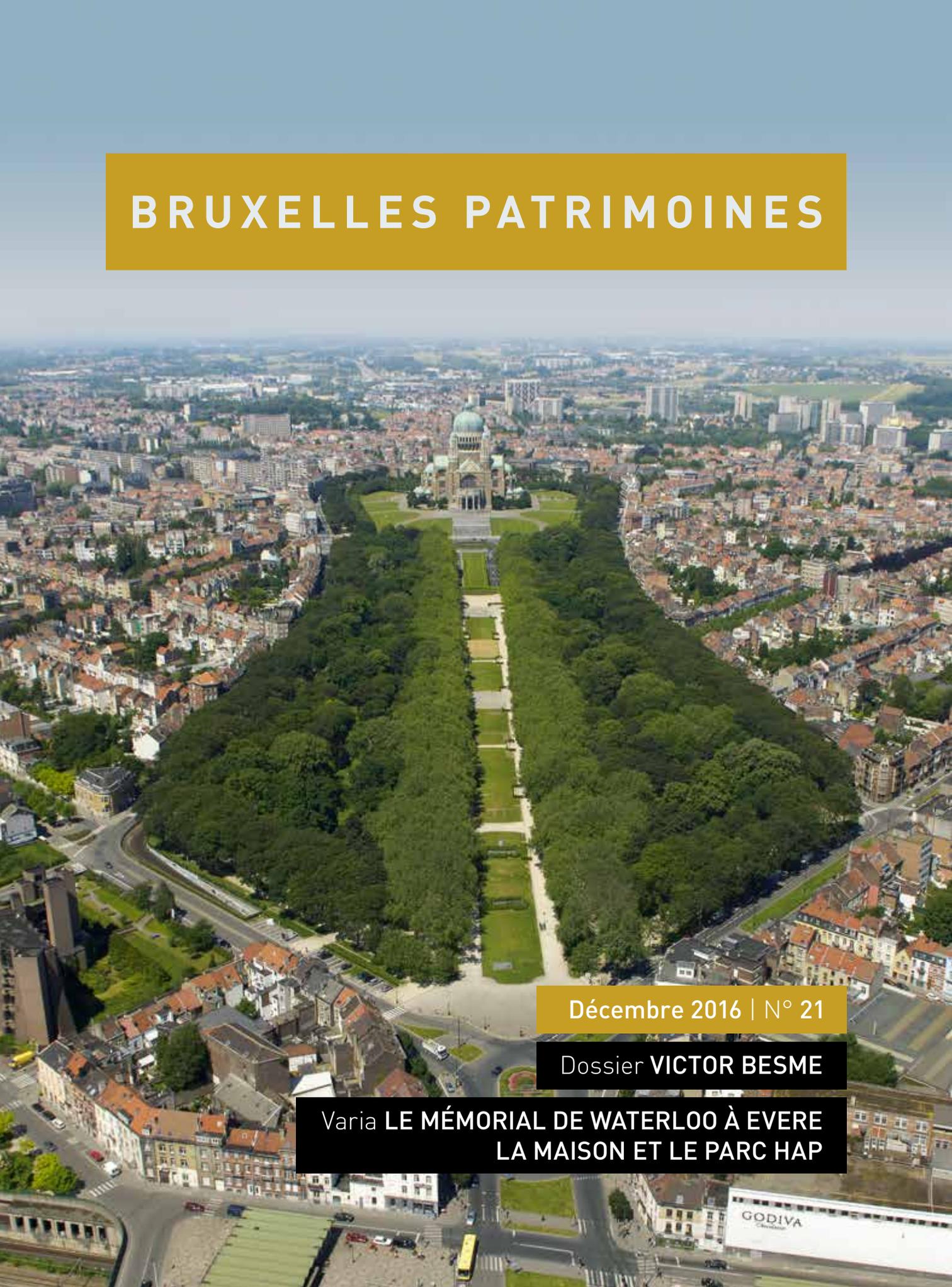


BRUXELLES PATRIMOINES



Décembre 2016 | N° 21

Dossier **VICTOR BESME**

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

GODIVA
Chocolatier

AU FIL DE LA GRANDE CEINTURE

COMMENT
VICTOR BESME
A STRUCTURÉ
L'EXTENSION
URBAINE

CHRISTIAN FRISQUE
URBANISTE ET ARCHITECTE



Avenue de la Reine, Bruxelles-Laeken.
Vue depuis le haut de l'église de Laeken
(A. de Ville de Goyet, 2016 © SPRB).

CHARGÉ DE GUIDER L'EXTENSION URBAINE DE BRUXELLES, VICTOR BESME IMAGINA DE NOUVEAUX QUARTIERS DANS LE PROLONGEMENT DE CEUX EXISTANTS.

Il paraissait évident de leur assurer à chacun un lien avec le centre de la ville. Relier ces nouveaux quartiers entre eux paraissait moins urgent aux yeux des élus locaux. Par ailleurs, le développement urbain nécessitait la création ou l'extension de nouveaux équipements tant civils que militaires. La création de la Grande Ceinture sera l'occasion de répondre à ces besoins.

Le concept de «Grande Ceinture» peut être rapporté au projet d'enceinte circulaire à construire autour de Bruxelles dessiné dès 1840 par Charles Vanderstraeten, premier inspecteur voyer. Cette ceinture d'un périmètre de 18,85 km devait comporter 21 portes, espacées chacune d'environ 900m et impliquait l'annexion par la Ville de Bruxelles des terrains des faubourgs concernés¹. L'abandon définitif du projet d'annexion des faubourgs en raison de son rejet par les Parlementaires en 1854, la croissance urbaine asymétrique, la suppression de l'octroi en 1860 et l'obsolescence de certains grands projets imposa une mise à jour radicale du concept de Grande Ceinture, celle-ci non plus comme limite, mais comme élément structurant de l'extension urbaine, liaisons des faubourgs existants et futurs.

Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles, fut donc chargé par la Province de Brabant d'établir cette nouvelle structure urbaine, connue sous le nom de *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise*, dont la version définitive fut publiée en 1866² (voir p. 25).

L'élaboration de ce plan s'accompagna d'une mise à jour de la carte de reconnaissance au 1/2500, actualisant ainsi les documents de travail de Charles Vanderstraeten. Ce plan est avant tout un guide: suite à la nécessité «d'abandonner la plupart des dispositions du plan de 1846, il est indispensable d'en reconstruire un nouveau, non pas pour le rendre obligatoire, puisqu'il dépend des propriétaires de l'exécuter, mais pour posséder un type d'ensemble qui permette soit de diriger les particuliers dans l'exploitation des terrains, soit de juger si les propositions isolées qu'ils font chaque jour, si les plans partiels qu'ils présentent se combinent ou se rapprochent de cet ensemble qui doit régir le développement d'une grande agglomération»³. Le rapport reste discret sur la politique d'assainissement, débat important à une époque où la Senne sortait régulièrement de son lit. Cette thématique est plus approfondie dans le rapport de 1863 en ce qui concerne le Maelbeek. Par ailleurs, Victor Besme élaborera, en collaboration avec H. Guillery et G. Janssen, un *Projet d'assainissement de la vallée de la Senne* qui sera publié en 1864⁴ (voir p. 11).

Les boulevards de la future Grande Ceinture constituent le premier point du rapport qui accompagne le plan de 1866: le boulevard d'Anvers prolongé (futur axe Jardin botanique-Léopold II-Basilique), le déplacement du Champ des Manœuvres (du parc du Cinquantenaire vers les abords du bois de la Cambre), le chemin de fer de raccordement par Molenbeek-Saint-Jean (future L28, avec le souci d'éviter des passages à niveau, le mauvais exemple étant la L161 inaugurée en 1865, entre la gare du Nord et celle du quartier Léopold, qui constituait un obstacle au développement urbain⁵), la création de quartiers de villas suburbaines aux abords du bois de la Cambre (futur site de l'Exposition internationale de 1910), de quartiers d'habitations bourgeoises («Cité du Midi», près de la chaussée de Charleroi, «Cité de l'Est» en about de l'avenue Rogier, «Cité de l'Ouest» sur le plateau de Koekelberg), du logement de la classe ouvrière (à situer à proximité des chemins de fer). Le rapport se termine par l'état de développement des voiries communales, et des conditions nécessaires pour les intégrer dans le développement urbain.

GRANDE CEINTURE OU MOYENNE CEINTURE ?

En français, on parle depuis longtemps de :

- **Petite Ceinture** pour désigner les boulevards extérieurs du Pentagone tracés en partie par Jean-Baptiste Vifquin (appellation en cours depuis un siècle, mais Besme parlait de boulevards tout court). R20 pour partie.

- **Grande Ceinture** pour désigner celle qui fut initiée par le *boulevard Militaire* (appellation en cours aussi depuis un siècle, mais Besme parlait indifféremment de boulevards extérieurs, ou de boulevards de ceinture). R21 pour partie.
- **Ring tout court (R0)** pour désigner notre périphérique autoroutier construit pour la plus grande part dans les années 1970.

En néerlandais *Ring* est un mot générique, valable pour les trois :

- *Kleine Ring*
- *de Ringlanen*
- *de Ring*

Continuons donc de parler de Grande Ceinture.

