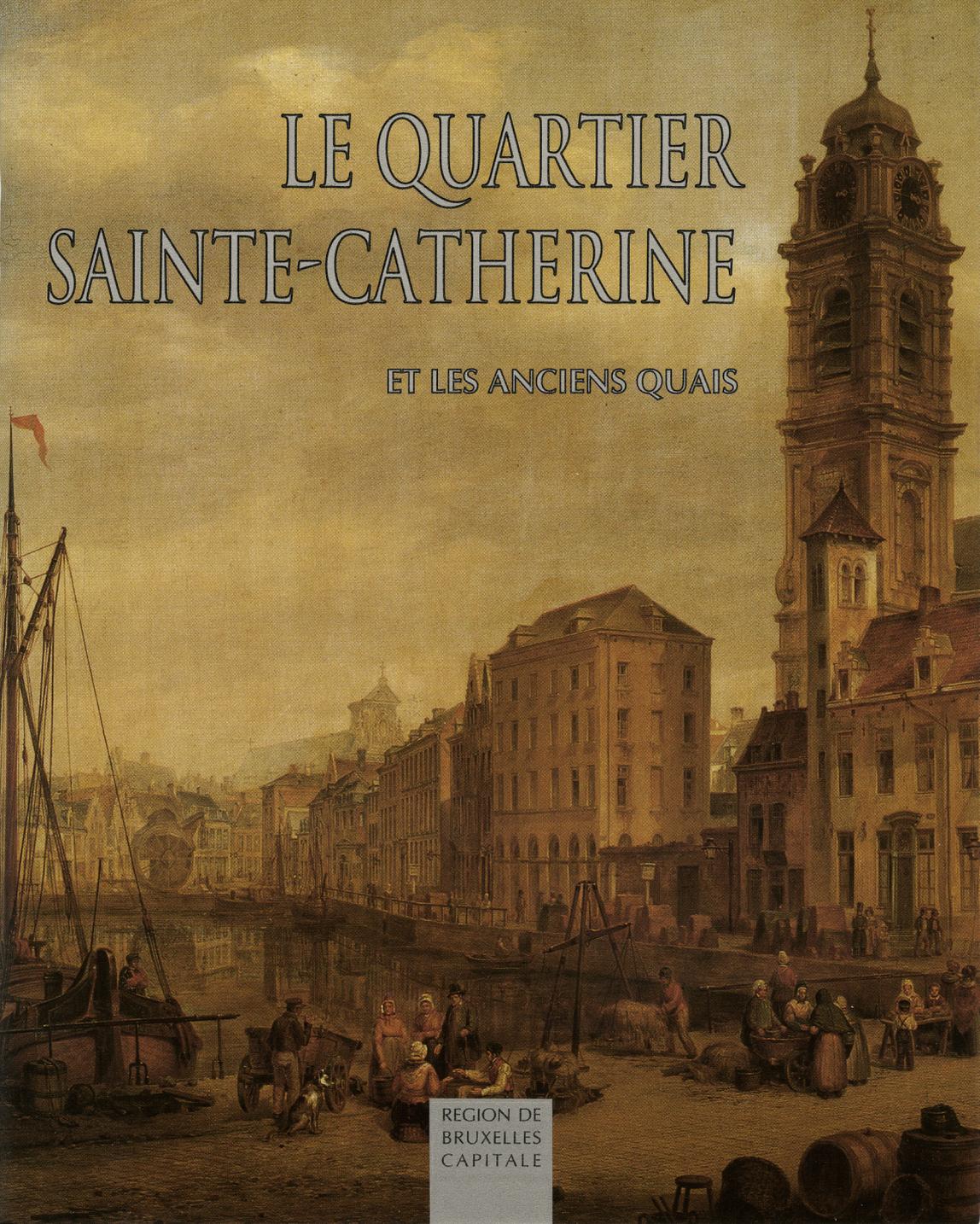


# LE QUARTIER SAINTE-CATHERINE

ET LES ANCIENS QUAIS



REGION DE  
BRUXELLES  
CAPITALE

*Comité d'accompagnement*  
 sous le présidence de Cécile Jodogne  
 Christine Denayer, service des Monuments et Sites  
 Pascale Ingelaere, service des Monuments et Sites  
 Marc Gierst, graphiste  
 David Stephens, journaliste spécialisé

# LE QUARTIER SAINTE-CATHERINE

## ET LES ANCIENS QUAIS

*Texte*  
 Colette Huberty et Paulo Valente Soares

*Réalisation*  
**LA FONDERIE**



ILLUSTRATIONS

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

Archives de la Ville de Bruxelles: 2-3(b), 3(h), 4(h), 5-6, 8, 10(h), 10(b), 11(h), 11(b), 12(h), 12(b), 14(g-h), 14(g-m), 14(g-b), 14(m), 15(d-h), 15(d-m), 15(d-b), 15(m-d), 16(h), 17(h), 16-17(b), 18, 19(h), 19(b), 20(h-g), 20(h-d), 21(h-g), 21(h-d), 23(h-g), 23(h-m), 23(b-g), 23(b-m), 25(b), 26(h-g), 26(b-g), 27(b), 28(h), 28(b), 29(b), 30(h), 31(h), 31(b), 32, 33, 34(h), 34(b), 35(h), 35(b), 36(h), 36(b), 37, 42(b), 44(b), 45(b), 46(b), 48(h), 48(b-g), 49(h); Atelier de Recherche et d'Action urbaine: 40; Crédit Communal de Belgique: 25(h), 26(b), 27(h), 29(h), 29(m), 38(h), 41(b); *L'Emulation*: 41(h), 43(h); Crédit photographique LA FONDERIE, photographe Luis-Antonio Muñoz: 23(b-d), 38(b), 39, 42(h), 43(b), 44(h), 47(m), 47(b), 48(b-d), 49(b); Institut Royal du Patrimoine Artistique-photos (© IRPA-KIK): 13(b), 15(m-g), 45(h); Hymans L. et Hymans H. et P., *Bruxelles à travers les âges*: 7(h), 7(b), 9(h), 9(b), 22(h), 22(b), 24, 30(b); Photo Le Soir: 46(h); Musées royaux des Beaux-Arts: couverture avant, tableau de H. Lallemand «Ancien bassin Sainte-Catherine à Bruxelles»; Marcel Vanhulst, couverture arrière.

