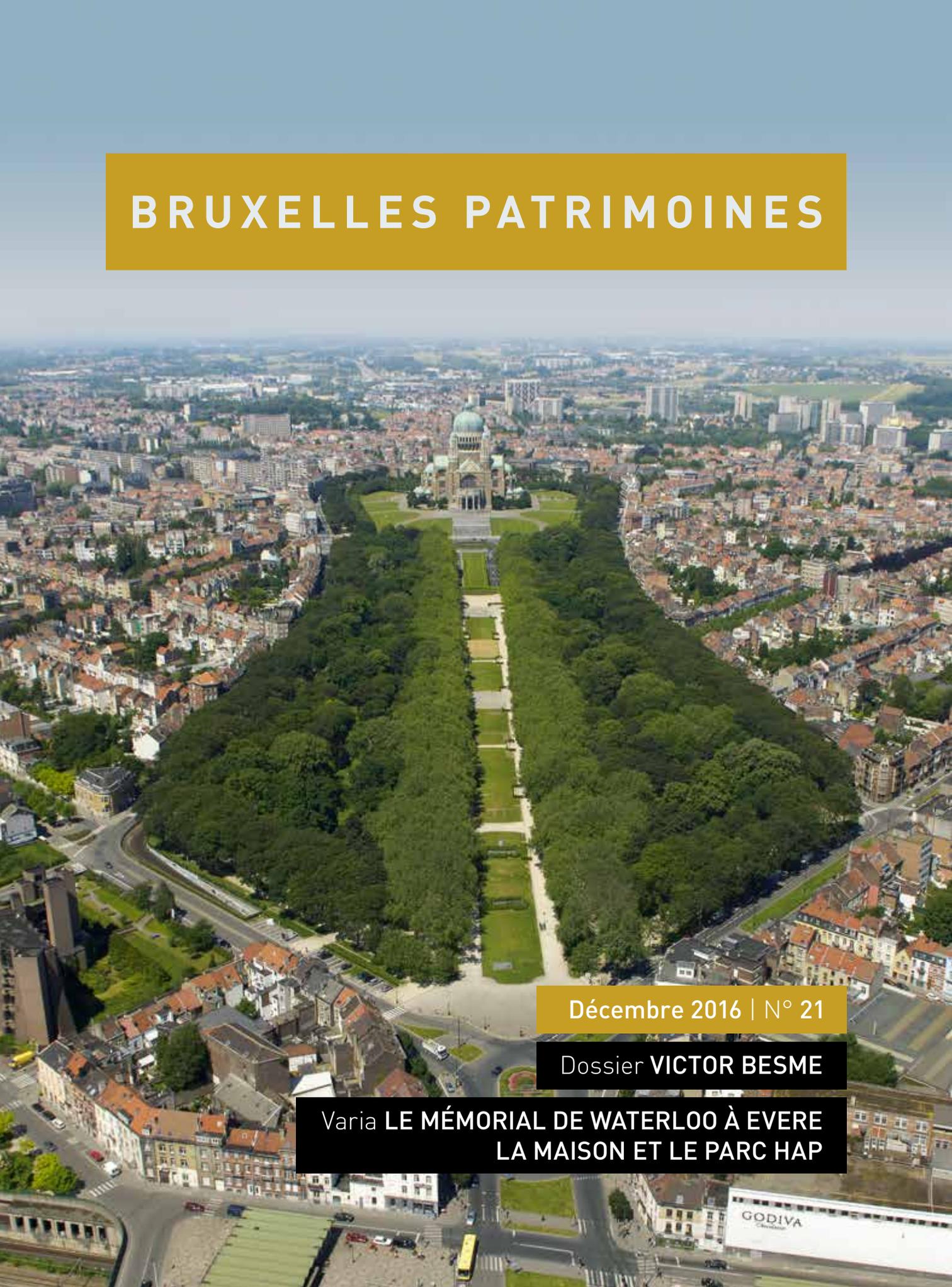


BRUXELLES PATRIMOINES



Décembre 2016 | N° 21

Dossier **VICTOR BESME**

Varia **LE MÉMORIAL DE WATERLOO À EVERE**
LA MAISON ET LE PARC HAP

GODIVA
Chocolat

DOSSIER

LA FORTUNE URBANISTIQUE DE VICTOR BESME

LE *PARK SYSTEM* DE BRUXELLES

ANNE VAN LOO

ARCHITECTE ET URBANISTE,
DOCTEUR EN ARCHITECTURE



Ensemble paysager et résidentiel conçu par Besme, dénommé aujourd'hui « Le Jardin du Roi » entre l'avenue Louise et les étangs d'Ixelles (Schmitt-GlobalView, 2014 © SPRB).

L'IMPULSION SALUTAIRE EXERCÉE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE BRUXELLES PAR VICTOR BESME ET SES PLANS D'ENSEMBLE POUR L'EXTENSION ET L'EMBELLISSEMENT DE L'AGGLOMÉRATION BRUXELLOISE DE 1862 ET 1866 INCITE À VOIR DANS CET URBANISTE ÉCLAIRÉ LE PÈRE DU PARK SYSTEM BRUXELLOIS. Or, il est peu question de parcs et encore moins de système de parcs dans les rapports successifs que l'inspecteur voyer a inlassablement rédigés à partir de 1859 à l'attention du gouverneur du Brabant, à propos de la situation de la voirie – ou plus largement des espaces publics – et du domaine bâti dans les faubourgs de Bruxelles. Tout montre cependant que ses travaux, efficacement soutenus par l'ambition visionnaire et les moyens financiers importants mobilisés par Léopold II, anticipent les plus majestueux développements du paysage urbain bruxellois mis en place de son vivant et au cours des 50 années qui suivirent.

Les tracés dessinés par Victor Besme constituent toujours la structure urbaine principale de la région bruxelloise et contribuent de manière efficace à la distribution et l'intelligibilité de la ville. Les qualités de cette structure arborée doivent être comprises comme des ressources précieuses et irremplaçables de la capitale belge, car elles découlent d'un système de croissance des villes par extension, à une époque où l'espace n'était pas une denrée rare. Tant la vision hygiéniste que le souci de protéger des paysages pittoresques trouvaient alors une réponse dans la mise en réserve d'importants espaces à la lisière des villes, généralement aménagés en parcs destinés à qualifier de futurs quartiers résidentiels. Or, ce mode de croissance par extension a connu ses derniers développements à Bruxelles au tournant des années 1990-2000. C'est dire combien la prodigalité d'espaces et de jardins publics héritée de l'urbanisme léopoldien est un bien à préserver à tout prix dans le cadre d'une croissance urbaine qui s'effectue désormais par reconstruction de la ville sur elle-même. Ce contexte nouveau exige une évaluation bien plus attentive et un

arbitrage judicieux de ce qu'il convient de sacrifier et de conserver.

L'avenir n'appartient pas aux villes immuables et, quoi que l'on fasse, Bruxelles se reconstruira sur elle-même. Aussi, la connaissance du système de production de l'espace urbain et de sa croissance peut-elle contribuer à inscrire ses futurs développements dans une dynamique puissante, qui exploite aussi les ressources de l'histoire au lieu de mettre à mal les logiques de la morphogénèse. À ce titre, le rôle joué par Victor Besme, ainsi que par les talentueux paysagistes qui ont soutenu ses intuitions et coulé certains de ses nouveaux axes structurants en un système de parcs, constitue un point qu'il est intéressant de documenter.

Besme est nommé inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles en 1858. Sa mission, forgée sur mesure pour rencontrer les défis d'une capitale en pleine expansion, est de réviser le premier plan général d'alignement et de nivellement des faubourgs établi par son prédécesseur, Charles Vanderstraeten. Conçu dans l'objectif

d'une annexion des faubourgs par la Ville de Bruxelles, ce plan est, en effet, dépassé par le refus des communes de perdre leur indépendance, par l'extension du réseau ferré et l'explosion démographique¹. La suppression de l'octroi en 1860 vient encore lourdement accroître l'afflux de nouveaux habitants alors que les communes manquent de ressources pour entreprendre les travaux d'infrastructure nécessaires. Ce bouleversement est précédé de peu par la création de l'institution du Crédit communal et par l'adoption d'une loi permettant les expropriations par zone dans un objectif d'assainissement. Ces deux mesures constituent les principaux leviers sur lesquels Besme va fonder sa politique d'extension et d'embellissement des faubourgs dès sa nomination². Pour ce faire, et jusqu'à sa mort en 1904, il est investi d'une véritable tutelle urbanistique sur l'ensemble des communes bruxelloises qui parviendront à conserver leur autonomie en dépit des visées annexionnistes de la Ville de Bruxelles et des territoires qu'elle continue à capter au fur et à mesure des grands travaux qu'elle finance³.

