

Le patrimoine néoclassique

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

57



Rédaction et recherches iconographiques
Christophe Loir

Comité de d'accompagnement
Paula Dumont, Murielle Lesecque, Griet Meyfroots, Muriel Muret et Manja Vanhaelen,
Direction des Monuments et Sites

Coordination
Griet Meyfroots, Direction des Monuments et Sites

Relecture
Brigitte Vander Bruggen, Direction des Monuments et Sites,
Anne Marsalaix

Remerciements
Julie Coppens et Philippe Charlier, Direction des Monuments et Sites, Kim Vloebergs

Crédits photographiques (abréviations)
ACI Archives communales d'Ixelles
ACSJN Archives communales de Saint-Josse-ten-Noode
AGR Archives générales du Royaume
ARB Académie royale de Belgique
AVB Archives de la Ville de Bruxelles
KIK-IRPA Institut royal du Patrimoine artistique
SPRB Service Public Régional de Bruxelles

Graphisme : La Page - Impression : IPM - Diffusion : Diffusion Nord-Sud

Photo de couverture : Bruxelles, angle de la rue Terre-Neuve et
de la rue Philippe de Champagne (W.Kenis @ SPRB)

© Éditeur responsable : Bety Waknine, Directrice générale de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine,
Service public régional de Bruxelles, CCN – rue du Progrès 80 – 1035 Bruxelles

IMPRIMÉ EN BELGIQUE
DÉPÔT LÉGAL : D/2018/6860/009 - ISBN 978-2-87584-146-9

Le patrimoine néoclassique

Christophe Loir



Ixelles, rue du Trône. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

VOUS AVEZ DIT NÉOCLASSIQUE?	4
LA MODERNISATION DE LA VILLE ANCIENNE	13
L'URBANISATION DES FAUBOURGS	22
LE PATRIMOINE NÉOCLASSIQUE, UN ATOUT POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN	46

Vous avez dit néoclassique?

Le terme néoclassicisme («néoclassique» peut également être utilisé comme substantif) signifie, au sens littéral, «nouveau classicisme». Il a été inventé par les historiens de l'art, il y a environ un siècle, pour nommer le courant artistique qui, à partir du milieu du XVIII^e siècle, puisa tout particulièrement ses références dans l'héritage antique classique. En effet, à l'époque, l'Europe des Lumières connut un vif intérêt pour la culture gréco-romaine suite aux nouvelles découvertes archéologiques (Herculanum et Pompéi), à la multiplication des voyages en Italie (Grand Tour) et à la diffusion de nombreux ouvrages consacrés à l'Antiquité. Dans le domaine architectural, le néoclassicisme succéda à l'architecture baroque et rococo, et inaugura la vague des styles dits «historiques» qui se développeront au XIX^e siècle (néogothique,

Bruxelles, façade de l'église
Saint-Jacques-sur-Coudenberg, place
Royale, 1776-1787, B. Guimard et
L. Montoyer. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



néo-Renaissance, néo-baroque, éclectisme). De Saint-Petersbourg à Washington, de Londres à New Delhi, en passant par Bruxelles, le néoclassicisme se diffusa sur tous les continents.

À Bruxelles, le néoclassicisme a connu une longévité remarquable, s'étendant des premiers embellissements des années 1770 jusqu'aux prolongements de ses principes architecturaux et urbanistiques dans de nombreux aménagements au début du XX^e siècle.

Si l'on trouve des références antiques explicites dans les édifices publics s'inspirant des temples gréco-romains, celles-ci sont généralement plus discrètes dans le cas de l'architecture domestique où elles se limitent au traitement de la corniche et aux principes généraux du langage classique (règles de proportion, composition symétrique, sobriété du décor).

Bruxelles, façade de l'École royale
militaire, avenue de la Renaissance
27 à 33, c. 1909-1913, Henri
Maquet. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



De nombreuses caractéristiques architecturales de la façade néoclassique (alignement, gabarit, matériaux, couleur, largeur des saillies, orientation de la toiture, etc.) sont en grande partie déterminées par le cadre réglementaire mis en place durant cette période: règlement général sur les bâtisses, permis de bâtir, dispositions spécifiques pour les ensembles uniformes. Ce sont ces textes officiels, de plus en plus précis et contraignants, qui assurent l'homogénéité de la ville du XIX^e siècle.



LE NÉOCLASSICISME EN RÉGION BRUXELLOISE

Le patrimoine néoclassique est omniprésent en région bruxelloise. Il constitue la toile de fond du paysage de la plupart des communes et l'armature d'une bonne partie de leur tissu urbain. En effet, la période néoclassique, qui, au sens large, s'étendit de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle, a constitué une étape essentielle du développement urbain de cette région. Contemporain d'une profonde mutation de la société, à la croisée du Siècle des Lumières et de celui de l'industrialisation, en pleine période d'explosion démographique, ce patrimoine reflète une nouvelle manière de concevoir, d'aménager, mais aussi de vivre la ville.



● Voirie bordée partiellement de façades néoclassiques

● Voirie bordée uniquement de façades néoclassiques et/ou de patrimoine néoclassique remarquable.

La cartographie du patrimoine néoclassique dans le Pentagone et les communes limitrophes permet de se rendre compte de son abondance. Cette zone, à l'exception des quartiers détruits au XX^e siècle lors des travaux de la jonction Nord-Midi, est marquée dans son ensemble par le néoclassicisme. (© ERU asbl Bruxelles)

DE L'ÉDIFICE AU TROTTOIR EN PASSANT PAR LES NOMS DES RUES : LE SYSTÈME URBAIN NÉOCLASSIQUE

Loin de se réduire à l'architecture, le néoclassicisme comporte aussi – et surtout – une dimension urbanistique qui se traduit à la fois par l'importance accordée à la voirie (chaussées, trottoirs), par l'échelle d'aménagement (îlot, rue, quartier; voire la ville entière dans le cas de la planification), par le recours à des types de figures de composition pour le tracé des voies (plan en damier; réseau en étoile) et par l'usage d'une mise en scène urbaine qui donne la priorité à l'unité de l'ensemble plutôt qu'à l'originalité architecturale qui individualiserait une façade particulière: perspectives urbanistiques, intégration des façades dans des enfilades, effets de symétrie des rues et places, dialogues entre façades des maisons individuelles et des édifices publics.



Ixelles, place Raymond Blyckaerts. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

La notion large et englobante d'«embellissement», systématiquement utilisée à l'époque, rend compte d'une vision globale de l'architecture dans toutes ses relations avec l'espace urbain. «Embellir» signifiait aménager l'espace en tenant compte des questions esthétiques, mais aussi fonctionnelles; c'est aussi bien édifier un bâtiment beau et solide, que percer une artère large et commode, la paver, construire des égouts et un réseau d'eau potable, planter des arbres, ériger une statue monumentale, installer des réverbères pour faciliter la circulation nocturne, choisir soigneusement les noms des rues, ou édicter des règlements de police afin de codifier les pratiques dans l'espace public. Bref, c'est rendre la ville plus agréable à vivre.

De ce fait, les espaces aménagés durant la période néoclassique fonctionnent comme un système, comme un tout cohérent dans lequel divers éléments interagissent: bâti, voirie, plantations, mobilier urbain. Aujourd'hui, l'héritage néoclassique constitue un paysage urbain qui impose une vision élargie et intégrée –«systémique» pourrait-on dire– de la notion de patrimoine. Celui-ci est non seulement architectural (édifices), mais aussi urbanistique (mise en scène urbaine, morphologie), viaire (chaussées, trottoirs), toponymique (noms des rues), naturel (plantations), sculpté (statuaire publique) et même immatériel (usages et pratiques de l'époque, notamment en matière de mobilité).

LA MOBILITÉ À L'ÉPOQUE NÉOCLASSIQUE

Les questions de circulation ont en grande partie façonné la ville néoclassique. Le goût pour la promenade, l'augmentation du nombre de véhicules hippomobiles (même si la marche reste le mode de déplacement dominant) et la diversification des modes de transport (chemins de fer, omnibus, tramways, vélocipèdes), posèrent de nombreux défis qui influencèrent certains choix urbanistiques et architecturaux. En effet, les percées urbaines ainsi que le redressement et l'élargissement progressif du réseau viaire existant visèrent à améliorer la circulation dans la ville ancienne. Par ailleurs, les plantations d'arbres le long de certaines artères (boulevards et avenues) permirent d'initier une différenciation des modes de circulation, et le placement de réverbères au gaz améliora le confort et la sécurité de la circulation vespérale. Mais ce contexte de mobilité influença également l'architecture, tant par de nouvelles typologies architecturales (gares, dépôts de tramways, passages couverts pour les piétons, portiques carrossables pour les véhicules), que les caractéris-



La promenade sur les boulevards extérieurs. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

tiques des façades (alignement, chasse aux saillies afin de ne pas gêner la circulation, décrochtoirs pour piétons, chasse-roues, interdiction de portes cochères sur certains tronçons, traitement spécifique des angles de rues pour améliorer la visibilité dans les carrefours), et même par la distribution intérieure des immeubles (surtout dans le cas d'un aménagement pour voitures: passage carrossable, cour, écuries, remises). Quant à l'urbanisation des faubourgs, elle n'a été possible que grâce au développement contemporain du réseau d'omnibus et de chemin de fer vicinal.

Il existe un lien étroit entre le néoclassicisme et la mobilité. Conscients que l'appréhension de l'espace se construit aussi par la manière de le parcourir, les architectes ont souvent basé la scénographie urbaine sur le déplacement. Ils ont ainsi conçu l'espace public comme une succession de scènes (perspectives monumentales, jeux de symétries et de correspondances architecturales, etc.) le long d'un parcours spécifique à partir duquel il doit idéalement être perçu. Ce parcours est jalonné d'étapes, de points de vue et de repères suivant une progression savamment étudiée et selon un rythme spécifique (la saisie sensorielle résultant notamment de la vitesse du défilement). Dans le contexte de cette époque, il faut se rappeler trois usages déterminants pour apprécier le néoclassicisme: les piétons pouvaient librement circuler sur la chaussée (c'est d'ailleurs souvent depuis le milieu de la chaussée et le centre des places que l'on peut apprécier pleinement la mise en scène urbaine), la pratique de la promenade alors très en vogue incitait à la lenteur (même la vitesse de la circulation ordinaire était modérée puisqu'elle n'excédait guère l'allure d'un cheval au trot, soit environ 15 km/h), et le stationnement des véhicules était strictement interdit (seul l'arrêt étant permis).