**RENSEIGNEMENTS**

LA FONDERIE  
 Rue Ransfort 27 - 1080 Bruxelles  
 Tél. 02/410.10.80

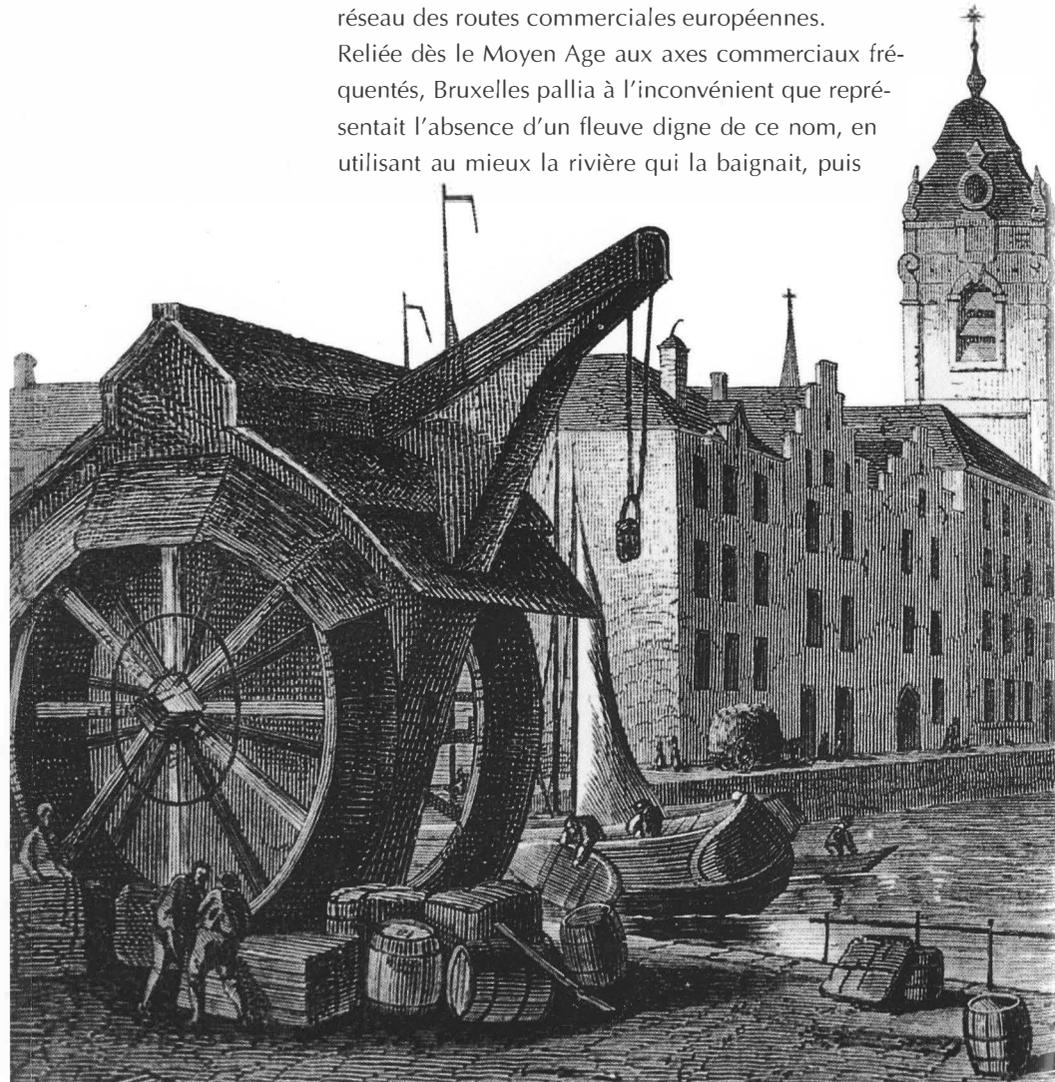
Le quartier est desservi par le métro (ligne 1), station Sainte-Catherine

NAISSANCE D'UN QUARTIER PORTUAIRE .....	2
La construction du canal .....	7
Aménagement du quartier .....	8
Activités portuaires .....	11
LE PORT AUX XVIII <sup>e</sup> ET XIX <sup>e</sup> SIÈCLES .....	16
La prospérité par le négoce .....	19
Suppression des fortifications et aménagement d'un nouveau bassin .....	20
LE PORT DE BRUXELLES DE 1830 À 1910 .....	25
L'activité économique au XIX <sup>e</sup> siècle .....	26
Le comblement progressif des bassins .....	31
LE QUARTIER DU PORT DEPUIS 1918 .....	41
«Le ventre de Bruxelles» .....	41
Les quais «aux voitures» des années 1950 .....	45
Aujourd'hui : le rappel de l'eau, la place aux enfants .....	47

# NAISSANCE D'UN QUARTIER PORTUAIRE

## LE PREMIER PORT DE BRUXELLES

La prospérité de Bruxelles au cours de son histoire tient en partie à ce que la ville s'est attachée à développer l'atout que représentait son emplacement géographique privilégié dans le réseau des routes commerciales européennes. Reliée dès le Moyen Age aux axes commerciaux fréquentés, Bruxelles pallia à l'inconvénient que représentait l'absence d'un fleuve digne de ce nom, en utilisant au mieux la rivière qui la baignait, puis



en luttant pendant près d'un siècle pour se construire elle-même une voie navigable à sa mesure vers la mer. Bien avant la construction du canal de Willebroeck à Bruxelles, la ville possédait son «portus», établi au terme de la navigation possible sur la Senne. Situé non loin de l'emplacement - alors à l'état de marécages - de ce qui deviendra le quartier des bassins, le port de Bruxelles du XI<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle s'étend entre deux ponts enjambant la Senne : le pont des Bateaux (ou pont des Poissonniers) et le pont des Monnayers (ou pont des Vanniers). L'espace compris entre la rue Sainte-Catherine, les rues de la Vierge Noire et de l'Evêque englobe actuellement et approximativement ce lieu, totalement disparu avec les travaux de recouvrement de la Senne au XIX<sup>e</sup> siècle. L'essentiel des



Parmi les plus anciens plans de Bruxelles, on peut dater celui de Jacob van Deventer d'entre 1550 et 1560. On y voit en effet le tracé du canal qui s'arrête aux murs de la ville. Le futur quartier des bassins est encore occupé par des prairies, des étangs et les habitations du Béguinage.

Le bassin Sainte-Catherine et la Grue, dessinés par Charles Trumper.



L'ancien «portus» de Bruxelles sur la Senne, représenté sur le plan de la ville de G. Braun et F. Hogenberg datant de 1572.

Les premiers bassins viennent d'être creusés mais le souvenir de l'ancien débarcadère du pont des Bateaux est encore évoqué, de même que se distinguent toujours les vestiges des premiers remparts de la ville.

opérations de débarquement s'y exécutaient alors. Au pont des Poissonniers, derrière l'ancienne

