An aerial photograph of a busy street in Brussels, Belgium. The street is filled with a large crowd of people, many of whom are walking. There are several bicycles parked along the sidewalks. On the left, a grey building has a sign that reads "PHARMACIE + APOTHEEK". On the right, a red brick building has a sign that reads "L'UNIVERSITY". In the background, the city skyline is visible, including several tall buildings and a church with a spire. The sky is clear and blue.

BRUXELLES PATRIMOINES

Décembre 2019 | N° 032

Dossier **VOIR LA RUE AUTREMENT**

Varia **ALEXIS DUMONT**
SAINT-VERHAEGEN

MODERNISER LA RUE ANCIENNE

LE RÉALIGNEMENT À BRUXELLES AU XIX^E SIÈCLE

THOMAS SCHLESSER

HISTORIEN, DOCTORANT F.R.S. – FNRS,
UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES



Ruptures d'alignement dans la rue du Chevreuil dans le quartier des Marolles, fresque murale Boule et Bill réalisée d'après Roba en 1992 (photo de l'auteur, 2019).

De nos jours, décrochements de façades et dispositifs matériels conservés témoignent de la pratique du réalignement, une étape clé du processus de modernisation de la « ville ancienne ». Au cours du XIX^e siècle, la rue bruxelloise connaît en effet de profondes mutations : élargie, redressée, pavée et dotée de trottoirs, elle donne naissance à un paysage urbain spécifique. Amorcé dès 1807, le réalignement se systématise à Bruxelles dans les années 1840. Thomas Schlessier nous invite à suivre la tentative de mise en place de ce projet ambitieux, reflet de la vision que les élites avaient, à l'époque, de la ville idéale.

Au XIX^e siècle, la rue bruxelloise est progressivement investie par les dispositifs de la modernité. Pavée, dotée de trottoirs, d'égouts et de réseaux d'utilité publique, la rue moderne entretient un vif contraste avec les artères de l'Ancien Régime, étroites et peu régulières. L'émergence de la promenade, l'intensification de la circulation et les préoccupations sanitaires vont conduire les autorités à mettre en œuvre une vaste stratégie de modernisation des artères du centre-ville, au sein de laquelle la pratique du réalignement joue un rôle essentiel.

Au fil des demandes de rénovation et de reconstruction, les propriétaires sont tenus de conformer leur façade à un nouvel alignement délivré par l'autorité publique, visant à élargir ou tout du moins à régulariser l'espace public. Si le contrôle de l'alignement est de longue date une prérogative de l'autorité urbaine, celui-ci va acquiescer au XIX^e siècle une qualité de système, en s'étendant à toute la ville par le biais de plans généraux.

LA LOI DE 1807 ET LE RÉALIGNEMENT À VASTE ÉCHELLE

La loi du 16 septembre 1807 constitue un important jalon dans la modernisation des villes au XIX^e siècle. En milieu urbain, au nom du « contrôle rationnel de l'aménagement »¹, celle-ci impose aux municipalités de dresser un plan général d'alignement fondé sur une vision d'ensemble de l'espace public. La portée de la loi est large : en imposant aux villes le recours à la planification urbaine, elle ambitionne de conformer à moyen terme l'intégralité des artères existantes aux préceptes de la modernité développés au siècle précédent, notamment l'assainissement et la commodité de la circulation.

La loi consacre par ailleurs la notion d'utilité publique, essentielle au processus de rénovation urbaine tout au long du XIX^e siècle, et soumet à la voie hiérarchique tout projet mené par les villes. Le mode opératoire préconisé en matière de réaligne-

ment reflète ces conceptions : les administrations municipales sont tenues de confier à un géomètre ou à un ingénieur le relevé des voies publiques qui composent leur territoire, doublé d'une liste des propriétés. Sous la responsabilité du maire, les futurs alignements sont tracés à même le plan, après avoir été arrêtés par une commission municipale. Le plan est sujet à une enquête publique de huit jours, puis transmis au préfet, qui le soumet au ministre de l'Intérieur et au Conseil d'État, en charge de l'approuver définitivement.