.....
**CONNECTER FERMEMENT
 LES FAUBOURGS
 SUR LA VILLE : NIVELER
 ET ALIGNER**

En plein boom immobilier, la mission de Besme s'apparente à une véritable course de vitesse: «Toutes les parties de la banlieue de Bruxelles, même les plus éloignées, sont en exploitation toutes à la fois. Il résulte de là que, souvent, une demande de bâtir, faite pour un point où il n'existe pas d'autres constructions [...] nécessite un travail d'étude très long et très laborieux, si nous ne voulons pas laisser poser un faux jalon pour l'avenir.» «[...] une première maison doit être placée de façon que cent autres puissent venir se grouper autour d'elle et former avec celle-là un quartier bien bâti dans toutes ses parties, susceptible de se combiner parfaitement avec les autres sections de l'agglomération bruxelloise, en d'autres termes, digne de faire partie de la capitale du pays.»⁴

Dans le rapport de 65 pages qui accompagne son plan d'extension et d'embellissement de 1862 –intitulé *Projet des quartiers nouveaux à créer dans l'agglomération bruxelloise*– et considéré comme l'avant-projet du plan de 1866, Besme fait le point, commune par commune, sur les travaux d'assainissement, les extensions urbaines en cours et les nouveaux quartiers qu'il dessine: le quartier du Midi (fig. 1a) compris entre la chaussée de Mons et la chaussée de Waterloo (sur les communes de Saint-Gilles et Anderlecht); ou encore le quartier du Commerce (fig. 1b). Parfois, des dénivellations considérables obligent à «bouleverser la montagne et la jeter dans la vallée»⁵. Il suggère de nouveaux équipements (un palais des Beaux-Arts, un nouvel hippodrome), recommande le déplacement de l'Allée Verte ou le



Fig.1a et 1b
 Les nouveaux quartiers:1a) le quartier du Midi; 1b) le quartier du Commerce.



Fig. 2
 Implantation de nouvelles églises dans les communes de Saint-Gilles et Ixelles: églises Saint-Gilles, Saint-Boniface, Sainte-Croix et Sainte-Trinité (rue du Bailli) à Ixelles. Extraits du *plan Besme de 1866* (voir p. 25).



Fig. 3

Le développement de la boucle sud-est du *park system* bruxellois. En jaune : la Petite Ceinture ; en rouge : les boulevards extérieurs de Besme (le *boulevard Militaire*) ; en bleu : la boucle sud-est du *park system* bruxellois (schéma de l'auteur).

prolongement des boulevards du Jardin Botanique et d'Anvers par le futur boulevard Léopold II... Dans les nouveaux quartiers à créer, il préconise l'implantation d'églises à égale distance les unes des autres et conseille de «les poser de telle façon que leurs parties monumentales soient mises en évidence par des voies de communication à ouvrir dans leur direction»⁷ (fig. 2).

Ce rapport, ainsi que ceux qui suivent, montre combien la structure et la lisibilité de la ville sont au cœur des réflexions de l'inspecteur voyer. L'essentiel de sa mission consiste en effet à concevoir une charpente de voiries hiérarchisées qui va permettre non seulement de brancher fermement les faubourgs sur le réseau viaire du centre historique mais aussi de relier correctement ces faubourgs entre eux en exploitant la scénographie naturelle ou les particularités topographiques. Aussi, la création d'un boulevard extérieur –la Grande Ceinture (appelé plus tard

boulevard Militaire et aujourd'hui souvent «Moyenne Ceinture»)–, y occupe-t-elle une place privilégiée⁸. Il s'agit de connecter entre elles «14 routes de grandes voiries» ainsi que «plusieurs rues et chemins [qui] traversent les faubourgs de Bruxelles dans toute leur longueur et convergent vers la ville»⁹.

.....

LE TRONÇON SUD-EST DES BOULEVARDS EXTÉRIEURS : UNE PRIORITÉ DE VICTOR BESME

Développés dès 1863, les arguments qui plaident pour la création de boulevards extérieurs sont rappelés par Besme dans son rapport de 1869, en insistant sur les inconvénients d'une topographie qui a favorisé l'isolement des anciens noyaux villageois entre eux – mais en relevant aussi les avantages que la scénographie urbaine doit tirer du relief¹⁰. Ces boulevards extérieurs, dont la réalisation s'étendra sur près d'un demi-siècle, connaîtront encore des

développements remarquables bien après la mort de Léopold II et de son urbaniste¹¹. Leur bouclage puis leurs extensions mettront véritablement sous tension différentes réalisations exécutées durant la première moitié du XX^e siècle – inspirées par le plan de 1866 – en créant un véritable système de parcs qui distingue aujourd'hui encore le paysage bruxellois.

Après avoir observé l'évolution urbanistique de la capitale dix années durant, c'est de la réalisation de la partie sud-est du boulevard extérieur que Besme fait une priorité : «Toutes les parties de cette ligne de ceinture sont utiles et deviendront également indispensables dans un avenir peu éloigné ; mais la création de toutes ces voies n'est pas également urgente ; aussi pourrait-on limiter, quant à présent, leur ouverture à celles qui réclament une exécution immédiate, à celles qui s'étendent sur les hauteurs du sud et de l'est de Bruxelles, parcourent les terrains les plus salubres et avoisinent les parties les plus riches et les plus somptueusement habitées de la capitale»¹².

Dans son rapport de 1863 déjà, l'inspecteur voyer décrit la section, longue de 5.700 m, qui reprend *grosso modo* le tracé des boulevards militaires actuels et s'étend de l'ancienne barrière de la chaussée de Louvain (actuelle place Meiser) jusqu'à la route de Namur (chaussée de Waterloo) là où elle coupe la chaussée de Vleurgat, non loin du bois de la Cambre. «C'est M. Wellens, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Brabant, qui a pris l'initiative de l'étude de cette importante section, la première qu'il faudrait construire¹³, car elle s'étendrait sur la crête des hauteurs de Bruxelles, mettrait en communication avec le Bois, la route de Louvain, la rue de la Loi, le Champ des Manœuvres [actuel parc du Cinquantenaire] et le quar-

tier qu'il fera naître, raccorderait la rue du Trône prolongée, relierait les casernes à construire sur ce champ et le nouvel hippodrome à établir à gauche du Bois, le raccorderait au Bois, à son avenue [l'avenue Louise] à la chaussée de Waterloo, permettant ainsi aux équipages de sortir de Bruxelles par la porte Louise, de parcourir le Bois et de rentrer en ville par la rue de la Loi.» C'était bien vu: le bouclage entre le futur parc du Cinquantenaire et le bois de la Cambre par un fragment du boulevard extérieur sera assuré dès 1888 en raison du déplacement le long de celui-ci du champ des manœuvres et de l'implantation des casernes en vis-à-vis (1875), en lien direct avec la ligne de chemin de fer du Luxembourg, avec l'avenue Louise et avec le Palais royal via le percement de l'avenue de la Couronne qui doit prolonger la rue du Trône au-dessus de la rue Gray¹⁴. Mais, surtout, l'opportunité de prolonger la rue de la Loi et l'avenue Louise au-delà de ce bouclage est à l'origine de quelques-unes des plus belles séquences du *park system* bruxellois en raison du succès que connaîtront ces voiries à la faveur des expositions internationales et universelles de Bruxelles de 1897 et de 1910, puis de l'explosion immobilière de l'entre-deux-guerres et des Trente Glorieuses.

