

Les Boulevards extérieurs

de la porte de Hal
à la place Rogier

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

40



Réalisation

Asbl CIDEP (Centre d'Information, de Documentation et d'Étude du Patrimoine)

Coordination générale: Christian Spapens, architecte-urbaniste

Texte: Charles Gombert, historien de l'art

Recherches historiques: Serge Combet, historien

Iconographie: Christiane Van Quorie, architecte

Comité d'accompagnement

Cyrille Segers

Cabinet du Secrétaire d'État Emir Kir

Stéphane Demeter, Christine Rouffin, Dominique Pauchet

Direction des Monuments et des Sites

Coordination

Dominique Pauchet

Direction des Monuments et des Sites

Relecture

Martine Maillard

Direction des Monuments et des Sites

Illustrations

h = haut; m = milieu; b = bas; d = droite; g = gauche

Asbl Centre d'Information, de Documentation et d'Étude du Patrimoine – Collection: couverture, 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8(h), 10(b), 11, 12(h), 13, 14-15, 18, 19(h), 20, 21, 22(h), 26(h), 27, 29(b), 30(h), 33, 34(h), 36, 38, 40, 41(b), 42, 46, 47 – Photographies et documentation: 9, 10(h), 19(b), 23, 24, 25, 26(b), 28, 29(h), 30(b), 31(h), 32, 34(m,b), 35, 37, 39, 41(h), 43, 44, 45; Archives de la Ville de Bruxelles: 8(b); © Bibliothèque Royale de Belgique: 12(b); Cercle d'Histoire et de Documentation de Saint-Gilles: 22(b); Fondation Roi Baudouin: 2; URBIS © ©: 16-17; © MRBC Direction des Monuments et des Sites: 31(b).

Graphisme: La Page • Photogravure et impression: Poot Printers • Distribution: Altera Diffusion

© Éditeur responsable: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale,
Direction des Monuments et des Sites, Jacques Van Grimbergen, Directeur général
CCN - rue du Progrès, 80 - 1035 Bruxelles - Tél. 0800/13680

IMPRIMÉ EN BELGIQUE

DÉPÔT LÉGAL: D/2005/6860/009 - ISBN 2-9600502-6-6

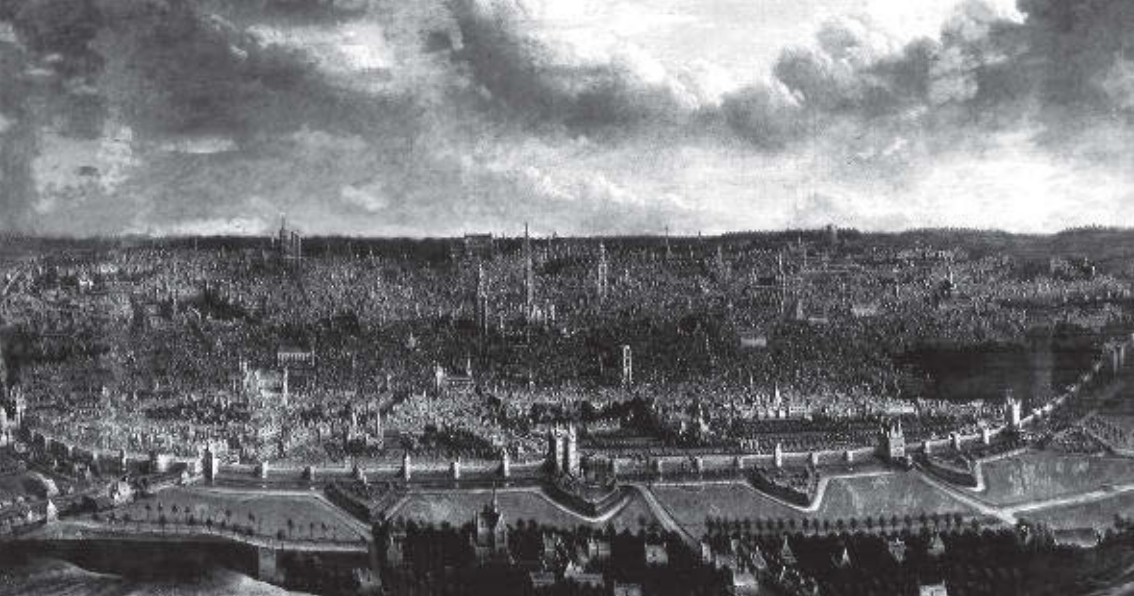
Les Boulevards extérieurs

de la porte de Hal à la place Rogier

Asbl CIDEP



LA PETITE CEINTURE, DU MOYEN ÂGE AU MILIEU DU XX ^e SIÈCLE	2
DE LA PORTE DE HAL À L'ANCIENNE PORTE DE LAEKEN	5
<i>Panorama chronologique</i>	5
LES BOULEVARDS, DE LA PORTE DE HAL À LA PLACE ROGIER	
Parcours	17
<i>De la porte de Hal à la porte d'Anderlecht</i>	18
<i>De la porte d'Anderlecht à la porte de Ninove</i>	27
<i>De la porte de Ninove à la porte de Flandre</i>	31
<i>De la porte de Flandre au square Saintelette</i>	
<i>et à la place de l'Yser</i>	33
<i>De la place de l'Yser à la place Rogier</i>	42
LA PETITE CEINTURE AUJOURD'HUI	47



La petite ceinture, du Moyen Âge au milieu du xx^e siècle

Panorama de Bruxelles en 1665, J. B. Bonnecroy.

L'histoire de la petite ceinture, du Moyen Âge à nos jours, ayant été étudiée en détail dans le premier volume de cette collection consacré aux boulevards extérieurs – Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire n° 22 – nous n'en reprenons ici que les grandes lignes pour nous concentrer, dans la deuxième partie de cet aperçu historique, sur l'évolution du seul tronçon des boulevards qui nous occupe aujourd'hui, à savoir de la porte de Hal à la place Rogier en passant par la zone du canal de Charleroi.

On se souviendra que le tracé des boulevards correspond approximativement à celui des anciennes fortifications qui doublèrent aux xvii^e et xviii^e siècles l'enceinte médiévale de Bruxelles. Édifiée au xiii^e siècle, une première enceinte avait révélé ses limites lors de la prise de la ville en 1356 par le comte de Flandre pendant la guerre de succession de Brabant. Outre les problèmes liés à la saturation du territoire *intra muros*, on peut supposer que cette cuisante défaite militaire convainquit les autorités communales de la nécessité de doter la ville de nouveaux remparts. La seconde enceinte – de sept kilomètres de long, alors que la première n'en faisait que quatre – engloba les zones construites laissées en dehors de la première muraille. Correspondant à l'expansion du quartier de la Chapelle dont la population s'accrut rapidement dès le xii^e siècle grâce à l'industrie drapière, ceci explique par exemple la distance importante qui sépare la porte de Hal de la *Steenpoort* – située à hauteur du boulevard de l'Empereur –, laquelle appartenait à la première enceinte. Mais le territoire enserré par la seconde enceinte allait toutefois bien au-delà de l'extension de l'habitat à cette époque et

même de son développement prévisible, au point que certaines zones ne furent urbanisées que des siècles plus tard, après l'indépendance de la Belgique, lorsque Bruxelles dut assumer son nouveau rôle de capitale et après que ses faubourgs eurent connu un rapide développement industriel. Pour la partie ouest de l'enceinte, celle qui nous concerne plus particulièrement, on peut douter que l'habitat fût très dense au xiv^e siècle dans cette zone inondable par la Senne. Comme l'indique M. de Waha, ce serait dès lors des considérations militaires, «à savoir de développer une défense cohérente limitant le pourtour à défendre par rapport aux forces de l'assiégeant», qui auraient déterminé le choix de cette partie du tracé.

Caractéristique d'une défense médiévale, la seconde enceinte se composait d'un haut mur crénelé fait de briques et revêtu d'un parement de pierres. Garni de plus de septante tours, il était percé de sept portes. Aménagées dans la prolongation des portes de la première enceinte, celles-ci donnaient accès aux principales routes commerciales du pays. L'ensemble était précédé de profonds fossés destinés à renforcer l'efficacité de la muraille. Inondés par les eaux de la Senne dans la partie basse de la ville, les fossés étaient à sec dans sa partie haute.

Le développement de l'artillerie au xv^e siècle – canons, mortiers, bombes, etc. – obligea les ingénieurs militaires à repenser les principes de la défense des villes en multipliant les obstacles successifs afin d'entraver la progression des assaillants pris sous le feu des tirs en enfilade. C'est ainsi qu'à partir du xvi^e siècle, Bruxelles fut progressivement protégée par des ouvrages extérieurs, bastions renforcés par des demi-lunes et des ravelins s'ajoutant au rempart médiéval.

Aussi sophistiqué et complexe fût-il, ce système de défense perdit toutefois de son efficacité face à la mobilité accrue de l'artillerie et au développement des routes qui réduisirent l'importance de la

Plan de Bruxelles en 1649, gravure de J. Blaeu.





Visualisation théorique des tirs du bombardement de Bruxelles, gravée par De Fer. À gauche, le fort Monterey.

guerre de siège, sans oublier la portée croissante des armes dont Bruxelles fit la douloureuse expérience lors du bombardement de 1695 par les armées de Louis XIV qui réduisit à l'état de ruines et de cendres quelque trois mille de ses maisons.

Dans toute l'Europe, les villes commencèrent dès lors à se défaire de leurs défenses pour

s'ouvrir sur l'extérieur et ceci, non seulement pour des raisons de stratégie militaire, mais plus encore par souci de réduire l'obstacle au développement des échanges commerciaux que constituaient les fortifications. À Bruxelles, dont les fortifications en mauvais état ne bénéficiaient déjà plus sous le règne de Marie-Thérèse que d'un entretien minimal, ce processus prit cependant de longues décennies à se réaliser, entre le moment où l'empereur Joseph II ordonna le démantèlement des places fortes des Pays-Bas en 1782, le décret de 1810 par lequel Napoléon décidait à son tour la démolition des remparts et leur remplacement par un boulevard, le plan d'aménagement des boulevards de Vifquain de 1818 et la fin des travaux dans la zone du canal de Charleroi dans les années 1840.



Vue de Bruxelles à partir de la campagne de Scheut en 1777, eau-forte d'Antoine Cardon.



Plan de Bruxelles en 1777, par Dupuis.

De la porte de Hal à l'ancienne porte de Laeken



Plan manuscrit de Bruxelles peu après 1780.

PANORAMA CHRONOLOGIQUE

La seconde enceinte

Ainsi que cela apparaît très clairement sur le plus ancien plan connu de Bruxelles, celui qu'avait dressé entre 1559 et 1560 le topographe Jacques de Deventer pour le compte du roi d'Espagne Philippe II, le tronçon ouest de la seconde enceinte médiévale avait été tracé dans la zone marécageuse et facilement inondable de la Senne et de ses affluents dont les eaux alimentaient les fossés creusés au pied de la muraille afin d'en rendre l'approche difficile aux éventuels assaillants. Ce même plan montre aussi, à hauteur de la porte de Hal, la présence d'un système d'étangs de retenue des eaux qui commandait une partie de l'inondation vers l'aval.

Conçues comme de véritables forteresses, deux portes seulement s'ouvraient à l'origine à l'ouest: la porte d'Anderlecht – encore appelée 't Kruyskenet – et la porte de Flandre. La première menait à la chaussée de Mons, la seconde à l'ancienne route de Flandre, l'actuelle chaussée de Gand.



Porte du Rivage, depuis l'extérieur des remparts. Huile sur carton, fin du XVIII^e siècle.

L'enceinte comprenait aussi deux vannes à l'entrée des deux bras de la Senne dans la ville: entre la porte de Hal et la porte d'Anderlecht, la Grande Écluse, ou *Grote Spuy*, régulaït le cours principal de la rivière tandis que la Petite Écluse, ou *Kleine Spuy*, située entre la porte d'Anderlecht et la porte de Flandre contrôlait le débit d'un bras secondaire de la Senne, connu sous le nom de Senne de Ransfort. Située plus au nord, la porte de Laeken enjambait la Senne à sa sortie de la ville.

Souhaité par les marchands bruxellois dès le xv^e siècle, le canal de Willebroeck, qui ne fut creusé qu'un siècle plus tard, de 1550 à 1561, entraîna la création d'une nouvelle porte, appelée du Rivage ou encore du Canal. Simple poterne qui s'ouvrait pour le service du hal-lage à l'origine, elle fut fortifiée en 1576. Gravement endommagée par les terribles inondations de 1643, elle dut être démolie et reconstruite. Bernard Raessens, contrôleur des travaux de la Ville, dressa les plans du nouvel édifice de style baroque, lequel subsista jusqu'au début du xix^e siècle. Enjambant le canal, le Haut Pont – passerelle assurant une circulation continue sur les remparts – se soulevait pour permettre le passage des navires à hautes mâtures. L'ensemble, qui était situé approximativement en deçà du carrefour des actuels quai du Commerce et boulevard d'Ypres, fut démoli en 1812.

L'ancien port de Bruxelles

La mise en service du canal de Willebroeck inauguré en 1561 – l'un des premiers en Europe qui ait appliqué le système des écluses à sas

Vue générale de la place Sainctelette prise depuis l'Entrepôt, vers 1905. À gauche, les pavillons d'octroi de l'ancienne porte du Rivage.



inventé par les Italiens peu de temps auparavant – assura à Bruxelles un accès direct au nord du pays via le Rupel, indépendamment des prétentions fiscales de Malines qui prélevait un péage sur tous les bateaux empruntant la Senne. La croissance économique qui s'ensuivit entraîna la création d'un nouveau quartier autour des bassins creusés *intra muros* dans le prolongement du canal. Ralentí dans son développement par les guerres qui endeuillèrent le pays sous le régime espagnol, dans la seconde moitié du xvi^e siècle, le port de Bruxelles ne connut son véritable essor qu'une fois la paix revenue, sous la régence des archiducs Albert et Isabelle (1598-1621).

Les fortifications

Lors des travaux de fortification, aux xvi^e et xvii^e siècles, les fossés furent approfondis et élargis et des demi-lunes ou ravelins – ouvrages extérieurs composés de deux faces faisant un angle saillant – furent élevés afin de dissimuler la muraille à la vue et de la couvrir. À l'initiative du comte de Monterey, gouverneur général de nos provinces, la porte de Hal, point faible de ce système de défense, fut couverte par une puissante citadelle érigée entre 1672 et 1674 sur les hauteurs de Saint-Gilles. Nécessitant l'expropriation de quelque dix hectares de terres, sans compter une surface quasi équivalente afin d'y établir les briqueteries destinées à fournir les matériaux de construction, cet imposant ouvrage défensif fut vendu avec obligation de démolition une centaine d'années plus tard, en 1782. Les noms des rues du Fort et des Fortifications à Saint-Gilles en conservent seuls le souvenir. En

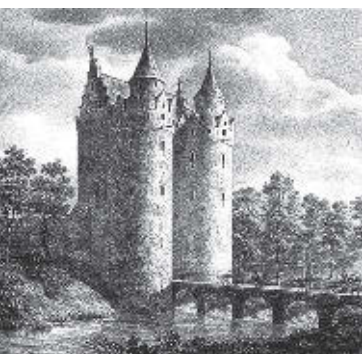
Port de Bruxelles à la fin du XIX^e siècle. Photographie Neurdein.



Port de Bruxelles en 1729. À droite, la maison dite hanséatique. Lavis de P. Derons.