Bruxelles, à l'instar de nombreuses villes françaises, se montre réticente à rédiger un plan général d'alignement. Malgré plusieurs rappels à l'ordre des autorités et la parution d'un décret d'application restreignant à deux ans le délai de sa levée, l'ampleur et le coût de l'opération effraient le maire, Charles de Merode, aux yeux duquel « le travail [...] ne peut être que très long », la ville ne disposant pas du « crédit sur lequel imputer le salaire du géomètre qui s'occupera de la

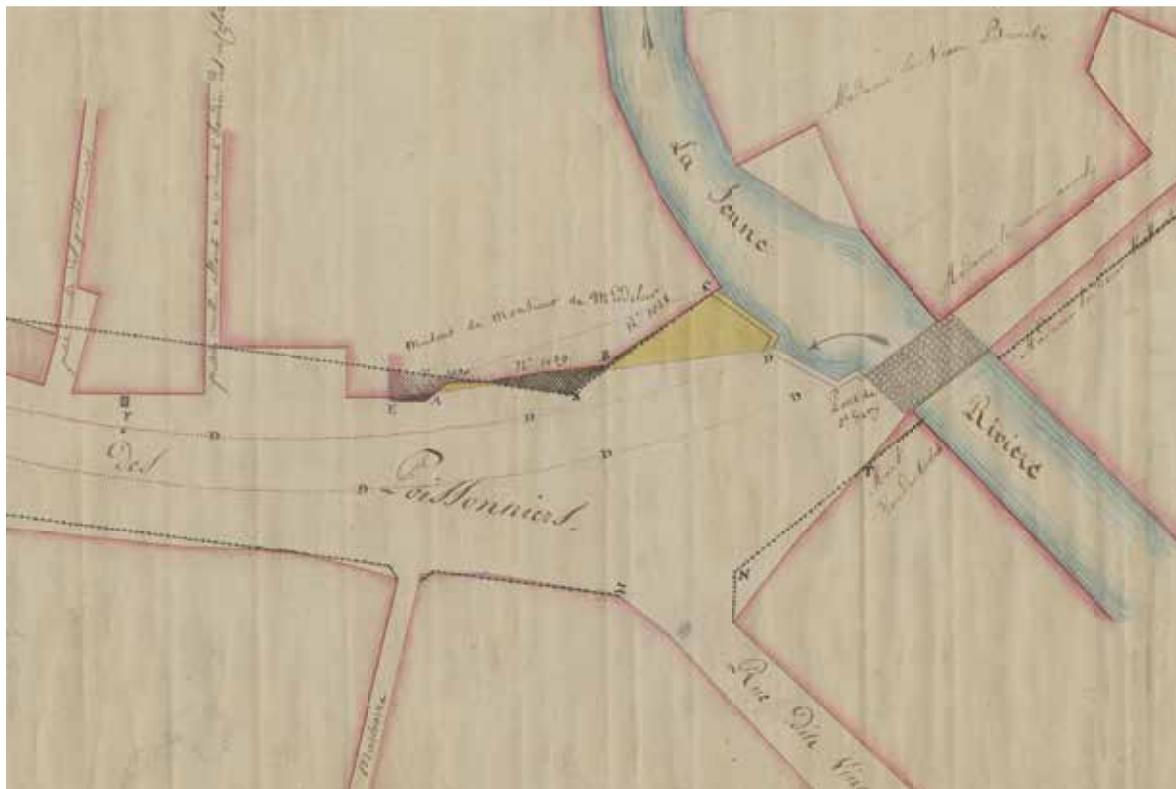


Fig. 1
 Le plan d'alignement du quai aux Poissonniers. Les surfaces en jaune correspondent au réalignement proposé par Charles-Joseph de Middeleer en 1809, les traits noirs ont été adjoints par Verly, Werry et Vanderkerckhove en 1816 (AVB, Travaux publics, Plans portefeuilles, 1827 © AVB).

levée des plans. »² En dépit d'une proposition de l'ingénieur Jean-Baptiste Vifquain en 1817, Bruxelles maintient un certain *statu quo* en matière d'alignement, et ne se dote pas d'un plan général avant les années 1840.

.....
QUELLE MODERNISATION EN L'ABSENCE DE PLAN GÉNÉRAL ?