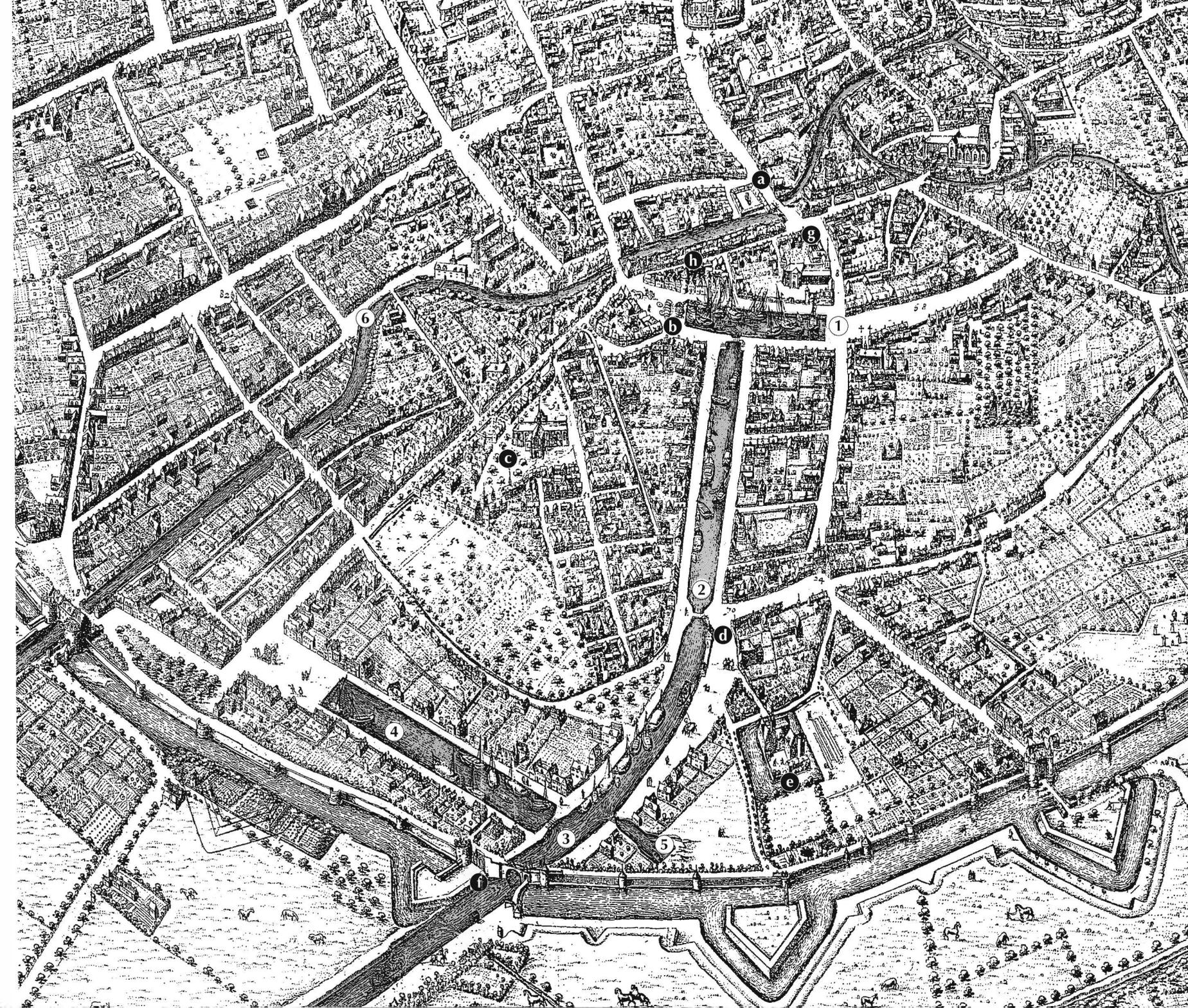
église Sainte-Catherine (1201 à 1893), se trouvaient une grue et une balance publique appartenant à la Ville de Bruxelles, ainsi qu'un escalier servant de débarcadère. C'est sur le site de ce premier «port» que sera installé, en 1603, sur ordonnance des archiducs Albert et Isabelle, le Marché au Poisson de la ville. Il y fonctionnera pendant plus de deux siècles.

Les fossés de la première enceinte, construite au XII<sup>e</sup> siècle, suivaient un tracé aujourd'hui délimité par l'actuelle place du Vieux Marché aux Grains, la place et la nouvelle église Sainte-Catherine, et englobaient alors le «portus» primitif. Au-delà de cette première «frontière» s'étendent essentiellement des prairies marécageuses cernées par deux axes de pénétration dans la ville, la rue de Flandre et la rue de Laeken. La rue de Flandre constituait alors la route marchande principale en direction des Flandres et, pour cette raison, fut pavée et reçut très tôt l'appellation de «chaussée» (1222). Elle débutait à la sortie d'une «Porte Sainte-Catherine», disparue depuis longtemps. La rue de Laeken quant à elle, quittait la ville par la «Porte Noire», elle aussi disparue.

La construction de la deuxième enceinte de Bruxelles, décidée en 1357 et aménagée durant le dernier quart du XIV<sup>e</sup> siècle, engloba sur le territoire de la ville de vastes étendues vierges. Presque tout l'espace correspondant à l'établissement des futurs bassins sera longtemps occupé par les bâtiments du Béguinage, par les étangs, marécages et prairies dépendants de celui-ci.

La Tour Noire est un vestige de la première enceinte de la ville construite au XII<sup>e</sup> siècle. Elle avait disparu discrètement au milieu des constructions qui s'étaient progressivement érigées sur le quai longeant le bassin Sainte-Catherine. Ce n'est qu'en 1887, lors de travaux d'assainissement réalisés par la Ville dans le quartier de la rue de la Vierge Noire, qu'on la redécouvre au milieu des décombres. Il est probable qu'elle aurait disparu dans les démolitions générales sans l'action de sauvegarde entamée par Charles Buls, alors bourgmestre de la ville et ardent défenseur du «Vieux Bruxelles». Malgré une opposition du conseil communal qui, pour des raisons financières, ne désirait pas entreprendre la restauration d'un monument dont l'intérêt lui paraissait disproportionné par rapport aux frais à engager, la tour sera néanmoins restaurée. Toutefois, cette opération pose dès l'époque le problème de l'utilisation et de l'intégration des éléments sauvegardés du patrimoine. Ceinturée d'immeubles construits dans les années 1880, la tour fut qualifiée «d'antiquité de contrebande ne possédant aucun caractère d'authenticité». Aujourd'hui, elle trône au milieu des décombres de ces mêmes immeubles, récemment démolis, et la question de sa mise en valeur se pose à nouveau.

- 1. Le bassin Sainte-Catherine
  - 2. Le bassin des Marchands
  - 3. Le bassin des Barques
  - 4. Le bassin au Foin
  - 5. Le bassin au Fumier, dit «Mestbak»
  - 6. La Senne
- 
- a. Emplacement du Marché au Poisson de 1603 à 1874
  - b. La Grue
  - c. L'ancienne église du Béguinage
  - d. La maison des Barques
  - e. La propriété du Petit-Château
  - f. La porte du Rivage
  - g. L'ancienne église Sainte-Catherine
  - h. La Tour Noire



Bruxella Nobilissima Brabantiae Civitas  
An 1640, plan de la ville de Bruxelles  
par Martin de Tailly.

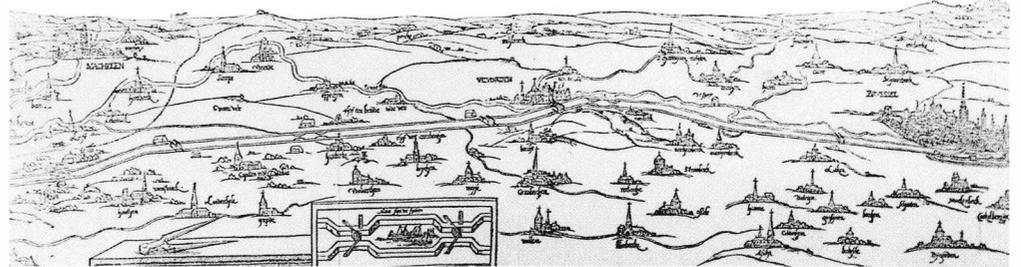
## LA CONSTRUCTION DU CANAL

La navigation sur la Senne souffrait pour les Bruxellois de nombreux inconvénients. Certains dus à la rivière elle-même, à son cours capricieux, à son ensablement progressif; d'autres étaient nés des rivalités entre villes commerçantes, et particulièrement dans ce cas précis avec Malines. La ville flamande prospère prétendait lever un péage sur tous les bateaux empruntant la rivière. Bruxelles envisagea d'abord d'approfondir le cours de la Senne pour remédier aux inconvénients purement naturels, puis, dans la foulée, de créer un canal la reliant directement au Rupel afin d'échapper aux prétentions malinoises. La querelle entre les deux villes devait durer près d'un siècle.