LE TROTTOIR, UN ÉLÉMENT-CLÉ DE LA VILLE NÉOCLASSIQUE

Bien qu'inventé dès l'Antiquité autour du bassin méditerranéen, le trottoir ne sera introduit dans nombre de villes européennes qu'au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles. À Bruxelles, il apparaît pour la première fois dans le cadre de l'aménagement du quartier Royal (1774-1785) et devient d'emblée un élément caractéristique des nouveaux embellissements. Apparemment banal, le trottoir est un élément constitutif, novateur et complexe du système urbain néoclassique. Sa réalisation fait l'objet d'un soin particulier de la part des autorités qui expérimentent différentes formules (matériaux, largeur, hauteur, profil) et élaborent des règlements très détaillés (par exemple à Bruxelles en 1846 et à Ixelles en 1851). L'instauration de cette partie de voirie, surélevée et aménagée latéralement par rapport aux façades, s'accompagne d'une inversion du profil de la rue: les voies en V avec un ruisseau central pour les eaux sales font place aux chaussées légèrement bombées avec écoulement latéral (le long de la bordure des trottoirs). Contrairement à aujourd'hui, les piétons n'étaient pas contraints d'utiliser ces espaces qui leur étaient pourtant réservés, la majorité d'entre eux continuaient d'ailleurs à circuler au milieu de la chaussée, là d'où l'on peut le mieux apprécier la mise en scène urbaine néoclassique. Pendant près d'un siècle et demi, de leur introduction à la nouvelle législation de 1936 interdisant désormais aux piétons de circuler sur la chaussée, les trottoirs ne servaient pas exclusivement, ni même principalement, à séparer les piétons des voitures. Ce sont, à cette époque, des espaces polyvalents dont les principales fonctions sont:

Fonction circulatoire	Moyen de sécuriser la circulation piétonne et d'améliorer l'efficacité de la circulation des véhicules par une séparation des trafics (lente évolution de l'usage du trottoir, de refuge occasionnel vers un espace permanent et obligatoire pour les piétons). Cette fonction entraîne une stricte limitation des saillies des façades afin de ne pas gêner la circulation des piétons.
Fonction protectrice	Zone de recul destinée à protéger les habitations des nuisances causées par le passage, voire l'arrêt des véhicules, à proximité des façades (extension du rôle des bornes chasse-roues).
Fonction sanitaire	Chemin surélevé préservant les piétons et les immeubles des salissures, en particulier du crottin de cheval et des eaux de ruissellement. Ces dernières, suite au changement de profil de la rue qui accompagne la construction des trottoirs, coulent désormais le long de la bordure du trottoir.
Fonction sociale	Lieu de rencontres et d'échanges jouant notamment le rôle de seuil de maison où débute le rituel d'entrée. L'apparition du trottoir est d'ailleurs contemporaine de celle des décroîttoirs.
Fonction économique	Espace permettant la flânerie commerciale (pratique du lèche-vitrine) et le placement de terrasses de cafés.
Fonction esthétique	Élément contribuant aux effets de perspective, à la lisibilité et à l'homogénéité de la rue (notamment par son orientation, sa texture et son chromatisme). Il assure aussi la jonction – la suture pourrait-on dire – entre la façade et la chaussée. Notons que les trottoirs étaient alors particulièrement visibles puisque le stationnement des véhicules dans l'espace public était rare et bref.
Fonction symbolique	Espace de transition entre l'espace public (rue) et la sphère privée (maison). Les habitations néoclassiques sont en effet placées à front de rue; la présence d'une zone de recul avec jardinnet ne se diffusant qu'à partir de la fin du XIX ^e siècle.
Fonction sémiotique	Élément participant à un système de signes indiquant l'itinéraire à suivre (repérage), la rupture de la hiérarchie modale (pente devant les portes cochères) ou le prestige d'un espace (trottoirs de qualité supérieure dans les « beaux quartiers »).



Schaerbeek, rue Royale Sainte-Marie. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



Bruxelles, trottoirs de la rue du Marché aux Peaux datant du milieu du XIX^e siècle. (photo de l'auteur)

La modernisation de la ville ancienne

LA VILLE NÉOCLASSIQUE, UNE RÉPONSE AUX DÉFIS POSÉS PAR L'EXPLOSION DÉMOGRAPHIQUE

Le XIX^e siècle marque une rupture dans l'histoire du développement urbain. La population urbaine mondiale tripla entre 1800 et 1900. Cette croissance, particulièrement exponentielle dans les sociétés industrialisées ou en voie d'industrialisation, se traduit par une densification des centres-villes et surtout, lorsque ceux-ci sont saturés, par l'urbanisation des campagnes environnantes. Ce phénomène est particulièrement sensible en région bruxelloise puisque, durant ce siècle, la population passe de moins de 100.000 habitants à près de 700.000 habitants!

La ville néoclassique ne peut se comprendre qu'en tenant compte du contexte particulier d'explosion démographique : places, rues, édifices publics, maisons, mobiliers urbains, réglementations tentent de répondre aux problèmes de logement, de mobilité, d'équipements collectifs et de salubrité que pose la croissance constante du nombre d'habitants.

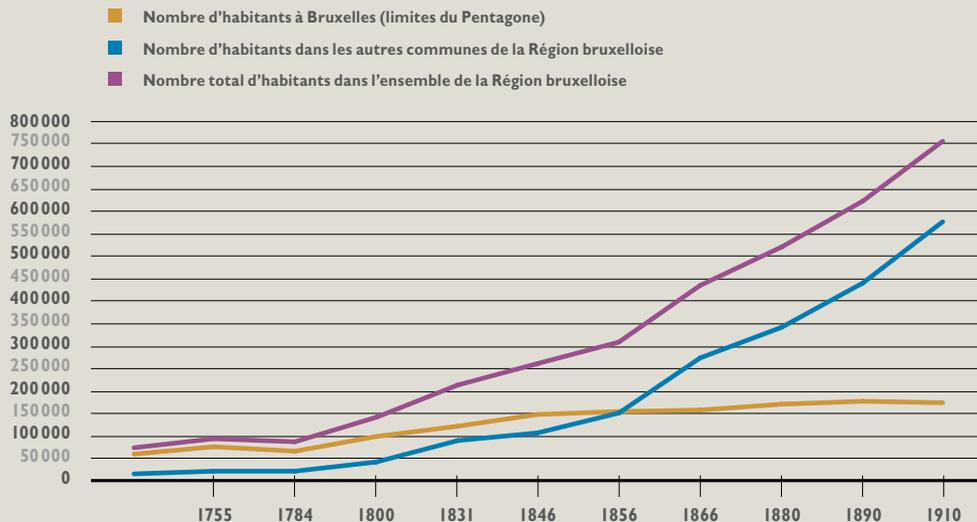
Au milieu du XVIII^e siècle, Bruxelles présente encore le visage d'une ville ancienne, enserrée dans ses remparts et constituée d'un réseau d'étroites artères sinueuses bordées principalement de maisons à pignons. En moins d'un siècle, les opérations d'embellissements néoclassiques vont radicalement transformer une grande partie de l'espace urbain.

Les aménagements de la place des Martyrs (1774-1776) et du quartier Royal (c. 1774-1785) marquent le début de ces embellissements. Avec la place des Martyrs, les autorités urbaines se lancent dans une opération de lotissements sur les terrains d'une ancienne blanchisserie. Par ailleurs, à l'emplacement de l'ancien palais du Coudenberg incendié et de ses jardins, le gouvernement central reconfigure un vaste espace mettant en scène le pouvoir selon les codes et principes des Lumières, de la façade du nouveau palais (place du Musée) au siège des institutions autour du parc, en passant par la statue de Charles de Lorraine sur la place Royale. De manière assez radicale, ces ensembles remarquables permettent d'introduire, dans la capitale des Pays-Bas autrichiens, nombre d'innovations urbanistiques et architecturales caractéristiques des villes les plus modernes : l'ampleur de l'échelle de planification (une place, un quartier), la régularité d'un plan géométrique, l'ordonnancement des façades (uniformité), le goût à l'antique (par exemple : le portique de l'église Saint-Jacques-sur-Coudenberg),

Bruxelles, hôtel Errera, rue Royale 14. (A. de Ville de Goyet © SPRB)
Bruxelles, place des Martyrs, arch. C. Fisco, 1774-1776. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DANS LA RÉGION BRUXELLOISE DE 1755 À 1910



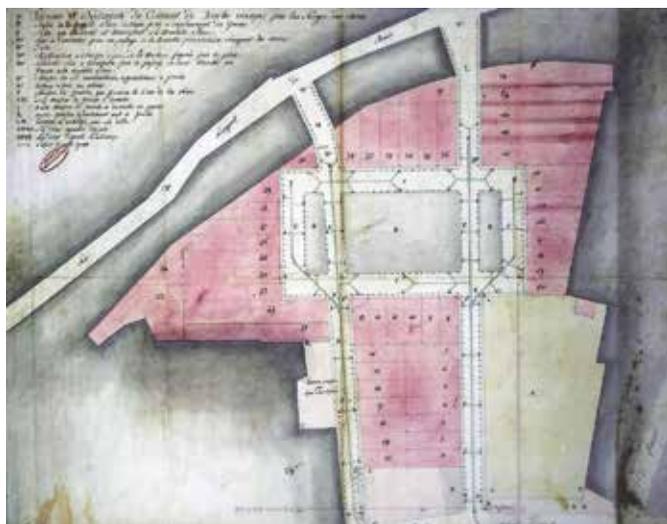
Sources : recensements de population de 1755, 1784, 1800, 1831, 1846, 1856, 1866, 1880, 1890, 1900, 1910, dont les chiffres sont publiés dans A. SMOLAR-MEYNART et J. STENGERS (eds), La Région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui, Bruxelles, 1989, pp. 131 et 212-213.



Bruxelles, entrepôt, quai au Foin, arch. R. Nivoy, 1780. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

les effets de symétrie urbaine (par exemple: depuis le centre des places et le milieu de la rue de la Loi), la présence de perspectives monumentales (rue Saint-Michel, rue Montagne de la Cour, rond-point du parc), le recours à la formule des façades-corniches (absence de pignons), la généralisation de la couleur claire, la largeur des artères; mais aussi, dans le cas spécifique du quartier Royal, l'aménagement paysager (les plantations dialoguent avec l'architecture), les nouveaux éléments de voirie (trottoirs), et du point de vue pratique, le placement de plaques de rues et de toilettes publiques! Ces embellissements se distinguent également par leur typologie: une place à vocation uniquement résidentielle à l'exemple des squares anglais, une place servant d'écrin à une statue magnifiant le prince sur le modèle des places royales françaises, un parc public et des équipements récréatifs et touristiques (théâtre, vauxhall, salle de concert, hôtel de luxe) témoignant de l'essor des loisirs parmi une élite européenne cosmopolite.

Quelques années plus tard, dans le quartier du port de Bruxelles, des préoccupations, cette fois économiques, amènent le gouvernement autrichien à financer l'aménagement de la place du Nouveau Marché aux Grains et la construction d'un entrepôt central public (dont la façade est conservée à l'arrière du Théâtre royal flamand). Concrètement, ces réalisations permettent d'améliorer la distribution des grains et de stimuler le négoce maritime international. La nouvelle place est



Bruxelles, Nouveau Marché aux Grains, arch. R. Nivoy, 1787-1788. © AGR

particulièrement intéressante: ses dimensions impressionnantes, le marquage au sol (disparu), les nombreux débouchés d'artères, la systématisation des pans-coupés et des trottoirs permettent d'assurer, avec beaucoup de commodité, la tenue du marché. Bien que non soumis à une ordonnance architecturale, les immeubles bordant initialement la place présentent une relative homogénéité (par exemple aux numéros 9, 24-25, 31-34).