« Le sixième quartier est celui de la Porte du Rivage, qui s'étend depuis la Porte de Flandre à gauche (...) jusqu'à la Porte de Laeken... C'est un mouvement perpétuel de barques, de charrettes et d'autres choses destinées au commerce. On s'y embarque deux fois par jour pour Anvers et pour Vilvorde... On est très proprement et commodément dans les barques de voiture, qui sont tirées par des chevaux qui font une lieue par heure. Elles sortent de la ville à côté de la porte du Rivage, dont les deux faces sont embellies d'une architecture moderne avec fronton au-dehors et une plateforme au-dedans, par où l'on entretient la communication des remparts... Tous les architectes conviennent que cette porte est un morceau très régulier et un des plus beaux de cette ville où l'on peut dire que l'architecture est employée avec plus de profusion, qu'en plusieurs autres d'une plus grande étendue. »

Description de la ville de Bruxelles par G. Frick, 1749



Porte de Flandre, telle que démolie en 1782, dessinée par P. Vitzthumb et lithographiée ultérieurement, vers 1835, par A. Boens.

avant de la porte de Hal elle-même, trois bastions furent bâtis, l'un juste en face, les deux autres de chaque côté de celle-ci. Quant à la partie ouest de l'enceinte, à l'abri de ses fossés inondés, elle fut moins concernée par la seconde campagne de travaux de fortification du XVIII^e siècle que la partie est.

Si les défenses de Bruxelles devinrent progressivement caduques, leur démantèlement à l'époque autrichienne n'empêchait pas la Ville – tenue pour responsable d'une partie de leur entretien – d'en tirer encore certains bénéfices, lesquels furent d'ailleurs l'objet de plusieurs litiges entre les autorités communales et l'État. Il s'agissait des revenus des « fruits croissants sur les fortifications », à savoir la vente des arbres, la location des herbages et, ceci nous concerne plus particulièrement, des étangs et fossés remplis d'eau. En 1753, un décret de Charles de Lorraine régla d'autorité le conflit en déclarant qu'à l'avenir « la moitié de la somme de cette vente (il s'agit de celle des arbres), sera au profit des finances de S.M. et que l'autre moitié restera à celui de la ville. » L'enjeu n'était certes pas négligeable puisque ce sont plus de vingt mille arbres qui avaient été plantés sur les fortifications, transformées ainsi en véritable lieu de promenade – aménagement qui répondait parfaitement au goût de la nature propre au XVIII^e siècle en matière d'urbanisme et dont l'aménagement de la promenade de l'Allée Verte en 1704 sur la digue orientale du canal de Willebroeck fut un autre exemple remarquable.

Quant aux portes, qui avaient perdu leur importance défensive, elles se retrouvèrent presque toutes sans affectation durable à la veille du démantèlement, à l'exception de celles de Hal et de Laeken, respectivement prison civile et prison militaire. Aussi, à la fin de la période

Démolition de l'enceinte de Bruxelles. Ici, la porte d'Anderlecht. Dessin de F. Bossuet.



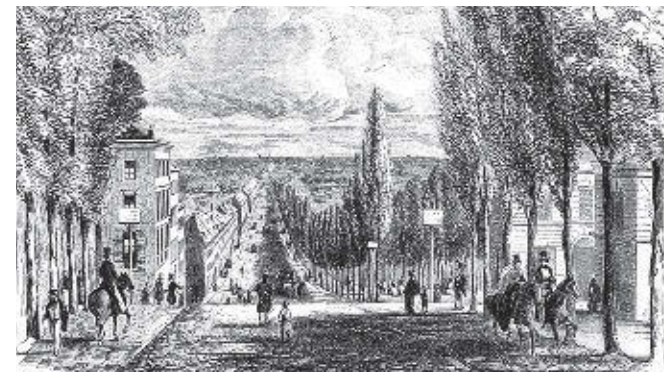
autrichienne, seules subsistaient ces deux portes, ainsi que celle du Rivage qui n'était pas un ouvrage défensif. Les portes d'Anderlecht et de Flandre avaient, quant à elles, été promptement démolies. En revanche, la plupart des ouvrages inondés à l'ouest demeuraient en place et ils ne furent pas davantage démantelés sous le gouvernement de la France, en dépit du décret de Napoléon ordonnant la démolition des fortifications, car les autorités prévoyaient déjà à cet endroit la construction du canal de Charleroi.

C'est à la fin de la période française que fut, par ailleurs, envisagée la démolition du mur d'enceinte médiéval dont la municipalité réclama le remplacement par une barrière fiscale. Mais les difficultés sans cesse croissantes auxquelles était confronté l'empire, dues en particulier à la nécessité de financer la guerre, empêchèrent Bruxelles d'entreprendre ces travaux ambitieux, quoiqu'en 1804-1807, une nouvelle porte, baptisée du nom de l'empereur, fut percée, d'après les plans de l'architecte Payen, dans l'enceinte de la ville, dans l'axe de la rue de Laeken et de la chaussée d'Anvers.

Les boulevards

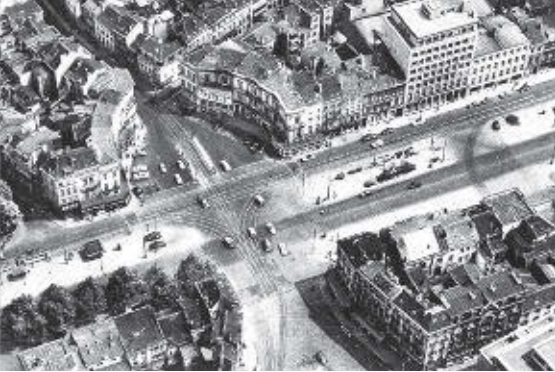
Durant la période hollandaise, la stabilité politique et le développement économique encouragé par le roi Guillaume I^{er}, sans compter le fait que Bruxelles retrouvait son statut de capitale en alternance avec La Haye, furent autant de facteurs propices à relancer la question de la création des boulevards et du canal de Charleroi.

En 1818, la régence de la Ville organisa un concours pour l'aplanissement des remparts et leur remplacement par des boulevards, stipulant que « le meilleur plan sera celui qui offrira le plus d'avantages à la



Redessinant la carte de l'Europe au profit des puissances victorieuses après la chute de l'Empire, le traité de Vienne de 1815 décida la réunion de la Belgique et de la Hollande sous la couronne de Guillaume I^{er}. Les deux pays n'en furent pas pour autant profondément unis, loin s'en faut. Signe de leur dualité persistante, le souverain, la Cour, les ministères et les Chambres étaient tenus de se transporter d'année en année de Bruxelles à La Haye.

Boulevard du Jardin botanique, vers 1850.



Place Madou, vers 1950.



Médaille de L. Wiener commémorant la loi du 18 juillet 1860 abolissant les octrois à l'entrée des villes.

La suppression de l'octroi

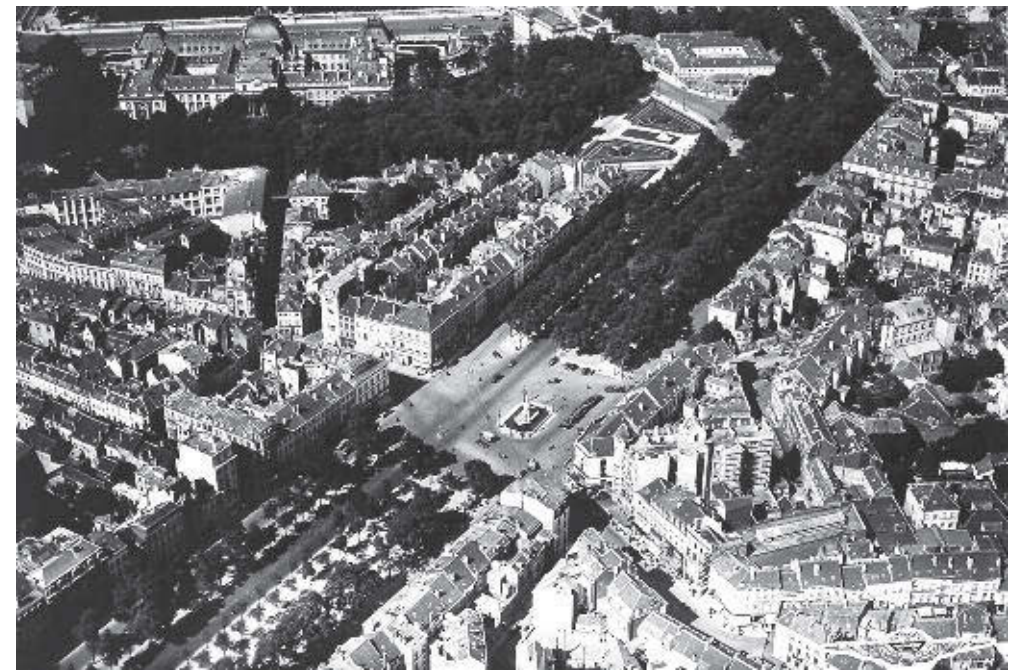
Si la barrière de l'octroi générait d'importants revenus pour la Ville, elle constituait en revanche un obstacle de taille à la réunion de la cité *intra-muros* à sa périphérie, ce que réclamaient avec insistance les autorités communales voyant d'un mauvais œil les entreprises se développer dans les faubourgs où elles bénéficiaient d'une fiscalité moindre. Plusieurs projets d'incorporation des communes limitrophes et de suppression de l'impôt se soldèrent par autant d'échecs avant l'adoption, en 1860, de la proposition de suppression de l'octroi présentée par Frère-Orban. Devant la Chambre des Représentants, ce libéral intransigeant décrivait cette «ceinture de murailles et de fossés» comme «les derniers vestiges du Moyen Âge au milieu de la civilisation moderne.»

ville sous le rapport de l'économie, de l'embellissement, de la facilité des communications et de l'augmentation de la population.» Sous l'intitulé «Embellissements de Bruxelles. Projet général des boulevards», l'ingénieur en chef du *Waterstaat*, Jean-Baptiste Vifquain, remporta le concours. Reprenant les théories du XVIII^e siècle en matière d'aménagement, il préconisait d'agir

conjointement sur le développement démographique, économique et esthétique. Son plan prévoyait de «masquer par de nouvelles constructions toutes les habitations hideuses qui gisaient au pied de nos ci-devant superbes remparts» et de tracer de larges artères – de préférence à travers les quartiers insalubres car cela «demande peu de sacrifices» – agrémentées de plantations, de jardins et de fontaines. À l'est, les boulevards seraient fastueux, bordés des édifices du pouvoir. À l'ouest, la construction du canal devrait y encourager l'implantation d'activités industrielles et commerciales. Pour Vifquain en effet, «les parties du nouveau boulevard entre les portes d'Anderlecht et du Rivage resteraient abandonnées et acquerraient difficilement des occupants (sic) bâtisseurs si de ce côté ils ne sont point vivifiés par une branche du canal qui, peut-être sous quelques jours, accroîtra singulièrement la richesse de Bruxelles par l'exploitation du commerce du charbon qu'un nouveau canal amènerait en abondance de Charleroy.»

La démolition des remparts prit une vingtaine d'années. Un dessin de François Bossuet, de 1828, montre ainsi qu'entre les portes de Hal et d'Anderlecht, les fortifications étaient loin d'être complètement arasées à la veille de l'indépendance, même si une large brèche dans la muraille laisse voir le bâti *intra-muros*.

C'est le boulevard d'Anvers, entre le canal de Willebroeck et la Senne, qui fut le premier à être aménagé (1819). Son tracé perpendiculaire au canal libéra des terrains qui furent lotis par la Ville et sur lesquels on aménagea une place au débouché de la rue de Laeken, la place d'Anvers. Au moment de l'indépendance, toute la partie ouest des boulevards jusqu'au boulevard de Waterloo était achevée. Après 1830, les travaux reprirent entre la porte de Hal et la porte d'Anderlecht où l'on créa le boulevard de France – appelé plus tard du Midi –, entraînant la démolition des restes de la Grande Écluse.



Photographie aérienne des boulevards arborés, détaillant la porte de Namur, vers 1950.

L'aménagement du boulevard de l'Abattoir, entre la porte d'Anderlecht et la porte de Ninove, ouverte en 1816, suivit. Plantés de plusieurs rangées d'arbres, les boulevards constituaient une agréable promenade. Longés par une barrière doublée d'un fossé, ils assuraient aussi la fermeture de la ville. À proximité de l'emplacement des anciennes portes, ce mur de clôture était percé d'ouvertures flanquées de pavillons, les aubettes de l'octroi qui abritaient les employés communaux chargés de percevoir la taxe sur les marchandises à l'entrée de la cité. Œuvres de l'architecte Auguste Payen, seuls les pavillons de style néoclassique des portes d'Anderlecht (1836) et de Ninove (1833-1834) ont survécu. Ceux des anciennes portes de Flandre et du Rivage ont été détruits lors des travaux d'élargissement du canal au début du XX^e siècle.

Le canal de Charleroi

Dès l'installation du régime hollandais, les «principaux producteurs et consommateurs belges et hollandais» firent circuler des pétitions réclamant la reprise des études pour la construction du canal de Charleroi à Bruxelles. En assurant une nouvelle communication entre

le sud et le nord du pays, cette voie navigable devait, entre autres, permettre l'acheminement du charbon des mines du Hainaut vers les entreprises industrielles où il alimentait les chaudières des machines à vapeur toujours plus nombreuses.

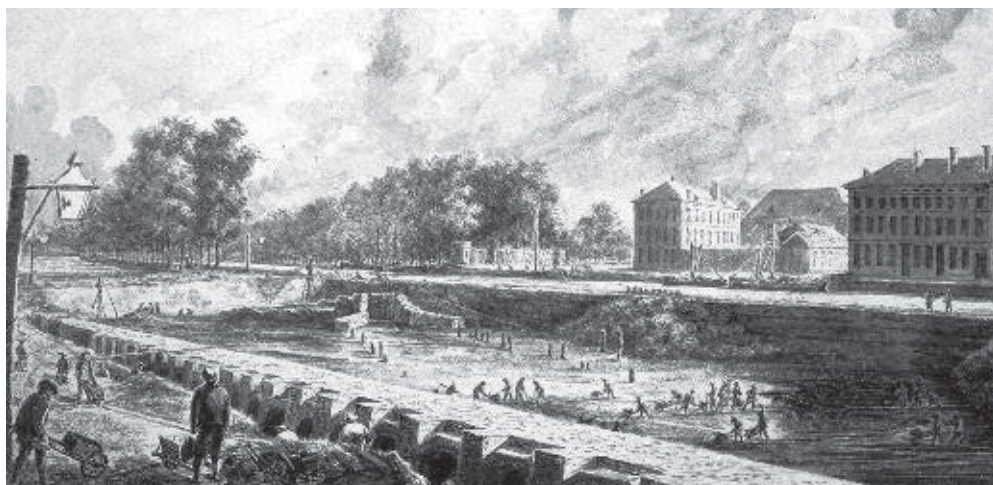
Un premier projet de canal à petite section avait été présenté en 1817 par un membre des états généraux, Antoine Barthélémy – qui a laissé son nom à l'un des tronçons des boulevards longeant le canal. Quelques années plus tard, en 1823, les autorités confiaient à Jean-Baptiste Vifquain la poursuite de l'étude. Vifquain recommanda la réalisation d'un canal de section moyenne sur lequel puissent naviguer des embarcations, les « baquets de Charleroi », construites sur le modèle des péniches anglaises. Les travaux adjugés en janvier 1826 durèrent quelque six ans. Le 22 septembre 1832, le canal était inauguré.