Autorisé une première fois en 1477 par Marie de Bourgogne, la construction du canal fut reportée pour diverses raisons, conflits politiques, phases de conjoncture économique défavorables ou interminables procédures juridiques. Les Malinois, en effet, déposaient régulièrement des réclamations auprès des autorités qui, selon leur préférence politique, tranchaient en faveur de l'une ou l'autre cité. L'obstination des Bruxellois, motivée par la nécessité absolue d'améliorer leurs communications commerciales, fut payée de ses efforts en 1550 par une ordonnance de Marie de Hongrie, confirmant le projet de canal en le dégageant des prétentions fiscales malinoises. Le premier coup de pelle est donné en 1550 à Willebroeck et, en 1561, Bruxelles inaugure en grandes pompes le nouveau canal qui lui assure un débouché «fluvial» vers le nord du pays. La ville pouvait s'enorgueillir de ce canal qui fut l'un des premiers d'Europe à mettre en pratique le système des «écluses à sas» inventé en Italie quelques années auparavant.



Marie de Bourgogne octroie  
aux Bruxellois l'autorisation de creuser  
un canal reliant Bruxelles au Rupel.



Plan du canal de Willebroeck  
- partie du trajet de Malines à Bruxelles -  
d'après la Nieuwe Chronique van Brabant  
en 1565.

## LES PREMIERS BASSINS DE BRUXELLES

Sur le territoire de la ville, les travaux de creusement du canal intra-muros commencèrent en 1560 et furent menés si vite que l'on put inaugurer, en même temps que le canal proprement dit, son aboutissement dans la ville, c'est-à-dire les futurs «bassin des Barques» et «bassin des Marchands». La Ville possédait une partie des terrains nécessaires, mais elle en acheta également au Béguinage et à quelques propriétaires particuliers. En revanche, pour financer la construction du canal, elle dut vendre d'autres possessions et divers impôts furent levés sur le seigle et le froment, l'abattage du bétail, le brassin de bière ou l'importation de vins étrangers. Le sacrifice financier fut donc considérable.



Vue intérieure de la porte du Rivage au XVII<sup>e</sup> siècle.

Avec la création des bassins, un nouveau quartier allait naître qui, au gré des périodes économiques favorables, connaîtra des embellissements en même temps que s'y installera une population de commerçants, négociants prospères ou petits marchands, et d'ouvriers, petits artisans ou travailleurs directement liés aux activités du port.

## AMÉNAGEMENT DU QUARTIER

Entre 1562 et 1564, on perce dans l'enceinte une nouvelle porte fortifiée, la porte du Rivage, simple poterne au début, mais qui allait devenir en 1643 un véritable ouvrage d'art dont on dit qu'il fut dessiné par Rubens.

D'autre part, en 1564, le bassin Sainte-Catherine est creusé dans le fossé qui longeait la première enceinte de la ville. Les premiers aménagements se concentrent particulièrement autour de ce bassin qui, avec le transfert en 1573 de la grande grue - située depuis 1559 face à la ruelle du Chien Marin - , va devenir le terminus le plus fréquenté du port. Un quai est construit à la limite du Vieux Marché aux Grains, le quai aux Poissons. Pour établir la communication entre les deux quartiers séparés par la créa-

tion des bassins, un pont est jeté entre le bassin Sainte-Catherine et «le grand bassin primitif» : c'est le pont Saint-Michel ou pont de bois, complété en 1581 par la construction du quai au Sel. Dans le même temps, la Ville fait également paver l'espace s'étendant de la Grue au Pont des Monnayeurs, espace qui correspond aujourd'hui approximativement à la place du Samedi.

## LA PROSPÉRITÉ

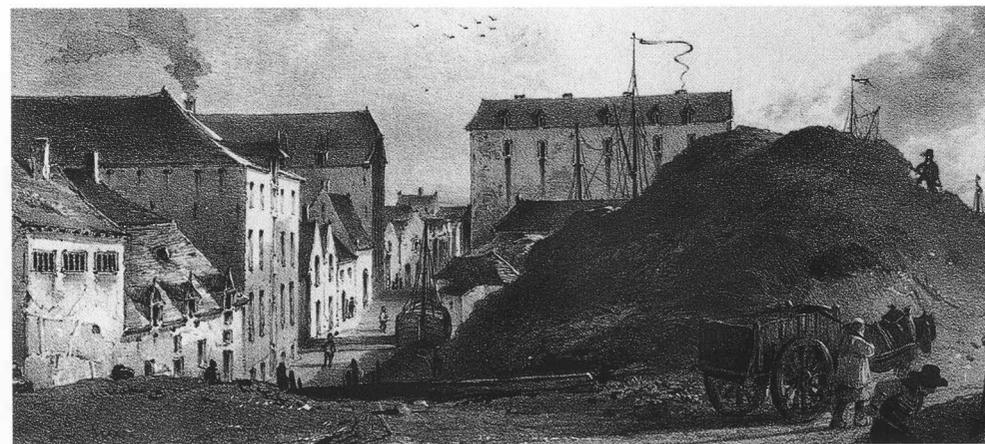
### SOUS LE RÈGNE DES ARCHIDUCS ALBERT ET ISABELLE

Les troubles de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, sous le régime espagnol, ralentissent le développement urbanistique. Le nouveau canal, tout comme le commerce bruxellois en général, connaissent alors une période de stagnation. Hormis le quartier Sainte-Catherine, les alentours des nouveaux bassins ne se peuplent que lentement. C'est la période de paix instaurée par la régence des archiducs Albert et Isabelle (1598-1621), qui permet au quartier de prendre réellement son élan. De cette époque datent les plus vieilles constructions du quartier de l'ancien port.

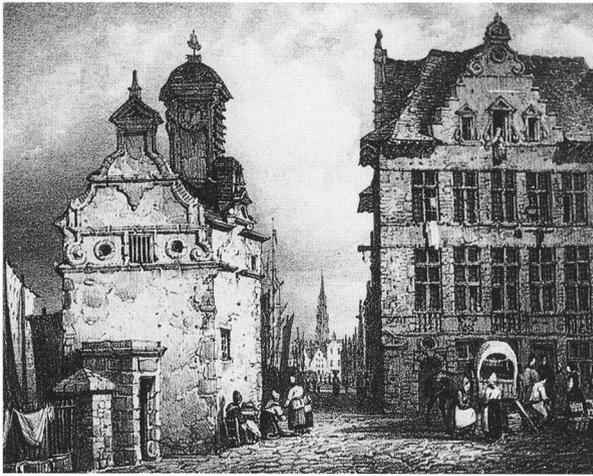
Sur la rive occidentale des bassins, les terrains possédés par les béguines sont progressivement vendus par lots. Vers 1620, l'«étang des Béguines», lieu où l'on reléguait les pestiférés, devient le «Mestbak», dépôt des immondices où le fermier des boues possédait quelques bateaux qui évacuent les déchets hors de la ville.