Après un ralentissement sous la période française, durant laquelle Bruxelles fut reléguée au simple statut de chef-lieu départemental, les opérations d'embellissement reprennent avec vigueur sous la période hollandaise. La construction d'un nouveau théâtre (Théâtre royal de la Monnaie, 1817-1819) et d'un hospice pour «vieillards indigents» (Grand Hospice, 1824-1827) s'accompagne d'opérations de rénovation urbaine conduisant à la reconstruction du quartier afin de mettre en valeur l'édifice principal, comme l'illustre magistralement le quartier du Grand Hospice. L'hospice ne se découvre que progressivement, d'abord par le biais de la rue de l'Infirmierie qui offre une perspective urbanistique sur son avant-corps, puis depuis la rue du Grand Hospice, dont l'élargissement sous forme de place-parvis permet de prendre le recul nécessaire pour admirer l'entièreté de sa façade principale. Notons que le toponyme rue du Grand Hospice renforce encore sa visibilité. Quant à l'architecture des maisons bordant ces artères, le



Bruxelles, quartier du Grand Hospice depuis la place du Béguinage. Cliché allemand, 1914-1918. © KIK-IRPA

programme uniforme contribue fortement au prestige de cet espace et ce, d'autant plus que les compositions symétriques, très appréciées à l'époque, sont particulièrement développées, comme en témoigne la rue de l'Infirmierie dont l'architecture est symétrique à la fois à l'échelle de l'enfilade et à l'échelle de la rue (on peut l'apprécier en se plaçant au milieu de la chaussée). L'architecture domestique rappelle d'ailleurs, subtilement et sur un mode mineur, celle de l'institution hospitalière qui incarne la laïcisation de la société, en l'occurrence le passage de la charité chrétienne à la bienfaisance publique: en effet, les anciennes attributions du Grand Béguinage sont, depuis la période française, remplies par l'Administration des Hospices et Secours de Bruxelles, qui est le maître d'ouvrage du chantier du quartier du Grand Hospice.

Le quartier de la Monnaie participe aussi à la monumentalisation de l'édifice principal, en l'occurrence un théâtre, mais l'architecture ordonnée a été depuis fortement altérée. Ce quartier se distingue également par l'usage de divers dispositifs architecturaux et urbanistiques visant à améliorer la mobilité. L'arrivée et le départ des spectateurs engendrent en effet d'importants problèmes de circulation. Ainsi, la typologie du théâtre-temple n'est pas seulement motivée par le goût à l'antique et le souci de monumentalité, puisque le portique accueille un passage carrossable où les spectateurs peuvent être rapidement déposés à l'abri, au seuil des portes d'entrée. Sur les trois autres côtés, le bâtiment est, à l'origine, doté d'une galerie piétonne. De plus, la nouvelle place de la Monnaie offre une aire de stationnement commode, et les trois nouvelles artères entourant l'édifice servent, quant à elles, de dégagement. Dans un des îlots d'habitations, un passage couvert – le premier à Bruxelles (détruit) – permet aux piétons de se rendre en toute sécurité de la rue de la Reine à la rue de l'Écuyer. Enfin, l'éclairage au gaz est introduit pour la première fois en Belgique, ce qui facilite la circulation nocturne.

Des Grands Boulevards parisiens dont le chantier est initié par Louis XIV au *Ringstrasse* de Vienne, la plupart des grandes villes européennes démantèlent leurs remparts au tournant des Temps modernes et de l'Époque contemporaine, afin d'y aménager des boulevards. À Bruxelles, l'aménagement des boulevards extérieurs (1819-c.1840) est l'un des plus grands chantiers néoclassiques. Ces boulevards transforment radicalement l'image extérieure de la ville, inaugurent la typologie des artères plantées (qui se prolongera avec les avenues, telle l'avenue Louise),



Bruxelles, place de la Monnaie. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

transforment le rapport entre la ville et la campagne (prémices de l'extension urbaine), permettent l'implantation de plusieurs équipements collectifs, et s'accompagnent de vastes opérations de lotissement. Malgré les transformations et destructions opérées au XX^e siècle, de nombreux éléments de ce patrimoine subsistent. On peut encore apprécier les élégantes paires de pavillons d'octroi réalisées par Auguste Payen pour les portes d'Anderlecht, de Ninove et de Namur. Les pavillons de la porte de Namur, déplacés à l'entrée du bois de la Cambre, forment un remarquable ensemble homogène avec les immeubles d'angle de la rue de Namur. Quant à ceux de la porte de Ninove, ils constituent avec la place de Ninove et les rues environnantes (rues des Fabriques et de la Poudrière) l'exemple le mieux conservé de dispositif d'entrée urbaine dans la ville néoclassique. Le patrimoine résidentiel offre encore une large gamme de types d'habitations reflétant le niveau social des différents

Bruxelles, pavillon d'octroi de la porte de Ninove. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)





Saint-Josse-ten-Noode, Jardin botanique. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

tronçons des boulevards: le palais d'Orange (actuel palais des Académies), les hôtels particuliers le long du boulevard de Waterloo, l'habitat bourgeois de la place des Barricades ou les maisons plus modestes dans le quartier sud-ouest qui se développera dans le sillage des boulevards occidentaux durant les années 1840-1870 (notamment les rues Cuerens, Camusel, de la Senne, d'Artois, Bodeghem et des Foulons). Enfin, subsistent quelques-uns des équipements collectifs édifiés alors: le Jardin botanique, le premier observatoire, ainsi que l'ancienne école communale n° 6 située boulevard du Midi.

Outre les embellissements articulés autour d'une place publique, ceux mettant en scène un édifice monumental et ceux réalisés dans le cadre du remplacement des remparts extérieurs par des boulevards, on peut distinguer un dernier type d'aménagement: la percée. Outil de modernisation de l'espace urbain par excellence, le percement de larges voies rectilignes à travers le tissu urbain ancien se développe alors principalement dans le contexte des grands travaux d'haussmannisation du dernier tiers du XIX^e siècle. Toutefois, il existe des exemples précoces de percées urbaines: le prolongement de la rue Royale (de la place de Louvain jusqu'au Jardin botanique, 1822) et le percement du premier tronçon de la rue de la Régence (de la place Royale au quartier du Sablon, 1827) qui tous deux forment un nouvel axe structurant dans le haut de la ville; le premier tronçon de la rue du Midi (1840-1841) dont l'histoire est liée à l'arrivée du chemin de fer; ainsi que la rue Blaes (1854-1858) qui sert de colonne vertébrale à l'assainissement du quartier des Marolles où s'étaient multipliées les impasses surpeuplées et insalubres.

Le cas du percement de la rue du Midi et les développements qui l'accompagnent sont particulièrement révélateurs de l'impact des percées sur la ville ancienne. Il est lié à la question du raccordement entre les deux gares-terminus, initialement implantées, en 1840, place Rouppe et place Rogier. Les problèmes spécifiques de mobilité posés par le flux des

voyageurs, et leurs exigences de rapidité, imposent des innovations morphologiques. Avant la jonction ferroviaire Nord-Midi au XX^e siècle, c'est par le biais du percement de larges artères rectilignes que les autorités tentent de répondre à la nécessité de relier les gares au centre-ville, et, au-delà, les gares entre elles. Ce sera l'une des fonctions principales des boulevards centraux. Antérieurement, un premier axe s'est constitué progressivement par percement, prolongement, élargissement: rue du Midi - rue de Tabora - rue des Fripiers - rue Neuve. Outre son patrimoine architectural en partie conservé, la rue du Midi, première rue de gare à Bruxelles, se distingue par son intérêt urbanistique, tout particulièrement au niveau du tronçon entre la place Rouppe et la rue Philippe de Champagne qui innove tant par la largeur de sa chaussée et de ses trottoirs, que par le recours à des voies de desserte (rues Van Helmont et Rouppe où sont reléguées les entrées cochères), par la constitution d'îlots parfaitement réguliers, par la morphologie de la combinaison place de gare - rue de la gare, et par le choix des toponymes (la place Nicolas Rouppe inaugure la pratique de l'hommage à des bourgmestres récemment décédés). Au-delà de la rue du Midi, de nombreuses interventions sont réalisées dans les années 1840 afin d'améliorer la mobilité le long du parcours qu'empruntaient les voyageurs en transit avant que la rue du Midi ne soit prolongée ou que les boulevards centraux ne soient aménagés. Mentionnons le prolongement de la rue Terre-Neuve, l'aménagement quasi systématique de pans-coupés aux angles de la plupart des

Bruxelles, place des Barricades. (W. Robberechts © SPRB)

Bruxelles, angle des rues Royale et de l'Enseignement. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Bruxelles, place Rouppe. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



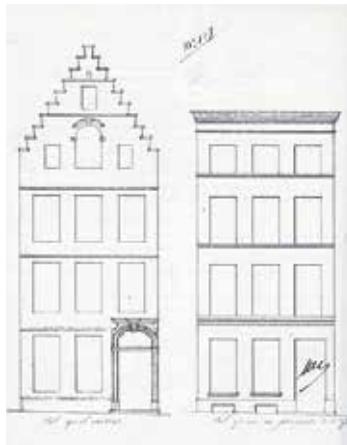


Bruxelles, rue Terre-Neuve. (photo de l'auteur)

Bruxelles, rue Charles Buls. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

artères (notamment dans l'Îlot Sacré), l'élargissement de la rue Charles Buls (entraînant la destruction de la Maison de l'Étoile sur la Grand-Place et le percement de la rue des Brasseurs), la construction des Galeries royales Saint-Hubert, le prolongement de la rue Neuve qui se transforme dans le même temps en artère commerciale.

Le long de ce parcours, mais aussi ailleurs dans la ville ancienne, au gré des demandes de permis de bâtir, une partie significative du bâti existant est modernisée. Nombreuses sont, en effet, les maisons anciennes à être transformées ou reconstruites au XIX^e siècle, ce qui donne le plus souvent lieu au remplacement des pignons par une corniche, à la régularisation des baies, à la généralisation de l'enduit recouvert d'une couleur claire, ou au placement de devantures commerciales au rez-de-chaussée.