C'est à hauteur de la porte de Ninove où il dessinait un angle droit que le canal de Charleroi rejoignait à l'origine la capitale. De là, il longeait l'ancien tracé des fortifications sur lesquelles s'achevait à la même époque la réalisation des boulevards avec, entre la porte de Flandre et la porte du Rivage, le boulevard de l'Entrepôt – aujourd'hui boulevards de Nieuport et du Neuvième de Ligne – commencé en mai 1844, inauguré en septembre 1851. Comme le rappelle T. Demey, cette partie des boulevards, « affairée et bruyante », fut bientôt « peuplée de commerces, de magasins de charbon, de hangars et de halles qui vivent du transport par bateaux des marchan-



Médaille de Braemt commémorant l'ouverture du canal de Charleroi en septembre 1832.

Creusement du canal en face du Chien vert, dessiné en 1830 par Vitzthumb.

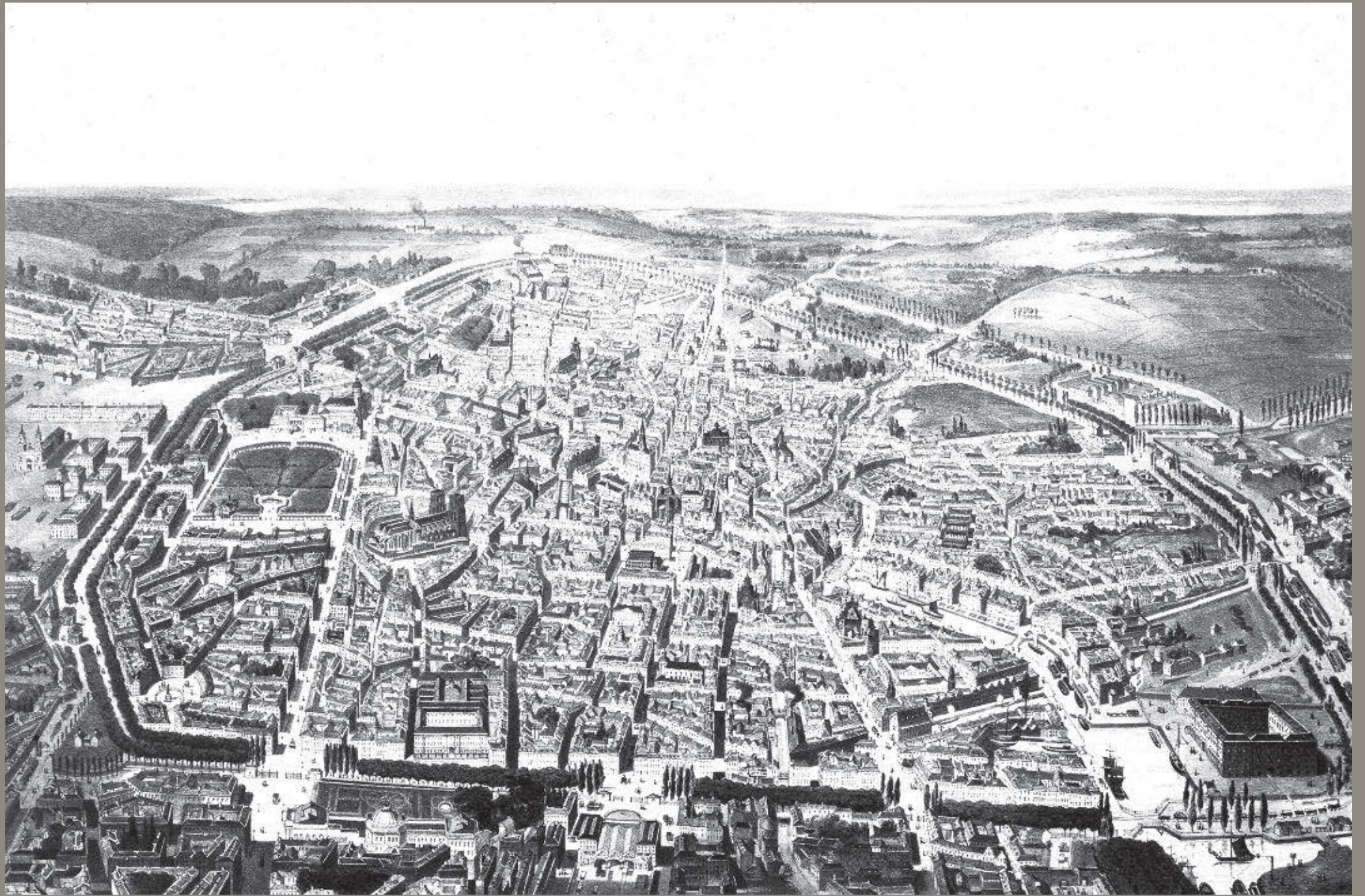


dises et des matières premières destinées à la banlieue industrielle de Molenbeek.»

En 1829, alors que s'achevaient les travaux du canal de Charleroi, un autre important chantier était mis en adjudication, celui du Grand Bassin, aussi appelé bassin du Commerce, qui consistait en un élargissement du canal de Willebroeck sur des terrains situés autrefois à l'extérieur de l'enceinte médiévale et annexés au territoire de la Ville à la suite de la création du boulevard d'Anvers. La pose de la première pierre eut lieu quelques mois avant l'indépendance du pays, en avril 1830. Véritable port intérieur de quelque 180 mètres de long, le bassin du Commerce pouvait accueillir jusqu'à cent cinquante bateaux. Il était bordé sur son front ouest – que limitait au nord la nouvelle porte du Rivage (1833) – par le vaste Entrepôt bâti de 1843 à 1847 sur les plans de l'architecte Louis Spaak. Situé sur la ligne ferrée qui reliait à l'époque la gare des Bogards à la gare du Nord en passant par les boulevards de la petite ceinture, cet austère et massif bâtiment d'esprit néoclassique se révélait novateur sur le plan des techniques de construction par l'emploi simultané de la fonte, du fer laminé et de la maçonnerie. Entamés au début du xx^e siècle, les travaux des nouvelles installations maritimes au nord de la place Saintelette entraînèrent sa démolition en 1911, à la suite du comblement du bassin du Commerce. Sur les terrains ainsi libérés allait s'ériger dans l'entre-deux-guerres le nouveau quartier maritime, donnant, dans les grandes lignes, à cette portion des boulevards sa physionomie actuelle.

Entrepôt de Bruxelles, photographié à la fin du XIX^e siècle par A. Louvois.







Pages précédentes:
 Vue aérienne de Bruxelles, dessinée
 de la gare du Nord vers la porte de Hal
 à partir d'un ballon captif par Guesdon
 vers 1855.



Les boulevards, de la porte de Hal à la place Rogier: Parcours

- a - Boulevard du Midi
- b - Boulevard de l'Abattoir
- c - Boulevard Barthélémy
- d - Boulevard du Neuvième de Ligne
- e - Boulevard d'Anvers
- f - Boulevard du Jardin Botanique
- g - Boulevard Bischoffsheim
- h - Boulevard du Régent
- i - Avenue de la Toison d'Or
- j - Boulevard de Waterloo

- 1 - Porte de Hal
- 2 - Quartier des Marolles
- 3 - Gare du Midi
- 4 - Porte d'Anderlecht
- 5 - Institut des Arts et Métiers
- 6 - Porte de Ninove
- 7 - Quartier Rempart aux Moines
- 8 - Porte de Flandre
- 9 - Petit Château
- 10 - Quartier maritime
- 11 - Place Saintelette
- 12 - Quartier Nord
- 13 - Place Rogier
- 14 - Jardin botanique
- 15 - Porte de Schaerbeek
- 16 - Quartier Notre-Dame-aux-Neiges
- 17 - Palais des Académies
- 18 - Quartier Léopold
- 19 - Porte de Namur
- 20 - Porte Louise
- 21 - Palais de Justice

 Détournement de la Senne
 Canal

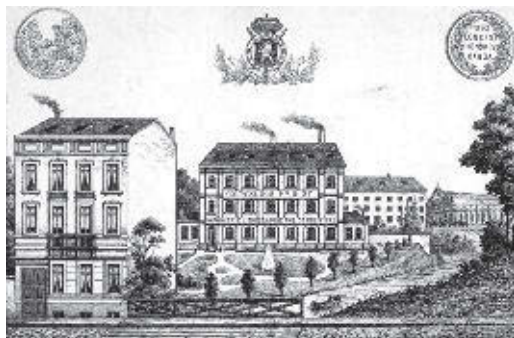


Vue sur le chantier du voûtement de la Senne, à l'intersection des actuels boulevards du Midi et Lemonnier. Photographie attribuée à J. Kampfe, 1870.

DE LA PORTE DE HAL À LA PORTE D'ANDERLECHT

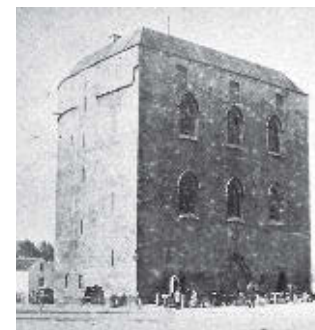
Les travaux d'aménagement du boulevard de France – rebaptisé boulevard du Midi dès 1841 – furent entrepris en 1832 et durèrent moins de dix ans. Les premières constructions s'élevèrent aux abords de la porte de Hal dès 1836. Une cinquantaine d'années plus tard, l'ensemble était bâti d'immeubles d'inspiration néoclassique ou de style éclectique, pour l'essentiel à caractère résidentiel. Nombre d'entre eux, depuis longtemps reconvertis à d'autres fonctions – hôtellerie, commerce – sont encore visibles aujourd'hui et le promeneur attentif ne manquera pas d'être frappé par la belle prestance des plus cossus. Démolitions et reconstructions – en particulier aux abords de la gare du Midi – ont cependant grandement perturbé l'homogénéité originelle du tissu urbain, surtout lorsqu'il s'est agi d'élever des immeubles de bureaux hors gabarit, sans lien aucun avec le parcellaire ancien. Rénovation audacieuse d'un bâtiment industriel des années 1920 en bureaux, l'exemple récent de l'immeuble de Jo Crepain (1997-2001) jouxtant l'ancienne écluse, boulevard Poincaré (n° 78-79), montre pourtant que l'ancien et le moderne peuvent faire bon ménage.

Senne à l'entrée de Bruxelles vers 1870. À droite, la gare du Midi. Lithographie publicitaire de Gouwelloos.



La porte de Hal

Unique vestige important de la seconde enceinte de Bruxelles, la porte de Hal doit sa survie au fait d'avoir rempli la fonction de prison dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, alors qu'était entamée la démolition systématique des fortifications. Pour rappel, elle avait, au cours des temps, connu diverses occupations : grenier à foin vers le milieu du XVII^e siècle, prison militaire à diverses reprises, temple luthérien, prison criminelle en 1759 et, en 1827, dépôt d'archives. Restaurée une première fois par les soins de l'architecte Tilman François Suys (1844) et devenue propriété de l'État, elle allait ensuite abriter les collections du Musée royal d'Armures, d'Antiquités et d'Ethnologie.



Travaillant dans l'esprit de Viollet-le-Duc qui « restaura » de nombreux châteaux et églises gothiques en France, sans le souci de prudence et d'authenticité qui caractérise le travail des restaurateurs d'aujourd'hui et en n'hésitant pas à littéralement réinventer et compléter le bâti ancien dans sa forme supposée aboutie, Henri Beyaert entama en 1868 une deuxième campagne de restauration de la porte de Hal au terme de laquelle le bâtiment revêtit l'aspect que nous lui connaissons encore, plus proche des théories de son restaurateur que de la réalité historique.

Plus récemment, au début des années 1990, des fouilles archéologiques mirent au jour une partie des structures anciennes de l'édifice. Mis à mal par les travaux du métro dans les années 1970, le square entourant l'édifice a été réaménagé il y a quelques années à peine. Sur son versant saint-gillois, baptisé avenue de la Porte de Hal, une enfilade de beaux immeubles à appartements datant des premières décennies du XX^e siècle mène insensiblement à l'avenue Jean Volders – large artère en haut de laquelle se profile la silhouette de l'église Saint-Gilles toute proche – et à la Cité Fontainas dont l'élégante façade courbe rappelle l'architecture des *crescents* anglais, ces ensembles de maisons disposées en croissant dont le *Royal Crescent* de Bath (vers 1767) demeure l'exemple le plus célèbre.



Porte de Hal après sa restauration par H. Beyaert qui signa cette photographie vers 1875.

À gauche : Porte de Hal avant sa transformation. Photographie anonyme, vers 1860.

Évoquant l'ambiance des *Cités obscures* qui ont rendu célèbre son auteur auprès des amateurs de bande dessinée, l'œuvre « Le passage inconnu » de François Schuiten orne la station de métro *Porte de Hal*.



Cité Fontainas, havre de retraite pour instituteurs. Photographie anonyme du XIX^e siècle.

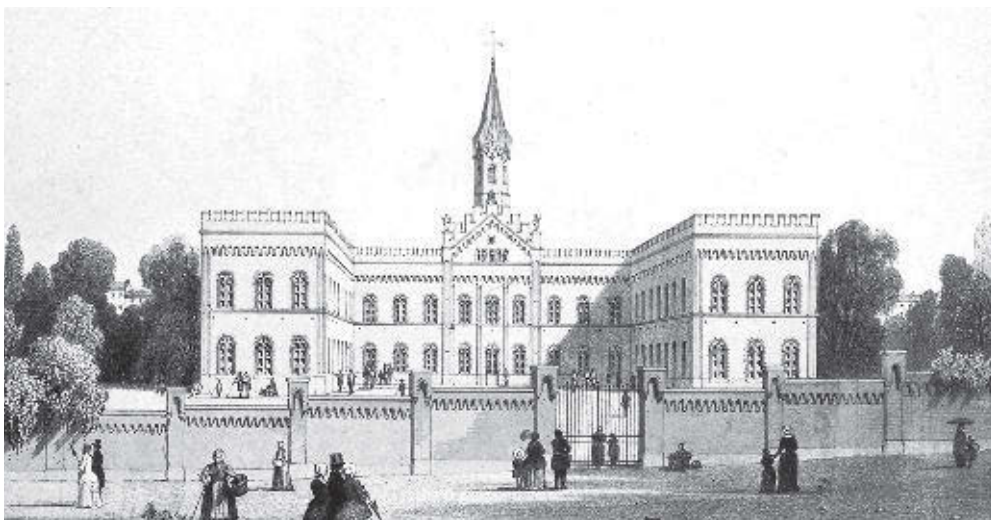


La Cité Fontainas et l'ancien Hospice des Aveugles

Bâti en hommage au bourgmestre André Fontainas qui avait contribué à améliorer le sort des instituteurs, la Cité Fontainas devait offrir un logement décent aux maîtres d'école à la retraite. Le règlement prévoyait que le droit d'habitation pourrait être révoqué « pour motifs graves dont le Collège sera juge! »

L'architecte Antoine Trappeniers en dressa les plans en 1865. La composition régulière de la façade de style néoclassique s'articule autour d'une partie centrale en légère avancée, surmontée d'un fronton sculpté – on y voit deux génies ailés accompagnés de deux enfants pauvres soutenant le médaillon de Fontainas – et encadrée par deux pavillons symétriques. L'ensemble revêt l'allure monumentale d'un authentique palais contrastant avec la modestie des logements que l'édifice abritait à l'origine.