LA GRANDE CEINTURE, DE LA VERSION DE 1863 À CELLE DE 1866

En comparaison avec le projet de Vanderstraeten, la Grande Ceinture esquissée en 1862 s'étend moins loin à l'ouest et passe au nord du futur domaine royal. Elle déborde ainsi du domaine de compétence de l'inspecteur voyer, limité initialement à un cercle de 3.000m de rayon autour de l'hôtel de ville de Bruxelles (fig.1). Ce rayon sera porté à 7.500m en 1874.

Dans la première version de 1862, publiée en 1863, la Grande Ceinture mesure 22.920m, dont 5.500 pour le seul *boulevard Militaire* : «C'est M.[François] Wellens, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Brabant qui a pris l'initiative de l'étude de cette importante section, section qui serait la première qu'il faudrait construire, car elle s'étendrait sur la crête des hauteurs de Bruxelles, mettrait en communication avec le Bois [de la Cambre], la route de Louvain, la rue de la Loi, le Champ des manœuvres et le quartier qu'il fera naître, raccorderait la rue du Trône prolongée ; elle reliait les casernes à construire sur ce champ

et le nouvel hippodrome à établir à la gauche du Bois, le raccorderait au Bois, à son avenue [Louise], à la chaussée de Waterloo, permettrait aux équipages de sortir de Bruxelles par la porte Louise, de parcourir le Bois et de rentrer en ville par la rue de la Loi. M.Wellens a complété ce travail par l'étude d'une route-avenue qui partira du Champ actuel des manœuvres [le Cinquantenaire], dans le prolongement de la rue de la Loi, pour aboutir presque en ligne droite au château de Tervueren, qu'elle reliera ainsi directement à la ville.»⁶ En 1863, Besme garde encore à l'esprit l'idée que la Grande Ceinture constituera la limite extrême de l'agglomération, mais cette idée sera vite abandonnée.

Dans sa version de 1866, la Grande Ceinture mesure 24.150m de long, elle diffère de la précédente par une plus grande emprise vers le sud et l'ouest. Au sud, la chaussée de Waterloo trop urbanisée ne peut plus être élargie à la dimension d'un boulevard. Un nouveau tracé, passant au sud de la «Cité du Midi» projetée, est dessiné, il correspond à la rue Vanderkindere à élargir. À l'ouest, il s'agira de faire en sorte que la future jonction ferroviaire (L28) combinée

avec le nouveau boulevard ne constitue pas à terme un obstacle à l'urbanisation, comme dit plus haut. Quant au projet de *boulevard Militaire*, il est déplacé légèrement plus à l'est.

Si dans la version de 1862, Besme caractérise ces boulevards de la façon suivante : «Ces avenues [...] devraient avoir une largeur de 35 mètres, pour être composées, au centre, d'une allée plantée de 11mètres de largeur et de deux chaussées latérales de 12mètres chacune, y compris les trottoirs...», dans la version de 1866, la largeur totale est ramenée à 26m. Peut d'effaroucher les pouvoirs publics par l'importance de la dépense ? Mais dans son rapport annuel de 1870 relatif à l'année 1869, il se montrera plus affirmatif et écrit : «Ces boulevards auraient une largeur de 45,00m et leur section devrait se composer de routes pavées ou macadamisées, longeant des deux côtés les habitations et, au centre, de promenoirs plantés d'arbres pour les piétons et les cavaliers.» Bien plus tard, en 1906, Léopold II déclarait : «Je me refuse désormais à signer un projet de voie de communication dont la largeur serait inférieure à cinquante mètres»⁷.

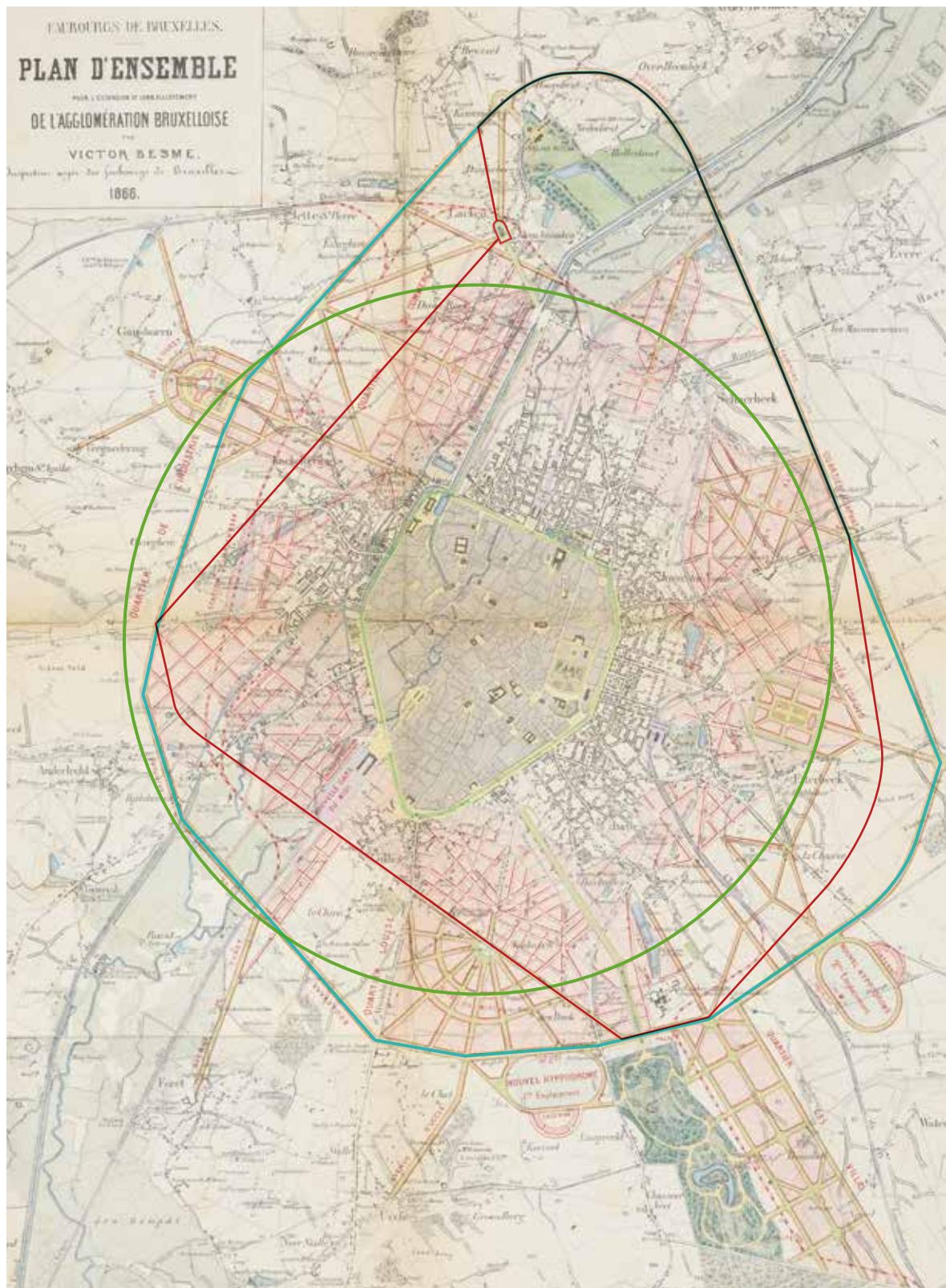


Fig. 1

Plan d'ensemble de 1866 avec en vert : rayon de 3.000 m autour de l'hôtel de ville de Bruxelles ; en rouge : le plan d'ensemble de 1862-1863 ; en bleu : le plan d'ensemble de 1866 (réalisé par l'auteur).