En l'absence de consensus autour d'une large entreprise de modernisation, la pratique de référence demeure l'élaboration de plans partiels, rédigés dans le meilleur des cas à l'échelle d'une rue. Ces plans permettent de mesurer le rôle des particuliers dans le processus de modernisation des premières décennies du XIX^e siècle : si les autorités suggèrent des modifications au sein de rues

dont la fréquentation, l'activité, ou la salubrité laissent à désirer, c'est bien souvent l'initiative des propriétaires et le rythme des reconstructions privées qui permettent de les concrétiser. Dans les années 1820, la modernisation de la rue bruxelloise devient pourtant de plus en plus urgente. Tandis que la circulation urbaine se développe, des dispositifs innovants investissent les rues : le trottoir commence à s'y généraliser, et l'éclairage public connaît une importante mutation avec l'introduction des réverbères au gaz.

Les transformations successives du *quai aux Poissonniers* (actuelle rue des Poissonniers) (fig. 1) illustrent ce phénomène. Établi sur un bras de Senne voûté dans la seconde moitié du XVII^e siècle, le quai est un vaste espace dégagé large d'une quinzaine

de mètres, à vocation commerciale. Sujet à des préoccupations de modernisation dès 1809, il fait l'objet jusqu'en 1825 de campagnes de rectification d'alignement successives, qui illustrent la difficile transformation de la ville ancienne.

Le premier plan est proposé en 1809 par un particulier, Charles Joseph de Middeleer, propriétaire de trois maisons en location. Celui-ci critique la physionomie irrégulière et peu esthétique de la rue : il souhaite régulariser ses façades en les faisant empiéter sur l'espace public. Le projet demeure sans réponse jusqu'en 1816. Le directeur du bureau des travaux publics bruxellois, Barthélémy Vanderkerckhove, se montre alors favorable à sa réalisation, arguant « que par cette disposition cette rue acquerra un embellissement notable

en faisant disparaître quatre vieilles bicoques de façades qui sont situées irrégulièrement »³. Cette position n'est cependant pas partagée par les échevins, qui estiment qu'au nom de la commodité de la circulation et du caractère commerçant de l'artère, sa largeur ne peut être réduite. Un nouveau plan, dont le tracé est surimposé au précédent, est alors élaboré par Vanderkerckhove, secondé par les architectes François Verly et Jean-Alexandre Werry, tous deux experts en matière de voirie⁴.

Le dossier du quai aux Poissonniers illustre la montée en puissance du thème de la circulation en ville dans la première moitié du XIX^e siècle. Peu à peu, les autorités adoptent une position critique à l'encontre des rectifications partielles d'alignement et proposent des projets plus ambitieux, mis en œuvre avec plus de fermeté. Cette démarche s'amplifie dans les années 1840, où plusieurs facteurs concourent à donner une nouvelle ampleur aux opérations de modernisation des rues.

LE TOURNANT DES ANNÉES 1840

À la veille des années 1840, la modernisation des rues n'est plus remise en cause. Alors que la population du Pentagone s'élève à 65.975 habitants en 1801, elle a désormais doublé, conséquence de l'attractivité économique de la ville dans le contexte de la révolution industrielle, et de l'affirmation du statut de capitale de Bruxelles. Si dans un premier temps, l'absorption de cette nouvelle population a lieu en urbanisant des espaces encore vacants, tels que les prairies de la Senne au sud-ouest de la ville, c'est ensuite la densification du bâti existant qui est privilégiée, au risque de détériorer les conditions d'hygiène et d'accroître la pression de la circulation dans les rues.

ASSAINISSEMENT, CIRCULATION ET EMBELLISSEMENT DES RUES

La volonté d'assainir la ville se développe en parallèle à son accroissement démographique et à la prise de conscience des classes bourgeoises des qualités d'un environnement débarrassé de ses miasmes : depuis le XVIII^e siècle, la rue étroite et peu aérée est considérée comme l'archétype d'un environnement malsain, et est jugée dangereuse par nature. Dans cette optique, le Conseil central de Salubrité publique voit le jour en 1836. Un de ses membres, Édouard Ducpétiaux, plaide pour le réaménagement des rues anciennes : élargies, celles-ci sont en mesure d'accueillir les dispositifs de la modernité tels que les trottoirs. La généralisation de ces derniers est par ailleurs d'autant plus nécessaire que Bruxelles est dotée depuis peu de lignes d'omnibus et de chemin de fer. Entré en service en 1835, ce dernier est à l'origine de la création, en 1840, de la station des Bogards, au sud, puis l'année suivante de la gare du Nord. Les gares ont un impact considérable sur la circulation en ville : elles suscitent un accroissement du volume de véhicules et de piétons que doivent canaliser en un temps restreint des rues anciennes, et contribuent à redéfinir les parcours privilégiés, en renforçant l'axe nord-sud au détriment de l'ancien *Steenweg* est-ouest.