Au vu des distances à parcourir de plus en plus importantes, l'idée de boulevard extérieur devient d'ailleurs indissociable du mouvement, qu'il s'agisse de déplacements à pied, à cheval, en voiture ou en tram. Le paysage fait désormais partie des scènes identifiant de futurs développements urbains, reliées entre elles par des axes confortables et arborés, dévolus à la promenade, où tout est conçu pour le plaisir des yeux (en mouvement) comme ce sera le cas à Saint-Gilles avec les voiries qui enserrant les parcs Duden et de Forest (1881), à Schaerbeek avec les nouvelles ave-

nues et la route de corniche (l'actuel boulevard Lambert) conçues par Besme aux abords du parc Josaphat (1907) ou encore à Laeken avec l'avenue Van Praet (1910)¹⁵. L'ensemble de ces voiries est maillé et solidement connecté sur le centre historique: il forme système.

LES ORIGINE DU PARK SYSTEM

On admet généralement que le concept de *park system* est né aux États-Unis, au milieu du XIX^e siècle. Mais les sources de ses meilleures réalisations sont aussi européennes – même si, aux États-Unis, l'échelle urbaine est dépassée pour prendre en compte les grands sites naturels à l'échelle du territoire¹⁶. Ce système de parcs constitue un réseau structurant qui précède et anticipe le développement de la ville en distribuant les espaces verts de manière cohérente et égale. C'est l'architecte paysagiste américain Frederick Law Olmsted (1822-1903) – l'auteur de *Central Park* à New York et plus tard le concepteur du *park system* de Chicago¹⁷ – qui, le premier, s'est engagé dans une réflexion sur les espaces verts maillés à l'échelle des grandes villes et des territoires adjacents, conseillant d'acheter des terrains (souvent encore agricoles) comme réserves potentielles d'espaces verts et de quartiers résidentiels arborés. Les premières villes à mettre ce système en place à son initiative à partir des années 1850 furent Buffalo, Boston, New York...¹⁸

Toutefois, durant tout le XIX^e siècle, la plupart des paysagistes et architectes américains firent leurs études ou complétèrent leurs connaissances en Europe, où les grandes métropoles comme Paris et Londres s'équipaient de parcs publics dans l'objectif d'améliorer les conditions d'hygiène des citoyens. Grâce aux

nombreux voyages qu'il entreprit en Europe dans les années 1850, Olmsted connaissait *Hyde Park* à Londres, *Birkenhead Park* près de Liverpool ou encore le bois de Boulogne à Paris – autant de parcs publics qui inspirèrent *Central Park* et nourrirent la réflexion sur le *park system* ainsi que le mythe de la ville-nature américaine¹⁹. Étant donné qu'il est improbable que Besme ait eu connaissance des réflexions développées par Olmsted dans les années 1850-1860, la filiation de ses projets urbains avec le *park system* passe forcément par des références communes, en particulier les réalisations haussmanniennes²⁰.

C'est en effet comme parties intégrantes du plan d'urbanisme que les parcs publics, squares et boulevards créés à l'initiative du Préfet de la Seine furent mis au point par des techniciens municipaux puis détaillés sous toutes leurs couvertures dans l'ouvrage monumental *Les Promenades de Paris*, publié de 1867 à 1873 par Adolphe Alphand²¹. Ces réalisations inspirèrent directement Léopold II dans les orientations urbanistiques qu'il donna à la capitale – notamment pour la création des boulevards extérieurs ou de l'avenue de Tervueren – mais aussi dans le choix de certains architectes et de paysagistes, comme Jean-Pierre Barillet-Deschamp ou Élie Lainé qui travaillèrent à son initiative à la création des parcs et jardins bruxellois²². Toutefois, on est loin à Bruxelles de la centralisation parisienne qui favorise l'ampleur et la maîtrise des transformations opérées par Haussmann, que ce soit sous l'aspect de la typologie des espaces publics et du vocabulaire mis au point pour faciliter leur entretien, ou sous celui des plantations qui bénéficient à Paris de leur propre service à l'échelle de la capitale, intégré dans une gestion urbaine qui englobe tout: les pépi-

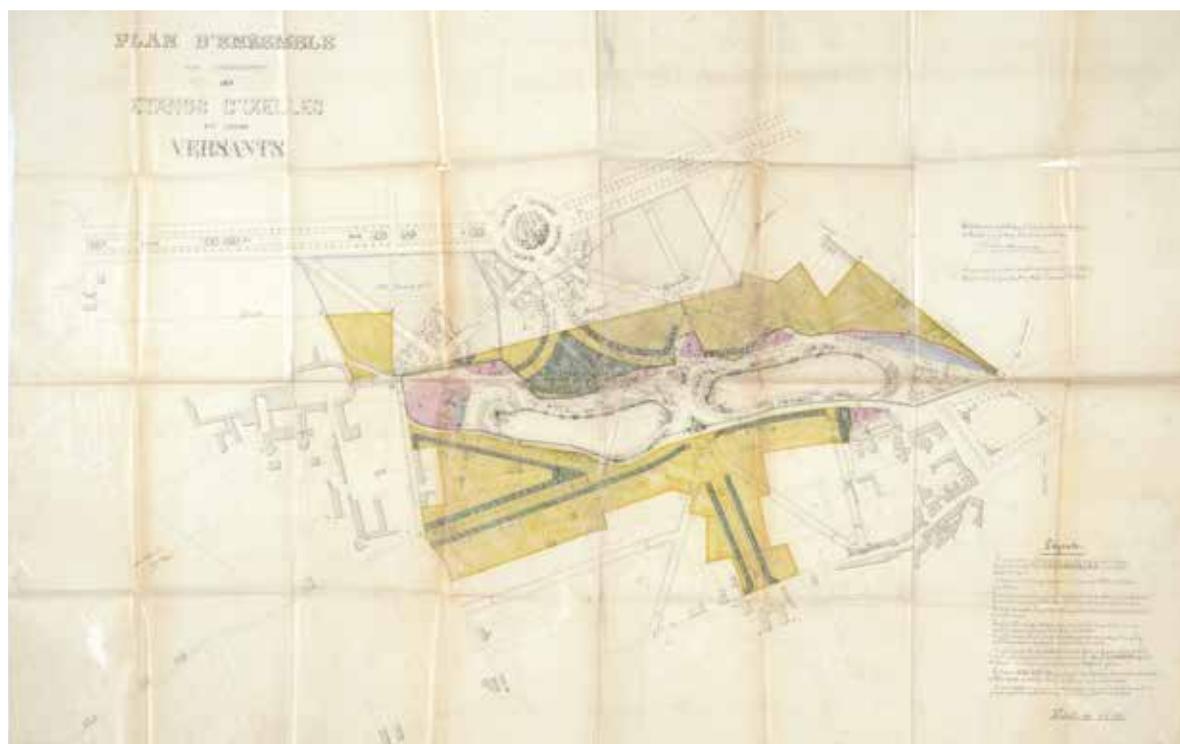


Fig. 4a
Plan d'ensemble pour l'aménagement des Étangs d'Ixelles et leurs versants, 1873 (© Fonds Victor Besme).



Fig. 4b
Vue panoramique du «Jardin du Roi», Bruxelles. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).

nières et jardins du fleuriste comme les squares et parcs publics, en passant par les grands alignements d'arbres.

Aussi, la création de jardins solidaires du réseau des voiries nouvellement créées – fondement du *park system* – ne pouvait-elle résulter que des efforts conjugués d'un roi visionnaire et d'un urbaniste de génie disposant d'un pouvoir de tutelle exceptionnel sur l'autonomie communale.

Le roi et son urbaniste tablent sur le dynamisme des propriétaires privés et du marché immobilier pour mener à bien leurs opérations les plus ambitieuses, notamment celles qui déboucheront sur la réalisation d'une nouvelle boucle sud-est (fig. 3), greffée à la fois sur la petite ceinture et sur le *boulevard Militaire*. Achievé seulement au début des années 1920, ce bouclage autorise une extension de la promenade esquissée par Victor Besme: il per-

met de sortir de Bruxelles par la rue de la Loi et d'emprunter l'avenue de Tervueren jusqu'au parc de Woluwe puis de revenir vers la ville via le boulevard du Souverain, la chaussée de La Hulpe, l'avenue Franklin Roosevelt et l'avenue Louise (ou vice et versa). En fait, le prolongement de la rue de la Loi et de l'avenue Louise constitue les prémices d'une promenade spectaculaire qui aurait pu constituer l'embryon de «la plus grande ceinture» de Bruxelles.



Fig. 5
Avenue Louise aux abords du bois de la Cambre. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).

