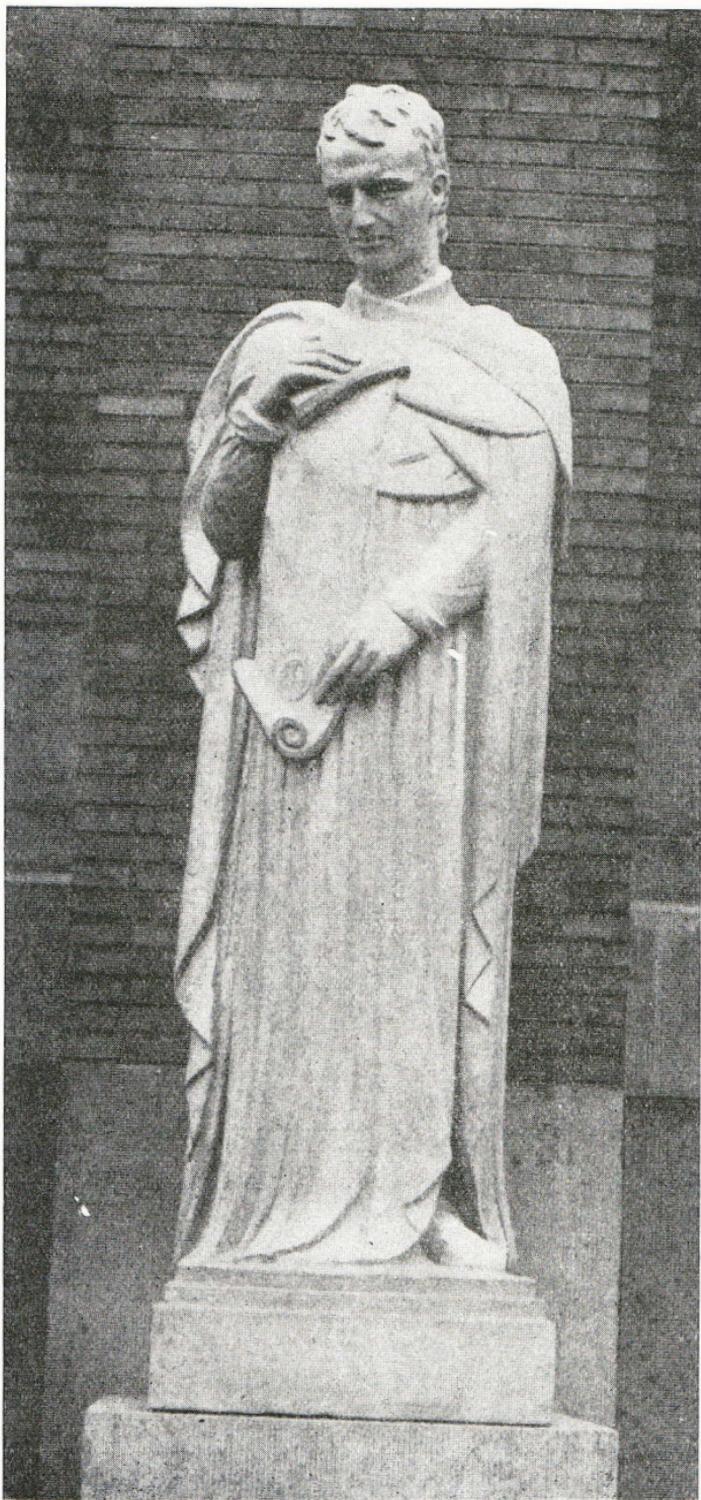
Le développement des quartiers du Haut-Saint-Gilles et du Haut-Forest fit naître l'idée d'une communication par tramway entre la place Albert et le Bois de La Cambre, le long des avenues Albert et Longchamp (Winston Churchill). Le projet remonte aux premières années du XX^e siècle (1905) et son exécution suivit de près.

Ligne entre le Pont-de-Luttre et la Barrière de Saint-Gilles.

Un A. R. du 26 août 1912 accorda à la Compagnie des Tramways bruxellois la concession d'une ligne reliant le quartier du Pont-de-Luttre à l'ancienne Barrière de Saint-Gilles, par les avenues Wielemans-Ceuppens et du Parc. Le Conseil communal approuva les plans d'exécution l'année suivante et le trafic fut ouvert le 1^{er} janvier 1914.

Les automobiles

Les taxis avaient fait leur apparition quelques années avant. Dans le règlement de police de 1909 ils sont appelés fiacres automobiles à appareil taximètre horokilométrique ! La location du droit de stationnement se montait à 200 francs par an au minimum.



Le Droit communal. Statue symbolique, due au sculpteur Victor Rousseau. Elle se dresse au pied de la façade de l'hôtel communal.

LOUIS VERNIERS

HISTOIRE

DE

FOREST

LEZ BRUXELLES



MAISON D'ÉDITION A. DE BOECK

BRUXELLES

1949