Hospice des aveugles tel que l'avait conçu Cluysenaer, dessiné par Vanderhecht pour la Société royale de Philanthropie de Bruxelles.

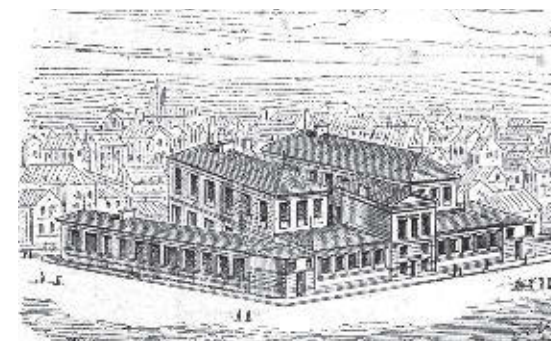


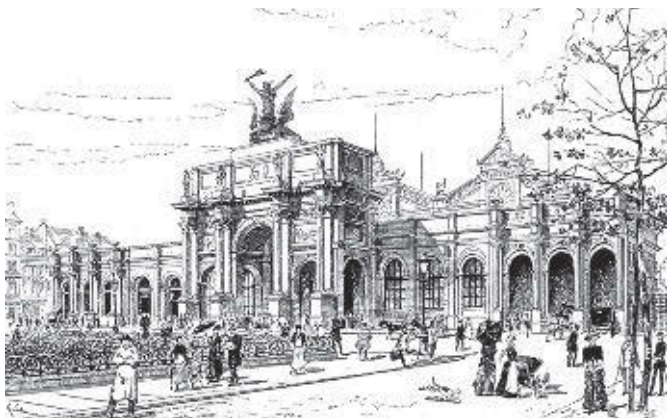
De l'autre côté du boulevard, l'ancien Hospice des Aveugles – fondé par la Société royale de Philanthropie grâce à un legs du baron L-F. de Ghendt de Lenghentier – présentait lui aussi, du moins à l'époque de sa création, l'aspect extérieur d'une belle et riche demeure aux façades élégantes, couronnées de créneaux. Bâti entre 1849 et 1855 sur des plans de J.-P. Cluysenaer, l'édifice en U de style néo-Tudor subit au cours des ans de nombreuses transformations, notamment l'adjonction, au début du XX^e siècle, d'un pavillon administratif et d'une infirmerie dus à Paul Saintenoy. En 1957, les ailes latérales furent étendues jusqu'au boulevard tandis que le pavillon central était exhausé d'un étage et que les façades, modernisées, perdaient leurs créneaux. De 1991 à 2000, l'intérieur a été complètement restructuré (arch. Boelens). L'établissement a conservé sa destination d'hébergement médicalisé pour personnes âgées, mais sans conserver sa spécificité pour aveugles et malvoyants.

Une ancienne école communale

C'est Joseph Poelaert (1817-1879) – dont le nom évoque immanquablement aux Bruxellois le monumental Palais de Justice, son œuvre ultime – qui dessina, en 1849, les plans de ce sobre bâtiment destiné à accueillir une école primaire pour garçons et filles, l'école primaire d'application Charles Buls, la première conçue comme telle pour la Ville de Bruxelles. La rigoureuse symétrie de la façade principale, enduite et peinte, le fronton triangulaire surmontant le portail central : autant d'éléments qui rappellent l'esprit de l'architecture néoclassique dont était imprégné l'art de Poelaert à ses débuts. À quelques pas, enjambant le boulevard, un pont de chemin de fer nous rappelle combien les travaux de la jonction ferroviaire Nord-Midi remodelèrent en profondeur la physionomie de Bruxelles, contribuant en plus d'un endroit à lui donner cet aspect chaotique que nous lui connaissons. Ce puissant ouvrage d'art a été tout récemment mis en valeur par une intervention de l'artiste Jean Glibert qui, par une combinaison originale de couleurs et de lumières, en fait ressortir les différents éléments constitutifs.

École du boulevard du Midi en 1878, xylogravure de F. Narjoux.





Gare du Midi conçue par Payen. Dessin de Louis Titz.

La gare du Midi et ses environs

Inaugurée le 5 mai 1835 à l'Allée Verte, le long du canal de Willebroeck, la première ligne ferroviaire du continent européen reliait Bruxelles à Malines. À l'autre bout de la ville, à proximité du boulevard du Midi, en bordure de la place Rouppe, la petite station des Bogards – du nom du couvent à l'emplacement duquel elle avait été construite – accueillait, quant à elle, les voyageurs de la ligne de Tubize, ouverte en 1840. Ce modeste édifice sera remplacé une trentaine d'années plus tard par la première gare du Midi, inaugurée en 1869. Bâtie sur le territoire de la commune de Saint-Gilles, ses plans avaient été dessinés par Auguste Payen, architecte de la Ville de Bruxelles et premier architecte engagé par les Chemins de Fer belges. Œuvre du sculpteur Louis Samain, un groupe colossal en fer de fonte, une figure féminine conduisant un char symbolisant « Les progrès des chemins de fer », en surmontait l'entrée monumentale dont les arches en plein cintre évoquaient un arc de triomphe romain. Un an après l'inauguration de la station des Bogards, une liaison ferrée réservée aux marchandises avait été aménagée entre celle-ci et l'Allée Verte, empruntant les boulevards jusqu'au pont mobile du bassin du Commerce et le boulevard d'Anvers. Les convois évoluaient à

Construction des arches du viaduc de la jonction Nord-Midi.

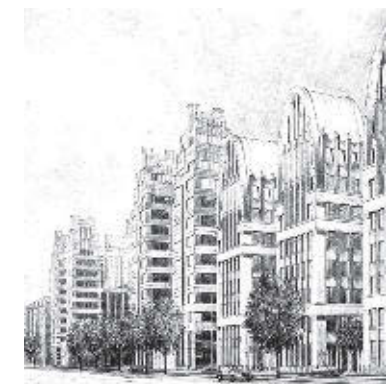


même la voie publique, précédés par un agent agitant une cloche et un drapeau rouge, remplacé par une lanterne la nuit! Source d'encombrements permanents et d'accidents fréquents, cette solution boiteuse perdura jusqu'à l'inauguration, après celle de la gare du Midi, d'une nouvelle jonction circulaire à travers Anderlecht et Molenbeek. Dès avant la guerre de 14-18 toutefois, l'idée germa d'une jonction ferroviaire Nord-Midi passant par le centre de la ville. Les premières arches de pierre du pont qui devait enjamber le boulevard ne tardèrent pas à se dresser sur la vaste place qui précédait alors la gare. Mais la guerre interrompit les travaux, si bien que l'ouvrage d'art n'entra en fonction qu'une quarantaine d'années plus tard, après la Seconde Guerre mondiale, lorsque fut enfin inaugurée la Jonction, laquelle allait, en 1949, entraîner la démolition de la première gare. Inaugurés en 1954, les bâtiments que l'on peut encore voir aujourd'hui sont l'œuvre des architectes Adrien et Yvan Blomme et Fernand Petit, lauréats *ex æquo* d'un concours public organisé en 1937. La simplicité des jeux de volumes, l'unité de conception et les parements de briques jaunes des façades caractérisent ce bâtiment si typique des années cinquante. Toujours en cours, les récentes transformations qu'il a subies en vue d'y accueillir le terminal des trains à grande vitesse – *Thalys* et *Eurostar* – en ont fortement modifié l'aspect, notamment par la disparition de la tour avec son horloge lumineuse qui en était comme l'emblème. Dans la foulée de cet important chantier, c'est tout le quartier qui fait l'objet d'un vaste projet de rénovation.

De l'autre côté du boulevard du Midi, à l'angle du boulevard Lemonnier, les architectes de la gare du Midi, Adrien et Yvan Blomme, avaient dessiné pour la firme Caulier, en 1934, les plans de l'ancienne brasserie *Express-Midi*, immeuble fonctionnaliste dont la façade arrondie à caractère publicitaire portait en grandes lettres de carreaux de céramique vernissés l'inscription « PERLE CAULIER 28 ».

même la voie publique, précédés par un agent agitant une cloche et un drapeau rouge, remplacé par une lanterne la nuit! Source d'encombrements permanents et d'accidents fréquents, cette solution boiteuse perdura jusqu'à l'inauguration, après celle de la gare du Midi, d'une nouvelle jonction circulaire à travers Anderlecht et Molenbeek. Dès avant la guerre de 14-18 toutefois, l'idée germa d'une jonction ferroviaire Nord-Midi passant par le centre de la ville. Les premières arches de pierre du pont qui devait enjamber le boulevard ne tardèrent pas à se dresser sur la vaste place qui précédait alors la gare. Mais la guerre interrompit les travaux, si bien que l'ouvrage d'art n'entra en fonction qu'une quarantaine d'années plus tard, après la Seconde Guerre mondiale, lorsque fut enfin inaugurée la Jonction, laquelle allait, en 1949, entraîner la démolition de la première gare. Inaugurés en 1954, les bâtiments que l'on peut encore voir aujourd'hui sont l'œuvre des architectes Adrien et Yvan Blomme et Fernand Petit, lauréats *ex æquo* d'un concours public organisé en 1937. La simplicité des jeux de volumes, l'unité de conception et les parements de briques jaunes des façades caractérisent ce bâtiment si typique des années cinquante. Toujours en cours, les récentes transformations qu'il a subies en vue d'y accueillir le terminal des trains à grande vitesse – *Thalys* et *Eurostar* – en ont fortement modifié l'aspect, notamment par la disparition de la tour avec son horloge lumineuse qui en était comme l'emblème. Dans la foulée de cet important chantier, c'est tout le quartier qui fait l'objet d'un vaste projet de rénovation.

Projet de réaménagement des abords de la gare du Midi (avenue Fonsny) par l'Atelier d'Art urbain.



Projet de réaménagement des abords de la gare du Midi (avenue Fonsny) par l'Atelier d'Art urbain.

Édifice publicitaire dessiné par les frères Blomme en 1934 pour la brasserie Caulier.





L'hôtel Terrasse (angle des actuels boulevards du Midi et Lemonnier) à l'origine et de nos jours.

L'ancienne Écluse et le square de l'Aviation

Au-delà du carrefour, marquant, avec le boulevard Lemonnier, le départ des boulevards du Centre, l'élégante simplicité d'un bâtiment teinté d'esprit néoclassique capte le regard. Située boulevard Poincaré sur le territoire d'Anderlecht, l'ancienne Écluse du Midi, bâtie sur les plans de l'architecte Léon Suys, qui réutilisa une partie des matériaux d'un bâtiment antérieur, fut inaugurée en 1871. Ses portes, commandées par d'imposants cylindres hydrauliques toujours en place, permettaient de réguler le cours de la Senne qui s'écoulait par deux canalisations de 6 m de large sur 4,5 m de haut avant de s'enfoncer sous les boulevards du Centre nouvellement tracés. La Grande Écluse restera en fonction jusqu'au second détournement de la Senne. Longtemps demeurée à l'abandon, aujourd'hui monument classé, elle abrite un restaurant dans lequel on peut encore voir la machinerie qui actionnait autrefois les vannes.

Rénové en profondeur par Jo Crepain (1997-2001), l'immeuble situé à gauche de l'Écluse abrita jadis les locaux de la JOC, la Jeunesse ouvrière chrétienne. Afin de mieux l'intégrer au tissu urbain, l'architecte a complètement redessiné la façade de cet ancien bâtiment industriel des années 1920, jouant sur le contraste des matériaux : pierre naturelle taillée à l'ancienne pour le volume de droite, enduit blanc et lisse pour le volume de gauche.

S'ouvrant sur le boulevard Poincaré, le square de l'Aviation est bordé de beaux immeubles – logements, bureaux, commerces – dont les



Un des plus récents immeubles construits le long de cette partie de la petite ceinture, sur les plans de J. Crepain.



« La prévoyance sociale », immeuble transformé par Fernand et Maxime Brunfaut.

façades sont marquées tantôt par l'influence de l'Art nouveau, tantôt par celle de l'Art Déco. Formant le fond de la place, l'immeuble de La Prévoyance sociale, société d'assurance fondée en 1907, combine ces deux influences. Bâti en 1912 sur les plans de l'un des principaux collaborateurs de Victor Horta, Richard Pringiers, il fut en effet réaménagé dans les années trente par Fernand et Maxime Brunfaut. Leur intervention, plutôt discrète en façade, fut particulièrement brillante au niveau de la grande salle d'accueil du rez-de-chaussée, de conception monumentale.

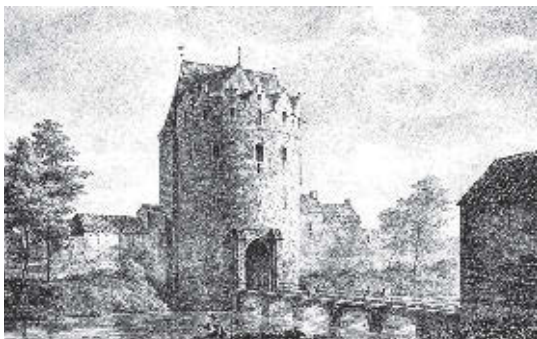
Érigé à l'entrée du square, le monument aux « Forains morts pour la patrie » par V. Voets (1923) nous rappelle que les attractions de la Foire du Midi attirent chaque été sur les boulevards, et cela depuis 1880, la foule nombreuse des badauds. Héritière d'une longue histoire, cette kermesse n'eut pas toujours bonne presse. Pour le bourgmestre Charles De Brouckère, ces festivités populaires n'étaient que « vieilleries et réminiscences du Moyen Âge ». Leurs détracteurs se méfiaient alors de l'immoralité, de l'absentéisme, du tapage nocturne et des perturbations du trafic engendrés par la présence des forains qui ouvraient leurs boutiques « aux dépens des commerces locaux ».



Monument aux forains morts pour la patrie, 1923.



On la dit plaisir des grands et des petits...



La porte d'Anderlecht

Dans le prolongement de la rue d'Anderlecht, l'esplanade de la porte d'Anderlecht, aménagée à partir de 1833 à l'emplacement de l'ancienne porte fortifiée du même nom, a conservé les deux aubettes de l'octroi, petits bâtiments destinés à abriter autrefois les employés préposés à la perception de la taxe sur les marchandises à l'entrée de la ville. La suppression de l'octroi dans la liesse populaire, la nuit du 20 juillet 1860, priva les aubettes de leur fonction.

Dessinés par l'architecte communal Auguste Payen, les deux pavillons de style néoclassique portent la date de leur construction: «S.P.Q.B. ANNO MDCCCXXXVI» (*Senatus populusque bruxellensis* année 1836).

Les frontons triangulaires surmontant les porches qui livraient accès aux locaux de pesage et de contrôle sont ornés de reliefs sculptés par J. Geefs représentant respectivement la Ville de Bruxelles et le Commerce.

Une plaque en bronze apposée sur la façade arrière de l'un des pavillons commémore les derniers travaux de couverture de la Senne, inaugurés le 21 mai 1955. Ce même pavillon abrite depuis 1988 le musée des Égouts de la Ville de Bruxelles où sont présentés de nombreux documents évoquant les origines historiques du réseau d'égouttage actuel ainsi que les aspects techniques contemporains liés aux modes de construction et d'entretien des égouts et collecteurs, à l'épuration des eaux et au traitement des boues, etc. Une descente dans l'un des pertuis de la Senne prolonge la visite.