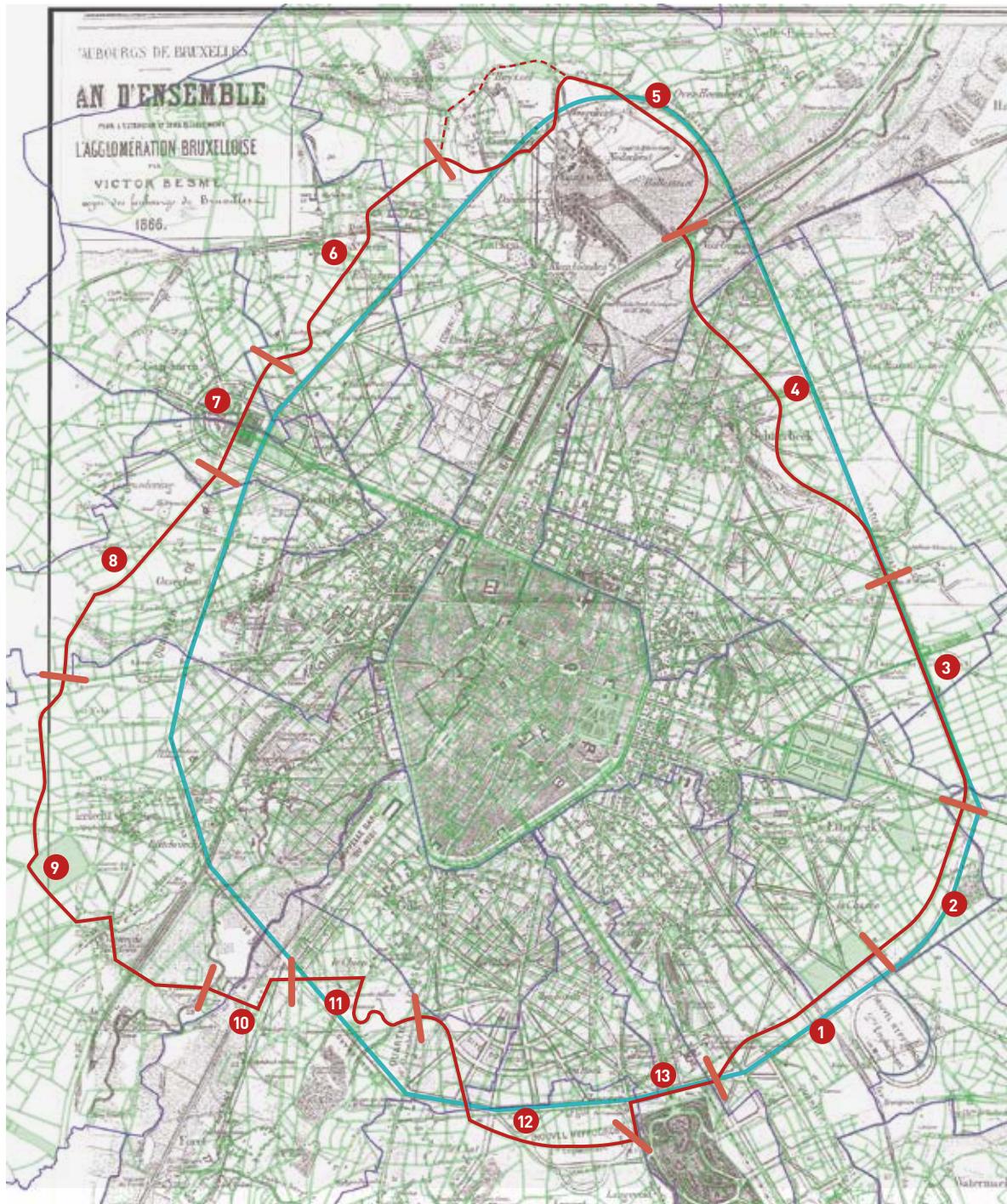


Fig. 2

Les boulevards de la future Grande Ceinture. Le fonds de plan URBIS (trame verte) reporté sur le plan de 1866 (Hans Blanchaert © SPRB-DMS).

La Grande Ceinture divisée en 13 tronçons :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. du Bois de la Cambre à la chaussée de Wavre ; 2. de la chaussée de Wavre au square Montgomery ; 3. du square Montgomery à la place Meiser ; 4. de la place Meiser au pont Van Praet ; 5. contourner le domaine royal 6. le boulevard de Smet de Naeyer ; 7. le plateau de Koekelberg et les avenues Sermon et Bossaert ; | <ul style="list-style-type: none"> 8. Molenbeek-Saint-Jean et le boulevard Mettwie ; 9. Anderlecht, de la chaussée de Ninove à la rue du Charroi ; 10. la rue du Charroi et l'avenue du Pont du Luttre ; 11. les avenues Wielemans-Ceuppens, Reine Marie-Henriette et Besme ; 12. les avenues Albert et Winston Churchill ; 13. traverser au contourner le bois de la Cambre ? |
|---|--|

LA GRANDE CEINTURE, SECTION PAR SECTION

Aujourd'hui, on peut considérer que la Grande Ceinture (fig. 2) est constituée par les boulevards Général Jacques, Louis Schmidt, Saint-Michel, Brand-Whitlock et Auguste Reyers (l'ancien *boulevard Militaire*); les boulevards Général Wahis et Lambermont; les avenues Van Praet, du Parc Royal, des Trembles et des Robiniers; le Pont Colonial, le boulevard De Smet de Naeyer; les avenues de Laeken, Jacques Sermon et Émile Bossaert; le boulevard Louis Mettwie, une partie du boulevard de la Grande Ceinture, le boulevard Maria Groeninckx de May, les rues de la Compétition et René Henry, les avenues Théo Verbeeck et Eugène Ysaye, le boulevard Aristide Briand, l'avenue Van Kalken, le pont et le boulevard Paepsem, la rue du Charroi, les avenues du Pont de Luttre, Wielemans-Ceuppens, Marie-Henriette, Albert et Winston Churchill; l'avenue Legrand et le boulevard de la Cambre.

DU BOIS DE LA CAMBRE À LA CHAUSSÉE DE WAVRE

Ce tronçon du *boulevard Militaire* a une largeur de 35m dans sa plus grande partie. Il est achevé en 1888, sauf la partie proche de la chaussée de Wavre qui ne le sera qu'en 1895. Le profil n'est pas celui envisagé par Besme; il se compose d'une large chaussée centrale encadrée de terrepleins plantés longeant les trottoirs (fig.3a). On retrouve ici le regroupement d'installations militaires ayant quitté le centre de la ville: les casernes jumelles Gêruzet et de Witte de Haelen construites de 1875 à 1882⁹ – cette dernière raccordée au chemin de fer du Luxembourg le long de la nouvelle Plaine des Manœuvres – et l'ancienne École royale de Gendarmerie (1909). Une nouvelle gare est créée à front de boulevard (gare d'Etterbeek, 1906, aujourd'hui démolie), en remplacement de celle bâtie en 1880 (dont un petit bâtiment annexe miraculeusement préservé a été classé en 2015). Le site ferroviaire est au service direct des installations militaires.

En 1885, l'avenue de la Couronne (20m) prolonge la rue du Trône en ligne droite jusqu'au boulevard; un pont en brique enjambant la rue Gray (fig.3b), classé en 2016, permet de s'affranchir de la présence de la vallée du Maelbeek. L'hôpital militaire y est construit en 1888 (démoli en 2002). Une axiale complémentaire est créée en 1877, avec l'avenue du Deuxième Régiment des Lanciers (40m, entre les deux casernes jumelles) prolongée par l'avenue des Casernes (32m), pour rejoindre l'avenue d'Auderghem (20m) et la rue de la Loi (20m).

La Plaine des Manœuvres trouva ici un emplacement jusqu'au début des années 1950, après avoir quitté le Cinquantenaire. Besme envisageait en 1863 de la localiser immédiatement à l'est ou à l'ouest du bois de la Cambre, avant de proposer cet emplacement en 1866. Ce type de lieu était alors à double usage, militaire et hippique civil. La création de l'hippodrome de Boitsfort, en 1875, entraîna la dissociation des deux (fig.3c).

VICTOR BESME ET LÉOPOLD II

Le rôle de Léopold II fut primordial pour réaliser le plan de Victor Besme.

Né en 1835, un an après Besme, il devint roi en 1865. Il mourra fin 1909, cinq ans après Victor Besme. Déjà dans ses discours de 1861, lorsqu'il était sénateur de droit, il attirait l'attention sur la nécessité d'un développement approprié de la capitale du Royaume. Ils ne pouvaient que s'entendre; mais là où Besme se sentait contraint par la seule dynamique des acteurs fonciers privés, Léopold II put user de son pouvoir

d'influence – non sans une certaine brutalité parfois – et d'une imagination sans bornes pour arriver à ses fins. Sans cela, pas de parc Josaphat, pas de parc de Forest, pas d'avenue de Tervueren, du moins dans leur splendeur actuelle. S'était ainsi établie une collaboration qui dura près de 40 ans.

Concernant la Grande Ceinture, face à la lenteur des premières négociations entre communes et État, Léopold II envisagea discrètement en 1882 la constitution d'une société dont l'objet aurait été la réalisation de l'ensemble, avec comme rentrées

financières la revente des terrains expropriés proches et des aides publiques – on dirait aujourd'hui un partenariat public-privé –, mais il dut abandonner face à l'importance de la dépense. Il se repliera alors sur la stratégie de Besme, celle d'une construction progressive, négociée, en fonction de l'urbanisation des territoires considérés¹.

NOTE

1. RAINIERI, L., *Léopold II urbaniste*, Hayez, Bruxelles, 1973.



Fig. 3a

Boulevard Général Jacques depuis le rond-point de l'Étoile, Bruxelles. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).



Fig. 3b

Le pont au-dessus de la rue Gray, Bruxelles. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).



Fig. 3c

Les casernes face à l'ancienne Plaine des Manœuvres, devenue le site de la VUB (Schmitt-GlobalView © SPRB).

DE LA CHAUSSÉE DE WAVRE AU SQUARE MONTGOMERY

Ici le *boulevard Militaire*, plus tardif (1906), offre une largeur plus importante : 45 m. Le profil y est celui prévu par Victor Besme, la présence de zones de recul de 9,50 m permet la plantation d'une quadruple rangée d'arbres. Visuellement, c'est ainsi un espace de 64 m qui est offert, presque le double du tronçon précédent. On y retrouve l'Arsenal du Charroi (1904)⁹, reconverti par la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) au début des années 1990, ainsi que le collège Saint-Michel (1905)¹⁰, lui aussi ayant quitté le centre de la ville (fig. 4a).