Enfin, l'inaction supposée des autorités est critiquée par l'opinion publique : un contributeur du journal *L'Indépendant* résume ainsi en quelques mots la situation des rues bruxelloises au début des années 1840 : « Bruxelles a aujourd'hui une circulation telle de piétons, de chevaux, de voitures publiques et d'équipages, qu'il est indispensable de rectifier au fur et à mesure des

démolitions le plan, disons mieux, le labyrinthe (sic) de ses rues tracées au hasard par une digne génération d'échevins qui n'avaient prévu ni les chemins de fer, ni les omnibus. [...] Tout exige de la part des édiles de Bruxelles un système complètement nouveau de voirie. »⁵ L'appel à un système complètement nouveau de voirie ne reste pas lettre morte : trente-trois ans après l'entrée en vigueur de la loi de 1807, Bruxelles tend se doter d'un plan général d'alignement.

LE PLAN GÉNÉRAL D'ALIGNEMENT DE BRUXELLES

En février 1840, le bourgmestre François-Jean Wyns de Raucourt engage le géomètre Victor Paumier-Duverger pour rédiger un plan général d'alignement des rues de Bruxelles. L'entreprise est importante : il s'agit « de faire le relevé exact de la situation topographique de toutes les rues, comprenant une étendue totale d'environ soixante mille mètres ; [et] de dresser pour chacune d'elles un plan partiel sur une grande échelle, qui se rattacherait à un plan général figurant l'ensemble des opérations. »⁶ Les nouveaux alignements sont arrêtés par le géomètre, puis soumis à l'étude de la section des Travaux publics, avant d'être validés par le Conseil communal.

Jusqu'en 1848, le géomètre produit 404 plans partiels. De manière générale, ceux-ci comportent de considérables élargissements de voirie, compris entre huit et dix mètres (fig. 2). Cette conception relève d'une continuité forte avec la tradition de l'embellissement, et illustre l'attrait des canons esthétiques néoclassiques. En établissant des plans à long terme, dont la mise en œuvre est liée au cours des rénovations urbaines, le géomètre s'affranchit de

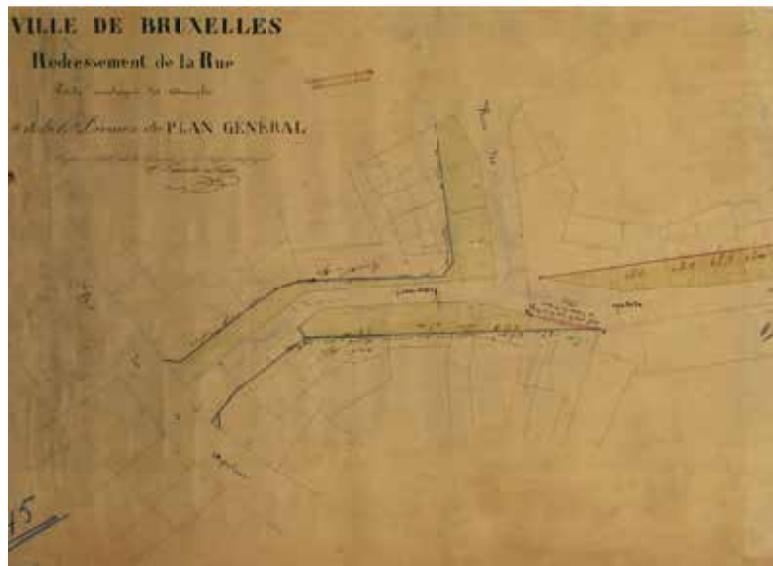


Fig. 2

Le plan d'alignement de la Montagne des Aveugles. Ce plan de 1843 dû au géomètre Victor Paumier-Duverger présente de considérables élargissements, qui empiètent sur la majorité des maisons de la rue. Les traits rouges représentent les alignements approuvés dans les années 1850 par les autorités bruxelloises ; les traits bleus les alignements définitivement sanctionnés par arrêté royal en 1864 [AVB, Travaux publics, Plans portefeuilles, 1645. © AVB].

la contrainte financière qui tempère fréquemment les projets, et adopte une démarche conciliant les impératifs d'hygiène, de fonctionnalité, de forme et d'esthétique.