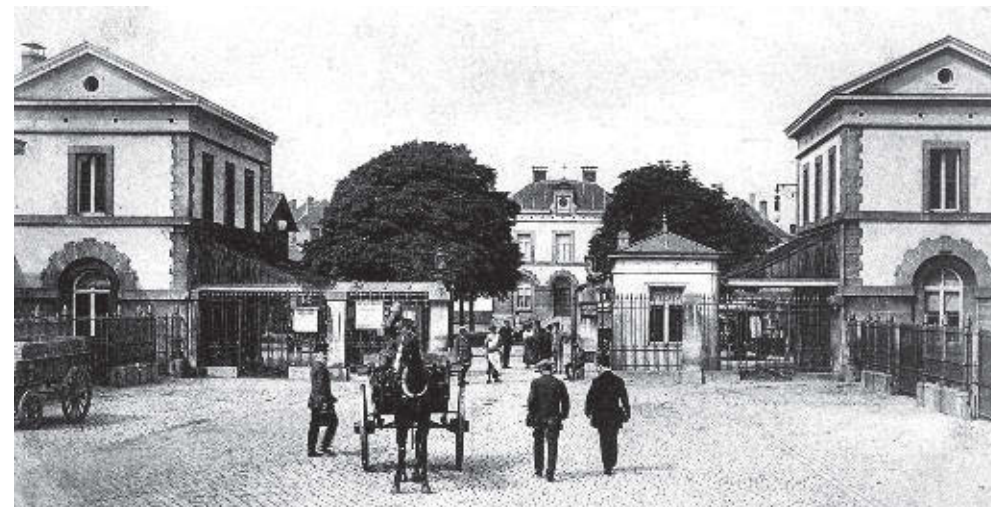


Porte d'Anderlecht, telle que démolie en 1784, dessinée par P. Vitzthum et lithographiée ultérieurement, vers 1835, par A. Boens.

Le détournement de la Senne

Réalisés dans la seconde moitié du XIX^e siècle à l'instigation de l'ancien bourgmestre de Bruxelles Jules Anspach, les premiers travaux d'assainissement de la Senne sont associés à la création des boulevards du Centre.

Dans les années 1920, l'idée d'un nouvel ouvrage contournant la ville vit le jour. Depuis la rue des Vétérinaires à Anderlecht jusqu'au quai des Usines, son tracé suit la petite ceinture entre le square de l'Aviation et la place de l'Yser en passant sous les boulevards. Entrepris en 1931, interrompus pendant la guerre, les travaux ne s'achevèrent qu'en 1955. À hauteur de la porte d'Anderlecht, il était prévu qu'ils entraînent la démolition des deux anciens pavillons de l'octroi. On opta fort heureusement pour une solution plus respectueuse du patrimoine. Démontés pierre par pierre, ils furent fidèlement reconstruits. En vue de faciliter la circulation, on décida cependant de les écarter davantage l'un de l'autre. Sous les pavillons, d'anciennes fondations d'une ampleur imprévue furent mises au jour, révélant notamment un couloir voûté reliant les deux édifices. Le chantier se heurta aussi aux fondations de l'ancienne porte d'Anderlecht, vestige de la seconde enceinte de la ville.



Vue de l'ancien abattoir de Bruxelles, construit sur les plans de Payen.

DE LA PORTE D'ANDERLECHT À LA PORTE DE NINOVE

Aménagé entre 1832-1833 et 1840, le boulevard de l'Abattoir doit son nom à l'abattoir de la ville dont les huit pavillons néoclassiques, dessinés par l'architecte communal Auguste Payen en 1835 et inaugurés en 1841, étaient enclavés dans le territoire d'Anderlecht, à l'emplacement de l'actuel Institut des Arts et Métiers.

Plantée d'arbres depuis l'origine, cette large artère fut, jusqu'en 1860 – année de la suppression de l'octroi –, creusée en son milieu par le fossé qui ceinturait la ville. Elle fut bordée, dès les années 1830 aux abords de la porte de Ninove, entre 1840 et 1860 pour la partie plus proche de la porte d'Anderlecht, d'édifices combinant modestes habitations à front de rue, ateliers et entrepôts en intérieur d'îlot. Ce premier bâti, encore présent aujourd'hui en dépit de transformations nombreuses, coexiste avec quelques immeubles datant du premier quart du XX^e siècle, tantôt d'inspiration Art nouveau, tantôt de style Art Déco.

Institut des Arts et Métiers

Implanté sur les terrains libérés par la démolition des anciens abattoirs, l'Institut des Arts et Métiers de la Ville de Bruxelles fut bâti entre 1926 et 1933. Maître d'œuvre pour «l'élaboration des plans et la surveillance du chantier», l'ingénieur-architecte Eugène François

Page de gauche: Vue actuelle du pavillon nord de la porte d'Anderlecht.

Entrée principale de l'Institut des Arts et Métiers conçue par A. Dumont, 1933.

C'est en des termes d'un enthousiasme sans réserve que le journaliste et publiciste Fernand Demany rendit compte dans *Le Soir* du 2 septembre 1932 de sa visite de l'Institut des Arts et Métiers : « L'Institut a grande allure. On y accède par un vaste péristyle dallé de bleu, dont la rotonde, d'une éblouissante blancheur, crée une atmosphère séduisante. De hautes baies vitrées reçoivent à pleins flots la lumière extérieure. Un lustre monumental domine le péristyle. C'est le seuil d'un temple voué au labeur de cent métiers, d'une ruche aux innombrables alvéoles. La clarté, l'espace, l'ampleur des dégagements, le modernisme pratique des installations dispensent, dans tout l'immeuble, une ambiance de saine joie dans le travail!... Où sont les écoles d'antan, tristes, pénombreuses, dépourvues d'attrait et vouées à la grisaille et à la mélancolie? »

« Le mardi 16 septembre 1875, à une heure précise, il sera procédé, dans l'une des salles de l'Hôtel de Ville, à l'adjudication, au plus offrant et sur mise à prix, des matériaux à provenir de la démolition des vannes et de tous les engins de la petite écluse située boulevard de l'Abattoir... »

Le Collège,
J. ANSPACH.»



était assisté de l'architecte Alexandre Dumont, « chargé de collaborer à l'étude » ainsi que de « l'appropriation décorative des façades et des locaux ». La monumentale façade asymétrique qu'il conçut dans l'esprit de l'Art Déco exprime les dispositions intérieures du bâtiment « dans une note sobre appropriée à la destination des locaux, à l'exclusion de toute idée somptuaire ». C'est ainsi que l'arrondi en saillie dessiné par l'entrée publique flanquée de deux pylônes anticipe la rotonde du grand hall tandis que le léger retrait et les degrés de la travée centrale plus large coïncident avec l'entrée des élèves et le long vestibule autour duquel s'organisent les différentes salles. La décoration sculpturale due à Marcel Rau et Jean Canneel sur un projet de Dumont renforce la monumentalité de l'ensemble. Dans une niche du vestibule, un monument signé Victor Rousseau (1936) commémore la mémoire d'Émile Jacqmain, échevin de l'Instruction publique et des Beaux-Arts de 1909 à 1932. En 1984-1985, une nouvelle aile fut bâtie, bientôt suivie d'une seconde extension, à droite de la rotonde, l'ensemble sur les plans de l'architecte J. Wybauw.

De l'autre côté du boulevard, au n° 9, à l'angle de la rue de la Poudrière, actuellement annexe des Arts et Métiers, un bâtiment de style classique abritait autrefois une sous-station de la centrale électrique de Bruxelles. D'une architecture fonctionnelle, ce sobre édifice en briques à structure en béton armé fut construit en 1929-1930 sur les plans de l'architecte communal François Malfait, à l'emplacement de l'ancienne Petite Écluse. Il est aujourd'hui mis en valeur par un éclairage de qualité dans le cadre du plan lumière du quartier Rempart des Moines (arch. Jean-Pierre Majot) conçu autour de quelques bâtiments remarquables tels la tour à plomb de la rue des Fabriques ou encore les habitations ouvrières de la rue de la Poudrière.

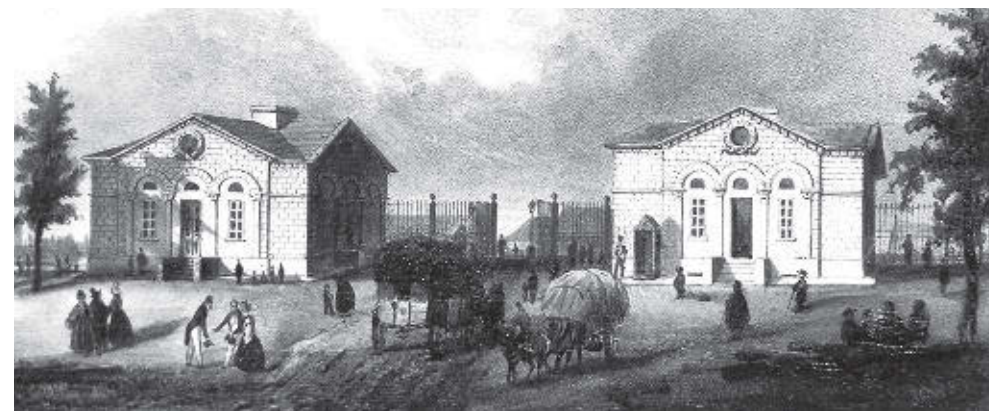


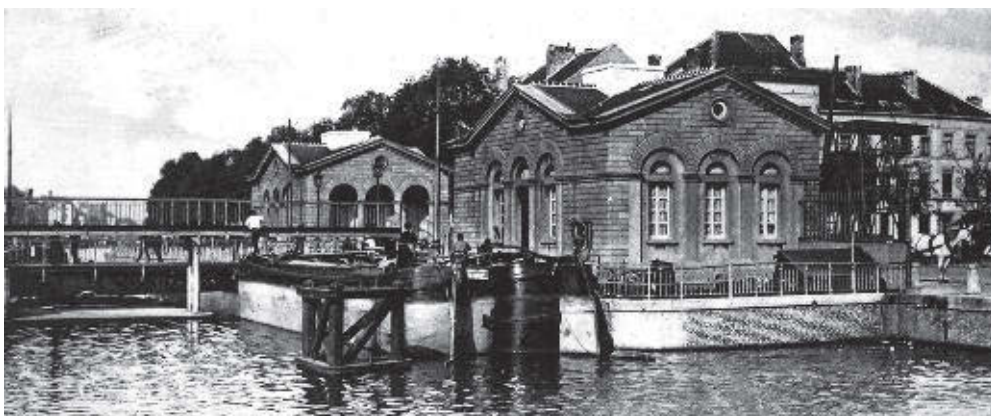
Ancienne sous-station électrique, édifiée en 1930.

La porte et la place de Ninove

Créée en 1816, dans l'axe de la rue des Fabriques et afin de donner accès à la chaussée de Ninove tracée la même année, la porte de Ninove fut réaménagée une première fois en 1820 en y adjoignant les pavillons et les piliers de l'ancienne porte Napoléon, construite en 1807 à l'entrée de la rue de Laeken sur un projet d'Auguste Payen père. Suite au creusement du canal de Charleroi, ces pavillons furent remplacés en 1833-1834 par ceux que nous pouvons encore voir aujourd'hui et qui sont l'œuvre d'Auguste Payen fils. Avant la rectification du tracé du canal dans les années 1950, ils étaient donc situés au bord de l'eau qu'enjambait à cet endroit un pont. Leurs façades de

Pavillons d'octroi de la porte de Ninove lithographiés par Borremans vers 1835 et bientôt restaurés.



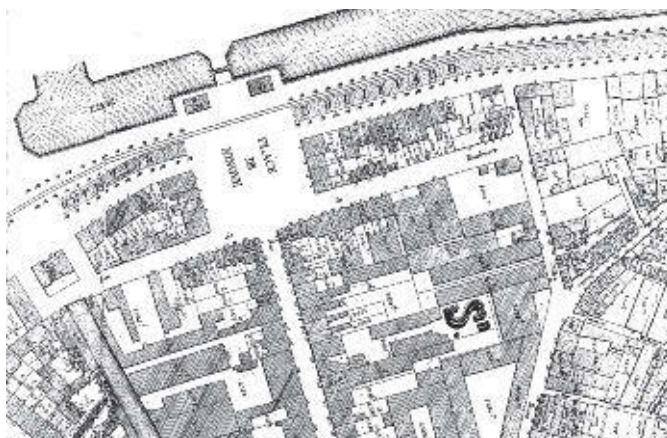


Pavillons d'octroi au bord du canal de Charleroi, vers 1910.

pierre bleue à bossages, percées de baies et d'arcades en plein cintre surmontées de frontons sont marquées par les principes de l'architecture néoclassique tels que les avait enseignés l'architecte français J.N.L. Durand (1760-1834), professeur à l'École Polytechnique de Paris. L'aménagement de la place de Ninove que nous devons au même Payen n'a que très partiellement conservé son caractère homogène originel constitué d'une sobre succession de façades néoclassiques.

Extrait du plan cadastral de Popp, vers 1866.

Une description de la chaussée de Ninove telle qu'elle se présentait en 1824 offre un contraste étonnant avec l'aspect industriel du quartier qui allait se développer à ses abords dans la seconde moitié du XIX^e siècle: « La nouvelle chaussée de Ninove, près de Bruxelles, offre en ce moment un coup d'œil pittoresque et enchanteur. Les moutons et les bestiaux y broutent avec délices, et sans être troublés par les passans (sic), l'herbe abondante et fleurie que les pluies y ont fait croître cette année. On peut contempler sans danger ce spectacle aussi gai qu'extraordinaire; on ne craint point que quelque taureau furieux fasse irruption dans la ville, puisque l'entrée de notre noble cité, depuis plusieurs années, reste fermée en cet endroit par des barricades et par la rupture du pont sur la Senne. »



Sur la place, mais décentrée, se dresse une fontaine; haute vasque de pierre bleue taillée selon le profil de René Magritte et surmontée d'un jet d'eau, elle rend un hommage teinté d'humour au grand peintre surréaliste. Elle est l'œuvre de l'artiste italien Luca Maria Patella (°1938) qui a réalisé une première série de vases physiologiques dès les années 1980.



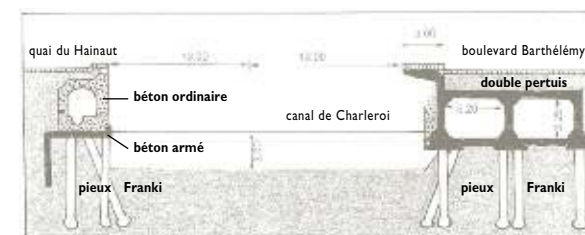
Ancienne brasserie Belle-Vue.

DE LA PORTE DE NINOVE À LA PORTE DE FLANDRE

Échevin bruxellois, membre du Congrès national, ministre et ardent défenseur du canal de Charleroi, Antoine Barthélémy (1766-1832) a donné son nom à ce tronçon du boulevard qui longe le canal à partir de la place de Ninove. Les premières constructions qui s'élevèrent le long de cette nouvelle artère plantée d'arbres étaient essentiellement des habitations bourgeoises et des hôtels de maître tel celui d'esprit néoclassique conçu en 1844 par l'architecte C. Goevaert (nos 9-10). Le voisinage immédiat du quartier dit des fabriques ne tarda cependant pas à entraîner la construction de nombreux ateliers et entrepôts, en intérieur d'îlot dans un premier temps, à front de rue ensuite. Ce bâti, souvent remanié, agrandi ou reconstruit, notamment au début du XX^e siècle, a été progressivement abandonné avec le déplacement des activités portuaires au nord de la capitale; il fait depuis quelques années l'objet d'une reconversion qui va s'amplifier: lieux culturels – *Kanal 20* qui accueille maison d'édition et galeries d'art –, bureaux ou encore logements d'un nouveau type – les *lofts* – tel l'ancien immeuble de la Société coopérative de Marchands de Bières réunis, à l'angle de la rue du Houblon.