Au square Montgomery (fig. 4b), la Grande Ceinture et l'avenue de Tervueren (57 m) se croisent à angle droit : le boulevard avec son profil besmien, l'avenue avec une chaussée centrale complémentaire, à la manière de l'avenue Louise. Créé en 1897, ce square a un diamètre de 170 m. Les tronçons qui précèdent sont légèrement plus à l'ouest que prévu par Besme, ce qui a permis ce croisement à angle droit. L'avenue de Broqueville, aboutissant au square, fut percée bien plus tard, dans le cadre du plan intercommunal d'Albert Dumont de 1918¹¹.

DU SQUARE MONTGOMERY À LA PLACE MEISER

D'une largeur de 45 m, ce dernier tronçon du *boulevard Militaire* reprend le tracé prévu par Besme, à l'exception du raccord au square Montgomery. Il succède à un chemin rectiligne ancien, dont une partie avait été aménagée (*drève de l'Hippodrome*) pour donner accès au champ de manœuvres de *Linthout*, qui précéda celui du Cinquantenaire¹². Achevé entre 1906



Fig. 4a

Le boulevard Militaire, à hauteur du boulevard et Collège Saint-Michel, Bruxelles. Carte postale ancienne [coll. Belfius Banque © ARB-SPRB].



Fig. 5

Square Vergote sur le boulevard Brand Whitlock [Schmitt-GlobalView, 2010 © SPRB].



Fig. 4b

Rond-point Montgomery, au croisement du boulevard Saint-Michel, de l'avenue de Tervueren, du boulevard Brand Whitlock [Schmitt-GlobalView, 2010 © SPRB].

et 1910 à l'occasion de l'Exposition internationale, il est bordé par le Tir national (1888).

L'urbanisation qui lui fait face est conçue par Octave Houssa, ingénieur des travaux de la commune de Schaerbeek¹³. On y remarque un faisceau de rues axées sur les éléments saillants de la façade originelle du Tir national. Le square Vergote ponctue le boulevard, créant un lien visuel entre les deux rives surélevées. Ces points hauts correspondent au niveau initial du

sol. L'aménagement paysager fut gommé lors de la transformation en autoroute urbaine présentant dix bandes de circulations, dans les années 1960. Partagé entre les territoires de Woluwe-Saint-Lambert et de Schaerbeek, le square Vergote relie le boulevard Brand Whitlock au boulevard Auguste Reyers (fig. 5).

L'emplacement de la place Meiser est resté constant depuis le premier Plan Besme, mais son aménagement, avec l'élargissement de l'ancienne partie de l'avenue

de Cortenberg, devenue avenue Plasky, ne se réalisera qu'en 1912. Symétriquement par rapport à la chaussée de Louvain, elle est aussi l'aboutissement de l'avenue Rogier achevée au même moment. Cet axe structure «la Cité de l'Est», telle qu'imaginée par Besme dès 1862, mais qui ne sera concrétisée que bien plus tard par Octave Houssa.

DE LA PLACE MEISER AU PONT VAN PRAET

À Schaerbeek, les visions urbanistiques communales amènent Besme à faire évoluer le plan de 1866. Suite à la mise en place en 1896 d'un nouveau collège échevinal, la commune de se lance dans une politique de développement volontariste¹⁴. Outre le renouvellement urbain de l'ancien noyau villageois (quartier *Teniers*), elle s'engage dans l'urbanisation de quatre nouveaux quartiers articulés autour d'un nouveau parc: le parc Josaphat. Cette urbanisation s'appuie sur des plans dressés en 1903 par Octave Houssa.

Le parc Josaphat (fig.6a) doit en partie son existence à Léopold II, qui sut user de son influence pour sur-



Fig. 6a
Boulevard de ceinture - Vallée de Josaphat. Plan signé Victor Besme (© fonds Victor Besme).



Fig. 6b
Pont sur la chaussée de Haecht, Schaerbeek. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).

monter les différents intérêts privés qui s'opposaient à sa réalisation¹⁵. Le parti général d'aménagement, outre le prolongement de l'avenue Louis Bertrand qui s'évase progressivement jusqu'à l'embrasser, s'appuie sur un effet de corniche joué par le boulevard Lambertmont (43m) aménagé à cet effet entre 1912 et 1914, avec la mise en valeur des perspectives visuelles sur la vallée. Besme modifie ainsi le tracé

originel de la Grande Ceinture, mais il n'en verra pas la réalisation. Le parc longe le boulevard sur 1.400 m, il l'aurait fait sur 1.900m si les deux derniers îlots avant la place Meiser n'en avaient pas été distraits, en contradiction avec le plan initial de Houssa.

Deux ponts permettent aux chaussées de Haecht et de Helmet de passer sous le boulevard (fig. 6b).

La traversée du domaine ferroviaire a nécessité la construction en 1905 du pont Teichmann qui sera reconstruit et porté à 43m en 1986. Par rapport au plan de 1866, ce franchissement est réalisé 500m plus au sud; la gare de Schaerbeek se retrouvera ainsi à l'extérieur de la Grande Ceinture, contrairement à l'intention initiale de Victor Besme. Avec le canal, le pont Van Praet s'inscrit plutôt dans la logique du développement du domaine royal, bien antérieure à celle des nouveaux quartiers schaarbeekoïses dessinés par Octave Houssa. Sa réalisation fut retardée au vu des enjeux de «Bruxelles port de mer» en filigrane déjà dans le plan de 1866; la solution de compromis sera la construction en 1904 d'un pont tournant. Il sera remplacé par un pont fixe dès 1930.

CONTOURNER LE DOMAINE ROYAL

La première avenue Van Praet (20 m) longeait le domaine d'origine, en reprenant le tracé de l'ancienne *Borrestraet*, dévoyée au nord pour permettre la construction des serres. Ce tracé de 1880 disparaîtra complètement dans les aménagements ultérieurs¹⁶.

L'extension du domaine à l'est dès 1890 entraîne la création d'un nouveau tracé. Il se compose d'une partie rectiligne, aboutissant à un rond-point –le rond-point Van Praet– à partir duquel l'avenue se prolonge sous la forme d'une longue courbe. L'extension enveloppe complètement la propriété Van Volxem¹⁷, qui ne sera cependant acquise qu'en 1898. Le quadruple alignement d'arbres de ce deuxième tracé de 70m de large est encore visible de nos jours sur les photos aériennes.

L'acquisition de la campagne Lacoste en 1895, de même que des



Fig. 7a

Avenue du Parc royal avec de gauche à droite, la caserne des Grenadiers, le monument à la Dynastie, le château du Belvédère, le château royal et la Tour japonaise, Bruxelles-Laeken. Carte postale ancienne [coll. Belfius Banque © ARB-SPRB].



Fig. 7b

Plan général du domaine royal de Laeken, du parc et de ses abords - Avenue de Meysse, de Vacherot (1908 ou 1909). Extrait de RANIERI, L., *Léopold II urbaniste*, Hayez, 1973, p. 116).

terres de cultures situées au sud entraînent à nouveau le déplacement de l'avenue. Décidé dès 1896, il ne sera effectif qu'en 1910. La propriété Lacoste devait devenir un restaurant de luxe, mais ce projet ne trouva pas preneur. Le reste de l'extension était à terme destiné à de l'activité sportive: «Quand je serai vieux, je ferai à Laeken un grand jardin de la jeunesse, comme il en existe à Stockholm, avec tous

les genres de sports».18 C'est ainsi qu'un *Plan d'ensemble pour le détournement de l'avenue Van Praet*, dressé par Élie Laîné en 1898, nous y montre l'implantation d'un terrain de polo (+/- 275 m x 150 m, l'équivalent de six terrains de football)19. Ce troisième tracé, de 20 m, sera complété par l'avenue des Croix du Feu et l'ensemble aménagé en autoroute urbaine.

L'avenue Van Praet se raccorde au nord à l'avenue de Meysse, que Léopold II avait voulu voir transformée en avenue de 156 m de large jusqu'à son aboutissant au château de Bouchout. Seul le tronçon jusqu'à la chaussée Romaine fut réalisé selon le profil initial. Le raccord des deux axes se faisait au lieu-dit *Gros Tilleul*, aujourd'hui disparu (1909); dans le voisinage immédiat se trouvent la statue de Neptune (1903), la Tour japonaise (1904) et le Pavillon chinois (1913)20. Ce dernier devait également accueillir un restaurant de luxe, qui ne trouva pas preneur non plus.