L'exécution des plans des années 1840 va, néanmoins, rapidement se heurter à une farouche opposition des propriétaires privés, réticents à céder une partie de leur parcelle au nom de l'intérêt public et contre de maigres compensations, ainsi qu'à l'inertie du parcellaire ancien. Ce phénomène conduit à généraliser dans la ville un nouveau paysage de rue, caractérisé par sa forme transitoire.

.....
ÉMERGENCE D'UN NOUVEAU PAYSAGE DE RUE : LA VILLE IMPARFAITE

Si la rue désirée par les autorités publiques dans les années 1840 est assainie, circulante et dotée d'égouts, de trottoirs et de réverbères, le ca-

ractère progressif du régime de réaligement et ses difficultés de mise en œuvre donnent à voir au Bruxellois une autre réalité, qualifiée de « ville parfaitement imparfaite »⁷ par Michael Darin.

La rue partiellement réalignée se généralise en ville, et heurte les contemporains : elle ne correspond ni au tissu médiéval hérité, car partiellement élargie, dotée de trottoirs devant certains bâtiments et dans le meilleur des cas d'égouts, ni à la ville moderne tant désirée par les autorités. La trace matérielle la plus significative de ces formes transitoires est l'héberge verticale, le morceau de mur mitoyen mis à nu par le recul d'une propriété, dont la largeur peut varier de quelques dizaines de centimètres à plusieurs mètres. Le front de rue présente une physionomie crénelée, réprouvée par les habitants : « Avec cet alignement Messieurs vous allez voir construire un coin aux immon-

dices. [...] Ce coin existera à perpétuité car les propriétés [voisines] qui offrent des façades monumentales et toutes ornées en pierre ne seront au grand jamais démolies. [...] Au lieu d'embellir la rue vous ne ferez que l'enlaidir. »⁸

Une variété de formules destinées à combler ces espaces temporairement perdus à la circulation se développe dans le courant du XIX^e siècle. La plus répandue est l'édification d'une grille ou d'un massif semi-circulaire disposé de manière oblique par rapport à la façade en saillie (fig. 3). Ces dispositifs destinés à matérialiser les pratiques prohibées dans l'espace urbain, par exemple uriner ou déposer des ordures à même la voie publique, sont à l'origine d'espaces paradoxaux dans la ville. Symboles de la procédure de réaligement, destinée à augmenter la part de l'espace public au détriment de l'espace privé, ils créent des espaces soustraits à toute circulation et tout usage, public ou privé.

.....
RÉVISION, SYSTÉMATISATION ET DÉCLIN DU RÉALIGNEMENT

En 1848, le bourgmestre Charles de Brouckère ordonne la rédaction d'un rapport sur l'efficacité des mesures d'alignement arrêtées par son prédécesseur. Le résultat est sans appel : sur 404 plans dressés depuis presque une dizaine d'années, seuls cinquante ont reçu un commencement d'exécution, et aucun n'est achevé. Aussi de Brouckère devient-il un opposant à la politique de modernisation ambitieuse, arguant que l'entreprise ralentit le développement économique de la capitale en en dépréciant la valeur foncière. La sentence du bourgmestre est radicale : « Nous avons tracé sur le papier une foule de lignes, que, je l'espère bien, nous n'exécuterons jamais. »⁹



Fig. 3

La rue Terre-Neuve présente un décrochement de façade protégé par une grille d'angle. L'espace dégagé par le réaligement de la parcelle de gauche justifie la présence d'un perron en saillie, pourtant théoriquement interdit par le règlement sur les bâtisses (photo de l'auteur, 2018).

LA MODERNISATION DES RUES, ENTRE PRAGMATISME ET GABARITS

Pour concilier impératifs de développement économique et transformation des rues anciennes, une vaste révision des plans est lancée par Auguste Blaes, nommé échevin des Travaux publics la même année. Blaes est un fin connaisseur en matière d'urbanisme : à l'origine du règlement sur les trottoirs bruxellois, il a contribué à la question de la

distribution de l'eau dans la capitale, en s'inspirant de modèles parisiens et anglais.