C'est cependant l'autre rive du canal, sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean, qui connut le développement le plus spectaculaire d'activités commerciales et industrielles. À hauteur des quais du Hainaut et des Charbonnages s'élevèrent de nombreux entrepôts et fabriques dont

Coupe du canal à hauteur du boulevard Barthélémy, à droite, et du quai du Hainaut, à gauche.



l'un des témoins les plus imposants demeure l'ancienne brasserie Belle-Vue (43 quai du Hainaut). Dominant le canal, ce vaste complexe fut construit en 1916 pour le compte de la brasserie du Cornet de Poste, puis agrandi en 1931-1935 sur les plans de R. Serrure dans un style proche de l'original, fidèle à l'esthétique du rationalisme industriel de la fin du XIX^e siècle. Reconvertis depuis peu en lieu culturel, les bâtiments abritent un musée consacré à la bière et accueillent des expositions.

Habitat ouvrier

À deux pas du boulevard Barthélémy, à l'angle de la rue Notre-Dame du Sommeil et de la rue de la Poudrière, un remarquable ensemble de onze maisons ouvrières jumelées de style néogothique, dessinées par l'architecte G. Cochaux en 1898 et construites sur l'initiative d'un promoteur privé, témoigne lui aussi du passé industriel du quartier. Elles sont toutes proches de l'ancienne brasserie de l'Étoile, dont une partie des bâtiments a été reconvertie en théâtre – Studio du *Kaaitheater* – par l'architecte Luc Maes.

Bâtie aux alentours de 1875-1876, cette brasserie, qui produisit du lambic au moins jusqu'en 1957, comprenait deux corps de bâtiment disposés de part et d'autre d'un vaste hôtel de maître qu'habitait le patron de l'entreprise: d'un côté les magasins, de l'autre, la brasserie proprement dite avec sa haute cheminée. Que les studios soient avant tout des lieux de travail a inspiré Luc Maes dans l'élaboration de ses plans. Si le passé industriel du bâtiment demeure perceptible, la nouvelle fonction se reflète dans son esthétique. Ascenseurs, poulies, passerelles, plafonds techniques donnent au bâtiment l'allure d'une machine de théâtre.

Dominant le bâti environnant de ses quelque 46 m de hauteur, une «cheminée» se dresse non loin de là (54 rue des Fabriques). Il s'agit en fait d'une tour à plombs édifiée en 1898 pour la fabrication du plomb de chasse, selon un procédé découvert en Angleterre au milieu du XVIII^e siècle. Amené à son point de fusion en haut de la tour dans une chaudière dont le fond était percé de petits trous, le métal liquide tombait en gouttes dans un réservoir d'eau situé au bas de celle-ci. Refroidissement et mise en forme se produisaient pendant la chute. Calibrés et triés, les plombs étaient ensuite polis et enrobés de graphite dans une centrifugeuse. La tour, qui demeura en activité jusqu'en 1962, est l'un des tout derniers exemples de ce type d'architecture en Europe.



Tour à plombs de chasse, 1898.

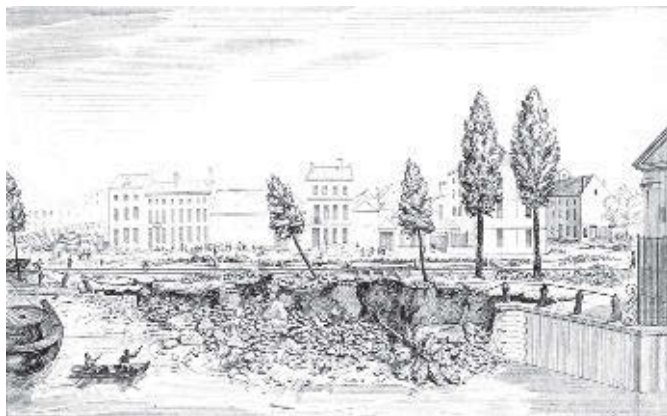


Pavillons d'octroi de la porte de Flandre lithographiés vers 1835 par Lemonnier.

DE LA PORTE DE FLANDRE AU SQUARE SAINTELETTE ET À LA PLACE DE L'YSER

Partant de l'ancienne porte de Flandre – dont les pavillons d'octroi ont disparu au moment de l'élargissement du canal au début du XX^e siècle –, ce dernier tronçon des boulevards fut aménagé dans les années 1840. Appelé à l'origine boulevard de Flandre puis de l'Entrepôt car il longeait l'ancien entrepôt des douanes du port de Bruxelles qu'on y avait inauguré en 1846 (arch. L. Spaak), il fut, après la Première Guerre mondiale, divisé en deux tronçons baptisés respectivement boulevard de Nieupoort et boulevard du Neuvième de Ligne. Le premier fut très tôt bordé d'habitations tandis que le second voyait s'édifier deux grands édifices publics: la caserne du Petit Château et l'entrepôt déjà mentionné, auquel a fait place, dans les années vingt, le quartier maritime. Quant à l'aménagement de la place et du square Saintelette ainsi que du pont qui les relie, il remonte au début du XX^e siècle, lorsque l'élargissement du canal et la réalisation des nouvelles installations maritimes de Bruxelles entraînèrent la disparition du port intérieur et la rectification du tracé du canal de Charleroi qui, jusqu'à cette époque, rejoignait le canal de

Éboulement consécutif à une inondation en 1850. À droite, le pavillon de la porte de Flandre; à gauche, le chantier de la caserne.
Lithographie de L. Van Peteghem.



Pilier du pont de la porte de Flandre, construit sur les plans de V. Rogister.

Willebroeck à hauteur de la porte du Rivage, actuelle place de l'Yser, après avoir, dessinant un coude, longé le boulevard.

En 1929, à l'occasion des travaux d'élargissement du canal, un concours pour l'édification de trois nouveaux ponts fut organisé. Le concours fut remporté par l'architecte Victor Rogister pour deux ponts – celui de la place Saintelette et celui de la porte de Flandre – tandis que le troisième fut remis en compétition.

«Le pont de Saintelette est le plus important des deux, précisait l'architecte: il comprend à chaque angle un pylône de 12 m de hauteur, présentant assez bien l'aspect d'un grand lampadaire dont toutes les parties vitrées projettent dans le soir des faisceaux lumineux intenses.» (Extrait d'un article paru dans *La Meuse*, le 12 décembre

Porte de Flandre en direction de Molenbeek, vers 1905.



1929). Il faut noter que les projets primés ne furent pas exécutés tels quels, mais que des modifications y furent apportées. Les parties vitrées en particulier furent remplacées par des vases en pierre, ainsi qu'on peut déjà le voir sur les plans d'exécution datés de 1934.

À chaque pilier est adossée une figure monumentale – homme ou femme – en ronde-bosse, taillée dans la pierre bleue. Différents éléments tels que conques, poissons, proue de navire, évoquent la mer et les activités d'un port.

Quant au pont de la porte de Flandre, «établi dans un endroit moins vaste», «d'un ensemble plus modeste, il a été conçu pour s'harmoniser avec ce coin populaire du vieux Bruxelles.» (*Idem*).

Détruits en juin 1940, les deux ponts furent reconstruits après la guerre.

Du côté de Molenbeek, sur toile de fond de la coupole de la maison communale (arch. Jean-Baptiste Janssens, 1887) et du clocher de l'église Saint-Jean-Baptiste (arch. Joseph Diongre, 1930), le quai des Charbonnages a conservé quelques traces de l'intense vie industrielle d'autrefois. Citons, relativement bien conservée, l'ancienne Minoterie Farcy Frères. Témoin d'une activité autrefois florissante le long du canal où tournaient une dizaine de moulins à vapeur – le grain et le charbon étaient acheminés par voie d'eau –, cette entreprise, fondée en 1836 et reconstruite en 1851 après un incendie, cessa ses activités un siècle plus tard.

Signe d'une volonté d'amener de nouveaux habitants dans un quartier en pleine mutation, le projet Rive Gauche, lancé dans les années 1990 avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale, s'est concrétisé par la construction d'un premier immeuble de logements à l'angle de la rue Sainte-Marie (arch. Art & Bild).

Dessiné par les architectes Patrick Lootens et Mauro Poponcini, l'immeuble Porte de Flandre (1994) apporte lui aussi un certain renouveau dans le quartier. Revêtue d'aluminium et percée de baies tout en longueur, la façade donnant sur le canal exprime, par son dynamisme, une relation intime avec le monde industriel tandis qu'un volume simple à parement de briques jaunes prolonge l'alignement traditionnel de la chaussée de Gand. Plus loin, à hauteur de la place Saintelette, l'architecture quelque peu emphatique du siège de la *Kredietbank* (arch. Michel Jaspers & Partners) surplombe le canal de Willebroeck.

Le monument des navigateurs

Conçu par le sculpteur Auguste De Wever en 1895 et élevé en 1912 sur la place Saintelette, ce monument en hommage «Aux promoteurs des installations maritimes» avait été démonté et déplacé en 1957, lors de la construction du viaduc au-dessus du boulevard Léopold II, à l'occasion de l'Expo 58. Juché sur son haut socle de pierre bleue, le groupe en bronze – une femme tenant une couronne de lauriers et un marin accoudé à une ancre, debout de part et d'autre d'une lanterne – a depuis peu retrouvé sa place d'origine. À proximité, jaillissant comme un diable d'une bouche d'égout, un chenapan agrippe la cheville d'un agent de police qui trébuche: c'est le *Vaartkapoen*, œuvre du sculpteur Tom Frantzen (1991).

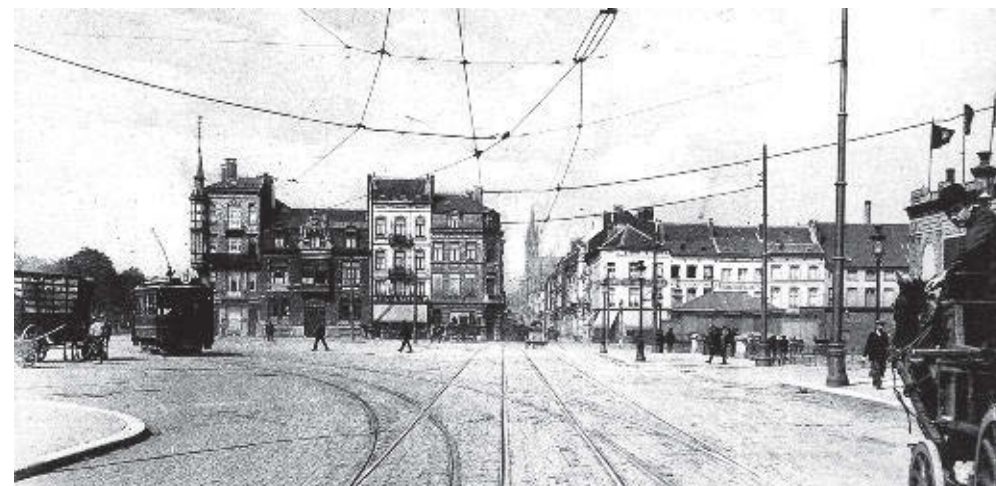
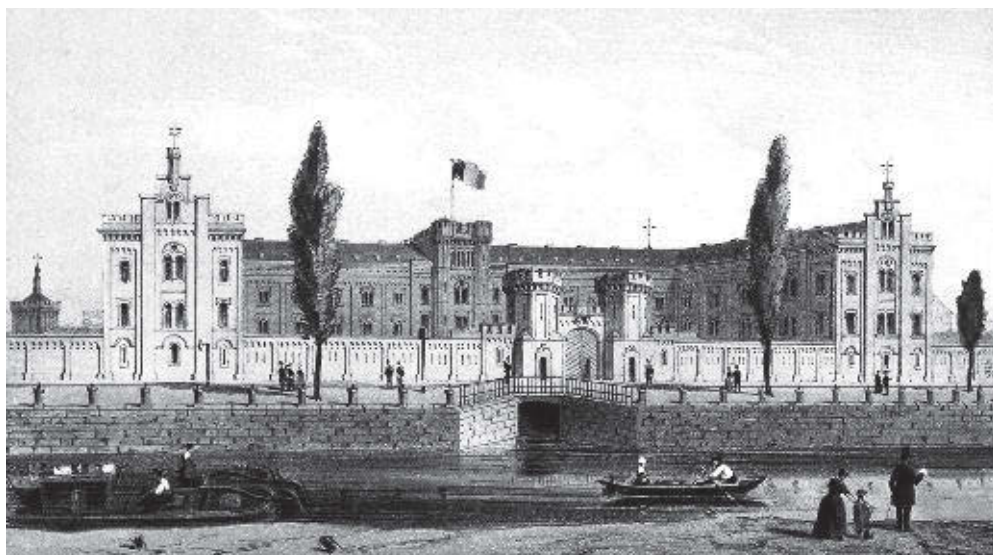


Monument des Navigateurs, 1912.

Le Petit Château

Cette ancienne caserne d'infanterie, édifiée entre 1848 et 1852 en style néo-Tudor, doit son nom au château d'Ansillon, édifice des XVII^e et XVIII^e siècles à la place duquel elle fut construite. Déjà sous le gouvernement autrichien qui l'avait acquis en 1775, le château avait été affecté à des fins militaires. En 1840, la Ville, qui en avait hérité en 1810, s'engagea, suite à des accords passés avec les ministres de la Guerre et de l'Intérieur, à construire une nouvelle caserne susceptible d'abriter 1.200 hommes. Parmi plusieurs projets, entre autres de J.-P. Cluysenaer, c'est celui du capitaine de génie M. B. Meyers qui fut retenu et qui, bien que de nombreuses fois modifié, vit le jour en 1852. Austère construction de briques et de pierre bleue, typique de l'architecture militaire du XIX^e siècle, la nouvelle caserne abritera successivement les carabiniers jusqu'en 1894 et les fusiliers du Neuvième de Ligne avant 1940. Prison pour les inciviques sous l'occupation allemande, centre de recrutement et de sélection de l'armée belge de 1950 à 1985, elle abrite depuis 1986 le Centre d'accueil des candidats réfugiés politiques. Une fois franchi le lourd portail d'entrée flanqué de ses deux massives tours crénelées, le visiteur curieux pourra risquer un regard dans la vaste cour intérieure autour de laquelle s'élèvent les hautes façades d'allure sévère du bâtiment principal.

Caserne du Petit Château vers 1855.



Bruxelles-Maritime. Vue prise de la place Saintelette, 1914.