La grue et le bassin Sainte-Catherine, d'après un dessin de E. Puttaert.

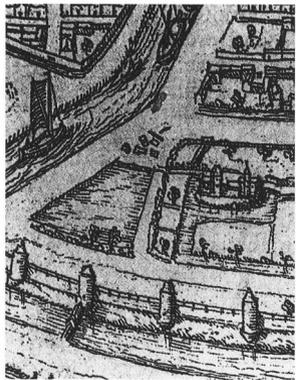


Le bassin de la Voirie (Mestbak) représenté par J. Borremans.



Le carrefour formé par le quai aux Briques et le Marché aux Porcs devient le lieu de départ du service des barques de voyageurs, créé peu après l'inauguration du canal.

La propriété du Petit-Château (het Slotje) bordée par l'étang des Béguines et la blanchisserie, représentée par Braun et Hogenberg en 1572.



On pave l'espace compris entre la rue de Flandre et les bassins, espace sur lequel se tenait le Marché aux Porcs. Une artère rappelle aujourd'hui encore cette activité qui sera transférée ensuite à plusieurs reprises, mais toujours dans les environs immédiats du quartier des bassins.

Partant du Marché aux Porcs, une rue rejoint l'église de Molenbeek avant la construction de la deuxième enceinte. Cette rue, qui existe toujours, doit son nom aux

propriétaires des terrains qui la bordaient et que la Ville acquit en 1367. C'est la rue d'Ophem. Une vaste blanchisserie, cernée de fossés, en occupait un côté et s'arrêtait à la propriété du Petit Château. Celui-ci, avant de devenir une caserne militaire, était un manoir ayant appartenu à diverses familles notables de la ville. Le gouvernement autrichien l'achète en 1775 et le transforme alors pour l'usage de l'armée. La propriété était reliée par des petites rues (rue du Bassin au Fumier et petite rue Neuve) aux quais et aux remparts.

En 1639, deux nouveaux bassins sont créés. Le premier est «l'étang au fumier» (le Mestbak) sur lequel on aménage des quais et dont les alentours sont lotis. Le second, le bassin au Foin, creusé dans une prairie marécageuse appartenant aux Béguines, achève leur encerclement progressif par les installations du port. Jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le Béguinage demeurera un îlot d'habitations fermé sur lui-même. Les alentours du bassin au Foin se transforment en un quartier bourgeois sur lequel les négociants prospères érigent leurs entrepôts et demeures particulières. Son nom évoque la présence des chevaux de halage et des hangars à foin nécessaires à leur subsistance.

Le port de Bruxelles, qui fête un siècle d'existence, est devenu un quartier animé par le mouvement incessant du trafic des voyageurs et des marchandises.

## ACTIVITÉS PORTUAIRES

### Le transport des marchandises

*Je jure et promets que je serai fidèle à la ville de Bruxelles et les maîtres déchargeurs de vins, que je remplirai l'office de déchargeurs de vins; auquel je suis nommé par le Magistrat, bien et fidèlement, et qu'en tout temps lorsqu'on pourra travailler je serai prêt avec mes compagnons où il sera requis de travailler sous un salaire et y servir l'acheteur et le vendeur sans en épargner ou absenter en aucune manière...* Tel est le serment prononcé par les «enfants de la grue» ayant en charge les opérations de transbordement du vin dans le port de Bruxelles.

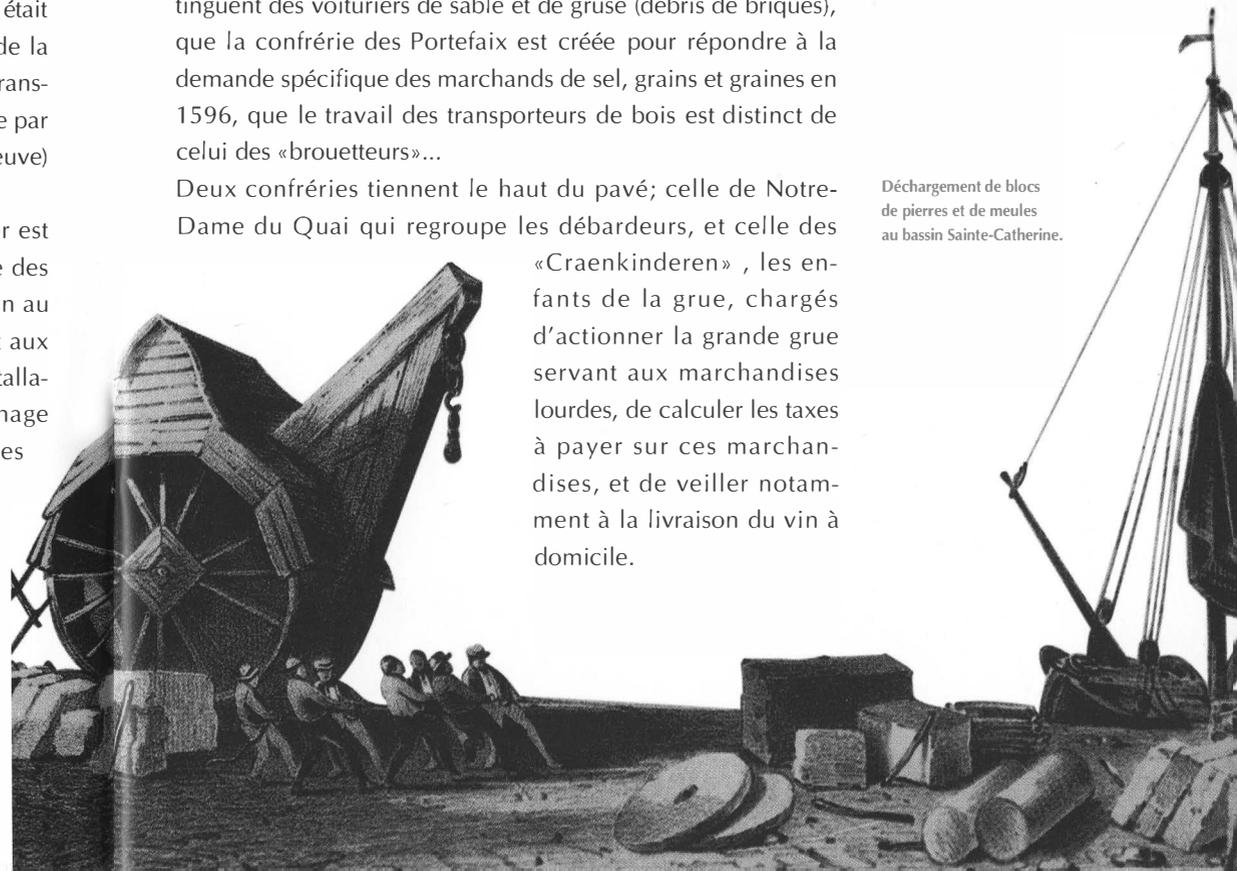
Durant l'Ancien Régime, le travail sur le port est organisé sur un modèle similaire à celui des corporations. Les diverses activités engendrées par le chargement et le déchargement des marchandises sont assurées par des confréries spécifiques. C'est ainsi que les déchargeurs et mesureurs de houille se distinguent des voituriers de sable et de gruse (débris de briques), que la confrérie des Portefaix est créée pour répondre à la demande spécifique des marchands de sel, grains et graines en 1596, que le travail des transporteurs de bois est distinct de celui des «brouetteurs»...