De ce point, la Grande Ceinture se prolonge par l'avenue du Parc royal, séparant le domaine royal du parc de Laeken, ouvert en 1880 à l'occasion du cinquantenaire de l'indépendance du pays21 (fig. 7a et 7b). Nous nous éloignons ici quelque peu de la logique de Besme qui, dès 1862, prévoyait la localisation du monument à Léopold I^{er} sur la Grande Ceinture22. Le projet de parc n'existait pas encore. Les paysagistes adapteront le parti initial et localiseront le monument au milieu du parc, en vis-à-vis du château royal; une trouée visuelle reliant complémentaiement le monument au bas de l'avenue. Continuant l'ovale du parc, la Grande Ceinture emprunte l'avenue des Trembles. Elle s'en éloigne ensuite, via l'avenue des Robiniers (1906) qui sépare le domaine du Stuyvenberg de l'ancienne Caserne des Grenadiers23 (1902) devenue la quatrième école européenne en 2007. Cette section n'a pas la largeur ni le prestige attendu d'un boulevard. Elle franchit ensuite l'avenue Jean Sobieski par le Pont Colonial (1906) (fig. 8)24. On trouve ici une articulation complexe, dominant le square Clémentine25. L'examen attentif d'un plan de Vacherot26 de 1908 ou 1909 permet une autre hypothèse de tracé, au nord du parc de Laeken, étendant quelque peu



Fig. 8
Le pont colonial situé parc Sobieski, 1906, Bruxelles-Laeken.
Carte postale ancienne [Coll. Belfius Banque © ARB-SPRB].

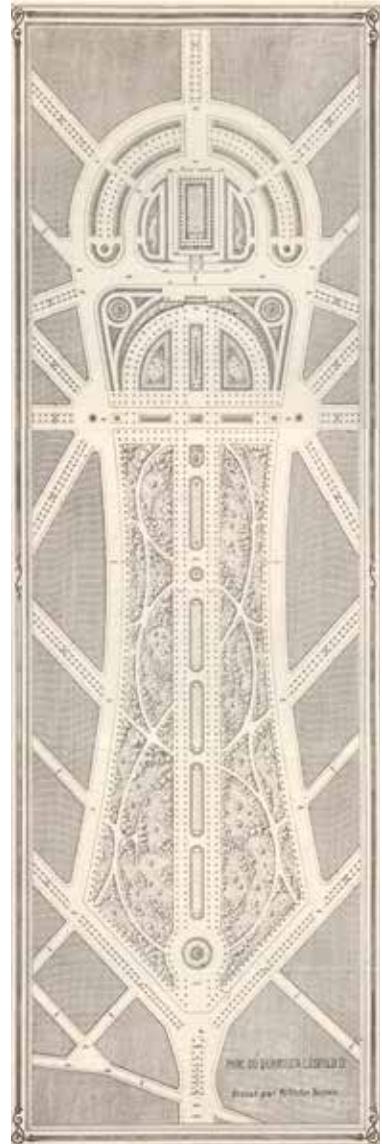


Fig. 9a
Plan dressé par Victor Besme, montrant le
parc du quartier Léopold II, devenu le parc
Élisabeth (© Fonds Victor Besme).



Fig. 9b
Plateau de Koekelberg. Vue du haut de
l'église de Laeken [A. de Ville de Goyet, 2016
© SPRB].

GRANDE CEINTURE ET MUTATION DU DOMAINE MILITAIRE

La création de l'armée belge et la rationalisation des installations militaires furent de puissants catalyseurs pour la création de la partie la plus emblématique de la Grande Ceinture, identifiée d'ailleurs comme *boulevard Militaire*. Près d'un siècle plus tard, ces installations deviennent obsolètes à leur tour et créent ainsi de nouvelles opportunités de développement.

La Plaine des Manœuvres fut progressivement abandonnée depuis les années 1950, elle n'accueille plus à l'époque que quelques manifestations sporadiques, ainsi que les fastes de la Gendarmerie. À la fin des années 1960, il fut décidé d'y installer le campus universitaire de l'ULB

et bientôt de la VUB. Alors que la volonté manifestée par l'ULB est de développer un site qui soit urbain, le concours de 1970 n'engendre qu'un projet déconnecté de son environnement. Le Tir national a entièrement disparu en 1963, laissant la place au site Reyers avec la Radio Télévision belge francophone (RTBF) et la *Vlaamse Radio en Televisie* (VRT) ; seul subsiste à l'écart, l'Enclos des Fusillés.

Plus tard, au terme d'une convention conclue en 1976, la Défense nationale s'est engagée à céder à la Société nationale de Logement (SNL)¹ les casernes Prince Albert, Rolin, Prince Baudouin, du Petit Château, l'Arsenal du Charroi et l'Hôpital militaire, soit une superficie totale d'environ 20 ha ; mais seule une petite partie fut consacrée au logement, au contraire des intentions initiales.

Plus récemment, en 2012, la caserne des Grenadiers à Laeken est devenue la quatrième école européenne de Bruxelles, avec une prise en compte plus affirmée du patrimoine.

L'ancienne École de Gendarmerie, les casernes Géruzet et de Witte de Haelen sont encore occupées par la police fédérale. Si la reconversion de l'ancienne École royale de Gendarmerie est annoncée, des inconnues subsistent en ce qui concerne les deux casernes jumelles. La prise en compte en amont du caractère patrimonial de l'ensemble sera un enjeu important.

NOTES

1. «La Société nationale du Logement» s'est régionalisée en 1985, entraînant la création de la «Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale» (SLRB).

celui-ci. Ce document, intitulé *Plan général du domaine royal de Laeken, du parc et de ses abords Avenue de Meysse*, prévoyait un raccord complémentaire de grande ampleur partant de l'avenue de Meysse élargie et aboutissant à la place Saint-Lambert, à savoir l'extrémité de l'avenue Jean Sobieski. Il serait venu en remplacement d'un tronçon de la rue du Heysel aujourd'hui disparu. La mort de Léopold II mettra fin à cette logique de grand art urbain.

Le plan directeur du plateau du Heysel fut élaboré sous la direction de l'échevin des travaux publics par les ingénieurs Gillet et Lefèvre en accord avec l'architecte en chef de l'exposition de 1935 Joseph Van Neck²⁷. La photo aérienne de 1930 (www.gis.irisnet.be/bruciel) montre la structure viaire en construction avec un lien plus modeste, entre la place Saint-Lambert et l'avenue de Meysse, mais l'Exposition universelle de 1935 sup-

prima le premier segment depuis la place Saint-Lambert, remplacé par le «Vieux Bruxelles». L'Expo 58, avec la transformation autoroutière de l'avenue de Meysse devenue A12, mettra à mal le second segment, longeant l'ancien Pavillon américain. Seules les voies de trams, SNCV d'abord, STIB aujourd'hui, assument encore une liaison.

LE BOULEVARD DE SMET DE NAEYER

L'aménagement de ce boulevard de 28 m s'est achevé en 1909 (Laeken) et 1910 (Jette), à temps pour l'Exposition internationale. Le côté nord comporte une zone de recul de 6 m, ce qui porte la distance entre fronts bâtis à 34 m. Il prolonge l'avenue des Robiniers tout en se raccordant à l'avenue Jean Sobieski située quelques mètres en contrebas. Son tracé préserve le centre historique

de Jette sans défigurer l'ancien axe d'origine rurale que représente la rue Léopold I^{er}. Il rejoint le plateau de Koekelberg par l'avenue de Laeken (34 m). Notons que dans les délibérations du Conseil communal de Laeken de 1901, l'appellation *boulevard Militaire* est parfois utilisée soulignant ainsi l'appartenance au même concept global que les boulevards de l'est de l'agglomération.

LE PLATEAU DE KOEKELBERG ET LES AVENUES SERMON ET BOSSAERT

L'urbanisation du plateau de Koekelberg (fig. 9a et 9b) était prévue par Besme dès 1866 comme couronnement du nouvel axe Botanique-Léopold II. Comme «locomotive» urbanistique, il avait pensé à un «Palais de l'Industrie». Léopold II proposa d'y ériger un panthéon à nos gloires nationales. L'idée fit long



Fig. 10

La basilique de Koekelberg, l'avenue de la Paix, l'avenue É. Bossaert, la place de Bastogne et le boulevard Louis Mettwie à Molenbeek-Saint-Jean (Schmitt-GlobalView, 2010 © SPRB).

feu, mais il en est resté l'avenue du Panthéon et l'avenue des Gloires nationales. Finalement, ce fut une basilique. À ce niveau, la Grande Ceinture se décline au travers de l'avenue Jacques Sermon (34 m), qui fut ouverte en 1891, et de l'avenue Bossaert, qui ne fut achevée que vers 1930. Elles sont situées à 30 m à l'est du tracé de Besme.

MOLENBEEK-SAINT-JEAN ET LE BOULEVARD METTIEWIE

Réalisé en 1938, le boulevard Mettwie (40 m) est arrivé trop

tard pour l'Exposition universelle et internationale de 1935. Il permit l'urbanisation de tout l'espace compris entre le plateau de Koekelberg et la chaussée de Ninove; le nouveau Molenbeek. Il débute place Bastogne, à la limite de la commune de Koekelberg. Il est le fruit d'un concours concernant l'urbanisation du territoire situé à l'ouest de la ligne 28, remporté en 1921 par le très jeune architecte Jean-François Hoeben (1896-1969); il ne sera que partiellement traduit dans les faits²⁸. Le tracé de la Grande Ceinture devait y être ponctué au point haut par un centre civique et sportif; la partie

sportive est l'actuel Stade Edmond Machtens inauguré un an plus tôt, le centre civique ne fut jamais construit. La mise en valeur du domaine du Karreveld faisait partie du concours, le château deviendra bien plus tard ce centre civique. De l'articulation avec le boulevard ne subsiste que l'élargissement localisé de la berme centrale, là où ce projet de grande ampleur aurait pu être réalisé²⁹. Par rapport au tracé de Besme, le boulevard franchit les chaussées de Gand et de Ninove, respectivement 500 m et un kilomètre plus à l'ouest (fig. 10).