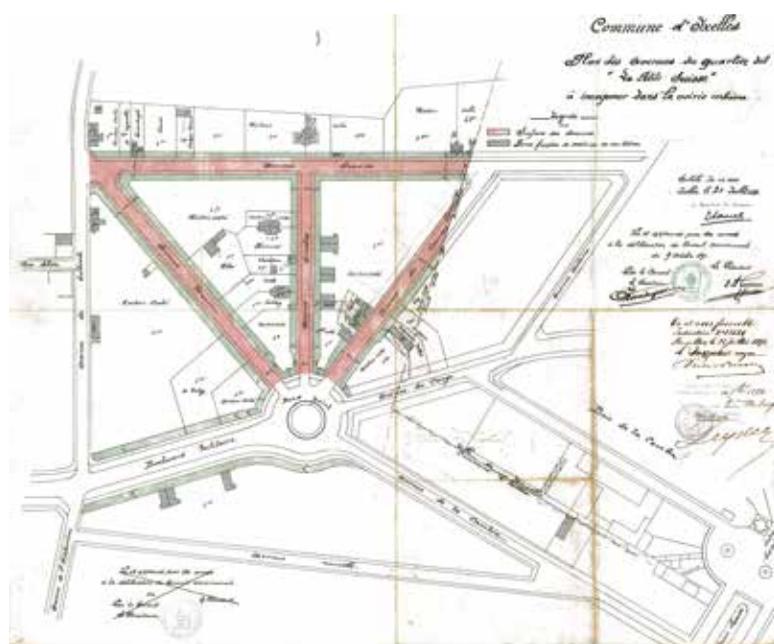


Fig. 6
Plan de l'actuel rond-point de l'Étoile (jadis quartier de La Petite Suisse), approuvé par Victor Besme en 1892 (Archives de la Commune d'Ixelles).

LE DÉVELOPPEMENT DE LA BOUCLE SUD-EST DU SYSTÈME DE PARCS

Envisageons de plus près le prolongement de l'avenue Louise par l'avenue Franklin Roosevelt et de la rue de la Loi par l'avenue de Tervueren.

L'avenue Louise

À l'exception de quelques rues déjà partiellement urbanisées, le tracé des voiries adjacentes à l'avenue Louise est conforme au plan de Victor Besme de 1863 et au plan d'aménagement du quartier des

étangs d'Ixelles qu'il établit en 1873 pour la Société de l'Avenue Louise, filiale de la Compagnie Immobilière de Belgique²³. Le remarquable ensemble paysager et résidentiel qu'il conçoit à partir des étangs (fig.4a), dénommé ensuite «Le Jardin du Roi» (fig.4b) se greffe sur le rond-point de l'avenue Louise par le truchement d'un jardin public et se développe en pente douce vers les étangs en une échappée magnifique, protégée par une servitude de vue imprescriptible²⁴.

L'avenue Louise – longtemps dénommée avenue du Bois de la Cambre – buttera sur le bois jusqu'en 1910 (fig.5). Le boulevard Militaire a pourtant été prolongé jusqu'à l'entrée du bois depuis 1888 et la commune d'Ixelles a adopté en 1891 le tracé des avenues du quartier de la Petite Suisse qui rayonnent à partir du futur rond-point de l'Étoile (fig. 6), déjà positionné à son emplacement actuel sur le plan de Besme de 1866²⁵. Les premiers plans de jonction entre l'avenue Louise et le boulevard du Souverain datent de 1899, mais c'est seulement une dizaine d'années plus tard, en vue de l'Exposition internationale et universelle de 1910, que la Ville de Bruxelles décide d'entreprendre des travaux importants pour la prolonger jusqu'à l'hippodrome de Boitsfort (accessible jusque-là par les avenues de l'Hippodrome et des Courses)²⁶, ce qui conduira à l'annexion d'une nouvelle partie importante de la commune d'Ixelles par Bruxelles. En 1907, une déviation de l'avenue Louise – l'actuelle avenue Émile Demot – est aménagée en surplomb de l'abbaye de la Cambre (fig.7) et prolongée jusqu'à l'avenue Jeanne où sera implantée l'entrée principale de l'Exposition²⁷. Mais c'est finalement au lendemain de la Première Guerre mondiale que sera réalisé le tracé sinueux actuel de la majestueuse avenue des Nations (aujourd'hui Franklin Roosevelt)

(fig.8), sur le modèle des *parkways* américains²⁸, tandis que le quartier sera urbanisé selon un tracé proche du « quartier des Villas » projeté par Victor Besme dans son plan de 1866.

L'avenue prend son départ à la pointe du site de l'abbaye de la Cambre, là où les avenues Émile Demot et Émile Duray (fig.9) rencontrent depuis 1909 le dernier tronçon sud du *boulevard Militaire*. Un parti clair et des règles simples lui confèrent sa majesté et sa valeur d'ensemble²⁹. Du côté gauche (direction Boitsfort), l'alignement se composera d'immeubles mitoyens tandis que du côté droit, pour ménager des vues profondes depuis l'avenue vers le bois « il ne pourra être érigé que des villas d'un effet décoratif sur toutes leurs faces, isolées ou accolées deux à deux



Fig. 7
La création de l'avenue Émile Demot au détriment des jardins de l'abbaye de la Cambre, Ixelles. Carte postale ancienne (coll. de l'auteur).



Fig. 8
Avenue des Nations (aujourd'hui Franklin Roosevelt) (*Bâtir* 1938, n°63, p. 70).



Fig. 9
L'avenue Émile Duray, les jardins de l'abbaye de la Cambre et le début des étangs d'Ixelles. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).



Fig. 10
Vue du Parc du Cinquantenaire vers la rue de la Loi, Bruxelles. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).

et entourées de jardins». En vertu de la loi domaniale, «ces prescriptions sont ensuite reprises dans le plan d'expropriation adopté en 1907 sous forme de servitudes (légal) d'utilité publique et dans l'acte de vente de chaque terrain sous forme de servitude (civile) conventionnelle réciproque», selon un procédé qui a habituellement présidé à la croissance des villes durant le XIX^e siècle et jusqu'à l'entre-deux-guerres³⁰.

Les séquences paysagères qui se déroulent sans interruption depuis l'avenue Louise ou à partir des étangs d'Ixelles jusqu'à l'avenue de Tervueren en empruntant l'avenue Franklin Roosevelt, la chaussée de La Hulpe et le boulevard du Souverain demeurent aujourd'hui encore les plus grandioses qui soient du système de parcs bruxellois³¹. Sont convoquées à cet effet les voiries monumentales soulignées de grands

alignements d'arbres qui relient spatialement entre eux une série de lieux remarquables : le campus américain de l'Université libre de Bruxelles marqué par son beffroi, l'abbaye et le bois de la Cambre, l'hippodrome de Boitsfort, le parc Tournay-Solvay, le square du Jagersveld (dont Léopold II avait assumé les frais d'aménagement) et le parc du même nom, l'étang du Leybeek, la propriété Bischoffsheim, le site des cités-jardins Le Logis et Floréal, les étangs et le parc Ten Reuken (le château et les étangs de Val Duchesse, le parc des étangs Mellaerts et, enfin, le parc de Woluwe. C'est à sa hauteur que le boulevard du Souverain débouche sur l'avenue de Tervueren, face au parc du Bovenberg et à son dénivelé pittoresque, juste à côté du monumental pont de chemin de fer et non loin de la magnifique propriété que s'était aménagé le promoteur de l'avenue de Tervueren, Edmond Parmentier, grâce aux gains qu'il avait retirés de cette opération³².

L'avenue de Tervueren

Le prolongement de la perspective de la rue de la Loi à travers le futur parc du Cinquantenaire (fig. 10, fig. 11a et 11b) jusqu'au château de Tervueren et au site de l'Exposition coloniale est initié au début de l'année 1895 dans l'objectif d'être opérationnel pour l'inauguration de l'Exposition universelle, le 10 mai 1897³³. Il s'agit d'une des plus vastes entreprises voulues par Léopold II qui, à son habitude, agit dans l'ombre du promoteur pour garder l'anonymat. Edmond Parmentier (1857-1910) se chargera des travaux jusqu'aux Quatre Bras – l'État belge prenant le relais jusqu'à l'Exposition coloniale pour partager les risques et garantir le calendrier. L'entreprise est menée tambour battant. Dans un premier temps, ce sont seulement les jardins proches des voiries, situés entre l'avenue de Tervueren et les étangs,



Fig. 11a

Vue de l'avenue de Tervueren depuis le parc du Cinquantaenaire, Bruxelles. carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).