Sous l'impulsion de l'échevin, le choix des bâtiments soumis à retranchement évolue. Les réalignements proposés tiennent désormais compte de l'état de conservation des bâtiments. Pour ce faire, les autorités développent une procédure d'évaluation de chaque parcelle. Ces indications sont portées à même le plan, dont le statut évolue : d'outil de planification

à long terme, il devient un instrument de gestion presque quotidienne des rues en transformation. La diminution de l'ampleur des réalignements vise à en accélérer l'adoption, et à faciliter leur adaptation en cas d'évolution des flux circulatoires.

Parallèlement à cette tendance pragmatique portée par Blaes, des gabarits de voirie sont progressivement définis. Aux yeux des échevins de la fin des années 1850, une rue moyenne doit présenter une largeur d'au moins dix mètres, une artère importante douze. Leur application demeure cependant complexe dans la ville ancienne, si bien que des solutions pour le moins créatives aux difficultés de circulation sont proposées par les autorités : la rue de la Bergère (disparue, dans le quartier de la gare Centrale), large d'à peine quatre mètres, devient ainsi en 1862 la première voie à sens unique bruxelloise, dotée de panneaux de signalisation à chacun de ses débouchés.

LES NOUVELLES VOIES DE L'URBANISME

Sous le mayorat de Jules Anspach (1863-1879), les gabarits de rues font l'objet d'un nouvel élargissement, et la ligne droite devient « triomphale », favorisée par le développement de la législation sur l'expropriation par zones. Pourtant, si la rectitude des rues fait consensus, de l'avis du bourgmestre lui-même, une certaine souplesse demeure de mise dans la modernisation des rues anciennes, dont la morphologie ne pourra jamais être comparable aux percées et artères créées *ex nihilo*.

Cette assertion, surprenante dans le chef d'un bourgmestre adepte de la percée haussmannienne, est concomitante à une prise de conscience « patrimoniale » de la valeur des rues anciennes. La prédominance de



Fig. 4

De nombreuses rues de la zone UNESCO avoisinant la Grand-Place présentent des ruptures d'alignement, dues à leur modernisation progressive au cours du XIX^e siècle. Les pans de murs ainsi dégagés sont le support de fresques murales du parcours BD bruxellois, ici dans la rue Marché au Charbon (photo de l'auteur, 2019).

la rue réalignée dans le centre-ville est questionnée, notamment par les architectes majeurs de l'époque tels que Henri Beyaert. Au nom de « principes artistiques » dans l'établissement des rues, celui-ci désapprouve avec véhémence la politique menée depuis plusieurs dizaines d'années par les autorités : « Messieurs, depuis environ deux siècles et demi, tous les travaux de voirie que l'on exécute sont tracés d'après un principe invariable : la ligne droite et la symétrie. [Dans l'avenir] il n'y aura rien d'étonnant à ce que rectification d'alignement signifie exactement le contraire de ce que ces mots disent aujourd'hui ; on corrigera les alignements droits créés de nos jours, et j'espère même

que l'on ne négligera pas le quartier Léopold ! »¹⁰ Dans les dernières années du XIX^e siècle, si les fondements de la modernisation des rues ne sont pas remis en cause, celle-ci doit désormais être conciliée avec l'héritage patrimonial de la capitale.

CONCLUSION

Au cours du XIX^e siècle, les rues bruxelloises font l'objet de multiples démarches de modernisation : trottoirs, réverbères et égouts investissent les anciennes artères médiévales, et participent à leur reconfiguration spatiale. La procédure de réalignement des rues a favorisé

l'élargissement de l'espace collectif au détriment de la propriété privée, et renforcé le contrôle des autorités urbaines sur l'espace public. Le bilan des réalignements est néanmoins nuancé : ceux-ci ont conduit à généraliser un paysage urbain transitoire, illustrant le hiatus entre la ville idéale, lisse et circulante, et la ville « parfaitement imparfaite », fruit de transformations successives à petite échelle.

Aussi de nombreuses rues destinées à être réalignées ne sont pas « achevées » au sens des contemporains de la modernisation, et présentent de nos jours des traces patrimoniales des opérations de réaménagement. Héberges, dispositifs d'évitement et façades crénelées témoignent de l'évolution de l'aménagement et des usages de la ville en transformation.