ANDERLECHT, DE LA CHAUSSÉE DE NINOVE À LA RUE DU CHARROI

La prolongation de la Grande Ceinture vers le sud se réalise progressivement dans les années 1960 et 1970. Si son tracé de principe datait des années 1920, le boulevard de Grande Ceinture (40 m) ne sera réalisé que dans les années 1950. Prolongé par le boulevard Shakespeare, il sera partiellement requalifié en espace vert ou en voirie locale, en partie à la demande des habitants de la cité-jardin de *Moortebeek* (1922, J.-F. Hoeben)³⁰ qui ne voulaient pas voir là se confirmer une autoroute urbaine. Le nouveau boulevard Maria de Groeninckx de May (36 m, 1972) en sera l'alternative routière, raccordée au Ring par un prolongement du boulevard Sylvain Dupuis, radiale non reprise au plan initial. Au sud, les rues de la Compétition et Henry, devenues nationales, ne seront pas élargies, de même que les avenues Verbeek et Eugène Ysaye restées communales. Le boulevard Aristide Briand sera porté à 30 m au début des années 1960.

La traversée de la chaussée de Mons et du canal se situe un kilomètre plus loin que la traversée

prévue par Besme. Entre la chaussée de Mons et la rue du Charroi, c'est un itinéraire entièrement neuf (35 m) qui sera tracé à la même époque (1965) avec l'avenue Frans Van Kalken et le boulevard Paepsem. Simultanément, Anderlecht se dote d'une double radiale complémentaire : l'avenue Marius Renard dans le prolongement de l'avenue du Roi Soldat, et l'axe Maurice Carême-Théo Lambert avec, en sandwich, le parc des Étangs menant au Parc de la Pede, au-delà du Ring. La réalisation du boulevard Industriel n'est pas encore d'actualité. Considérée comme une pénétrante autoroutière lorsque sa réalisation fut confiée à l'intercommunale B1³¹ en 1971, elle évoluera vers un statut de boulevard urbain au début des années 1980.

LA RUE DU CHARROI ET L'AVENUE DU PONT DE LUTTRE

Dès l'époque de Besme, le problème de la traversée de la zone industrielle du fond de la vallée de la Senne, cadrée par le canal et le domaine ferroviaire, représente un obstacle de taille. Lorsqu'il dut aménager le quartier du Midi, dans la foulée des aménagements d'Auguste Payen qui se limitaient à la gare, à la place de la Constitution, à la rue de France et à l'avenue Fonsny, il fut confronté au passage à niveau prévu dans le prolongement de la rue Théodore Verhaegen rendu ingérable avec l'augmentation du trafic³². Il faudra en fait attendre la jonction Nord-Midi actuelle, terminée début des années 1950, pour avoir une réponse satisfaisante du point de vue du trafic. Plus au sud, avec la complexification des tracés ferroviaires, l'itinéraire de la Grande Ceinture dut se faufiler entre les obstacles existants. L'avenue Fonsny ne put se prolonger le long du chemin de fer



Fig. 11a
Avenue du Pont de Luttre, Forest. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).



Fig. 11b
Le tracé complexe de la Ceinture entre les lignes ferroviaires, ponctué par l'icône Wiels (Schmitt-GlobalView, 2010 © SPRB).



Fig. 12
Avenue Wielemans-Ceuppens (30 m), ouverte en 1908, Forest. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).



Fig. 13a

Place Vanderkindere, carrefour entre les avenues Albert et Brugmann et la rue Vanderkindere, Uccle. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).



Fig. 13b

Place Vanderkindere (A. de Ville de Goyet, 2016 © SPRB).



Fig. 13c

Avenue Albert : berme centrale destinée à la promenade. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).

vers Mons. La création de la ligne vers Nivelles et Charleroi conduira à créer une avenue Van Volxem courbe, longeant cette dernière. Retrouver un parallélisme avec la ligne vers Mons impliqua la création en 1878 de l'avenue du Pont de Luttre (30 m), anciennement avenue du Moulin, dans le prolongement de l'avenue Wielemans-Ceuppens (fig. 11a et 11b). Perpendiculairement au domaine ferroviaire dédoublé, la rue du Charroi sera lancée, caractérisée par le pont du Charroi au décor égyptisant (1910, classé en 1995). Cette rue de 20 m ne dépassera pas l'usine à gaz de Forest durant un demi-siècle.

.....

LES AVENUES WIELEMANS-CEUPPENS, REINE MARIE-HENRIETTE ET BESME

La sinuosité du tracé dessiné par Victor Besme s'explique ici par la forte pente du relief naturel menant de la Senne (pont du Charroi) à l'Altitude 100 (place Albert). Le pivot de l'ensemble est le parc de Saint-Gilles, devenu parc de Forest, fruit d'une volonté de Léopold II³³. L'objectif premier était de donner à la population du sud de Bruxelles un espace vert de grande dimension, mais aussi d'être le moteur d'une opération immobilière de grande envergure, comprise entre la chaussée d'Alsemberg, la rue Théodore Verhaegen, le chemin de fer du Midi et la propriété Duden. Menée dès 1875, l'opération verra l'aménagement du parc et des voiries se terminer en 1881. Ultérieurement, en 1912, le parc Duden sera joint au parc de Forest. Le square Laîné qui assure la jonction entre les deux ne sera réalisé qu'en 1949. Ainsi s'achève une opération lancée 75 ans plus tôt et qui offre une perspective magnifique sur le Palais de Justice. L'urbanisation de la partie

basse du site n'interviendra qu'ultérieurement, avec l'ouverture en 1908 de l'avenue Wielemans-Ceuppens (30 m) (fig. 12).

LES AVENUES ALBERT ET WINSTON CHURCHILL

Victor Besme, dans son plan de 1863, donnait à la chaussée de Waterloo prolongée en ligne droite jusqu'au bois de la Cambre un rôle de Grande Ceinture, mais dans la version de 1866, ce rôle est assumé par la rue Vanderkindere à élargir, élargissement qui sera contrarié par une urbanisation non contrôlée. Entre deux, Besme développait la « Cité du Midi », dispositif rayonnant depuis une place à créer chaussée de Waterloo, en about de la chaussée de Charleroi (*Ma Campagne*). Seule l'avenue Brugmann (anciennement avenue d'Uccle), un des rayons, fut réalisée. Ouverte en 1875, elle est directement dotée d'une ligne de trams.

La Grande Ceinture sera réalisée finalement encore plus au sud, en partie là où Besme avait envisagé un premier emplacement potentiel d'un nouvel hippodrome, à l'ouest du bois. L'avenue Albert est ouverte progressivement de 1896 à 1901, l'avenue Winston Churchill (anciennement *avenue Longchamps*) est contemporaine de l'avenue Brugmann (1875). Toutes deux présentent un profil classique avec deux chaussées encadrant un terreplein arboré, pour une largeur totale de 30 m, même si Besme avait initialement prévu une largeur de 45 m.

L'aménagement de la « Cité du Midi » se fera selon un parti d'aménagement radicalement différent de celui prévu par Besme en 1866. On retrouve dans ce périmètre, sous l'action de Besme, toute la compo-

sition urbaine axée sur la barrière de Saint-Gilles, avec l'hôtel de ville de Saint-Gilles et les prisons. Les avenues Albert (fig. 13a et 13b) et Brugmann bordent ce site. À l'est de cette dernière se développera le quartier de Berkendael, principalement organisé autour de l'avenue Louis Lepoutre, avec complémentaiement l'avenue Molière créée en 1902. Elle est large de 20 m avec une chaussée centrale bordée de terrepleins arborés. Deux zones de recul de 5 m donnent une distance entre fronts bâtis de 30 m, comme pour les avenues Albert (fig. 13c) et Churchill. Ce quartier de Berkendael est principalement attribuable au géomètre César Poon, agissant pour le compte du banquier Georges Brugmann³⁴.

TRAVERSER OU CONTOURNER LE BOIS DE LA CAMBRE ?

L'intention de Besme en 1866 était simple : assurer un lien direct entre la rue Vanderkindere élargie et le *boulevard Militaire* par une voie perpendiculaire à l'avenue Louise. Ce tracé correspond à l'avenue Legrand (16 m) et au boulevard de la Cambre (20 m), tous deux datant de 1875, tout comme l'avenue Winston Churchill. La chaussée de Waterloo ne faisant que 16 m à cet endroit, c'est donc un lien sous-dimensionné qui relie l'avenue Winston Churchill au *boulevard Militaire*. L'alternative est d'emprunter les allées du bois, à savoir les avenues de la Lisière, de Diane, de Flore, de Cérès. Un itinéraire prestigieux double ainsi un itinéraire plus fonctionnel.

Besme prévoyait en bordure est du parc la création d'un « quartier de Villas », limité *grosso modo* par la Grande Ceinture au nord, la chaussée de la Hulpe au sud et par la chaussée de Boondaël à l'est.