Fig. 11b

Vue de l'avenue de Tervueren depuis le parc du Cinquantaenaire (A. de Ville de Goyet, 2016 © SPRB).

qui sont aménagés par le paysagiste français Élie Lainé³⁴. À l'époque, ils sont dénommés «squares», comme certains jardins parisiens complétant des tracés haussmanniens, et sont spécialement conçus pour être vus en se déplaçant, depuis l'avenue. C'est seulement à partir de 1904 que l'appellation «Parc de Woluwe» apparaît, et que ces aménagements seront complétés par Louis Van der Swaelmen (père) qui

prend également en charge les alignements d'arbres après les Quatre Bras³⁵ (fig. 12a et 12b). Influencé par le style paysager des parcs publics parisiens du Second Empire, ce dernier se démarque cependant nettement des pratiques françaises par une démarche davantage axée sur le contexte, anticipant la notion d'environnement en recommandant la plantation d'essences spécifiques et indigènes dans l'objectif de don-

ner un aspect simple et agreste à ce qui doit apparaître plutôt comme un morceau de nature que comme un parc – en dépit du tracé construit et hiérarchisé des chemins.

Les aménagements paysagers du parc de Woluwe ont été conçus – d'abord par Lainé (1897-1903) puis par Van der Swaelmen (1904-1908) – pour être découverts en mouvement. L'avenue devient sinueuse peu après le palais Stoclet. Là où elle surplombe le parc, ses abords plantés sont dégagés pour offrir de vastes vues jusqu'à une éminence couronnée d'un double alignement d'arbres disposé en cercle qui constitue l'événement de la composition. Les séquences paysagères les plus spectaculaires se découvrent à la faveur de la plongée de l'avenue vers la chaîne des étangs de Woluwe, à partir de l'articulation que constitue aujourd'hui la rotonde remarquable de la maison Gombert édifée par l'architecte Huib Hoste en 1933. Le pont du chemin de fer et ses enrochements clôturent cette séquence au point crucial de la rencontre de l'avenue avec le boulevard du Souverain, faisant de ce carrefour stratégique un lieu remarquable. Si le promeneur poursuit sa route au lieu de revenir vers la ville en empruntant ce boulevard, il remonte vers la forêt de Soignes dont la traversée s'amorce aux abords du Rouge-Cloître et aboutit en ligne droite aux Quatre Bras. L'avenue décrit ensuite une courbe jusqu'au rond-point des rhododendrons pour aller chercher l'axe magistral qui conduit jusqu'au parc de Tervueren et aboutit à l'ancien Palais des Colonies³⁶.

La scénographie paysagère très étudiée de cet ensemble qui résulte des interventions conjuguées du roi, de Victor Besme et de paysagistes talentueux ne passa pas inaperçue. En 1934, l'architecte français Georges Gromort, auteur d'un ouvrage



Fig. 12a
Cascade artificielle et viaduc de l'avenue de Tervueren, Woluwe-Saint-Pierre. Carte postale ancienne [coll. Belfius Banque © ARB-SPRB].



Fig. 12b
Parc de Woluwe. Les enrochements et aménagements pittoresques proches de l'avenue de Tervueren, caractéristiques de la composition d'Élie Lainé (1897-1903) pour le parc de Woluwe (photo de l'auteur).

remarqué sur *L'Art des jardins*, parle de manière très élogieuse des efforts réalisés depuis une trentaine d'années à Bruxelles « pour créer, autour de la capitale, une ceinture de jardins reliés par des avenues importantes » en lesquelles il voit « une des initiatives urbanistiques les plus considérables de notre époque (...) ». La plus brillante est celle de l'imposante avenue de Tervueren, une suite d'avenues grandioses que l'on se garda de concevoir rectilignes. On est parvenu de la sorte à créer, à cet endroit du parcours, des perspectives d'une merveilleuse ampleur –

laquelle peuvent bien rarement prétendre les parcs de style paysager. » (fig. 13)³⁷

.....

LE PARK SYSTEM DE BRUXELLES : BILAN ET PROJETS RÉCENTS

Les principales caractéristiques du *park system* de Bruxelles ont été plus ou moins conservées jusqu'ici – malgré les bouleversements intervenus dans le domaine des déplacements et plusieurs aménagements maladroits qui en découlent.

Parmi ceux-ci :

- la trémie ouverte qui coupe en deux le parc du Cinquenaire et y propage la pollution sonore de la voie rapide. Mais on peut raisonnablement espérer que, à terme, son enfouissement dans le sol et sa couverture restitueront son unité et son calme au jardin public ;
- le réaménagement – à l'aide d'un rond-point et d'un tunnel souterrain – du carrefour jadis à angle droit de l'avenue de Tervueren avec le boulevard Brand Whitlock (*boulevard Militaire*) qui a interrompu la perspective monumentale des deux axes ;
- la démolition du pont de chemin de fer enjambant l'avenue de Tervueren, qui rythmait les séquences spatiales et visuelles de cet axe important. Mais cette situation dura seulement le temps de constater l'erreur que l'on avait commise³⁸. On reconstruisit donc une passerelle au même emplacement, en métal comme l'ouvrage d'origine (fig. 14). Grâce à la vigilance de la Commission royale des Monuments et des Sites, on restaura même (au lieu de les supprimer) les grands enrochements qui constituent le véritable *leitmotiv* des aménagements réalisés aux abords de l'avenue au tournant du XX^e siècle³⁹ ;
- la prolongation de la ligne du tram 94 au-delà de la place communale de Boitsfort, le long du boulevard du Souverain, jusqu'au dépôt de tram de l'avenue de Tervueren à Woluwe-Saint-Pierre. Certes, cette initiative intéressante a donné lieu à la réalisation d'un rond-point incongru à l'entrée du boulevard, à une débauche de signalisation routière et de marquages au sol. Mais de manière générale, la structure du boulevard est sauve et la coupe en travers a été maintenue (fig. 15), en espérant que les travaux n'ont pas altéré le système racinaire des alignements de platanes et compromis leur durée de vie ;



Fig. 13

L'avenue de Tervueren relie le parc Parmentier (à l'avant-plan) au parc des étangs Mellaerts et au parc de Woluwe. À gauche, on aperçoit le départ des alignements d'arbres du boulevard du Souverain (Schmitt-GlobalView, 2014 © SPRB).



Fig. 14

La nouvelle passerelle au-dessus de l'avenue de Tervueren (A. de Ville de Goyet, 2016 © SPRB).

- enfin il y a la modification plus dommageable de la distance entre alignements du tronçon etterbee-kois de l'avenue de Tervueren pour répondre à des impératifs circulatoires, ce qui n'a malgré tout pas permis d'éviter l'aménagement saugrenu de la contre-allée et du site propre des tramways.

Si ces interventions altèrent bien évidemment la cohérence et la beauté de ces axes grandioses, elles n'ont pu compromettre la dynamique du système. Il n'en va pas de même des nouveaux projets en cours ou à l'étude aujourd'hui :

- le réaménagement complet du carrefour Souverain / Tervueren / bou-

levard de la Woluwe, dans l'objectif de créer de meilleures traversées cyclistes et un nouveau maillage des lignes de tramways, obéit à de bonnes intentions, mais la continuité de l'avenue de Tervueren et de ses alignements est interrompue à un endroit stratégique au profit d'un gigantesque *no man's*



Fig. 15

Le profil en travers et le terre-plein central du boulevard du Souverain sont conservés de nos jours [A. de Ville de Goyet, 2016 © SPRB]