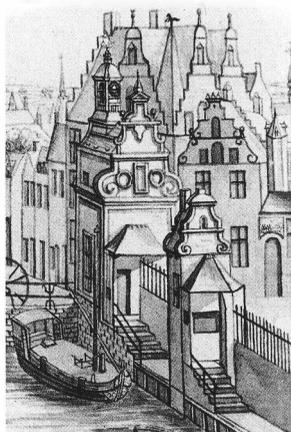
Deux confréries tiennent le haut du pavé; celle de Notre-Dame du Quai qui regroupe les débardeurs, et celle des «Craenkinderen», les enfants de la grue, chargés d'actionner la grande grue servant aux marchandises lourdes, de calculer les taxes à payer sur ces marchandises, et de veiller notamment à la livraison du vin à domicile.



Jetons de calcul utilisés par les confréries des «transporteurs de bois» et celle des «déchargeurs de houille» au XVII<sup>e</sup> siècle.

Déchargement de blocs de pierres et de meules au bassin Sainte-Catherine.





La Maison des Barques en 1742  
d'après une gravure de Derons.

La Maison des Barques  
peu avant sa démolition vers 1830,  
d'après une gravure de F.A. Bossuet.



L'organisation des confréries, tout comme celle des corporations, tend à restreindre l'accessibilité à la profession et à en protéger les avantages. A son entrée dans la confrérie, laquelle ne peut s'obtenir qu'à la suite du décès ou du départ d'un des membres, le futur débardeur - ou portefaix, ou ouvrier de la grue, etc. - s'engage à servir honnêtement la Ville de Bruxelles et les négociants dont il aura la marchandise en charge.

Cela n'empêche pas les conflits, récurrents, entre négociants et travailleurs du port, particulièrement lorsque ces derniers, bénéficiant de l'exclusivité de leur activité, ont tendance à en abuser en pratiquant des prix exorbitants.

C'est grâce, entre autres, aux ordonnances promulguées régulièrement pour régler ces conflits en réglementant les salaires et les tarifs prescrits, que l'on a un aperçu des prix ou de la diversité des marchandises qui transitent par le port de Bruxelles. Ainsi, en 1751, une ordonnance intitulée «pour le droit des enfants de la grue» récapitule les droits à payer pour l'emploi de la grue par les négociants et la part de ces droits qui reviennent à ceux qui ont en charge ce travail. Elle concerne particulièrement le déchargement, le transport et l'encavement des vins, huiles et sirops, le chargement et le déchargement des

meules à huiles et à grains, des blocs de marbres et cercueils qui entrent dans les attributions des ouvriers responsables de la grue. Sels, grains, sable, semences et bois font également partie des marchandises régulièrement débarquées à Bruxelles sur lesquelles les confréries défendent leur droit d'exclusivité.

### Le transport des voyageurs

Au transport des marchandises, l'administration du canal adjoint dès sa création un service de transport de voyageurs. Le départ des barques avait lieu à la Maison des Barques (de Veerhuys), installée devant l'auberge du Cheval Marin à hauteur du Marché aux Porcs. Elle se présentait sous la forme d'un petit édifice que l'on surmonta en 1729 d'une horloge agrémentée d'une cloche qui signalait le départ aux voyageurs. On y embarquait tous les jours, selon l'heure des marées, pour Malines, Vilvorde ou Anvers. Le service des barques publiques contribue lui aussi à animer les quais. On peut déposer des lettres et des paquets dans certains des nombreux estaminets ouverts dans le quartier et de petites entreprises d'expédition de colis se créent à proximité des bassins. La Ville fit construire une petite chapelle pour permettre aux voyageurs d'entendre la messe avant de partir. Progressivement s'organise aussi un service de diligences afin de déposer les arrivants à leur hôtel en ville. Ceci dit, le voyage n'était pas sans danger, des naufrages avaient eu lieu, particulièrement lorsque les barques empruntaient le Rupel pour rejoindre l'Escaut vers Anvers. Pour pallier à ce danger, la Ville de Bruxelles, qui retirait de ce service des bénéfices non négligeables, fit construire à ses frais, en 1765, une chaussée reliant Boom à Anvers, évitant ainsi aux voyageurs la dernière traversée, la plus dangereuse, en leur permettant d'exécuter la fin de leur périple en voiture.

Le Cheval Marin est naturellement, par sa position, son importance et le soin apporté à sa restauration, le témoignage le plus visible des constructions qui fleurirent au cours du prospère XVII<sup>e</sup> siècle. Propriété privée jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, connue sous le nom d'auberge du Cheval Marin, la maison menaçait de tomber en ruine lorsque la Ville de Bruxelles l'acquit en 1893 dans l'intention de conserver à la capitale un des plus beaux spécimens d'architecture de la Renaissance flamande du XVII<sup>e</sup> siècle, le destinant, après restauration, à abriter les bureaux du commissariat du port. La gestion du canal ayant été confiée à la Société des Installations maritimes en 1896, cette destination devenait inutile. La Ville vendit alors la maison à charge pour l'acquéreur de démolir et de reconstituer les façades d'après les plans dressés par l'administration. Le Cheval Marin fut alors démonté et entièrement reconstruit par l'architecte H. Marcq en 1898-1899, en briques de Boom, pierres bleues et pierres de Gobertange, tandis que les deux travées supplémentaires de la rue du Marché aux Porcs firent l'objet d'une restauration ultérieure en 1918-1919.



Le Cheval Marin après restauration, vers 1900.



Chapelle de 1767 dédiée à Saint-Roch, rue du Chien Marin.

## PORTES ET PIGNONS : À LA RECHERCHE DU XVII<sup>e</sup> SIÈCLE

La plupart des constructions qui bordaient les quais au XVII<sup>e</sup> siècle ont été détruites avec le temps ou aménagées à différentes époques de façon à ce que leur aspect originel soit rarement décelable au premier regard. En longeant les anciens quais, l'œil accroche pourtant telle succession de pignons, tel portique ouvragé témoignant d'un âge vénérable, celui de la jeunesse du port de Bruxelles.

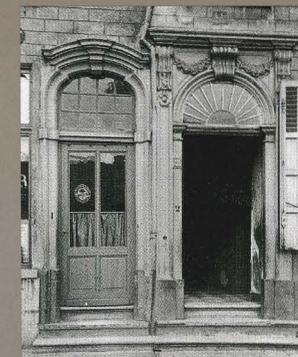
Les ruelles du Chien Marin, du Nom de Jésus et du Pays de Liège, par leur étroitesse plus que par l'architecture des maisons qui les bordent, reflètent l'existence antérieure d'une autre ville, plus dense, plus sombre mais vivante. Présentes sur les plans du XVI<sup>e</sup> siècle, ces petites rues préexistaient à la construction des bassins. Passablement défigurées, il ne subsiste guère de ces maisons basses qui ont abrité jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle une population essentiellement ouvrière comme par exemple, aux nos 7 et 9 de la rue du Nom de Jésus.