Un dévoiement de la ligne de chemin de fer du Luxembourg aurait passé à la limite du bois, en tranchée. L'avenue principale aurait été prolongée jusqu'à la place Flagey selon un tracé correspondant à l'avenue de l'Hippodrome. Un *park system* pouvait s'établir ainsi, reliant le bois, l'abbaye de la Cambre et les étangs d'Ixelles. Ce projet ne se réalisa pas. Ultérieurement, ce site sera en partie retenu pour l'Exposition universelle de 1910, ce qui entraînera le percement de l'avenue Émile De Mot, au prix de la mutilation du jardin de l'abbaye de la Cambre. L'accès principal de l'Exposition constituera l'amorce de la future avenue Franklin Roosevelt (ancienne avenue des Nations). L'Université libre de Bruxelles récupèrera ensuite une partie du site en 1924.

L'ÉVOLUTION ULTÉRIEURE DE LA GRANDE CEINTURE

La réalisation de la Grande Ceinture s'est ainsi étendue sur près d'un siècle et son tracé s'est parfois fortement éloigné du tracé initial, surtout à l'ouest de la Région bruxelloise où elle fut réalisée plus tardivement. Elle connaît des éléments de discontinuité, selon les critères de mobilité d'aujourd'hui, le plus connu étant le bois de la Cambre. Mais au temps des fiacres, ces rétrécissements au long ou au travers de parcs étaient acceptables, vu l'importance moindre du trafic, l'absence de propriétés riveraines à desservir et le report possible des promeneurs vers lesdits parcs.

Besme est né en même temps que le chemin de fer, qui concurrencera rapidement la route pour les liaisons entre villes, incitant certains à se poser la question du maintien d'un réseau viaire. Destiné avant

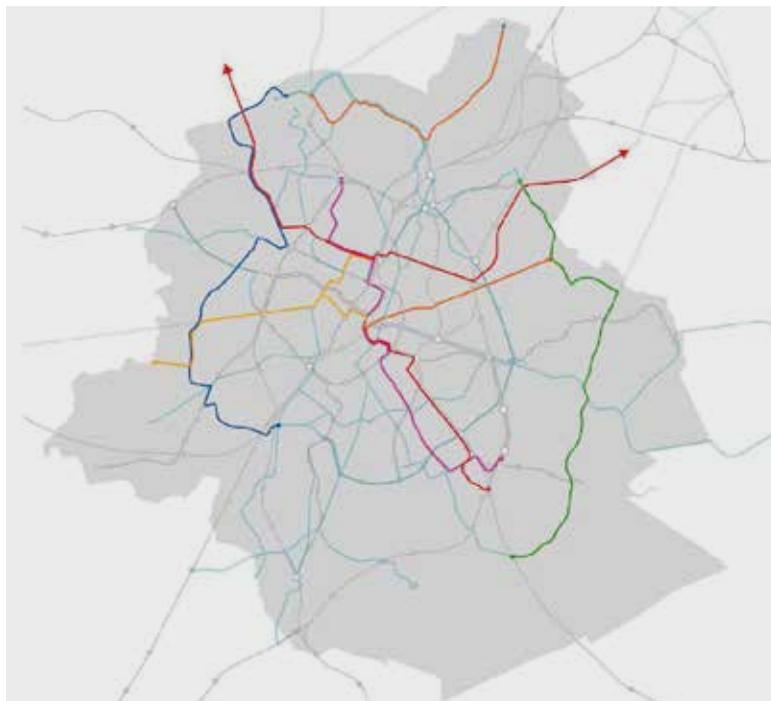


Fig. 14
Plan régional de Développement durable (PRDD) 2013. Carte 03 Mobilité (© SPRB).

tout au transport de marchandises, le chemin de fer connaîtra un succès inattendu pour le transport de personnes, avec la création d'un nombre important de haltes et stations. Besme entame sa carrière avec l'urbanisation des abords de la gare du Midi. À l'est, il dénonce la logique d'implantation de la voie du chemin de fer du Luxembourg comme obstacle à l'urbanisation future. Il faudra un demi-siècle pour corriger ces erreurs de conception. À l'ouest, il pousse à la perméabilité du site ferroviaire de la ligne 28, dénonçant les passages à niveau comme celui de l'avenue de la Reine. À Molenbeek-Saint-Jean, il encourage le développement d'une gare de l'Ouest en dessinant une ligne droite entre le canal et cette future gare, dans le prolongement de la première section de la chaussée de Gand. Ce tracé ne se réalisera pas

et la gare ne sera jamais construite à cet emplacement. Enfin, il prône la construction de deux gares de marchandises distinctes des gares du Midi et du Nord : la gare de Tour et Taxis qui fut décidée en 1896, en même temps que le développement de «Bruxelles port de mer», et la gare implantée au nouvel abattoir d'Anderlecht (1890)³⁵.

.....
LE TOUT À L'AUTOMOBILE

Les années 1950 transformèrent radicalement les boulevards les plus importants, donnant une priorité absolue à l'automobile. La brochure *Bruxelles, carrefour de l'Occident*³⁶, décrit parfaitement les logiques à l'œuvre à l'époque : déplacement des voies de trams pour libérer de l'espace, suppression des pistes cyclables et allées

cavalières et autres espaces de promenade, abattage massif d'arbres. Ces premières opérations effectuées dans le cadre de la future Expo 58 n'étaient qu'un premier pas vers un réseau plus vaste d'autoroutes urbaines couvrant la plupart des grands boulevards ou avenues de la future Région. Le réseau fut parfois complété par des mises à sens unique de voiries parallèles, comme Loi-Belliard ou Fonsny-Mérode, par la mobilisation de percées ferroviaires ou par la destruction totale ou partielle d'îlots pour «l'autoroute du Maelbeek». La Grande Ceinture est reprise dans ce réseau. Ce programme fut revu à la baisse dans les années 1970, sous la pression des Bruxellois, mais cela ne sauva pas nos boulevards majestueux du gâchis.

.....
CHANGEMENT DE CAP ET RENAISSANCE ?

La régionalisation de 1989 permit des mesures correctives plus systématiques. Ainsi, les tranchées routières situées de part et d'autre du square Montgomery furent couvertes et aménagées en espaces de promenade. La démolition récente du viaduc Reyers crée d'autres opportunités. Le boulevard Général Jacques retrouvera bientôt des alignements d'arbres. Mais ailleurs, on recommence à en supprimer, à l'occasion de la création de sites propres pour autobus (avenue d'Auderghem par exemple) ou de la création de pistes cyclables (avenues Defré et Fonsny).

La Grande Ceinture pourrait cependant trouver une nouvelle vocation au vu des potentialités qu'elle présente, en particulier les projets de redéploiement du tramway en cours d'étude, mais aussi en matière de maillage vert. La section orientale présente déjà en partie des caractéristiques de pré-métro, complé-

L'AVENUE DE LA REINE ET SON PASSAGE À NIVEAU

Extrait du rapport annuel de Victor Besme de 1869 (exercice 1868)

«Les moyens de transport vers Laeken se multiplient; une station à l'avenue de la Reine, un service d'omnibus régulièrement fait, une halte rue des Palais, mettent cette commune en relations faciles avec les différents points de l'agglomération.

Mais à mesure que ces améliorations facilitent et activent la circulation, l'étendue des obstacles qui d'autres côtés l'entravent; devient plus apparente. C'est ainsi que chaque jour on constate davantage l'insuffisance d'un seul pont sur le canal de Willebroeck et les dangers du passage à niveau de la ligne de Dendre-et-Waes sur l'avenue de la Reine.

Le premier point est facile à résoudre: construire un pont à peu de distance du premier faciliterait de beaucoup la circulation; mais il est plus difficile de trancher la question du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

On ne peut relever sensiblement le sol de l'avenue sans nuire à la perspective de l'église; on ne peut non plus abaisser de beaucoup les rails sans altérer profondément le profil de la ligne et sans pénétrer dans une couche de terrain très humide où il serait très difficile de maintenir une voie ferrée, à moins de faire des travaux d'une nature spéciale.

Il reste le détournement, soit en dirigeant la ligne de façon à passer derrière l'église de Laeken en suivant un tracé que j'ai figuré sur la carte annexée à mon rapport de 1866, soit en perçant un long tunnel sous le mamelon que couronne le palais de Laeken, et en procédant ainsi par un moyen très coûteux et qu'il faut éviter, toutes les fois que son application n'est pas rigoureusement imposée.

Quoi qu'il advienne, il est un point que l'on ne peut méconnaître aujourd'hui, c'est qu'il faudra un jour supprimer ce passage à niveau, et chaque année dont on reculera la solution de cette question, ajoutera considérablement à la dépense.

Ce 10 mai 1869,
L'Inspecteur voyer dans les faubourgs de Bruxelles,

Victor BESME.»

Le plan de 1866 illustre l'alternative au tracé du chemin de fer Dendre-et-Waes, mais Besme ne fut pas suivi. Cette partie de l'avenue de la Reine, tracée dès 1871, ne reçut son aménagement de double chaussée avec berme centrale qu'en 1891. Comme prévu, le passage à niveau se révéla un obstacle de plus en plus infranchissable vu l'augmentation du trafic ferroviaire. Le trafic routier fut détourné via la rue de l'Église. Quant aux piétons, ils bénéficièrent du Passage Chambon (classé en 2007), palliatif envisagé dès 1901, mais réalisé seulement en 1913. Un tunnel routier fut enfin réalisé en 1935 afin de rendre le plateau du Heysel plus accessible, à l'occasion de l'Exposition de 1935. L'ensemble n'est plus aujourd'hui qu'une voie express sans qualité.