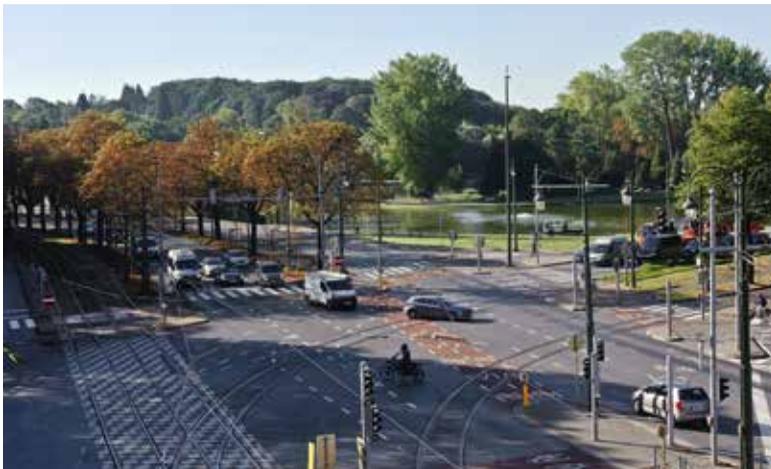


Fig. 16

Les marquages et la signalisation au croisement de l'avenue de Tervueren et du boulevard du Souverain. Etat actuel [A. de Ville de Goyet, 2016 © SPRB].

land minéral qui laisse peu de place au traitement paysager (fig. 16);
- le tracé de l'avenue Franklin Roosevelt, demeurée intacte depuis 1922, est également visé : on prévoit une augmentation de la capacité des voiries carrossables – en dépit des engagements de la Région en matière de réduction du trafic automobile –, ce qui oblige le report des pistes cyclables asphaltées sur les trottoirs au détriment de la largeur des terre-pleins existants (et des alignements de tilleuls). Ce parti nécessite le remaniement complet

du profil de l'avenue, avec déplacement des bordures, filets d'eau et avaloirs. Le reprofilage de tous les carrefours et la réalisation de gigantesques « oreilles de trottoirs » risquent de réduire à néant le concept paysager fluide qui fait la spécificité de ce *parkway* unique car sa majesté découle de l'ampleur des espaces qu'il structure. En effet, le paysage ouvert, qui s'étend au gré des vallonnements jusqu'à la lisière de la forêt et du bois de la Cambre, soutient la robustesse de cet axe monumental. La fluidité des

courbes aux articulations avec la trame urbaine y joue un rôle déterminant et unique à Bruxelles.

Ces aménagements – mais aussi d'autres qui sont à l'étude, comme la refonte du profil des boulevards de petite ceinture, la reconversion (totale ou partielle) des boulevards du centre en piétonnier, le réaménagement des lignes de tramways et des alignements des avenues Winston Churchill et Albert (ainsi que leur prolongation sous le parc Duden) ou le réaménagement du site propre de l'avenue Louise – constituent des enjeux considérables pour l'avenir de la région bruxelloise car le système de parcs inauguré par Victor Besme anime toujours naturellement la dynamique régionale : son effet sur la ville relève de ce que l'on pourrait qualifier « d'intelligence passive » d'un système.

CONSOLIDER LE PARK SYSTEM BRUXELLOIS : UN VÉRITABLE DÉFI RÉGIONAL

L'intelligence passive d'un système, architectural, urbanistique ou autre, désigne sa capacité à remplir la tâche qu'on lui destine sans apport d'énergie externe. C'est sa faculté de structurer, d'établir un ordre en s'appuyant sur des forces latentes et permanentes. Miser sur le paradigme de l'intelligence passive, c'est se démarquer radicalement de l'approche courante actuelle qui table sur la complication et qui essaye de maîtriser le résultat global en agissant sur des parties qui semblent individuellement maîtrisables.

L'essentiel des projets actuels de réaménagement des grands axes léopoldiens émane en effet d'approches sectorielles : la circulation automobile, les parkings, les cyclistes, les plantations, les transports publics,

le plan lumière, les impétrants... Ce sont généralement des projets de redistribution complète des voiries qui se fondent sur une division de l'espace entre les différents modes de déplacements au lieu de postuler, autant que possible, un partage de cet espace. Sous couvert de maîtriser la circulation au profit des transports publics – ou d'offrir davantage de confort aux cyclistes et aux piétons – ils vont dans le sens d'une parcellisation de l'espace. Les aménagements

inconséquents qui en découlent obligent à une surenchère de la signalisation qui contribue à oblitérer l'intelligence initiale du système. Et ce manque d'intelligibilité constitue toujours une perte dommageable du point de vue de la centralité et de la dynamique urbaine.

On sait que les éléments constitutifs les plus durables ou les plus stables de la ville résident dans les formes urbaines, les tracés et les aligne-

ments. Le système de parcs n'est pas un simple chaînon du maillage vert : il est indissociable du tissu urbain qu'il structure à l'échelle de la ville entière et auquel il donne sens. Il représente un enjeu culturel et identitaire déterminant. Mais c'est aussi un levier économique fort et un garant de cohésion sociale dans les quartiers fragilisés. Le conforter et le remettre en valeur ne peut que figurer parmi les priorités de la Région de Bruxelles-Capitale.

NOTES

1. Besme signale les chiffres suivants dans son rapport de 1863 sur l'exercice 1862, p. 50 : « Au 1^{er} janvier 1830, une population de 120.981 habitants, dont 22.702 seulement pour la banlieue, tandis que ce chiffre s'était élevé, en 1862, à 290.000 dont plus de 120.000 âmes habitent les faubourgs. » Voir *Faubourgs de Bruxelles. Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise. Rapport fait au Gouverneur du Brabant par Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles*, 1863, Fonds Victor Besme.
2. La loi du 1^{er} juillet 1858 autorisait l'expropriation par zone dans un objectif d'assainissement et créait l'institution du Crédit communal, prêtant à 66 ans de terme moyennant paiement d'annuités de 5%. (Victor Besme, *Rapport de 1863*, p. 1-3). L'expropriation par zone fut élargie aux travaux d'embellissement par la loi du 15 novembre 1867, permettant aux communes d'entreprendre des travaux plus ambitieux (et à l'initiative privée d'y contribuer).
3. Cette tutelle disparaîtra à la mort de Besme, en 1904, en même temps que le service qu'il avait créé. Il sera le seul fonctionnaire de toute l'histoire de l'urbanisme bruxellois à rassembler autant de compétences sous son autorité. Voir l'article de Thierry d'Huart, p. 06 à 23.
4. Service de l'inspection de la voirie dans les faubourgs de Bruxelles, Rapport de Victor Besme au Gouverneur du Brabant de 1866, p. 76.

5. L'ancien Arbre-bénit était situé 18 m au-dessus de l'avenue Louise et celle-ci passait 18 m au-dessus de la vallée de Tenbosch. *Rapport de 1863*, p. 40.
6. *Rapport de 1863*, p. 24.
7. *Rapport de 1863*, p. 41. Besme insiste sur les nouvelles connexions à établir entre certains monuments en construction et de nouveaux espaces publics, comme l'église de Laeken et la place Liedts, par exemple.
8. Il constitue le troisième point abordé sur onze dans le rapport de 1863 et le premier dans le rapport de 1866.
9. *Rapport de 1863*, « Boulevards extérieurs », p. 11.
10. « Il résulte de ces dispositions topographiques que les communes se sont développées jusqu'ici au moyen de voies tracées toutes dans une même direction, celle de la Ville ; elles finissent par avoir une longueur infinie et leur largeur n'est pas en proportion de leur développement. » (*Rapport de 1870*, p. 34).
« Il a fallu, dans l'étude du tracé de ces boulevards, tenir particulièrement compte de ces dispositions topographiques, chercher sur les deux plateaux les points culminants pour assurer des vues sur la ville.
Il a fallu surtout chercher sur ces versants les directions qui, en écharpant les pentes parfois trop rapides du terrain, ménagent à ces routes des inclinaisons moyennes. » (*Rapport de 1870*, p. 35-36).