La compréhension et la valorisation de ce processus permettent de revoir sous un nouvel angle certains espaces connus et assimilés à la « ville médiévale », tels que la zone UNESCO et les abords de la Grand-Place, à l'aune de leurs mutations successives (fig. 4). Par ailleurs, de nombreuses héberges préservées dans le centre-ville bruxellois sont devenues autant de supports à la création artistique (fig. 5), ou abritent terrasses et espaces de convivialité. Ces paysages de rue patrimoniaux contribuent à forger l'identité de la rue bruxelloise, et participent à la réappropriation de la ville par ses habitants.

NOTES

1. Loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais. LAMBERT-BRESSON, M. « La réalisation et l'application des plans d'alignement au XIX^e siècle : Avignon et Nîmes », dans LAMBERT-BRESSON, M. et TÉRADE, A. (éds.), *Villes françaises au XIX^e siècle. Aménagement, extension et embellissement*, Éditions Recherches/l'apras, Paris, 2002, p. 48.



Fig. 5

Rupture d'alignement dans la rue de la Grande île, dans le quartier Saint-Géry. Fresque Néron par Marc Sleen réalisée en 1995 (photo de l'auteur, 2019).

2. AVB, TP, Permis de bâtir, 28.881, Brouillon de la réponse du maire de Merode au préfet, 6 septembre 1808.
3. AVB, TP, Permis de bâtir, 28.917, Rapport du directeur des Travaux publics sur la demande de de Middeldeer, 25 juin 1816.
4. François Verly avait déjà proposé un plan d'embellissement général pour Bruxelles, caractérisé par l'importance des artères qui structuraient l'espace public au détriment des places. Jean-Alexandre Werry a contribué au prolongement de la rue Royale : LOIR, C., *Bruxelles néoclassique. Mutation de l'espace urbain, 1775-1840*, Bruxelles, CFC-Éditions, 2017, p. 222.
5. « L'édilité de Bruxelles », *L'Indépendant*, Bruxelles, 1^{er} juin 1840, p. 1.
6. AVB, TP, Permis de bâtir, 28.878, Lettre du géomètre Paumier-Duverger au bourgmestre, 12 février 1840.
7. DARIN, M., *La comédie urbaine. Voir la ville autrement*, Gollion, Éditions Infolio, 2009.
8. AVB, TP, Permis de bâtir, 28.952, Lettre de Hanssen au bourgmestre de Bruxelles, 23 mars 1844.
9. *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles* (BCB), 1849, II, p. 184.
10. BCB, 1877, I, p. 62.

MODERNISING OLD STREETS Changing street plans in Brussels in the 19th century

In the 19th century, the streets of Brussels underwent fundamental changes: they were widened, straightened, paved and equipped with pavements, creating a very specific urban landscape. Today, preserved façade recesses and material features attest to the practice of realignment, a key stage in the process of modernising the "old city". This realignment, which began in 1807, was to be systematically implemented in Brussels in the 1840s. The growth in traffic flows, the development of the railway and the impact of hygiene campaigns led the authorities to design a "completely new system" for the streets, established through the drawing up of a general plan for the alignment of Brussels, the ambitions of which quickly ran into implementation difficulties. The realignment plan, which was revised, systematised and then abandoned in favour of new urban solutions, illustrates the gap between the ideal city, desired by its elites, and the perfectly imperfect city built in successive steps. As a result of subsequent changes some spaces have a specific form and have therefore been appropriated for contemporary social or artistic purposes befitting their historical and heritage significance.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Stéphane Demeter, Paula Dumont, Murielle Lesecque, Griet Meyfroots, Valérie Orban et Cecilia Paredes

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Cecilia Paredes et Christophe Loir (ULB)

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

AUTEURS/COLLABORATION RÉDACTIONNELLE

Marion Alecian, Aurélie Autenne, Céline Chéron, Paula Cordeiro, Marie Demanet, Quentin Demeure, Thibaut Jossart, Isabelle Leroy, Murielle Lesecque, Christophe Loir, Griet Meyfroots, Marc Meganck, Muriel Muret, Cecilia Paredes, Thomas Schlessler, Christian Spapens, Francis Tourneur, Tom Verhofstadt