Permis de bâtir de 1845 pour moderniser la façade de la place de la Vieille Halle aux Blés 28 à Bruxelles. (© AVB)

Bruxelles, rue de la Madeleine / rue Duquesnoy. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Victor Besme. Projet de jonction des stations du Nord et du Midi à Bruxelles (lithographié par A. Canelle), dans WELLENS, [F.-J.], *Projet de chemin de fer de jonction des deux stations du Nord et du Midi, à Bruxelles, plans annexés à la brochure, B.-J. Van Dooren, Bruxelles, 1858.* (© Fonds Victor Besme)

UN PROJET DE JONCTION NÉOCLASSIQUE PAR VICTOR BESME ET FRANÇOIS-JOSEPH WELLENS

Parmi les nombreux projets de jonctions ferroviaires pour Bruxelles élaborés au XIX^e siècle, le boulevard imaginé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Wellens et le jeune architecte Victor Besme illustre parfaitement l'idéal de l'urbanisme néoclassique au milieu du XIX^e siècle ainsi que l'usage de l'espace public. Publié en 1858, ce projet se situe chronologiquement entre le percement de la rue du Midi et l'aménagement des boulevards centraux. Les auteurs imaginent un projet de jonction viaire et ferroviaire entre les gares du Midi et du Nord par une longue artère rectiligne d'une largeur de 30 m à l'emplacement du cours de la Senne. Cette artère est bordée d'immeubles uniformes de trois niveaux couronnés par un étage-attique (demi-étage-carré); le rez-de-chaussée comporte systématiquement des devantures commerciales. En termes de voirie, les auteurs proposent une formule intégrant ce nouveau mode de transport qu'est le chemin de fer. Une double voie ferrée occupe, sur environ 8 m de largeur, le centre de la chaussée; leur espace est délimité par une grille pourvue de nombreux réverbères et interrompue par des passages à niveaux. Le long de cette grille est aménagé un premier trottoir. Vient ensuite la chaussée puis un second trottoir, particulièrement large, le long des façades des immeubles. L'arrivée du chemin de fer en milieu urbain impose de nouvelles pratiques en matière de partage de la voirie. Elle inaugure une première séparation des modes de transport et une définition des priorités de circu-

lation. Les voies de chemin de fer, au centre de l'artère, sont exclusivement réservées à la circulation des trains, formant ainsi une limite infranchissable sauf à certains endroits (les passages à niveaux) et à certains moments (lorsque la barrière du passage à niveau est levée). En 1869, l'aménagement des premiers rails du tramway bruxellois posera des questions similaires sans toutefois qu'il n'amène de séparation stricte des modes de transport. Sur la chaussée ici représentée, c'est encore la circulation mixte entre voitures et piétons qui est appliquée, même si l'auteur de la lithographie représente majoritairement des piétons sur les trottoirs, mais aussi traversant librement (en l'absence de passage piétons et de feux de circulation), ou attendant devant la barrière du passage à niveau; par contre peu de personnes circulent au milieu de la chaussée. Notons que la pratique, pour les conducteurs, de circuler à droite n'est pas encore d'application et qu'aucun véhicule ne stationne sur la chaussée.

En proposant cette jonction ferroviaire au milieu d'un boulevard bordé d'immeubles dotés de devantures commerciales à l'emplacement des quartiers populaires de la Senne, Wellens et Besme offrent une réponse aux défis urbains à la fois en termes de mobilité, de logement, de développement commercial et d'assainissement (redressement et voûtement de la Senne).

L'urbanisation des faubourgs

Nous avons vu que la pression démographique avait conduit à la densification et à la modernisation de la ville ancienne. Au-delà du Pentagone, elle entraîna l'urbanisation des faubourgs, restés essentiellement ruraux jusqu'alors. Ce phénomène démarra dans les années 1830-1840, à partir des boulevards extérieurs dont l'aménagement était alors en cours d'achèvement. La ville néoclassique s'étendit rapidement dans les communes limitrophes. En quelques dizaines d'années, des centaines d'artères furent percées, des milliers d'habitations construites et des dizaines d'équipements publics édifiés. Aujourd'hui, ce patrimoine néoclassique, riche et diversifié, témoigne de l'impressionnante croissance urbaine du XIX^e siècle.

LA VOIRIE DANS LES FAUBOURGS

L'urbanisation des faubourgs pose avant tout des défis en matière de voirie. Il s'agit d'étendre progressivement le tissu urbain et de former un réseau de communications suffisamment dense et structuré. À cette fin, des inspecteurs voyers (Charles Vanderstraeten, puis Victor Besme) sont nommés pour tenter, non sans difficulté, de planifier la croissance urbaine à l'échelle de l'agglomération, et des services de voirie sont mis en place au niveau communal pour s'occuper des nombreux travaux à réaliser: nivellement et pavage des rues, pose de trottoirs, construction d'égouts, réalisation d'un réseau de distribution d'eau potable, placement de réverbères, plantation d'arbres, etc.

Cependant, jusque dans les années 1860, les ouvertures de voies émanent surtout d'initiatives privées que les autorités publiques tentent de réguler. Il ne s'agit qu'exceptionnellement de plans d'ensemble mis en œuvre rapidement par un seul maître d'ouvrage, mais plus fréquemment de l'agrégation d'aménagements successifs menés par plusieurs intervenants à la fois privés et publics. Le tissu urbain des faubourgs reflète ainsi la complexité de la fabrique de la ville. Durant la seconde moitié du siècle, grâce à la mise en place d'outils réglementaires plus contraignants et à la mobilisation de moyens financiers et humains plus importants, le rôle des pouvoirs publics deviendra prédominant.

Dans la trame urbaine des faubourgs, les places publiques néoclassiques sont rares, ce sont les rues qui structurent l'espace. En dehors de celles jouant le rôle de place de gare (place du Luxembourg) ou de place communale (Molenbeek-Saint-Jean) et de quelques exceptions (place Jourdan, place Alphonse Lemmens), les places ont un statut incertain, s'apparentant plutôt à un simple élargissement de voie (place Blyckaerts, place Loix) ou à un carrefour (place Henri Conscience, place de la Reine, place Houwaert). Quant aux rues, les normes de l'époque voudraient qu'elles soient toutes rectilignes, larges et longues bordées de façades parfaitement alignées. C'est le cas de la plupart d'entre elles, mais on peut parfois trouver des rues plus étroites, souvent percées par des particuliers durant les premières années de l'urbanisation. Ces artères seront souvent élargies par la suite, mais conserveront parfois des traces de l'ancien alignement (par exemple: les décrochements de façades de la rue du Berger). Notons également que le tissu rural pré-existant n'est pas totalement effacé, ce qui explique le tracé parfois sinueux des anciennes chaussées ou des rues déterminées par des chemins séculaires (par exemple: la rue de l'Arbre Bénit).

Ixelles, imposant pan-coupé marquant la bifurcation au croisement de deux artères structurantes: les chaussées de Wavre et d'Ixelles. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)





Ixelles, angle de la place Henri Conscience n°1 et de la rue Maes 55 (1893). Un des six pans-coupés entourant la place. (© Monuments & Sites – Bruxelles)

Dans les théories urbanistiques de l'époque, fondées sur des considérations à la fois pratiques et esthétiques, les voies de communication déterminent des formes géométriques. Les figures de composition les plus appréciées sont le réseau de voirie en damier et le réseau en étoile (structure rayonnante). Mais, sur le terrain, le tissu rural préexistant, les initiatives de particuliers et les contraintes topographiques ne permettent que rarement de reproduire ces formes parfaitement régulières. Le quartier Léopold, première extension urbaine planifiée, fait figure d'exception, en appliquant à grande échelle la structure en damier. Ailleurs, on retrouve parfois la composition en damier, mais de manière plus modeste (quartier Louise, quartier du

Midi, premier quartier Nord) ou plus irrégulière (par exemple: Haut-Ixelles, quartier des Princes à Schaerbeek). Quant à la structure rayonnante, elle se diffuse dans les faubourgs, d'abord de manière discrète avant de donner lieu à des développements parfois impressionnants dans le cas des carrefours rayonnants.

Au sein de la trame urbaine, le croisement des rues fait l'objet d'un soin attentif en raison des questions de circulation que ce lieu spécifique pose. Pour les immeubles qui s'y trouvent, le traitement d'angle en pan-coupé (travée biaisée) se généralise à partir des années 1840. Cette solution offre à la fois l'avantage de faciliter la circulation en améliorant la visibilité et de participer à la scénographie urbaine. Les architectes tirent souvent profit de cette formule pour édifier des bâtiments plus monumentaux fréquemment investis, au rez-de-chaussée, par des commerces. La position de ces immeubles dans le tissu urbain leur procure une visibilité particulière puisqu'il s'agit des rares façades à se situer frontalement par rapport au spectateur. Le pan-coupé s'affirme comme un élément majeur du dispositif de la ville néoclassique qui synthétise les préoccupations à la fois urbanistiques et architecturales.

LES LOTISSEMENTS RÉSIDENTIELS : DE L'HÔTEL PARTICULIER À L'HABITATION OUVRIÈRE EN PASSANT PAR LA MAISON BOURGEOISE

La constitution de ce vaste réseau de voirie permet le développement de lotissements résidentiels. Des bâtisses néoclassiques ne tardent pas à s'élever: riches hôtels particuliers, maisons bourgeoises plus ou moins cossues, commerces, vastes immeubles de rapport et modestes habitations populaires témoignent de l'exode des privilégiés à l'extérieur de la ville ancienne, de l'essor de la bourgeoisie et de la formation de la classe ouvrière. L'extension urbaine reproduit et amplifie les dichotomies sociales déjà présentes à l'intérieur du Pentagone et sur les différentes sections des boulevards extérieurs: les usines et les quartiers ouvriers qui les accompagnent s'implantent massivement dans la vallée de la Senne, le long du canal et des chemins de fer (Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht, Laeken); tandis que des quartiers résidentiels cossus s'édifient à l'est (Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Ixelles, Saint-Gilles). Parmi eux, le quartier Léopold et l'avenue Louise attirent la population la plus aisée. En outre, des familles nobles et bourgeoises établissent parfois leur résidence, principale ou secondaire, en bordure de forêt où ils font construire des maisons de campagne et des châteaux de plaisance.

Au sommet de la hiérarchie des habitations urbaines se situe l'hôtel particulier, édifié pour l'aristocratie et la haute-bourgeoisie ayant les moyens de tenir équipage. Les façades de ces demeures se distinguent



Schaerbeek, villa Eenens-Terlinden (actuelle Maison des Arts), chaussée de Haecht 147, 1826. La période néoclassique a vu fleurir les maisons de campagne, dont les premières, édifiées non loin de la ville ancienne, ont été rapidement rattrapées par l'urbanisation, à l'exemple de cette villa, aujourd'hui en intérieur d'îlot et entourée d'immeubles. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

par leur largeur (souvent plus de trois travées), la présence d'une porte cochère, ainsi qu'un traitement architectural plus riche reflétant la position sociale des propriétaires.

Les premiers exemples d'hôtels particuliers dans les faubourgs datent des années 1830 et se concentrent le long du tracé de la rue Royale dite « extérieure ». Ils se multiplient ensuite dans le quartier Léopold où le néoclassicisme voisine avec le style néo-Renaissance italienne. L'avenue Louise, dont la moitié du bâti était néoclassique au XIX^e siècle, conserve de remarquables exemples des années 1860-1880 qui se rapprochent souvent vers l'éclectisme. En dehors de ces espaces prestigieux, on trouve des hôtels particuliers, mais de manière plus clairsemée, dans certains quartiers résidentiels de Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Ixelles et Saint-Gilles.

Bien plus fréquentes que les hôtels particuliers, les maisons bourgeoises constituent l'élément de base du paysage urbain néoclassique dans les faubourgs. Elles sont omniprésentes dans les quartiers

résidentiels construits au nord et à l'est (Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode, Ixelles, Saint-Gilles) et restent relativement nombreuses dans les zones plus industrielles (Molenbeek-Saint-Jean, Laeken) et certains quartiers des communes de la seconde couronne. Il s'agit le plus souvent de maisons urbaines édifiées sur des parcelles relativement étroites et profondes, entre mitoyens, dont la façade, parfaitement alignée, se termine par une corniche. Cette façade est le plus souvent divisée en trois travées avec une élévation de trois niveaux sur caves hautes. Au-delà de ces caractéristiques générales, il existe une large gamme d'immeubles de ce genre qui se distinguent par une décoration plus ou moins abondante, de la riche demeure bourgeoise proche de l'hôtel particulier à la modeste maison de la petite bourgeoisie s'apparentant presque à l'habitat populaire.