Rue du Pays de Liège et rue du Chien Marin, deux potales dédiées à Saint-Roch rappellent le souvenir d'une époque où les quartiers portuaires étaient, les premiers,

aujourd'hui que la splendeur passée du port. Sur le quai aux Pierres de Taille, le n° 20 rappelle qu'une des fonctions essentielles du bassin au Foin, outre le logement, fut également l'entreposage.

La rue Sainte-Catherine, sur son côté sud tout au moins, a offert aux amateurs de pittoresque, aux historiens de l'architecture, et offre encore aux promeneurs d'aujourd'hui, une succession de façades anciennes parmi les plus riches de Bruxelles. Autour de l'église Sainte-Catherine, les constructions portant les nos 7 et 8 datent de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Au n° 9, c'est la porte surmontée d'un oculus qui rattache l'édifice à la même période. Les commerces variés ont succédé aux bourgeois négociants au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, et plus récemment, ce sont les restaurants qui ont pris la relève.

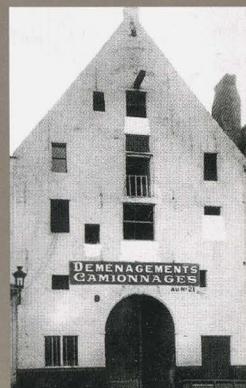
Portes et pignons anciens ont été photographiés au début du siècle par le Comité d'Etude du Vieux Bruxelles présidé par Charles Buls. L'objectif a fixé par la même occasion les activités commerciales et industrielles de cette période.



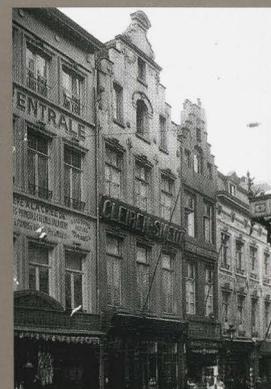
Portes, quai au Bois de Construction, 1-2.



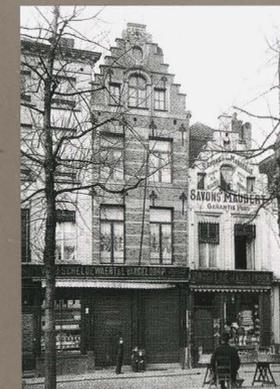
Quai au Bois à Brûler, 19.



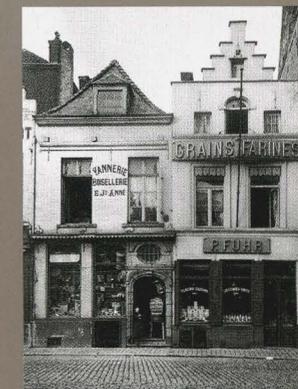
Quai aux Pierres de Taille, 20.



La rue Sainte-Catherine au début du siècle. Certains pignons sont toujours présents (n° 8); d'autres, par contre, ont disparu (n° 10).



Place Sainte-Catherine, 7 - 8 et 9 - 10, au début de ce siècle.



14 Quai aux Briques, 62.

victimes des épidémies de peste. Plus loin, près de la rue de Flandre, le portail d'entrée de la rue de la Cigogne est dédié au même saint, très populaire dans le quartier.

Le n° 62 du quai aux Briques est une des constructions les plus représentatives du XVII<sup>e</sup> siècle avec sa façade en briques et grès, percée, il est vrai, d'une devanture aménagée bien plus tard. Mais la porte, de style baroque, est surmontée d'un oculus et d'une clé ornée d'une barque à l'image des activités du quartier. La construction du n° 19 du quai au Bois à Brûler date également de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Là aussi, l'encadrement du portail signe l'ancienneté du bâtiment d'autant plus que le carrier qui le réalisa en pierre bleue a laissé sa marque. Il s'agit d'un dénommé Ph. Derideau ayant vécu à Arquennes de 1655 à 1729. La vinaigrierie de J. P. Daems y est installée en 1905. À l'angle de la rue du Peuplier et aux nos 25 et 27, les ancrs indiquent 1609 en façade des maisons traditionnelles qui ont subi avec les siècles de nombreuses modifications, particulièrement au niveau des rez-de-chaussée. Les nos 1, 2, 5 et 10 du quai au Bois de Construction portent manifestement leur âge, plus de 300 ans. Les maisons voisines, aux nos 3 et 4, modifiées au début du siècle passé, comportent aussi des noyaux très anciens. L'enfilade des maisons du quai, même si elle est rompue par un immeuble à appartements modernes, reflète plus l'état d'abandon du quartier

## LA MAISON DE LA BELLONE

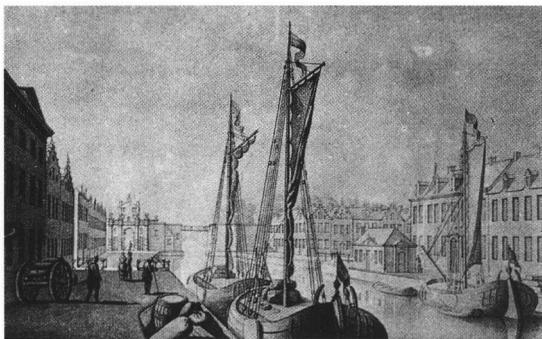
Edifié à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle - sur la façade on lit la date de 1697 - le bâtiment faisait partie probablement d'un ensemble plus vaste appartenant à un certain Nicolas Bally. On y accède par un passage couvert ouvert dans les constructions à front de rue, lesquelles furent totalement transformées récemment.

Propriété privée jusqu'en 1913, elle doit son nom à Charles Buls qui s'inspira des sculptures de la façade dont l'une représente la déesse de la guerre «Bellone» et dont la présence commémore probablement la victoire de Zenta, remportée sur les Turcs en 1697. Ce buste est signé par J. Cosyn, sculpteur du XVII<sup>e</sup> siècle qui réalisa, outre la décoration de la Maison de la Bellone, celle de la Maison des Boulangers (actuel Roi d'Espagne), à la même époque, sur la Grand-Place. Classée en 1956, la maison a été restaurée suivant l'aspect d'origine, dans le style baroque tardif, en 1965 et abrite aujourd'hui le musée et la bibliothèque des arts du spectacle.



La Maison de la Bellone photographiée au début du XX<sup>e</sup> siècle.

# LE PORT AUX XVIII<sup>e</sup> ET XIX<sup>e</sup> SIÈCLES



Le bassin des Barques vers la porte du Rivage au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Une gravure du Béguinage à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle englobe les installations portuaires. On y reconnaît la Maison des Barques et Le Cheval Marin, la porte du Rivage et les ponts enjambant les bassins au Fumier et au Foin.