RELECTURE

Françoise Cordier, Martine Maillard, Anne Marsaleix, Marc Meganck, Brigitte Vander Bruggen

TRADUCTION

Gitracom, Hilde Pauwels, Eric Tack, Ubiqu Belgium NV/SA

CARTOGRAPHIE

Maxime Badard, Philippe Chartier, Cecilia Paredes

GRAPHISME

Polygraph'

CRÉATION DE LA MAQUETTE

The Crew communication sa

IMPRESSION

Graphius Brussels

DIFFUSION ET GESTION DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt, Brigitte Vander Bruggen
bpeb@urban.brussels

REMERCIEMENTS

Martin van Berkel, Frédéric Hoebeeck, Frank Scheelings, Thomas Schlessler, René Laurent.

Avec la collaboration de l'équipe du Centre de documentation urban.brussels

Merci aussi aux étudiants du cours *La ville des XVIII^e et XIX^e siècles : paysages urbains historiques et enjeux actuels*, ULB, 2019

ÉDITEUR RESPONSABLE

Bety Waknine, directrice générale, urban.brussels (Service public régional Bruxelles Urbanisme & Patrimoine)
Mont des Arts 10-13, 1000 Bruxelles

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

CONTACT

Urban.brussels
Mont des Arts 10-13, 1000 Bruxelles
www.patrimoine.brussels
bpeb@urban.brussels

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 d'Urban.brussels.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AOE - Archief Onroerend Erfgoed
ARAU - Atelier de Recherches et d'Action Urbaines
AVB - Archives de la Ville de Bruxelles
CIDEP Centre d'information, de documentation et d'étude du patrimoine
CD.U.B - Centre de documentation urban.brussels
ERU asbl Centre d'Études et de Recherches Urbanistiques
F.R.S. - FNRS - Fonds de la recherche Scientifique
KBR Koninklijke Bibliotheek - Bibliothèque royale
KIK-IRPA - Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium / Institut royal du Patrimoine artistique
MVB - Musées de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi
PMW asbl - Pierres et Marbres de Wallonie
RTC - Royal Trust Collection

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2019/6860/018

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

DÉJÀ PARU DANS BRUXELLES PATRIMOINES

001 - Novembre 2011
Rentrée des classes

002 - Juin 2012
Porte de Hal

003-004 - Septembre 2012
L'art de construire

005 - Décembre 2012
L'hôtel Dewez

Hors série 2013
Le patrimoine écrit notre histoire

006-007 - Septembre 2013
Bruxelles, m'as-tu vu ?

008 - Novembre 2013
Architectures industrielles

009 - Décembre 2013
Parcs et jardins

010 - Avril 2014
Jean-Baptiste Dewin

011-012 - Septembre 2014
Histoire et mémoire

013 - Décembre 2014
Lieux de culte

014 - Avril 2015
La forêt de Soignes

015-016 - Septembre 2015
Ateliers, usines et bureaux

017 - Décembre 2015
Archéologie urbaine

018 - Avril 2016
Les hôtels communaux

019-020 - Septembre 2016
Recyclage des styles

021 - Décembre 2016
Victor Besme

022 - Avril 2017
Art nouveau

023-024 - Septembre 2017
Nature en ville

025 - Décembre 2017
Conservation en chantier

026-027 - Avril 2018
Les ateliers d'artistes

028 - Septembre 2018
Le Patrimoine c'est nous !

Hors-série - 2018
La restauration d'un décor d'exception

029 - Décembre 2018
Les intérieurs historiques

030 - Avril 2019
Bétons

031 - Septembre 2019
Un lieu pour l'art

Résolument engagé dans la société de la connaissance, urban.brussels souhaite partager avec ses publics, un moment d'introspection et d'expertise sur les thématiques urbaines actuelles. Les pages de *Bruxelles Patrimoines* offrent aux patrimoines urbains multiples et polymorphes un espace de réflexion ouvert et pluraliste. *Voir la rue autrement* est l'occasion de questionner la cohérence des missions d'urban.brussels sur cet objet urbain incontournable et de rendre visible l'approche intégrée de ses actions sur le paysage bruxellois.

Bety Waknine,
Directrice générale



u



15 €



ISBN 978-2-87584-183-4