La plupart des maisons bourgeoises s'intègrent dans des enfilades plus ou moins longues et semblables, formant des ensembles homogènes qui créent des séquences cohérentes dans l'espace urbain.



Ixelles, hôtel particulier, rue Mercelis 74, 1866-1873. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Schaerbeek, demeure du peintre Antoine Van Hammée, rue de Loch 26, vers 1876. La façade sert parfois de carte de visite du propriétaire qui y affiche ses goûts, son statut, sa fortune, voire sa profession. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Etterbeek, enfilade, rue Posschier, entre 1893 et 1897. À la fin du XIX^e siècle, l'abandon de la structure tripartite pour une composition bipartite jusque-là confinée aux habitations modestes, brouille les repères traditionnels et constitue une catégorie hybride. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Schaerbeek, enfilade triple soulignant la façade centrale, rue Royale Sainte-Marie 86-90, entre 1868 et 1876. (© Monuments & Sites - Bruxelles)



Saint-Gilles, ensemble formé d'un hôtel particulier et de maisons bourgeoises, chaussée de Charleroi 5-9, arch. Henri Beyaert, 1862. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

L'INTÉRIEUR D'UNE HABITATION NÉOCLASSIQUE

La maison bourgeoise néoclassique-type est une habitation unifamiliale relativement étroite (6 à 7 m) dont l'organisation interne est hiérarchisée verticalement: le rez-de-chaussée réservé aux pièces de réception (salon côté rue et salle à manger côté jardin); les étages servant de zone d'habitation privée (le premier étage comprenant les chambres des parents, le second celles des enfants ou un boudoir voire un cabinet de travail); le sous-sol semi-enterré destiné aux espaces de service (cuisine, laverie, cellier, garde-manger, cave à charbon); et les combles abritant le logement du personnel de maison (une à deux personnes dans la plupart des demeures bourgeoises). Le plan comporte une cage d'escalier latérale et deux pièces en enfilade, éventuellement prolongées au rez-de-chaussée par une salle de détente, la «véranda». Le modèle de la maison avec trois pièces en enfilade ne se construit que progressivement et caractérisera plutôt la période postérieure au néoclassicisme.

Le vestibule est un élément-clé, à la fois en tant que lieu d'accueil et de distribution des circulations et, à ce titre, il bénéficie d'une décoration relativement solennelle (stucs, marbres ou faux-marbres, pilastres voire colonnes). Il comporte une volée d'escaliers qui permet d'accéder au rez-de-chaussée dont la surélévation par rapport aux trottoirs ne cesse d'augmenter au cours du XIX^e siècle, ce qui permet un niveau de caves hautes bénéficiant d'un éclairage naturel. Notons que l'interdiction de perrons extérieurs (les derniers exemples sont ceux de la place des Martyrs) impose de rattraper l'élévation à l'intérieur de l'habitation. Depuis le vestibule, les invités peuvent avoir directement accès aux pièces de réception du rez-de-chaussée, le personnel et les fournisseurs rejoindre discrètement les

pièces en sous-sol, et la famille et les intimes emprunter l'escalier menant à la sphère plus privée située aux étages.

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, le confort et l'hygiène connaissent des améliorations significatives et la maison bourgeoise se dote progressivement d'une distribution d'eau courante, d'un raccordement à l'égout, de water-closets et d'une salle de bains (souvent sous la forme d'annexes entre deux étages ou aux paliers des étages), de nouveaux systèmes de chauffage, et d'un éclairage au gaz.

Quant à l'hôtel particulier, d'une superficie plus vaste que la maison ordinaire, la distribution intérieure est largement conditionnée par l'usage d'une voiture hippomobile par les propriétaires, et donc la présence d'un passage carrossable couvert qui traverse le bâtiment jusqu'à une cour et ses dépendances (écuries, remise à voitures, sellerie) au-dessus desquelles logent souvent le personnel de maison, plus nombreux que dans l'habitation bourgeoise. Le vestibule est alors situé au milieu du passage couvert et donne accès à un escalier d'honneur conduisant aux pièces d'apparat (salons, salle à manger, complétés parfois par un fumoir ou par une salle de billard) situées au premier étage. Le rez-de-chaussée, dont la superficie est limitée par la présence du passage couvert, est dès lors généralement réservé aux pièces de service (vestiaire, parloir, offices, cuisines). Dans le cas des parcelles d'angle et des parcelles traversantes, l'accès pour les voitures à la cour intérieure peut se faire latéralement ou par l'arrière, ce qui permet de se limiter à une porte piétonne en façade et de disposer les espaces de représentation au rez-de-chaussée.



Ixelles, vestibule et façade, rue Souveraine 40, arch. D. Dekeyser, 1867. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



La rue de Brabant à Schaerbeek s'affirme, dès sa création au milieu du XIX^e siècle, comme l'une des principales rues commerçantes. (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

Le XIX^e siècle correspond à un âge d'or des petits commerces et, architecturalement, à celui des devantures commerciales munies de larges vitrines bénéficiant des améliorations techniques du verre et du métal qui permettent de supprimer les croisillons au profit de vitres d'un seul tenant et, grâce aux linteaux métalliques, d'en agrandir la surface. La structure encadrant les vitrines est, elle, en bois et présente des décorations souvent soignées (par exemple: pilastres, entablement classique). Les immeubles mixtes combinant logements aux étages et commerces au rez-de-chaussée se multiplient surtout le long des voies les plus fréquentées (places, chaussées, artères structurantes) et aux carrefours des rues dans les quartiers résidentiels où vivent les classes populaires et la petite bourgeoisie. Les commerces de proximité sont plus rares dans les quartiers cossus où les habitants recourent principalement aux livraisons à domicile et aux commissions des domestiques. Des centaines de devantures commerciales néoclassiques subsistent aujourd'hui.

Les immeubles à appartements ont mis du temps à s'imposer à Bruxelles. Après le succès mitigé rencontré lors des premiers essais sur les boulevards centraux dans les années 1870, il faudra attendre un demi-siècle avant qu'ils se multiplient largement. Des immeubles néoclassiques, souvent éclectisants, témoignent de cette période de lente émergence d'une nouvelle typologie d'habitat collectif, durant laquelle il est souvent difficile de distinguer les immeubles de rapport, où des chambres sont louées avec sanitaires communs, des immeubles à appartements «à la française», où chaque unité d'habitation est autonome.

Ixelles, chaussée d'Ixelles 229-257, 293-281, en partie par arch. H. De Kock, 1895-1896. Enfilade de plus de vingt commerces composés généralement d'une vitrine centrale flanquée de deux portes. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Bruxelles, ensemble de cinq immeubles de rapport, boulevard Adolphe Max 19-47, arch. H. Stasseyns, 1873. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

Ixelles, rue du Collège 127-129 / rue Scarron 46-50, 1878. (Françoise Waltéry © SPRB)



Ixelles, cité Gomand, rue du Viaduc 37-39, arch. W. Janssens, 1849. L'immeuble plus élevé, à porte cochère, était probablement celui du propriétaire de la cité, L.-X. Gomand. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Quoi qu'il en soit, l'une et l'autre formules donnent naissance à des constructions au gabarit plus élevé que les maisons traditionnelles, puisqu'elles comportent généralement quatre niveaux, voire cinq lorsqu'un niveau entresolé vient s'ajouter au-dessus du rez-de-chaussée. Outre les boulevards centraux, on en trouve surtout des exemples sur les parcelles d'angle qui offrent une plus grande largeur de façade, et dans les quartiers qui, comme le parvis Saint-Gilles, sont aménagés au début du XX^e siècle.

La région possède également un riche patrimoine social néoclassique. Les enquêtes menées, à partir de 1838, par le Conseil de salubrité publique de Bruxelles avaient mis en évidence la dégradation des conditions de logement des ouvriers dans la capitale. Deux de ses membres, l'inspecteur des prisons et établissements de bienfaisance Édouard Ducpétiaux et l'architecte Jean-Pierre Cluysenaar proposèrent la construction d'un « quartier modèle spécialement destiné à des familles d'ouvriers » constitué de 136 maisons unifamiliales à édifier le long d'artères disposées selon un plan en damier autour d'équipements collectifs. Le lieu d'implantation serait situé dans les environs de Bruxelles, où le prix des terrains est peu coûteux. Ce projet ne sera jamais réalisé, mais il préfigure, voire influence, les premières constructions de cités ouvrières dans les faubourgs. C'est d'ailleurs la même année, en 1844, que débute, à Ixelles, le chantier de la cité Gomand. Premier exemple du genre en région bruxelloise, cette cité ouvrière, fort bien conservée, est composée de deux vastes îlots de 47 maisons

Page de droite:

Uccle, rue Victor Gambier 30-48. Enfilade sobre. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

Molenbeek-Saint-Jean, rue Mommaerts 54-58. Ornementation plus riche. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

Koekelberg, impasse des Combattants, rue Deschamphelaar. © Monuments & Sites - Bruxelles)

chacun. D'un gabarit peu courant pour les logements de ce type (trois niveaux, deux à trois travées), ce projet connaît toutefois un échec partiel, les loyers étant trop élevés.

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, la multiplication des épidémies de choléra et l'expropriation de nombreuses familles pauvres dans le cadre des grands travaux d'embellissement du centre-ville rendent la question du logement ouvrier plus cruciale encore. Des sociétés de construction de logements à bon marché sont créées dans les années 1860. C'est ainsi que la Société anonyme des Habitations ouvrières dans l'Agglomération bruxelloise, fondée en 1868, édifie plusieurs cités ouvrières, dont trois sont conservées: la cité d'immeubles à appartements conçue par G. Bordiau, ainsi que les cités pavillonnaires de Linthout et de la rue de Dilbeek. Ces deux dernières, inspirées du célèbre village industriel de Mulhouse, préfigurent les cités-jardins de l'entre-deux-guerres.

En dehors des quelques cités ouvrières concertées, se multiplient par milliers les maisons d'habitations modestes (souvent deux niveaux et deux travées). Bien qu'elles se caractérisent par une économie de moyens formels et s'intègrent dans des enfilades reproduisant fréquemment un modèle répétitif, certains groupes d'habitations révèlent une architecture soignée et parfois originale.

Même dans les faubourgs, le développement industriel entraîne la densification et la multiplication des impasses et carrés, à l'exemple de l'allée Thibaut à Saint-Josse-ten-Noode, de l'impasse Migerode à Anderlecht, de l'impasse des Combattants à Koekelberg ou des bataillons groupés autour d'une cour en intérieur d'îlot à Uccle (carrés Cassimans, Meert, Pauwels, Sersté, Stevens, Tillens).