Le quartier maritime

Ce quartier d'imposants immeubles d'une grande unité architecturale fut édifié, pour l'essentiel, dans les années 1920 et 1930, alors que son établissement avait été décidé par le Conseil communal dès 1911, après qu'eût été comblé le Grand Bassin et démolit l'entrepôt des marchandises qui le longeait. Mais en dépit des aménagements de voirie réalisés par la Ville, le prix élevé du terrain semblait décourager les futurs acheteurs. L'avancement du projet fut encore retardé par quatre années de guerre au cours desquelles ne furent bâtis que les logements ouvriers de la rue de la Forêt d'Houthulst (nos 19 à 25), et cela grâce à une donation faite à la Ville par l'industriel philanthrope Ernest Solvay qui s'était réservé le choix de l'architecte : Joseph Van Neck, futur bâtisseur du Grand Palais du Heysel. La fin du conflit ne suffit pas à relancer la construction, l'augmentation considérable du prix des matériaux venant se surajouter à la cherté du terrain. Il faudra attendre 1920 pour que s'annonce la reprise avec la construction, à l'angle du boulevard de Dixmude et du quai du Commerce, de la nouvelle usine et de la maison directoriale de la manufacture Charlet & C^{ie}, spécialisée dans les « Articles de sellerie, carrosserie, voyage, chasse – Installation d'écuries et de chenils ». De style Beaux-Arts, l'habitation est séparée des bâtiments industriels par une cour. L'ensemble, dessiné par les architectes G. Martin et G. Dufas, offre au passant l'élégante élévation de ses façades de brique et de pierre blanche.



Halles America, conçues par F. Petit.
Photographie 1922.

Suite à la construction, entre 1913 et 1916, de la Fondation Semet-Solvay déjà mentionnée, l'architecte J. Van Neck bâtit au début des années 1920, cette fois à l'angle de la rue de la Forêt d'Houthulst et du boulevard de Dixmude, un autre complexe d'habitations sociales du Foyer bruxellois comprenant une centaine d'appartements. Alors que le premier de ces immeubles était influencé par le style Art nouveau géométrique, le second présente une sobre architecture pré-moderniste combinant de manière caractéristique brique, pierre bleue et béton.

Face à l'immeuble, au débouché de la rue, s'élève le monument commémoratif de la guerre de 14-18 et des régiments des Neuvième et Vingt-neuvième de Ligne, édifié en 1926 par l'architecte H. Voets et le statuaire V. Voets.

Parmi d'autres bâtiments remarquables du boulevard de Dixmude, les Halles America, construites en 1925-1926 à la demande de la société America et Cie afin d'y abriter un marché couvert pour les fruits et légumes, sont l'œuvre des architectes Fernand Petit et Jacques Obozinski. Marquée par les influences de l'Art Déco, la façade de briques et de pierre blanche est rythmée verticalement par le jeu des matériaux et la succession de travées tantôt étroites tantôt larges, de part et d'autre de l'imposante travée d'entrée en ressaut. Le rez-de-chaussée abritait entrées carrossables et devantures de magasins tandis que les étages étaient réservés aux appartements.

Occupant l'angle des boulevards d'Ypres et de Dixmude et donnant également sur le boulevard du Neuvième de Ligne (nos 38-43), la Halle des Producteurs fut, quant à elle, édifiée en 1924 selon les plans de l'architecte A. François pour la Société coopérative horticole, viticole et maraîchère de Bruxelles, fondée en 1900. Évoquant immanquablement la fonction portuaire et commerciale du quartier, cet ensemble de style Beaux-Arts comprenait à l'origine un sous-sol surmonté d'une verrière, voué au commerce de gros, à des cafés, restaurants et bureaux, tandis que les étages abritaient des logements. L'imposante façade de briques, de pierre d'Euville et de simili-pierre

illustre parfaitement ce courant de l'architecture de l'entre-deux-guerres, inspiré du prestige des styles français. Cet ensemble mariait ainsi à merveille la fonctionnalité des lieux à l'esthétique d'une façade de prestige.

Marquant de sa haute silhouette le tracé des boulevards, le Saillant de l'Yser, immeuble d'appartements de haut standing, s'avance en éperon sur la place de l'Yser. Les plans en avaient été confiés aux architectes parisiens L. Duhayon et M. Julien pour la Société immobilière de Belgique. La construction s'échelonna en trois phases, de 1925 à 1930. Sa façade en simili-pierre blanche au-dessus d'un rez-de-chaussée de marbre est ornée de motifs Art Déco constitués de pampres de vignes, de volutes et de spirales.

Garage Citroën et Kaaitheater

Sur l'autre versant de la place de l'Yser, la firme Citroën fit construire en 1934 une nouvelle agence commerciale et un garage. L'ensemble occupe plus de 15.000 m². Bénéficiant, après la crise de 1929, du nouvel engouement pour l'automobile, symbole de la modernité, Citroën fit le choix d'une architecture résolument moderne. De style fonctionnaliste, faisant appel à des matériaux comme le béton, le verre et l'acier, le bâtiment fut conçu par les architectes Alexis Dumont et Marcel Van Goethem, sous la direction de Maurice Ravazé, l'architecte français de la firme. Haute de 25 m, l'élégante façade vitrée du hall d'exposition était à l'origine éclairée la nuit de mille feux. Les transformations intérieures de 1959 – adjonction de cinq plateaux sur structure métallique – n'en ont pas fondamentalement altéré l'aspect.

Jouxtant le garage Citroën, un bel immeuble des années trente abrite aujourd'hui le *Kaaitheater*, qui dispose aussi de studios dans la rue Notre-Dame du Sommeil. Édifié entre 1929 et 1932 sur des plans de l'architecte Marcel

Garage Citroën édifié sur les plans de
A. Dumont et M. Van Goethem en 1934.



L'Allée Verte

Aménagée en 1704 sur la digue orientale du canal de Willebroeck, à l'extérieur de la ville, entre la porte du Rivage et le pont de Laeken, l'Allée Verte, bordée de quatre rangées de tilleuls, fut longtemps la promenade favorite de la bonne société bruxelloise.

En 1835, on y édifia hâtivement la petite gare, simple baraquement de bois, d'où devait partir, le 5 mai, le premier convoi de chemin de fer du continent. Tiré par trois locomotives, il allait emmener à Malines – 22 kilomètres en moins d'une heure! – quelque 900 voyageurs. Difficile à l'heure des trains à grande vitesse d'imaginer l'effet produit sur les contemporains par ce qui était alors perçu comme un véritable prodige. Une lettre de Victor Hugo du 22 août 1837 adressée à Adèle, son épouse, nous en donne toute-fois la mesure. S'étant rendu d'Anvers à

Bruxelles et retour par chemin de fer, il s'émerveille: «La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches (...). Le convoi qui allait à Bruxelles a croisé le nôtre. Rien d'effrayant comme ces deux rapidités qui se côtoyaient, et qui, pour les voyageurs, se multipliaient l'une par l'autre. Il y avait de chaque côté soixante wagons, plus de mille personnes ainsi emportées, les unes au nord, les autres au midi, comme l'ouragan.» Quant à la locomotive, le poète la décrit telle une «bête prodigieuse», un «cheval de fer» que l'on «entend souffler au repos, se lamenter au départ, japper en route; il sue, il tremble, il siffle, il hennit, il se ralentit, il s'emporte; il jette tout le long de la route une fiente de charbons ardents et une urine d'eau bouillante (...).»



Allée Verte, promenade de prédilection des Bruxellois. Lithographie de Stroobant vers 1840.

Driesmans, à l'emplacement d'un ancien *Luna-Park*, cet imposant complexe moderniste comprenait, outre une salle de spectacle – le *Luna-Theater* –, une quarantaine d'appartements, un café et des bureaux. Le théâtre qui accueillait revues et opérettes, dut toutefois mettre fin à ses activités après deux saisons seulement, son fondateur étant décédé très peu de temps après l'inauguration. Remis en service en tant que théâtre de variétés dans les années 1940-1950, le *Luna-Theater* fut déserté lorsque débutèrent les travaux du métro. Ce n'est qu'en 1993 que le bâtiment, rénové par les soins de l'architecte Philippe De Hullu, retrouva sa vocation de lieu de spectacle géré par le centre d'art du *Kaaitheater*.

Le centre d'art bruxellois du *Kaaitheater* a vu le jour en 1977 et a fonctionné pendant dix ans comme festival international bisannuel. Depuis 1987, il assure une programmation permanente durant toute la saison théâtrale, présentant du théâtre, de la danse et des concerts en mettant l'accent sur les œuvres nouvelles.

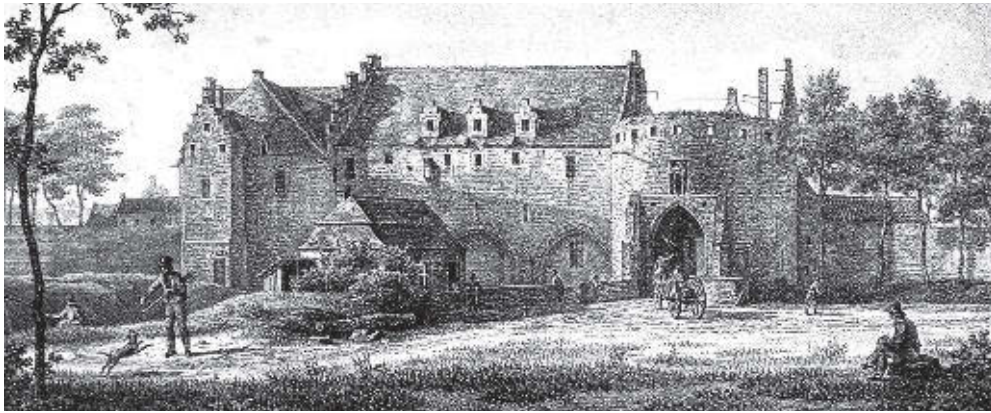


Actuel Kaaitheater, construit en 1932.



Luna-Park de Bruxelles, le long du square Saintelette, vers 1914.

Rescapé de l'Exposition universelle de 1910, le *Luna-Park* fut réédifié peu après à proximité immédiate du canal de Willebroeck. *Scenic railway*, *Rivière mystérieuse*, *Palais des folies* ou *Maison hantée*, le rire et les frissons étaient au rendez-vous de ce parc d'attractions qui comprenait aussi une salle de spectacle présentée à l'époque comme «le plus beau music-hall d'Europe». En 1913, le célèbre Nijinski s'y produisit aux côtés des Ballets russes. Fermé sur l'ordre des Allemands durant la Première Guerre mondiale, le *Luna-Park* disparut dans un incendie.



Porte de Laeken, telle que démolie en 1808, dessinée par P. Vitzthumb et lithographiée ultérieurement, vers 1835, par A. Boens.

DE LA PLACE DE L'YSER À LA PLACE ROGIER

Le boulevard d'Anvers fut le premier à être aménagé, les travaux y ayant été entamés dès 1819. Tracé à l'écart de l'enceinte du ^{XIV}^e siècle, perpendiculairement au canal de Willebroeck, il libéra ainsi de nouveaux terrains à bâtir où furent tracées les rues du Magasin et des Commerçants ainsi que la place d'Anvers. Appelé à l'origine boulevard Guillaume, il était planté d'une triple rangée de tilleuls et de marronniers.

Le bâti d'origine du boulevard a été en partie conservé, bien que le plus souvent transformé. D'esprit néoclassique, il porte l'empreinte du style Empire. Un ensemble de maisons situé à l'angle de la place de l'Yser – et qui constituait sans doute à l'origine un seul et même



Porte de Laeken telle qu'elle ornait les nouveaux boulevards, lithographie de Gérard vers 1845.

hôtel de maître – en est un bon exemple comme en témoignent la composition et le décor de l'entrée cochère (n° 49), surmontée d'un balcon sur lequel ouvre une haute baie centrale cintrée entre deux ouvertures latérales rectangulaires plus basses, selon une formule – la «serlienne» – régulièrement empruntée à la Renaissance par l'architecture néoclassique. On remarquera par ailleurs plusieurs maisons de maître et habitations bourgeoises de la seconde moitié du ^{XIX}^e siècle, de style éclectique. La façade au riche décor stucqué du n° 40, combinant avec profusion éléments classiques et baroques, en est un échantillon particulièrement éloquent.

Baptisée boulevard Baudouin, l'autre rive du boulevard a également conservé des vestiges de son bâti d'origine quoique sa physionomie ait été davantage bouleversée par la proximité immédiate du quartier Nord et de ses immeubles de bureaux.

L'ancienne place d'Anvers

En 1804-1807, une percée avait été aménagée dans l'enceinte de la ville, dans l'axe de la rue de Laeken et de la chaussée d'Anvers, au lieu-dit l'Escalier bleu. Une porte baptisée du nom de l'empereur Napoléon, en gardait l'accès. Œuvre d'Auguste Payen père, elle fut démontée lors de la création du boulevard et l'aménagement de la future place d'Anvers. Certains éléments en furent réutilisés à la porte de Ninove. En 1820, une nouvelle porte fut édifée sur un projet de l'architecte Tilman François Suys et du sculpteur J.-L. Van Geel.

Porte d'Anvers vers 1900.



Rebaptisée porte d'Anvers après l'indépendance, la porte Guillaume fut partiellement démolie en 1838. La suppression de l'octroi en 1860 entraîna sa disparition définitive.

En dépit de certaines démolitions et transformations – suppression de balcons, agrandissement de baies, cimentage ou décapage récent des enduits –, l'ordonnance originelle de la place, bordée par deux fronts symétriques d'immeubles, demeure perceptible. On peut, avec un minimum d'imagination, se figurer l'alignement régulier des façades enduites et peintes de blanc telles qu'elles furent construites en 1835, suivant le projet de l'architecte de la Ville, Auguste Payen fils.

Rue de Laeken, non loin de la place d'Anvers, le Théâtre royal flamand dresse sa façade de style néo-Renaissance. Œuvre de l'architecte Jean Baes (1883-1887), cet édifice, qui marie harmonieusement langage formel hérité du passé et technique moderne de construction, fut construit à l'emplacement de l'ancien Entrepôt ou Arsenal, bâtiment érigé au XVIII^e siècle à l'extrémité du bassin de l'Entrepôt, sur les ordres de Charles de Lorraine, et dont seule la façade d'architecture classique a été conservée.

Le quartier Nord

Dans le prolongement du boulevard Jacquain, le boulevard du Roi Albert II constitue la colonne vertébrale de ce quartier de bureaux dont le projet vit le jour dans les années 1960. Constructions en hauteur, séparation des fonctions et intégration de la circulation en



Prolongation du boulevard Jacquain
rêvée en 1970.

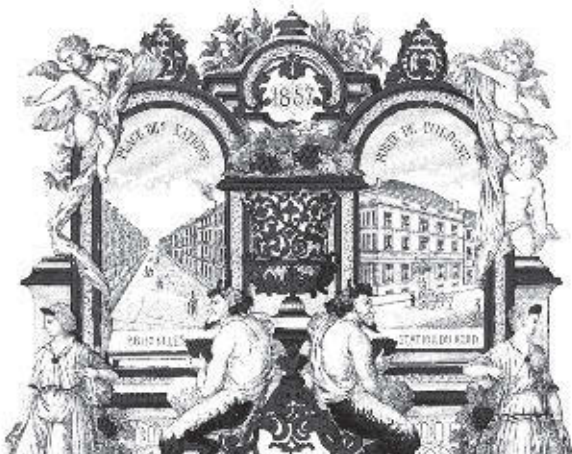
constituaient les idées fortes, inspirées en droite ligne de l'esprit des CIAM – Congrès internationaux d'Architecture moderne, créés en 1928 à l'initiative de Le Corbusier. Les aléas et retards de sa mise en œuvre sur quelque trois décennies ne peut se comprendre sans tenir compte des retombées économiques à long terme de la crise pétrolière de 1973 et des effets d'une spéculation foncière féroce dans le chef de certains promoteurs, soutenus à l'occasion par l'un ou l'autre homme politique. Après que le quartier fût réduit à un état de désolation chronique par plusieurs vagues de démolition successives, la reprise des années 1980 permit enfin le redémarrage du projet.