11. Victor Besme meurt le 7 février 1904 et Léopold II le 15 décembre 1909. Au sujet de ces tracés, voir l'article de Christian Frisque (p. 26 à 45) qui analyse, tronçon par tronçon, les différences et similitudes entre les projets de Besme et la situation existante.
12. *Rapport de 1869*, p. 37-38.
13. À souligner qu'après dix années de pratique comme inspecteur voyer, Besme préconise toujours en 1869 les mêmes priorités (*Rapport de 1869*, p. 37). En 1863, toutefois, il propose de prendre l'église de Laeken comme point de départ des boulevards extérieurs (*Rapport de 1863*, p. 12). Voir aussi l'article de Christian Frisque.
14. La construction du fameux pont de l'avenue de la Couronne au-dessus de la rue Gray et une partie du coût de cette avenue sont prises en charge par l'État (*Rapport de 1870*, p. 20-21). En échange, l'expropriation des étangs d'Ixelles est décidée par arrêté royal du 24 août 1865 « à la condition de les conserver à l'état de pièces d'eau » (*Rapport de 1866*, p. 75, 80 et 90).
15. Pour la chronologie exacte et le détail de ces différentes opérations toutes initiées par le roi Léopold II, voir RANIERI, L., *Léopold II urbaniste*, Hayez, Bruxelles, 1973.
16. L'acte par lequel les premiers grands parcs naturels, *Yosemite Valley* et la *Mariposa Grove of Big Trees* furent cédés à l'État de Californie – à charge pour lui d'y fonder le premier parc d'État – date de 1864 (voir MAUMI, C., *Usonia, ou le mythe de la ville-nature*

- américaine, Éditions de la Villette, Paris, 2008, Usonia, p. 100).
17. *Central Park* est le premier parc public à avoir été réalisé dans une ville américaine. Le 11 juillet 1851 est voté le *First Park Act* qui autorise la ville de New York à acquérir la superficie nécessaire à la création de *Central Park*. C'est en 1858 que F.L. Olmsted est désigné lauréat du concours pour la réalisation du parc. (Voir MAUMI, C., *op. cit.*, p. 84). Le *park system* de Chicago fut initié à l'occasion de l'Exposition universelle de 1893. Sur l'importation du *park system* en France et en Europe, voir FORESTIER, J.C.N., *Grandes villes et systèmes de parcs*, Éditions Norma, Paris, 1997.
 18. Près d'un demi-siècle avant que Howard ne publie l'ouvrage dans lequel il conceptualise la notion de cité-jardin, *Tomorrow. A peaceful path to real reform* (1898), réédité sous le titre *Garden Cities of Tomorrow*.
 19. En retour, ce mythe ne fut pas sans influencer sur Ebenezer Howard (1850-1928) qui résida aux États-Unis entre 1871 et 1876. Il inspira en particulier le concept de cité-jardin développé par lui en 1898 et illustré pour la première fois en 1904, à Letchworth, par Barry Parker et Raymond Unwin, puis transposé en Belgique après la Première Guerre mondiale par Vander Swaelmen et Eggericx, les auteurs des cités-jardins Le Logis et Floréal, à Watermael-Boitsfort (1922-1940).
 20. Ces réalisations étaient bien connues des édiles bruxellois qui firent plusieurs fois le déplacement dans la capitale française avant le percement des boulevards du centre. Voir VAN LOO, A., « L'Haussmannisation de Bruxelles : la construction des boulevards du centre 1865-1880 », in *La Revue de l'art*, n° 106 : Haussmannisme, Paris, 1994, p. 39-49.
 21. Actif au côté d'Haussmann depuis 1853 comme Ingénieur en chef du Service des Promenades, Adolphe Alphand (1817-1891) devient directeur des Travaux de Paris en 1871 et réunit sous son autorité les services de la Voie publique, des Promenades et Plantations, de l'Architecture, du Plan ainsi que la direction des Eaux et Égouts de Paris – ce qui lui assure la maîtrise de la totalité de l'espace parisien. Dans *Les Promenades de Paris*, il rassemble l'expérience acquise par son prédécesseur, Jean-Pierre Barillet-Deschamp (1824-1873), premier jardinier en chef du Service des Promenades de Paris et auteur de l'aménagement paysager de la capitale (bois de Boulogne, bois de Vincennes, parcs Monceau et des Buttes-Chaumont...). Barillet-Deschamp et Alphand furent les principaux maîtres d'œuvre de la nouvelle politique des « espaces verts » de Napoléon III et d'Haussmann. Voir LIMIDO, L., *L'art des jardins sous le Second Empire : Jean-Pierre Barillet-Deschamp (1824-1873)*, Éditions Champ Vallon, Paris, 2002.
 22. Jean-Pierre Barillet-Deschamps, en 1861, un projet pour le bois de la Cambre avant que celui-ci ne soit confié à Edouard Keilig (1827-1895). Élie Lainé (1829-1911) restaura les jardins du château de Vaux-le-Vicomte avant d'être appelé par Léopold II. Il dessine notamment, pour ce dernier, les jardins du Palais des Colonies à Tervuren pour l'exposition de 1897, le parc de Woluwe ainsi que le square qui porte son nom et réunit le parc Duden au parc de Forest. Il est aussi l'auteur des jardins de plusieurs châteaux de Léopold II. Voir LIMIDO, L., *op. cit.*, ainsi que LOMBAERDE, P. et GOBYN, R., *Léopold II roi bâtisseur*, Pandora/Snoeck-Ducaju, Gand, 1995.
 23. La Compagnie Immobilière de Belgique agissait à l'initiative du roi, comme elle l'avait déjà fait pour les parcs de Saint-Gilles et de Forest. Voir RANIERI, L., *op. cit.*, p. 41.
 24. Le terrain du jardin avait été acquis par Léopold II à la Société de l'Avenue Louise « (...) dans le but de contribuer à l'embellissement de cette partie de l'agglomération bruxelloise. » Le square fut réalisé aux frais du roi qui en assura personnellement l'entretien pendant 30 ans avant de l'inclure dans sa donation à la Belgique (1901) avec la recommandation « de ne jamais laisser supprimer la partie centrale de l'avenue Louise entre le rond-point et l'entrée du bois et la conserver telle qu'elle est plantée et gazonnée aujourd'hui avec ses parties réservées aux piétons ». Voir RANIERI, L., *op. cit.*, p. 36 et 37.
- La servitude de vue est précisée dans la convention (toujours d'application) adoptée par délibération du Conseil communal d'Ixelles du 28.02.1873, article 2 § D : « Interdire toute construction autre que des murs de clôture (...) entre les points OPQR de manière à ménager du rond-point de l'avenue un point de vue par-dessus et au-delà des étangs. » La servitude de vue à partir de la rue de la Vallée est axée sur la rocaille réalisée entre les étangs en 1875 et restaurée en 2016 à l'initiative de la commune.
25. Le plan des nouvelles avenues à incorporer dans la voirie vicinale d'Ixelles accompagne la convention du 31 juillet 1891 entre le bourgmestre Albert Leemans et madame veuve Vermeren-Coché, principale propriétaire (et représentante de la famille qui avait créé la célèbre fabrique de porcelaine ixelloise du même nom). Le document a été finalisé et approuvé par Victor Besme le 23 juillet 1892.
 26. Voir RANIERI, L., *op. cit.*, note 475, p. 114.
 27. L'avenue Émile Demot est créée aux dépens d'une partie de l'abbaye. Une convention est signée le 8 mars 1907 entre l'État, la commune de Bruxelles et la commune d'Ixelles, celle-ci rétrocédant à la première une bande de territoire importante entre la rue de l'Aurore et la chaussée de La Hulpe. La convention et le plan d'expropriation seront ensuite ratifiés par l'arrêté royal du 23 mars 1907. Voir « L'avenue Franklin Roosevelt et le quartier du Solbosch », dans *l'Inventaire du Patrimoine architectural, Région de Bruxelles-Capitale, Études générales - Bruxelles-Extension Sud*, Direction des Monuments et Sites, Bruxelles Développement Urbain, disponible sur le site www.irismonument.be.
 28. Le *parkway* est né de la contraction entre *highway* (autoroute) et *park land* (zone propre aux parcs) pour désigner une voie de circulation « verte », adaptée à la circulation piétonne et automobile, généralement bordée de deux rubans plus ou moins denses de résidences. Pour Olmsted, ce nouveau type de voirie permet un développement urbain intermédiaire entre la ville et la banlieue.
 29. Au sujet de l'urbanisation de l'avenue Franklin Roosevelt, voir VAN LOO, A., « La perte de l'avenue Franklin Roosevelt », in *La Villa Empain*, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, AATL, Bruxelles, 2009, p. 14-21. Voir aussi, *Inventaire du Patrimoine architectural. Bruxelles*, *op. cit.*
 30. Les servitudes conventionnelles réciproques lient non seulement toutes les parties entre elles mais aussi chacune d'elles avec le pouvoir public qui prend le lotissement à son compte ou en reprend au moins les voiries (ici la Ville de Bruxelles). Elles sont toujours d'application aujourd'hui, sauf si elles ont été remplacées par un plan adopté après enquête publique, ayant un même degré de précision (un PPAS en Région bruxelloise). Voir, p. 65, l'étude réalisée par DE BEULE, M., « La Planification bruxelloise aux XIX^e