Molenbeek-Saint-Jean, cité de la rue de Dilbeek, vers 1869. Elle combine des pavillons divisés en quatre ou huit logements autonomes dotés chacun d'un jardin privatif et des maisons mitoyennes. (A. de Ville de Goyet © SPRB)





1. **Maison communale de Maison Communale d'Ixelles.** (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)
2. **Maison communale de Watermael-Boitsfort.** (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)
3. **Saint-Josse-ten-Noode.** (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)
4. **Première maison communale de Laeken, rue des Palais Outre-Ponts 458-460.** (© Laca)
5. **Première maison communale d'Auderghem, chaussée de Wavre.** (coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

LES ÉQUIPEMENTS NÉOCLASSIQUES DANS LES FAUBOURGS

Les faubourgs doivent s'équiper d'édifices destinés à la collectivité pour satisfaire ses besoins politiques, administratifs, éducatifs, religieux, économiques ou culturels. Le néoclassicisme fut généralement le style adopté pour la première génération de tels édifices.

Au début du XIX^e siècle, dans les faubourgs encore peu urbanisés, les autorités communales se réunissent dans des cabarets ou des maisons particulières. Mais la croissance démographique entraîne le développement des services communaux et l'accroissement des archives à conserver. Dès lors, les communes sont dans la nécessité de trouver des bâtiments permanents. La maison communale va devenir un élément structurel du paysage urbain matérialisant l'affirmation et l'autonomie du pouvoir local, surtout après la «Loi communale» de 1836, établissant formellement le pouvoir communal. Toutefois, en l'absence de moyens financiers suffisants, les premières réalisations restent relativement modestes. Dans les années 1840, les autorités optent plus pour l'acquisition de bâtiments existants, souvent de récentes maisons de campagne qu'ils reconvertissent en maison communale. Ixelles inaugure le phénomène en achetant le pavillon Malibran en 1849, Watermael-Boitsfort et Saint-Josse-ten-Noode font de même en 1866 et 1868. Ces demeures, les actuelles maisons communales, ont été à plusieurs reprises agrandies et modernisées pour les adapter aux développements de l'administration communale.

D'autres communes optent pour la construction d'édifices spécialement conçus pour servir de maison communale. Celle de Laeken, conçue par L. Spaak en 1860-1861, est un exemple précoce et remarquablement conservé associant administration communale et école. Elle a probablement servi de modèle à celle d'Etterbeek.

La première maison communale de Saint-Gilles est, elle, un cas exemplaire d'édifice néoclassique successivement agrandi par des architectes qui arrivent à préserver l'homogénéité d'ensemble tout en apportant une certaine originalité. Conçue en 1864 par l'architecte V. Besme, elle est agrandie une première fois en 1875, et une seconde fois en 1881 (arch. Ed. Quéting). Notons qu'à peine une dizaine d'années plus tard, elle sera jugée trop exigüe et remplacée par un édifice bien plus vaste, l'actuel hôtel de ville de style néo-Renaissance française. Les trois phases de construction de la première maison communale, qui se déroulent en moins de vingt ans, se caractérisent chacune par un élément architectural clé, subtilement raccordé à l'édifice existant, et mettant en scène les différents accès: une façade de cinq travées côté parvis, un avant-corps côté rue du Fort, une rotonde côté rue de l'Église Saint-Gilles.

Ancienne maison communale de Saint-Gilles, parvis Saint-Gilles. Phase 1 (1864). Phase 2 (1875): ajout d'un avant-corps côté rue du Fort. Phase 3 (1881): rehaussement de l'édifice originel d'un niveau et ajout d'un important volume dont l'angle forme une rotonde (côté rue de l'Église Saint-Gilles) sommée d'une terrasse pourvue d'un balcon. (A. de Ville de Goyet © SPRB)





Place Communale de Molenbeek-Saint-Jean. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

Lorsque la localisation le permet, la construction de la maison communale se double de l'aménagement d'une place, donnant ainsi plus de monumentalité à l'édifice et offrant un vaste espace public destiné à devenir le nouveau centre de la commune. Cet espace doit répondre à des exigences à la fois fonctionnelles et symboliques: servir de lieu de sociabilité et de festivités, de place de marché, de place-carrefour et de place-parvis indissociable de la maison communale dont elle est une extension constitutive mettant en valeur l'édifice en renforçant sa visibilité par le recul qu'elle offre sur la façade principale. Les cas de Molenbeek-Saint-Jean et d'Ixelles sont représentatifs. La place Communale à Molenbeek-Saint-Jean, servant aussi de place de marché, forme un rectangle dont trois côtés sont bordés d'enfilades néoclassiques relativement homogènes, tandis que le quatrième côté accueille la maison communale dont l'architecture évolue vers l'éclectisme (arch. Jean-Baptiste Janssens, 1887-1889). À Ixelles, l'acquisition du pavillon Malibrant en 1849 permet non seulement d'abriter les services communaux, mais aussi d'aménager, à l'emplacement des anciens jardins, une place publique (place Fernand Cocq) bordée, elle aussi, de façades néoclassiques.

Si le patrimoine scolaire est surtout connu par les exemples néo-renaisants, éclectiques et Art nouveau, plus d'une douzaine d'écoles néoclassiques témoignent encore aujourd'hui des débuts de l'histoire des constructions scolaires. La loi organique de 1842 sur l'enseignement primaire marque un tournant en imposant la présence d'au moins une école par commune et ce, dans un «local convenable». Durant les premières années qui suivent cette décision, les écoles sont encore abritées dans des bâtiments existants, ou, comme dans le cas de Laeken, rattachées à la maison communale. C'est à Bruxelles-Ville, sur le boulevard du Midi, qu'en 1850 est construit le premier édifice spécialement conçu pour servir d'école. Dans les faubourgs, les premiers exemples datent des années 1860, puis se multiplient à partir des années 1870. Les façades, la distribution des locaux, la disposition et l'étendue des cours de récréation (notamment des préaux couverts), témoignent des préoccupations en termes de monumentalité, de pédagogie, d'hygiène et de confort. Face à l'augmentation continue de la population scolaire, les premières écoles seront à plusieurs reprises agrandies, mais souvent avec un art de la transition qui leur conserve une remarquable homogénéité stylistique. Notons que le choix du style architectural des écoles reflète la polarisation entre l'enseignement public et l'enseignement catholique, ce dernier préférant le néogothique, qui évoque plutôt la tradition et les valeurs chrétiennes, alors que les écoles publiques opteront pour la modernité associée au néoclassicisme (puis au néo-Renaissance).

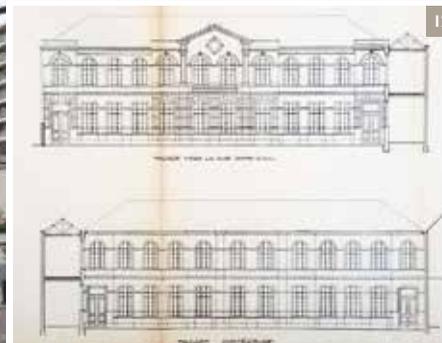
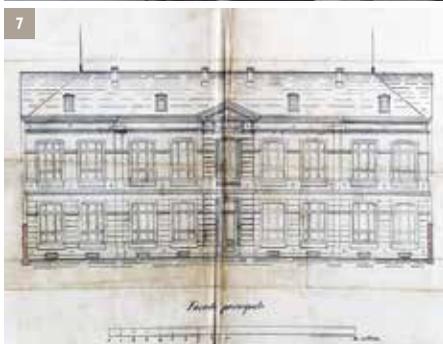
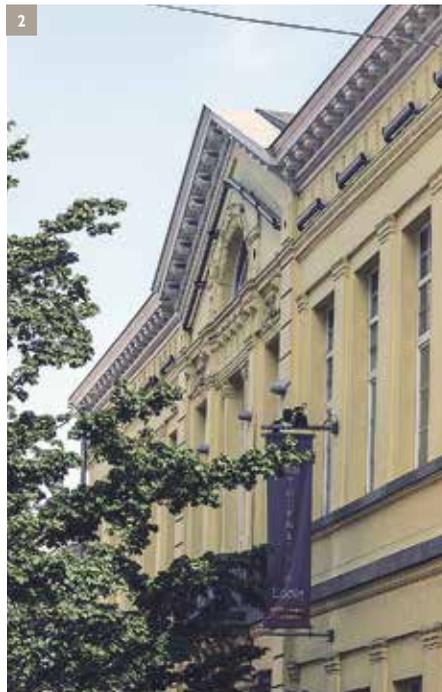


Schaerbeek, ancienne école moyenne de filles, rue Verwée, 1904 (dans *Vers l'Art*, 5, 1906, pl. 25.)

Bruxelles, école communale Charles Buls, boulevard du Midi 86. (coll. Belfius Banque- Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



1. Schaerbeek, ancienne école moyenne de garçons, rue Royale Sainte-Marie 168. (A. de Ville de Goyet © SPRB)
2. Saint-Josse-ten-Noode, école communale *Les Tournesols*, rue Saint-François. (A. de Ville de Goyet © SPRB)
3. Bruxelles, jardin d'enfants n° 19 (actuelle école maternelle), rue de l'Écluser Cogge 14, arch. Victor Besme, 1869-1871. (© Ville de Bruxelles)
4. Schaerbeek, ancienne école communale n° 7, rue Josaphat 105. (© Monuments & Sites - Bruxelles)
5. Ixelles, école communale n° 2, rue Sans-Souci 130. (© Monuments & Sites - Bruxelles)
6. Ancien athénée royal d'Ixelles, rue de l'Athénée 17. (A. de Ville de Goyet © SPRB)
7. Ixelles, ancienne école communale n° 3, rue du Président 54. Élévation (1875). (© ACI)
8. Ixelles, groupe scolaire du Bois de la Cambre, anciennement écoles communales nos 7 et 8, avenue du Bois de la Cambre 173-177. (© Monuments & Sites - Bruxelles)
9. Schaerbeek, ancienne école communale n° 9, avenue Dailly 124. (© Monuments & Sites - Bruxelles)
10. Schaerbeek, école communale n° 3 (aile gauche), rue Rogier 188. (© Monuments & Sites - Bruxelles)
11. Saint-Josse-ten-Noode, école communale Joseph Delclef et académie de dessin, rue du Chalet I. (A. de Ville de Goyet © SPRB)
12. Ixelles, ancienne école communale n° 1, rue Sans Souci 94 (1860). Élévation de 1926. (© ACI)





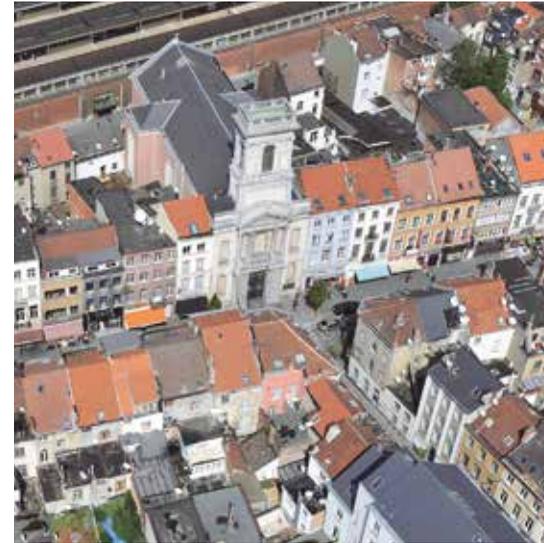
Abbaye de Forest, à partir de 1764 (inachevé), arch. L.-B. Dewez. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

Église Saint-Pierre à Uccle, 1778-1782, arch. J.-F. Wincqz. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Dans le domaine de l'architecture religieuse, la construction d'édifices néoclassiques correspond à deux phases bien distinctes: l'essor de l'architecture abbatiale à la fin du XVIII^e siècle et la création d'églises paroissiales dans les faubourgs à partir des années 1840. Durant la première phase, la modernisation des abbayes périurbaines de la Cambre, de Forest et de Dieleghem, ainsi que la reconstruction de l'église Saint-Pierre à Uccle et de l'abbaye du Coudenberg (dont l'église est située sur la place Royale), participent à l'introduction du néoclassicisme en région bruxelloise. Ensuite, durant près d'un demi-siècle, la politique religieuse sera peu propice à de nouvelles constructions religieuses, et les nombreux couvents supprimés combleront les éventuels nouveaux besoins des fidèles en termes de culte.