Large artère arborée selon les plans de l'architecte-paysagiste Jacques Wirtz qui sut apporter un peu de vie dans cet univers de verre et d'acier, le boulevard du Roi Albert II est orné de sculptures monumentales dues à des artistes belges: *Rencontrer* et *Légende* de Guy Rombouts et Monika Droste, *Ciel et Terre* de Liliane Vertessen, *Esprit ouvert* de Tapta, *L'Arche* de Pierre Culot, *La Couleur au Nord* de Pål Horvath.

Face à l'immeuble de la Communauté flamande (arch. L'Atelier de Genval, 1986-1990) dont l'imposante verrière souligne l'entrée du boulevard, les mouvements lents, quasi imperceptibles, des vingt et une têtes sphériques en acier inoxydable de *La fontaine* (1995) de Pol Bury toutes ruisselantes d'eau semblent marquer une pause dans l'incessante agitation du monde des affaires. À proximité, se dresse le *Double Folded Circle Ring* (1992) du sculpteur américain Fletcher Benton.



Fontaine de Pol Bury,
installée en 1995.



« Hôtel du Café des Boulevards », place Rogier. Carton porcelaine, 1848.

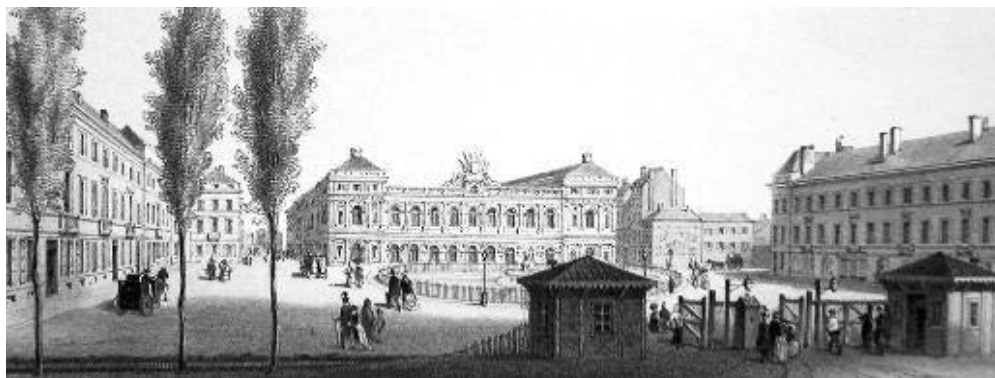
La place Rogier

Depuis sa création en 1841 et jusqu'à la toute récente démolition du Centre international Rogier, l'un des premiers gratte-ciel bruxellois, construit en 1958 (arch. Jacques Cuisinier et Serge Lebrun), l'aspect de la place Rogier n'a cessé de se modifier.

Établie dans l'axe de la rue Neuve prolongée, la place, appelée d'abord des Nations ou encore de Cologne, était à l'origine bordée d'un alignement régulier de maisons néoclassiques aux façades

enduites et peintes. Évoquant l'architecture d'un palais de la Renaissance, l'ancienne gare du Nord (arch. François Coppens, 1841-1846) en fermait la perspective. Au regard de l'aspect quelque peu chaotique que présente la place aujourd'hui, l'homogénéité de style de cet ensemble n'est pas loin d'éveiller en nous un vague sentiment de nostalgie. Pourtant, dès le tournant du xx^e siècle, cette uniformité fut jugée banale et ennuyeuse. Le Palace Hôtel, immeuble Art nouveau construit en 1908-1909 sur les plans des architectes Antoine Pompe et Adhémar Lener y apporta une première touche de fantaisie, inaugurant une succession de ruptures d'échelle ininterrompue jusqu'à ce jour: en 1920 l'hôtel Albert I^{er} – aujourd'hui *Hilton Brussels City* –, plus près de nous, le *Sheraton* (arch. Louis Van Hove et Groupe Structure, 1971) et, dans un avenir proche, le nouveau Centre international Rogier (arch. Samyn & Partners et M. Jaspers).

Première gare du Nord refermant l'actuelle place Rogier avec, à l'avant-plan, le fossé d'octroi. Lithographie de Canelle, vers 1855.

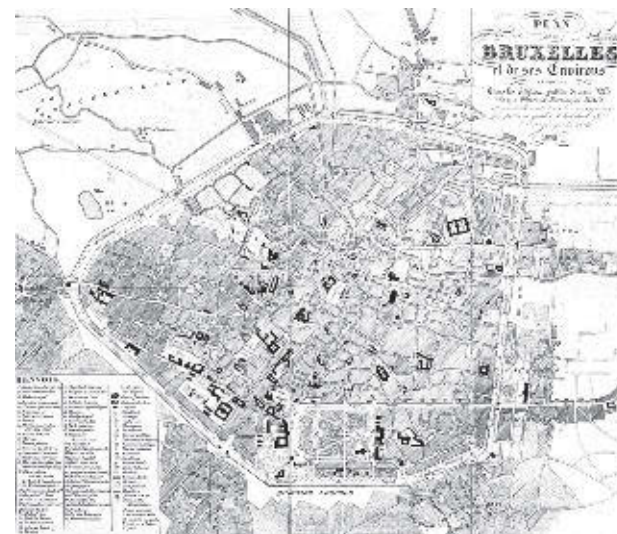


La petite ceinture aujourd'hui

Les boulevards tels que nous les avait légués le xix^e siècle conservèrent longtemps leur caractère de promenade, avec leurs alignements d'arbres. C'est l'Expo 58 et son plan de circulation concocté par les pouvoirs publics qui allaient leur porter un coup fatal en les transformant en véritables autoroutes urbaines. Abattage des arbres, construction de tunnels aux carrefours principaux, élargissement des voies de circulation devaient faciliter l'accès à l'exposition. Ces importants travaux touchèrent

principalement la partie est des boulevards, entraînant de nombreuses démolitions et la mise en œuvre, dans les années 1960, de plusieurs grands projets fonctionnalistes tels que la Cité administrative et le quartier Nord. Des zones entières contiguës aux boulevards, tel le quartier Léopold, sont alors vouées à la spéculation immobilière. Souvent en partenariat avec la Ville ou les communes propriétaires des terrains, les investisseurs privés construisent la «ville de l'an 2000». Les bureaux y connaissent un développement ininterrompu au détriment du logement. Vidés de leurs habitants, les hôtels de maître sont pour la plupart voués à la disparition, laissant la place à une architecture trop souvent monotone. Faisant figure d'exception, quelques immeubles tels celui de la Prévoyance sociale bâti sur les plans de Hugo Van Kuyck (1954) ou le siège de l'ancienne banque Lambert construit en 1962 par les architectes américains Skidmore, Owings et Merrill se détachent du lot.

Le choc pétrolier et la crise économique qui s'ensuivit ralentirent considérablement le processus de transformation des boulevards et de leurs abords qui ne reprit que dans les années 1980. C'est ainsi qu'il fallut attendre les toutes dernières décennies du xx^e siècle pour voir s'achever le quartier Nord. Entre-temps, le style International



Plan de Bruxelles et de ses monuments principaux, 1838.

Couverture: Le canal, frontière entre Molenbeek et Bruxelles, vu en direction du Petit Château. Fin du XIX^e siècle, Fr. Stroobant.

Page 1: Place Rogier, «Le Grand Café des Boulevards». Carton porcelaine de 1848.

avait progressivement fait place au postmodernisme, entraînant à sa suite des solutions bâtarde, telles le maintien d'un élément de façade éclectique au beau milieu d'un mur de verre... Signe dérisoire de l'accélération de l'histoire et des modes en architecture, le rempart des immeubles de bureaux des *golden sixties* subit depuis quelques années un rhabillage systématique.

Les grands travaux que nous venons d'évoquer ne touchèrent que fort peu l'ouest de la petite ceinture dont l'aspect est demeuré relativement inchangé depuis l'achèvement du quartier maritime dans les années trente. Mais les nombreux bâtiments industriels aujourd'hui laissés en friche ou démolis, en particulier dans la zone du canal, sont le signe d'un appauvrissement de ces quartiers que l'on dirait laissés pour compte. Quelques projets récents laissent toutefois présager un possible renouveau. Sans parler du chantier du terminal TGV de la gare du Midi qui semble ne jamais devoir s'achever, citons l'immeuble de bureaux en construction (arch. Atelier d'Art urbain) sur le terrain situé entre le boulevard et le canal, face à la place de Ninove récemment rénovée, ou encore le projet Rive Gauche.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

AUBERT, R., et al., *Jean-Baptiste Vifquain, Ingénieur, architecte, urbaniste (1789-1854)*, Colloque d'histoire des sciences, Louvain-la-Neuve, 1983.

Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et aménagement urbain 1780-1914, cat. Exp., Bruxelles, 1979.

CABUY, Y., DEMETER, S., *Atlas du sous-sol archéologique de la région de Bruxelles*, 10.1, Bruxelles, 1997.

DEMEY, T., *Bruxelles, Chronique d'une capitale en chantier*, 2t., Bruxelles, 1990 et 1992.

DES MAREZ, G., *Guide illustré de Bruxelles, Monuments civils et religieux*, Bruxelles, 1979 (édition remise à jour et complétée par A. Rousseau).

DE WAHA, M., LELARGE, A., LE MAIRE, J., et al., *Fortifications. Bruxelles, l'émergence de la ville contemporaine*, CIVA, Bruxelles, 2002.

DUBREUCQ, J., *Bruxelles 1000, une histoire capitale*, vol. 1, *La section des Sablons*, Bruxelles, 1996.

DUBREUCQ, J., *Bruxelles 1000, une histoire capitale*, vol. 2, *La section Terre-Neuve*, vol. 3, *La section du Marché aux Grains*, vol. 4, *La section du canal*, Bruxelles, 1997.

HENNE, A. et WAUTERS, A., *Histoire de la ville de Bruxelles*, 4t., Bruxelles, 1969 (nouvelle édition sous la direction de M. Martens).

LEDERER, A., *Jean-Baptiste Vifquain, grand patriote et ingénieur méconnu*, Mons, 1986.

LELARGE, A., *Bruxelles, l'émergence de la ville contemporaine. La démolition du rempart et des fortifications aux XVIII^e et XIX^e siècles*, CIVA, Bruxelles, 2001.

NOVGORODSKY, I., *Le détournement et le voûtement de la Senne à Bruxelles*, in *La technique des travaux*, mars-avril 1955.

Le Patrimoine monumental de la Belgique. Bruxelles, Pentagone, vol. 1, tomes A, B, C, Liège, 1989, 1993, 1994.

Le Patrimoine monumental de la Belgique. Région de Bruxelles-Capitale, Saint-Josse-ten-Noode, Bruxelles, 1997.

Pierres et rues, Bruxelles: croissance urbaine 1780-1980, cat. exp., Bruxelles, 1982.

Dans la même collection

1. LE CINQUANTENAIRE ET SON SITE (FR - NL - ESP - GB)
2. LE CIMETIÈRE DU DIEWEG (FR - NL)
3. LA GRAND-PLACE DE BRUXELLES (FR - NL - ESP - GB)
4. LE QUARTIER DU BEGUINAGE (FR - NL)
5. LE HEYSEL (FR - NL - ESP - GB)
6. L'AVENUE LOUIS BERTRAND ET LE PARC JOSAPHAT (FR - NL)
7. TROIS VISAGES DE PASSAGES AU XIX^e SIÈCLE (FR - NL - ESP - GB)
GALERIES SAINT-HUBERT - GALERIE BORTIER - PASSAGE DU NORD
8. ANDERLECHT (FR - NL)
LA COLLÉGIALE - LE BÉGUINAGE - LA MAISON D'ÉRASME
9. LE SABLON LE QUARTIER ET L'ÉGLISE (FR - NL - ESP - GB)
10. LE QUARTIER DES ETANGS D'IXELLES (FR - NL)
11. LE QUARTIER SAINTE-CATHERINE ET LES ANCIENS QUAIS (FR - NL)
12. LE PARC LEOPOLD ARCHITECTURE ET NATURE (FR - NL - ESP - GB)
13. LE QUARTIER DES SQUARES (FR - NL - ESP - GB)
MARGUERITE, AMBIORIX, MARIE-LOUISE ET GUTENBERG
14. LE SQUARE ARMAND STEURS À ST-JOSSE-TEN-NOODE (FR - NL)
15. LE QUARTIER ROYAL (FR - NL - ESP - GB)
16. LE QUARTIER DE L'OBSERVATOIRE À UCCLÉ (FR - NL)
17. L'AVENUE DE TERVUEREN (FR - NL)
18. LA VALLEE DE LA WOLUWE (FR - NL)
19. L'AVENUE LOUISE (FR - NL)
20. LES BOULEVARDS DU CENTRE (FR - NL)
21. SAINT-GILLES DE LA PORTE DE HAL À LA PRISON (FR - NL)
22. LES BOULEVARDS EXTERIEURS DE LA PLACE ROGIER À LA PORTE DE HAL (FR - NL)
23. LE QUARTIER SAINT-BONIFACE (FR - NL)
24. LE QUARTIER NOTRE-DAME-AUX-NEIGES (FR - NL)
25. LES CANAUX BRUXELLOIS (FR - NL)
26. MARCHES DU PENTAGONE (FR - NL)
27. IMPASSES DE BRUXELLES (FR - NL)
28. UCCLÉ, MAISONS ET VILLAS (FR - NL)
29. LA PREMIÈRE ENCEINTE (FR - NL)
30. LE BOIS DE LA CAMBRE (FR - NL)
31. LE PALAIS DE JUSTICE (FR - NL)
32. L'ABBAYE DE LA CAMBRE (FR - NL)
33. L'AVENUE MOLIÈRE ET LE QUARTIER BERKENDAEL (FR - NL)
34. LES CITES-JARDINS LE LOGIS ET FLORÉAL (FR - NL)
35. CINEMAS BRUXELLOIS (FR - NL)
36. LA RUE AUX LAINES ET SES DEMEURES HISTORIQUES (FR - NL)
37. LE DOMAINE ROYAL DE LAEKEN (FR - NL)
38. CIMETIÈRES ET NECROPOLES (FR - NL)
39. HISTOIRE DES ECOLES BRUXELLOISES (FR - NL)

Collection **Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire**

Faire découvrir les multiples joyaux du patrimoine de Bruxelles, tel est l'objectif de la collection **Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire**. Histoire, anecdotes, documents inédits, illustrations anciennes, considérations urbanistiques, architecturales et artistiques, autant de facettes qui exciteront la curiosité du lecteur-promeneur.

Les Boulevards extérieurs

de la porte de Hal
à la place Rogier

Cette publication invite le lecteur à une véritable promenade dans le temps et l'espace en lui relatant les grandes évolutions qu'a connues, du Moyen Âge à nos jours, celle qu'on appelle communément la «Petite Ceinture» de Bruxelles. Elle se concentre sur le tronçon des boulevards de la Porte de Hal à la place Rogier et complète le premier volet paru en 1998. La destruction tardive des fortifications au début du XIX^e siècle laissa place aux grands boulevards, jadis lieux de promenade bordés d'arbres. Le lecteur pourra également (re)découvrir les aménagements des abords de ces larges artères: les immeubles néoclassiques aux alentours de la porte de Hal, la Cité Fontainas, l'Institut des Arts et Métiers avec sa façade d'inspiration Art Déco, la porte de Ninove, le quartier de l'ancien port de Bruxelles et ses imposants immeubles des années 20 et 30...

Emir KIR,
Secrétaire d'État
en charge des Monuments et des Sites