- et XX^e siècles» en complément de : CHARRUADAS, P. et DESSOUROUX, C., [dir : BILLEN, C. et DECROLY, J.-M.], *Étude historique de la Région bruxelloise, des grandes formes urbanistiques et de la législation sur le bâti*, initiée par la Direction de la Planification (BDU - Région de Bruxelles-Capitale), ULB- IGEAT-EU, Bruxelles, s.d., 2 vol.
31. Le boulevard du Souverain est ouvert à partir de 1893 pour relier les communes de Watermael-Boitsfort et Auderghem à l'avenue de Tervueren. Comme pour la réalisation de cette dernière, Edmond Parmentier est le concessionnaire des travaux privilégiés par le roi. Voir ci-dessous note 32 et RANIERI, L., *op. cit.*, p. 107.
 32. Les frais d'expropriation et de cession des terrains de gré à gré sont à charge de Parmentier qui cède à l'État la voirie finie et les promenades publiques aménagées. En échange, il dispose des terrains excédentaires pour les lotir et y aménager sa luxueuse propriété. Il ne reste malheureusement rien du chalet norvégien qu'il y édifie. Les jardins furent en partie construits pour accueillir les activités des Stations de Plein Air et des locaux scolaires. Le parc Parmentier constitue aujourd'hui un ensemble classé avec le parc de Woluwe, le parc des étangs Mellaerts et le parc du Bovenberg. Voir d'HUART, T., TEMMERMAN, C., *Les 100 ans de l'avenue de Tervueren*, catalogue de l'exposition co-organisée avec la Commune de Woluwe-Saint-Pierre, mai 1997, réédition en 2013 par Delen Private Bank.
 33. Le 15 mars 1895 est signée la Convention provisoire relative à la création de l'avenue de Tervueren entre l'entrepreneur Edmond Parmentier d'une part et, d'autre part, les ministres De Bruyn (Travaux publics), De Smedt de Naeyer (Finances) et Vandenpeereboom (P.T.T. et Chemins de Fer). Voir plan Fonds Victor Besme. Le plan de l'avenue établi par Victor Besme le 15 mai 1896 est approuvé par le conseil communal de Woluwe-Saint-Pierre le 8 septembre.
 34. Au sujet des parcs de Woluwe, Bovenberg et des étangs Mellaerts, voir l'*Étude historique et paysagère des parcs de Woluwe, des Étangs Mellaerts, Bovenberg et Parmentier* réalisée pour le compte de Bruxelles Environnement en 2015 par Odile De Bruyn - Fondu Landscape Architects. Nous y puisons les informations de ce paragraphe.
 35. Louis Léopold Van der Swaelmen (dates inconnues) est inspecteur des Plantations de la commune d'Ixelles où il s'installe en 1875 (à l'époque de la réalisation de la promenade des étangs d'Ixelles et du Jardin du Roi) avant de devenir inspecteur des Plantations de l'État avec pour mission de créer et entretenir les parcs et sites traversés par l'avenue de Tervueren. Il est aussi nommé architecte des jardins des Expositions universelles et internationales de Bruxelles en 1897, Liège en 1905 et de Bruxelles 1910. Son fils, Louis (1883-1929), travaille avec lui de 1906 à 1910 avant de devenir un urbaniste et un architecte paysagiste de renom, restaurateur des jardins de l'abbaye de la Cambre et auteur de l'aménagement paysager de nombreuses cités-jardins, dont Le Logis et Floréal situées le long du boulevard du Souverain. DE BRUYNE, O. et FONDU, B., *Étude historique et paysagère des parcs de Woluwe, des Étangs Mellaerts, Bovenberg et Parmentier*, *op. cit.*, p. 22.
 36. Édifié en 1895-97 à la demande du roi par le Parisien Alfred Philibert Aldrophe (1837-1895), architecte attiré des Rothschild qui le recommandèrent à Léopold II.
 37. GROMORT, G., *L'Art des jardins*, Vincent Fréal et Cie, Paris, 1934, t. 1, p. 135 et 137-138.
 38. La ligne de chemin de fer Bruxelles-Tervueren (créée en 1881 et aujourd'hui désaffectée) pouvait accueillir une promenade verte compromise par la destruction de tous les ponts.
 39. Ces enrochements sont dus à Jean Chapelle, le rocailleux français qui travaillait avec Élie Lainé. Le projet lauréat du concours de passerelle pour piétons et cyclistes organisé à l'initiative de Bruxelles Environnement en 1999 supprimait les enrochements.

The urban legacy of Victor Besme: The park system of Brussels

The healthy impetus given to the development of Brussels by Victor Besme in his 1862 and 1866 Master plans for the development and beautification of the Brussels urban area leads this enlightened town planner being seen as the father of the Brussels park system. Indeed, the routes designed by Victor Besme still constitute the main urban structure of the Brussels region and effectively contribute to the layout and intelligibility of the city. The principal features of the Brussels park system have been more or less retained up to now - in spite of the changes that have occurred in the area of transport and the numerous resulting developments that, while clumsy, failed to compromise the dynamic of the system.

The park system is not just a linked network of green spaces: it is an integral part of the urban fabric to which it gives city-wide structure and meaning. It represents a decisive cultural and identity-related concern. However, it is also a significant economic lever and a guarantor of social cohesion in disadvantaged neighbourhoods. The profusion of public spaces and gardens inherited from Leopold-era urban planning is an asset that needs to be preserved at any cost against a backdrop of urban development that is now occurring via a rebuilding of the city on top of itself. Reinforcing and restoring this asset must be one of the priorities of the Brussels-Capital Region.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Lesecque, Cecilia
Paredes et Brigitte Vander Bruggen.

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Murielle Lesecque

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Jean-Marc Basyn

AUTEURS / COLLABORATION

RÉDACTIONNELLE

Jean-Marie Bailly, Jean-Marc Basyn,
Derek Biront, Françoise Boelens, Thierry
d'Huart, Jan De Kesel, Paula Dumont,
Marie-Pierre Dusausoy, Christian
Frisque, Mieke Goegebuer, Pierre-Yves
Lamy, Catherine Leclercq, Harry Lelièvre,
Murielle Lesecque, Christian Spapens,
Anne Van Loo.

TRADUCTION

Gitracom, Data Translations Int.

RELECTURE

Martine Maillard, Anne Marsaleix et le
comité de rédaction.

GRAPHISME

The Crew Communication

IMPRESSION

IPM Printing

DIFFUSION ET GESTION

DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen.
bpeb@sprb.irisnet.be

REMERCIEMENTS

Hans Blanchaert, Philippe Charlier,
Julie Coppens, Thierry d'Huart, Mathilde
Lebrun, Georges Mayer, Marc Meganck,
Coralie Smets, Tom Verhofstadt.

ÉDITEUR RESPONSABLE

Arlette Verkruyssen, directeur général
de Bruxelles Développement urbain de la
Région de Bruxelles-Capitale, CCN – rue
du Progrès 80, 1035 Bruxelles.

Les articles sont publiés sous la
responsabilité de leur auteur. Tout droit
de reproduction, traduction et adaptation
réservé.

CONTACT

Direction des Monuments et Sites – Cellule
Sensibilisation
CCN – rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.
<http://www.patrimoine.brussels>
aatl.monuments@sprb.irisnet.be

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Malgré tout le soin apporté à la
recherche des ayants droit, les éventuels
bénéficiaires n'ayant pas été contactés
sont priés de se manifester auprès de
la Direction des Monuments et Sites
de la Région de Bruxelles-Capitale.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AGR – Archives générales du Royaume
ARB – Académie royale de Belgique
AVB – Archives de la Ville de Bruxelles
CIDEP – Centre d'Information, de
Documentation et d'Étude du Patrimoine
CDBDU – Centre de Documentation de
Bruxelles Développement urbain
et Sites
DMS – Direction des Monuments et Sites
KIK-IRPA, Bruxelles – Koninklijk Instituut
voor het Kunstpatrimonium / Institut royal
du Patrimoine artistique
SPRB – Service public régional de
Bruxelles

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2016/6860/020

Dit tijdschrift verschijnt ook
in het Nederlands onder de titel
«Erfgoed Brussel».