Avenue de la Reine.
Vue panoramique vers Bruxelles. Carte postale ancienne (coll. Belfius Banque © ARB-SPRB).

tée bientôt par un futur tunnel sous Meiser. La mise en métro de l'axe nord-sud impliquera une réorganisation du réseau de surface, avec une station Albert modifiée et prolongée vers Wielemans-Ceuppens, par un tunnel passant sous le parc de Forest. À l'ouest, la vision à moyen et à long terme du projet de Plan régional de Développement durable présenté en 2013 par le Gouvernement régional est d'établir une ligne de tram sur la Grande Ceinture³⁷. (fig. 14) L'accessibilité qualifiée de « moyenne » aujourd'hui s'en trouverait grandement améliorée.

En matière de verdoisement, l'occasion existe de rétablir des alignements d'arbres ; la volonté de transformer la pénétrante autoroutière de l'E40 (autoroute de Liège) en *parkway* pourrait aussi s'appliquer à l'E411 (autoroute de Namur) et à l'A12 qui mutila l'ancienne avenue de Meysse. La revitalisation de ces grands espaces publics est également l'occasion de restituer les traversées piétonnes. Le « Plan piéton stratégique » adopté par le Gouvernement régional en 2012 voudrait que le maillage piéton corresponde à une trame de l'ordre de 100 m ; une traversée tous les 100 m est donc un objectif raisonnable à atteindre.

La revalorisation de la Grande Ceinture est d'autant plus importante qu'à l'est et au sud de la Région, de grands projets urbains sont annoncés : un « campus » à l'arrière de la gare de Schaerbeek, le site de la gare Josaphat, le réaménagement du site Reyers, les sites des Casernes et des Prisons. Il faudrait y ajouter le site du stade d'Anderlecht et ses annexes. La Grande Ceinture de Besme retrouve ainsi toute son actualité.

NOTES

1. FINCOEUR, M.-B. et SILVESTRE, M., *Inventaire raisonné des collections cartographiques Vandermaelen - IV*, KBR, p. 181. Texte complet dans *Pasinomie*, 1846, p. 245.
2. Une première ébauche du plan fut présentée en 1862 et publiée en 1863.
3. Procès-verbaux de la session 1861 du Conseil provincial du Brabant, p. 821.
4. BESME, V., GUILLERY, H. et JANSSEN, G., *Projet d'assainissement de la vallée de la Senne*, Imprimerie Guyot, Bruxelles, 1864.
5. Elle sera déportée vers l'est et mise en tranchée. La partie sud sera opérationnelle en 1884 (entre les squares Ambiorix et Armand Steurs), la partie nord en 1914 (entre le square Armand Steurs et la « Cage aux Ours », place Verboekhoven).
6. *Exposé de la situation administrative de la Province du Brabant*, 1863, p. 748.
7. STINGLHAMBER, (Colonel BEM) et DRESSE, P., *Léopold II au travail*, Éditions du Sablon, Bruxelles/Paris, 1945, p. 232.
8. Architecte : Otto Geerling (1829-1900) sur base du plan de F. Pauwels, décédé en 1877.
9. Architecte : Henri Van Dievoet (1869-1931).
10. Architectes : Alphonse Gellé (dates inconnues) et Joseph Prémont (dates inconnues).
11. LELOUTRE, G., « Une culture "commune". L'urbanisme communal bruxellois ou la construction concertée d'une agglomération capitale », *Bruxelles Patrimoine*, n°18, avril 2016, Bruxelles, p. 28.
12. Son périmètre était constitué par l'avenue de Roodebeek, la rue Degouve de Nuncques, le square Levie, l'avenue Herbert Hoover, le square et la rue Vergote, la rue de Linthout.
13. BERCKMANS, C. et DE PANGE, I. (asbl APEB), « Schaerbeek, introduction urbanistique », Bruxelles, 2014, p. 33 et suiv. (www.irismonument.be).
14. *Ibidem*.
15. La réalisation du parc proprement dit s'étalera de 1905 à 1912, il est l'œuvre de l'architecte-paysagiste Edmond Galoppin (1851-1919).
16. *LACA Tijdingen*, 19, numéro spécial, février-mars 2008.

17. Jules Van Volxem (1822-1893), bourgmestre de Laeken de 1872 à 1877, tentera de résister à l'absorption par enclavement de sa propriété par Léopold II, mais sa veuve finira par jeter le gant.
18. Léopold II au sénateur Sam Wiener, STINGLHAMBER, (Colonel BEM) et DRESSE, P., *op.cit.*, p. 229.
19. KOZYREFF, Ch., *Songes d'Ex-trême-Asie : la Tour japonaise et le Pavillon chinois à Laeken*, Fonds Mercator, Bruxelles, 2001, p. 15.
20. Le jardin du Pavillon chinois est classé comme site depuis 1977, sa zone de protection couvre aussi la Tour japonaise.
21. Pour un historique du site, voir *Bruxelles Patrimoines*, n° 14, avril 2015, p. 94 et suiv.
22. « De la route de Louvain, il descendrait le versant de droite de la Senne, traverserait cette rivière et le canal de Willebroeck, à l'extrémité du Domaine royal qu'il contournerait afin d'englober le nouveau Parc public et le monument à élever à la mémoire du roi Léopold Ier » [*Rapport fait à M. le Gouverneur du Brabant sur la situation de la voirie dans les faubourgs de Bruxelles par Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles, année 1869*, Bruxelles, 1870, p. 36].
23. Architecte Jules Jacques Van Ysendyck (1836-1901).
24. Classé comme monument en 1996.
25. Classé comme site en 1997.
26. RANIERI, L., *Léopold II urbaniste*, Hayez, 1973, p. 116 ; Service du Plan vert, ministère des Travaux publics.
27. COOMANS, Th., *Le Heysel et les expositions universelles de 1935 et 1958*, coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'histoire, Bruxelles, 1994.
28. *La Cité*, janvier et juin 1921.
29. LÉLOUTRE, G., *op.cit.*, p. 31-32.
30. Avec les architectes J.-F. Bragard, J. Mouton, F. De Paepe, G. Verlant, J. Diongre et F. Brunfaut.
- 31 « Intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Bruxelles », en bref, le Ring.
- 32 Rapport fait à M. le Gouverneur du Brabant sur la situation de la voirie dans les faubourgs de Bruxelles par Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles, année 1869, Bruxelles, 1870.
- 33 RANIERI, L., *op.cit.*, p. 41 et suiv.
34. Georges Brugmann (1829-1900) soutiendra les aventures coloniales de Léopold II et sera par ailleurs le moteur de l'urbanisation de cette partie de la ville.
35. Cette gare ne servira que pour l'abattoir et sera désaffectée en 1953 ; la vraie grande gare de marchandises du sud de Bruxelles fut celle de la Petite-Île, construite entre 1910 et 1920.
36. Bruxelles, carrefour de l'Occident, ministère des Travaux publics, Bruxelles, 1956.
37. Il prévoit d'emprunter le boulevard Maria Groeninckx de May pour ensuite tourner vers le boulevard Sylvain Dupuis ; puis, dans un deuxième temps, de continuer l'itinéraire de Grande Ceinture par le pont Paepsem et au-delà, vers Wielemans-Ceuppens et la station Albert.

.....

Victor Besme: along Brussels' Large Urban Ring or how to structure urban development.

.....

Tasked with guiding the urban development of Brussels, Victor Besme conceived new neighbourhoods running on from those already in place. It seemed obvious to ensure that each had a link to the centre of the city. However, linking these new neighbourhoods to each other seemed less urgent in the eyes of local elected representatives. What's more, urban development required the construction or extension of new civilian and military infrastructure. The creation of the Large Urban Ring provided an opportunity to satisfy these requirements.

Since the public authorities were unable to realise such projects on their own, each component was the subject of negotiations with the actors concerned, such as the banker Georges Brugmann or a visionary municipal authority like Schaerbeek. In the majority of cases, the discreet but firm support of King Leopold II was important.

Still unfinished at the time of Besme's death, the Large Urban Ring was not completed until the 1960s. After initially being sacrificed to the needs of motorists, it subsequently underwent renewed development to better cater to other uses. It was also the common denominator in other new major projects undertaken by the Region.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

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

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Murielle Lesecque

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Jean-Marc Basyn

AUTEURS / COLLABORATION

RÉDACTIONNELLE

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

TRADUCTION

Gitracom, Data Translations Int.

RELECTURE

Martine Maillard, Anne Marsaleix et le
comité de rédaction.

GRAPHISME

The Crew Communication

IMPRESSION

IPM Printing

DIFFUSION ET GESTION

DES ABONNEMENTS

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

REMERCIEMENTS

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

ÉDITEUR RESPONSABLE

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

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

CONTACT

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

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

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

LISTE DES ABRÉVIATIONS

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

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2016/6860/020

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