À partir des années 1840, l'urbanisation des faubourgs impose la construction d'églises dans les nouvelles paroisses et, parfois, la reconstruction d'églises plus vastes dans les paroisses existantes. On peut distinguer deux types d'édifices néoclassiques: les églises conçues comme des monuments urbains dans les nouveaux quartiers (par exemple: église Saints-Jean-et-Nicolas) et les églises plus sobres et fonctionnelles dans les villages de la seconde couronne (par exemple: église Sainte-Anne).



Ces deux églises sont parmi les rares exemples d'architecture religieuse néoclassique; les églises participant plutôt, dès les années 1840, au renouvellement stylistique comme en attestent l'église Saint-Joseph du quartier Léopold en néo-Renaissance italienne, l'église Sainte-Marie à Schaerbeek en style éclectique et l'église Saint-Boniface à Ixelles en néogothique. Ce dernier style sera adopté par la plupart des églises de la seconde moitié du XIX^e siècle, ce qui créera souvent un contraste avec l'architecture environnante, rompant ainsi pour la première fois l'homogénéité du paysage urbain néoclassique des faubourgs.

Église Saints-Jean-et-Nicolas à Schaerbeek, arch. P.-J. Peeters, 1847-1850. Rare exemple d'édifice du culte de style néoclassique possédant encore son mobilier d'époque et formant un ensemble cohérent avec le quartier environnant qui lui est contemporain. Sa titulature rappelle le rôle joué par Jean-Nicolas Névrumont dans l'aménagement du quartier et l'érection de cette nouvelle paroisse. (W. Robberechts © SPRB)

Église Sainte-Anne à Auderghem (arch. L. Spaak, 1843). Église néoclassique sobre et fonctionnelle construite dans le centre d'Auderghem alors que celui-ci voit sa population augmenter suite à des opérations de lotissements ouvriers (toujours conservés). (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Église Notre-Dame immaculée à Anderlecht (1856-1900, arch. H. Raeymaeckers, E.A.J. Cels et J.J. Van Ysendijck). Cette église néogothique tranche avec l'architecture néoclassique du quartier industriel de Cureghem. (coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

Colonnade dorique des galeries funéraires du cimetière de Molenbeek-Saint-Jean (entre 1880 et 1908). (T. Verhofstadt © SPRB)

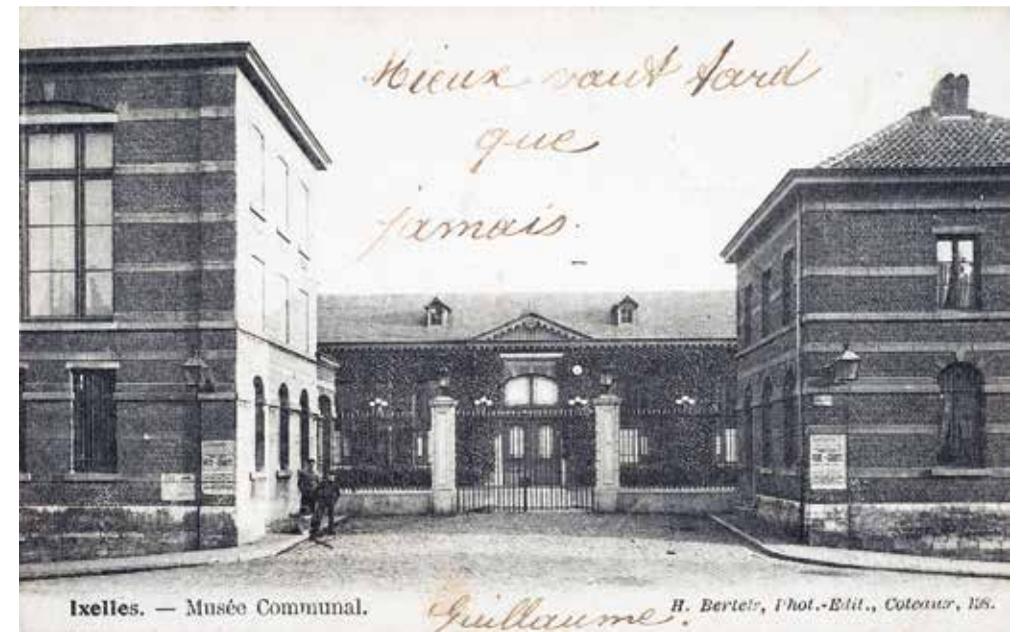


Le néoclassicisme, contemporain de la réorganisation des cimetières, représente également une partie significative du patrimoine funéraire en région bruxelloise. Situés depuis des siècles autour des églises, les cimetières voient leur localisation bouleversée en 1864, lorsque leur gestion est confiée au pouvoir civil. Cette décision marque l'abandon des cimetières paroissiaux (qui seront désaffectés, à l'exception de celui de Laeken) et l'aménagement de nouveaux cimetières communaux: Saint-Gilles (1864), Anderlecht (1866), Uccle-Dieweg (1867), Schaerbeek (1868), Forest (1868), Uccle (1870), Etterbeek (1870), Saint-Josse-ten-Noode (1871), Bruxelles (située à Evere) (1877). Le cimetière devient un lieu prestigieux où la bourgeoisie se met en scène par la richesse des tombes et des mausolées funéraires. Le style néoclassique, alors très en vogue, peut s'exprimer non seulement dans les principes de composition du plan du lieu (plan orthogonal, rond-point avec allées rayonnantes), dans la statuaire et l'architecture des monuments funéraires, mais aussi dans l'architecture des bâtiments administratifs et des annexes, et dans les galeries funéraires, souterraines ou en surface, formule originale qui se diffuse en région bruxelloise durant le dernier quart du XIX^e siècle et qui permet un gain de place considérable en superposant les cellules mortuaires derrière un mur.

L'approvisionnement alimentaire de la population est également une priorité des autorités communales. En plus de l'établissement de mar-

chés de plein air, elles optent parfois pour la formule novatrice du marché couvert, dont le premier exemple bruxellois est celui du marché de la Madeleine (1848). Dans les faubourgs, les premiers édifices de ce genre, en style néoclassique, ont quasi tous disparu, seules subsistent les façades de l'ancien marché couvert de Saint-Gilles. Outre l'approvisionnement, l'abattage du bétail pose lui aussi des problèmes spécifiques d'acheminement et de salubrité auxquels les villes tentent de remédier par la construction de nouveaux abattoirs relégués en périphérie de l'espace urbain. C'est dans ce contexte que, sur le modèle parisien, Auguste Payen avait conçu les nouveaux abattoirs de Bruxelles, au-delà de la porte de Ninove (1841). Durant la seconde moitié du siècle, cette infrastructure sera complétée par plusieurs abattoirs communaux, avant que celui de Cureghem n'obtienne le monopole et que les autres ne soient détruits ou désaffectés. L'ancien abattoir communal d'Ixelles, transformé en musée communal dès 1892, est l'un des rares vestiges néoclassiques relevant de cette typologie. Des équipements de loisirs sont également créés, certains sont conservés, tels que la patinoire *Royal Skating* et l'imposant bâtiment servant de salle de fête, l'*Aegidium*.

Ancien abattoir d'Ixelles, rue Jean Van Volsem 71 (arch. L. Spaak, 1850). Cet abattoir s'intègre parfaitement à son environnement: sa façade principale est placée dans l'axe de la rue Van Aa, dont les deux immeubles d'angle en pans-coupés (conservés) rappelaient les pavillons d'entrée (détruits) de l'abattoir. (coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



Enfin, le développement des faubourgs est intimement lié à l'extraordinaire développement des transports en commun, tramways et chemins de fer vicinaux, qui en facilitant et en allongeant les déplacements, ont rendu possible l'extension urbaine. Le patrimoine ferroviaire des faubourgs témoigne de la manière dont le style néoclassique a servi de source d'inspiration à la réalisation des nouveaux équipements de transports. La gare de Forest-Midi (arch. Auguste Payen, 1862) est probablement l'exemple le plus remarquable de gare néoclassique conservée en région bruxelloise. Son architecture rappelle les pavillons d'octroi que le même Payen avait réalisés pour les boulevards extérieurs. La gare de Berchem Sainte-Agathe (1880) relève, quant à elle, d'un type de station fonctionnelle assez répandu en province: le bâtiment consiste en un corps central de deux niveaux sur trois travées (bureau et guichet au rez-de-chaussée et logement à l'étage), flanqué de deux ailes, l'une assez courte abritant un logement de fonction (deux travées), l'autre plus longue (sept travées) réservée aux voyageurs. Les gares d'Auderghem et de Woluwe-village, toutes deux détruites, relevaient du même type. Dans le domaine royal de Laeken, la gare royale (1877) forme un élégant pavillon néoclassique. Mentionnons également le pavillon de la première gare d'Etterbeek, lequel subsiste dans la gare actuelle.

Gare de Forest-Midi. (coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



Gare de Cureghem. (coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

L'impact architectural de l'arrivée du chemin de fer ne se limite pas à la gare, il s'étend aussi à l'espace environnant. Ainsi, la construction de la gare du Luxembourg (arch. G. Saintenoy, 1853-1855) au sein du quartier Léopold, s'accompagne de l'aménagement d'une monumentale place de gare néoclassique: le remarquable ensemble uniforme de la place du Luxembourg (arch. A. Trappeniers, 1854). Ailleurs dans la région bruxelloise, de façon plus modeste, les gares entraînent le développement des quartiers environnants (par exemple: l'aménagement de la rue Victor Allard, anciennement dénommée rue de la Station, lié à la gare d'Uccle-Stalle; le bâti du tronçon de la chaussée d'Alseberg proche de la gare d'Uccle-Calevoet contemporain de cette dernière). Notons que le développement du chemin de fer peut également freiner l'urbanisation, les voies pouvant, comme dans le cas de Schaerbeek, former une barrière de croissance dont les limites sont difficilement franchissables.

Gare de Berchem-Sainte-Agathe. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

Gare de Forest-Est. (Schmitt-GlobalView © SPRB)



Le patrimoine néoclassique, un atout pour le développement urbain

Le bâti, la voirie, les plantations, la statuaire publique, les toponymes et les pratiques de la ville néoclassique constituent aujourd'hui un patrimoine remarquable et omniprésent qui, non seulement, nous rappelle l'héritage des XVIII^e et XIX^e siècles, mais offre aussi, à bien des égards, un atout pour le développement urbain actuel.

L'habitat néoclassique, mitoyen et flexible d'un point de vue de la division en plusieurs unités de logement, répond aux exigences souvent émises de densification. La plupart des quartiers néoclassiques présentent d'ailleurs une densité de population parmi les plus élevées de la région bruxelloise.

Les édifices néoclassiques (théâtres, écoles, maisons communales, cimetières, églises, gares, etc.) demeurent pour la plupart fonctionnels ou pourraient le redevenir, participant ainsi, de façon substantielle, aux défis toujours croissants en termes d'équipements urbains.

La remise en valeur des nombreuses devantures de boutiques d'époque pourrait, elle, participer au développement commercial, et plus spécifiquement redynamiser le commerce de proximité dans plusieurs quartiers.

Aujourd'hui, les nouvelles politiques en matière de mobilité (promotion des modes doux, modération de la vitesse, limitation du stationnement, mise en zone de rencontre) se prêtent particulièrement bien aux rues et places néoclassiques qui peuvent ainsi retrouver une part de leur fonctionnalité originelle et de leur lisibilité. À titre d'exemple, la voirie néoclassique, conçue initialement comme une zone de rencontre – mais avec la présence de trottoirs – où seul l'arrêt temporaire des véhicules est permis, s'adapte parfaitement à la mise en espace partagé – *shared space* – et à la limitation de la présence des automobiles. Notons qu'au XX^e siècle, l'évolution des pratiques de mobilité, en particulier le développement de l'automobile, altéra profondément le patrimoine, notamment néoclassique, et la perception de celui-ci par les passants. Les artères promenades furent transfor-

mées en voies rapides (boulevards de la petite ceinture, avenue Louise), le stationnement des automobiles encombra les rues et les places non conçues pour cet usage, la généralisation de la ségrégation modale interdit au piéton de circuler sur la chaussée et d'accéder au centre de certaines places, la disparition de la circulation hippomobile entraîna la réaffectation voire la destruction des portes cochères, des cours intérieures, des remises et des écuries dans les hôtels particuliers, tandis que la démocratisation des automobiles poussa certains propriétaires de maisons bourgeoises à transformer leur rez-de-chaussée en vue de les doter d'un garage.

Les matériaux utilisés pour la voirie (pavés) et le bâti (pierres de taille, briques enduites) présentent des qualités en matière de durabilité, si ceux-ci font l'objet d'un entretien régulier et soigné. La couleur claire des façades, par l'intensité lumineuse qu'elle procure avec la réverbération des candélabres, rencontre le souci actuel d'économie en matière d'éclairage public.

L'intégration de plantations dans les typologies d'espaces publics (boulevards, avenues, parcs, squares) participe, aujourd'hui encore, au renforcement de la présence des espaces verts.

Les parcours qui ont structuré la conception de nombre d'espaces – à l'exemple du quartier Royal – offrent l'opportunité de retrouver des « chemins de ville » pertinents, cohérents et attrayants par la mise en scène urbaine qu'ils procurent. À l'échelle de la ville, la notion englobante d'« embellissement » urbain, qui a présidé aux aménagements néoclassiques, rencontre celles, plus actuelles, de revalorisation de l'espace public et d'amélioration du cadre de vie.

Ainsi, la ville contemporaine peut s'appuyer sur les potentialités et les qualités intrinsèques du système urbain néoclassique, dont la valorisation permettrait en outre de renforcer l'identité de la région de Bruxelles-Capitale

Bruxelles, rue Ducale 33-43. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Plusieurs ouvrages de la collection *Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire* ont déjà traité, plus ou moins directement, de patrimoine néoclassique (n° 4, 7, 15, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 32, 37, 38, 39, 40, 41, 46, 47).

Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et aménagement, 1780-1914, catalogue d'exposition, Crédit communal, Bruxelles, 1979.

BURNIAT, P., « Architecture et construction. Le type de la maison urbaine bruxelloise », *Bruxelles Patrimoines*, n°s 3-4, septembre 2012, p. 38-55.

CORDEIRO, P., SCHWAIGER, A., « Évolution du bâti dans l'îlot Sacré. Étude morphologique », *Bruxelles Patrimoines*, n° 10, printemps 2014, p. 108-119.

COOMANS, Th., « Églises, couvents et chapelles : évolution et signification d'un patrimoine multiple dans le paysage culturel de Bruxelles », *Bruxelles Patrimoines*, n° 13, décembre 2014, p. 6-34.

DARIN, M., *La comédie urbaine : voir la ville autrement*, Gollion, Infolio éditions, 2009.

DEMEY, Th., *Bruxelles au tableau noir. Le patrimoine des écoles, miroir de la guerre scolaire*, Badaeux, Bruxelles, 2016 (Guide Badaeux).

DHOND, L. e.a., *Architecture du XVIII^e siècle en Belgique. Baroque tardif – rococo – néoclassicisme*, Lannoo-Racine, Bruxelles-Tielt, 1998.

d'HUART, Th., « Victor Besme : « un 'voyer' aux multiples facettes », *Bruxelles Patrimoines*, n°21, décembre 2016, p. 6-25.

DIERKENS-AUBRY, F. et VANDENBREEDEN, J., *Le XIX^e siècle en Belgique. Architecture et intérieurs*, Éditions Racine, Bruxelles, 1994.

Dossier « Les hôtels communaux », *Bruxelles Patrimoines*, n° 18, avril 2016.

DUQUENNE, X., *L'avenue Louise à Bruxelles*, Xavier Duquenne éditeurs, Bruxelles, 2007.

HENNAUT, E. et DEMANET, M., avec la collaboration de BERTRAND, J. et LIESENS L., *Le bois et le métal dans les façades des maisons à Bruxelles 1850-1940*, Fondation Roi Baudouin – Archives d'Architecture moderne, Bruxelles, 1997 (L'art dans la rue).

HEYMANS, V., *Les dimensions de l'ordinaire. La maison particulière entre mitoyens à Bruxelles. Fin XIX^{ème}-début XX^{ème} siècle*, L'Harmattan, Paris, 1998 (coll. Villes et Entreprises).

JURION-de WAHA, F., « Architecture scolaire à Bruxelles », *Bruxelles Patrimoines*, n° 1, novembre 2011, p. 7-23.

LOIR, Ch., *Bruxelles néoclassique : mutation d'un espace urbain (1775-1840)*, CFC-Éditions, Bruxelles, 2017.

LOIR, Ch., *Étude sur le patrimoine néoclassique à Bruxelles*, étude réalisée pour la CRMS, 2014.

LOYER, F., *Le siècle de l'industrie 1789-1914*, Éd. A. Skira, Paris, 1983 (Coll. « De Architectura »).

SMETS, M., *L'avènement de la cité-jardin en Belgique : histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, Mardaga, Bruxelles-Liège, 1977.

SMOLAR-MEYNART, A. et STENGERS, J. (éds), *La Région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Crédit communal, Bruxelles, 1989.

VERHOFSTADT, T., « Les galeries funéraires : une particularité des cimetières bruxellois », *Bruxelles Patrimoines*, n° 8, novembre 2013, p. 50-67.

ZITOUNI, B., *Agglomérer. Une anatomie de l'extension bruxelloise (1828-1915)*, VUBPress, Bruxelles, 2010.

Site internet

Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale : <http://www.irismonument.be>

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 BÉGUINAGE (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 GALERIES SAINT-HUBERT - GALERIE BORTIER - PASSAGE DU NORD (FR - NL - ESP - GB)
8. ANDERLECHT LA COLLÉGIALE - LE BÉGUINAGE - LA MAISON D'ÉRASME (FR - NL)
9. LE SABLON LE QUARTIER ET L'ÉGLISE (FR - NL - ESP - GB)
10. LE QUARTIER DES ÉTANGS D'IXELLES (FR - NL)
11. LE QUARTIER SAINTE-CATHERINE ET LES ANCIENS QUAIS (FR - NL)
12. LE PARC LÉOPOLD 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 SAINT-JOSSE-TEN-NOODE (FR - NL)
15. LE QUARTIER ROYAL (FR - NL - ESP - GB)
16. LE QUARTIER DE L'OBSERVATOIRE À UCCLE (FR - NL)
17. L'AVENUE DE TERVUEREN (FR - NL)
18. LA VALLÉE 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 EXTÉRIEURS 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. MARCHÉ S DU PENTAGONE (FR - NL)
27. IMPASSES DE BRUXELLES (FR - NL)
28. UCCLE, 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 MOLIERE ET LE QUARTIER BERKENDAEL (FR - NL)
34. LES CITÉS-JARDINS LE LOGIS ET FLORÉAL (FR - NL)
35. CINÉMAS 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 NÉCROPOLES (FR - NL)
39. HISTOIRE DES ÉCOLES BRUXELLOISES (FR - NL)
40. LES BOULEVARDS EXTÉRIEURS DE LA PORTE DE HAL À LA PLACE ROGIER (FR - NL)
41. L'ABBAYE DE DIELEGHEM (FR - NL)
42. L'ANCIEN PALAIS DU COUDENBERG (FR - NL - GB)
43. LES IMMEUBLES À APPARTEMENTS DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES (FR - NL)
44. LA CITÉ ADMINISTRATIVE DE L'ÉTAT (FR - NL)
45. L'HÔTEL COMMUNAL DE SCHAERBEEK ET LA PLACE COLIGNON (FR - NL)
46. LES MAROLLES (FR - NL)
47. AU CŒUR DE FOREST ÉGLISE SAINT-DENIS, ABBAYE, MAISON COMMUNALE (FR - NL)
48. BRUXELLES ET SES CAFÉS (FR - NL)
49. LE PATRIMOINE RURAL (FR - NL)
50. LE PATRIMOINE MILITAIRE (FR - NL)
51. BRUGMANN L'HÔPITAL-JARDIN DE VICTOR HORTA (FR - NL)
52. GANSHOREN ENTREVILLE ET NATURE (FR - NL)
53. LE QUARTIER DE L'ALTITUDE CENT (FR - NL)
54. PISCINES ET BAINS PUBLICS À BRUXELLES (FR - NL)
55. TOUR ET TAXIS (FR - NL)
56. LA GRAND-PLACE (FR - NL - GB)

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.

Cet ouvrage invite le lecteur à jeter un nouveau regard sur le patrimoine néoclassique qui, bien que omniprésent en région bruxelloise, reste relativement méconnu. À la croisée du siècle des Lumières et de celui de l'industrialisation, en pleine période d'explosion démographique, ce patrimoine reflète une nouvelle manière de concevoir, d'aménager, et même de vivre la ville. Ces espaces urbains néoclassiques, qui constituent la toile de fond du paysage bruxellois, nous rappellent l'héritage architectural et urbanistique des XVIII^e et XIX^e siècles, mais offre aussi, à bien des égards, un atout pour le développement urbain actuel.

Rudi Vervoort,
Ministre-Président du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale,
chargé des Monuments et des Sites



BRUXELLES URBANISME ET PATRIMOINE
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