En 1749, G. Frick publie, à l'attention de Charles de Lorraine, gouverneur général des Pays-Bas autrichiens, une description de la ville de Bruxelles élogieuse, présentant le quartier du port en ces termes : *Le sixième quartier, est celui de la Porte du Rivage, qui s'étend depuis la Porte de Flandre à la gauche, «korte Vlaemsche steenwegh», Sainte Catherine straet, Kiecken merckt,*

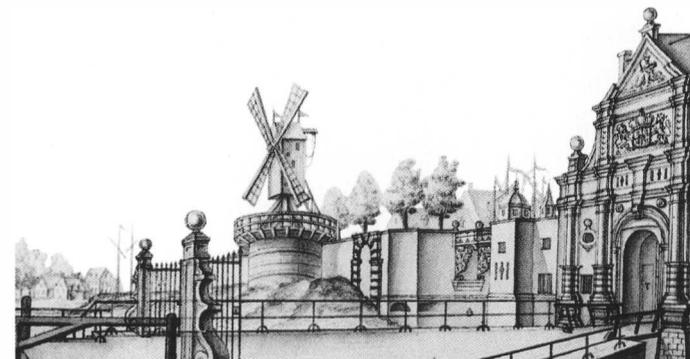
*Schoe merckt, revenant par Ridderstraet, Bisshp straet et continuant au long de la rivière jusqu'à la Porte de Laeken.*

*On trouve d'abord la Chapelle de Saint-Corneille avec un hôpital du même nom, où, comme dans plusieurs autres, les pèlerins sont logés et nourris pendant trois jours. On voit ensuite plusieurs magnifiques canaux revêtus de pierres, larges et profonds; où les vaisseaux marchands qui viennent de Hollande, d'Anvers et d'ailleurs déchargent leurs marchandises. Ils sont ornés de beaux quais et de ponts, qui entretiennent la commu-*

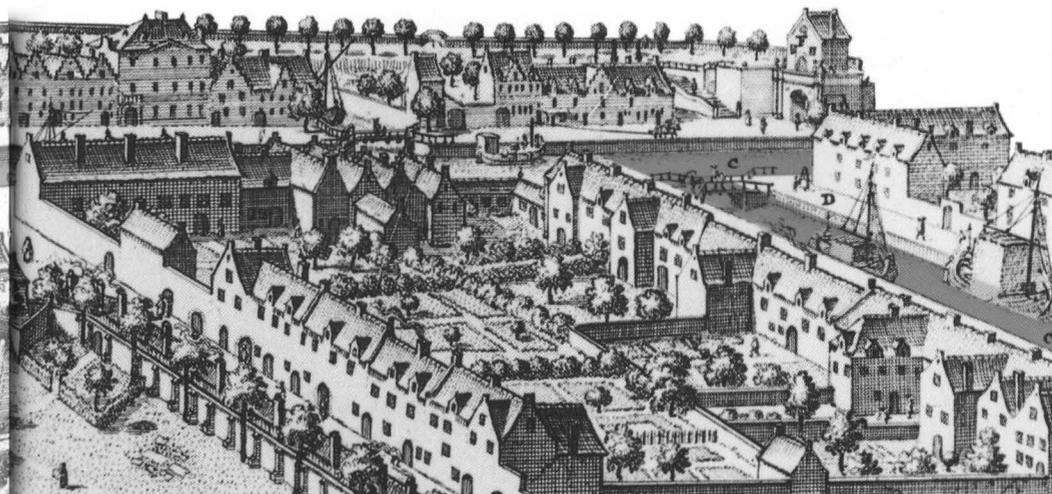
*nication avec toutes les rues qui sont belles, larges et bien bâties.*

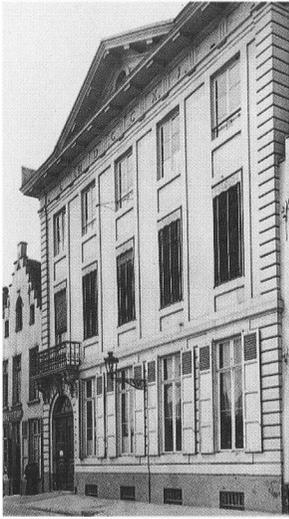
*C'est un mouvement perpétuel de barques, de charrettes et d'autres choses destinées au commerce. On s'y embarque deux fois le jour pour Anvers et pour Vilvorde...*

*On est très proprement et très commodément dans les Barques de voiture, qui sont tirées par des chevaux qui font une lieue par heure. Elles sortent de la ville à côté de la Porte du Rivage, dont les deux faces sont embellies d'une architecture moderne avec un fronton au-dehors et une plate-forme au-dedans, par où l'on entretient la communication des remparts... On y monte des deux quais par des escaliers de pierre assortis de rampes, de tablettes en corniches, surmontées de pyramides, posées sur leurs bases, de boules et de deux lions, appuyés sur*



La porte du Rivage vue de l'extérieur, une entrée prestigieuse dans la ville par le canal.





#### LA MAISON HANSÉATIQUE

Selon toute vraisemblance, la maison a été construite en 1711, comme l'indique la date inscrite sur la façade. On ne sait pas très bien d'où lui vient ce surnom de maison «hanséatique» qui lui fut attribué assez récemment. Il est fort peu probable en effet que l'édifice, bien qu'implanté dans le quartier du port de Bruxelles, ait un rapport quelconque avec le commerce et la ligue hanséatique, disparus au XVI<sup>e</sup> siècle.

Lors de sa construction, la maison appartenait au Baron Lambert de Renette. Son fils la cède au banquier Jean-Antoine Ories en 1747.

Elle comprend alors, outre le bâtiment principal, une cour, des écuries et des remises dont les façades donnent sur le bassin au Fumiersitué à l'arrière.

La maison reste dans la famille jusqu'en 1856. Elle est alors achetée et amputée d'une partie de ses dépendances par le négociant Henri Asselbergs qui y installe une fabrique de papier dans les bâtiments arrières.

Mise en location à partir de 1866, elle est vendue en 1983 à une société privée.

La Maison Hanséatique est l'une des nombreuses demeures érigées dans le cadre de la reconstruction de Bruxelles après le bombardement de 1695. Classée en 1977, longtemps laissée à l'abandon, le bâtiment fait l'objet d'un projet de rénovation.

*l'écu de Bruxelles, placés sur deux pieds d'estaux, qui au premier palier le divisent en deux autres de la même largeur pour répondre à la disposition des côtés et des faces où l'on veut monter. Tous les architectes conviennent, que cette porte est un morceau très régulier et un des plus beaux de cette ville où l'on peut dire que l'architecture est employée avec plus de profusion, qu'en plusieurs autres d'une plus grande étendue.*

*[Le canal]... est continué en coupant les remparts sous un pont-levis de communication d'une structure particulière où les vaisseaux peuvent passer avec tous leurs agrais jusqu'à l'église paroissiale de Sainte-Catherine, après s'être divisé en plusieurs canaux, sur lesquels sont construits plusieurs ponts-levis pour entretenir la communication des rues qui les coupent. Les machines qui servent à les lever lorsque les vaisseaux se présentent pour entrer ou pour sortir sont d'une belle invention. Ce sont des roues de fer cranellées, dont les dents mordent dans des noyaux; de sorte qu'on les lève sans peine...*

*En remontant le quai par la droite, on trouve la Chapelle de Sainte Croix...où l'on corrige les femmes et les filles qui tombent dans des excès capables de flétrir leur sexe et leur personne et de déshonorer leur famille. Vis à vis sur le bord du canal est un petit édifice couvert en pavillon surmonté d'un dôme, où est une horloge ornée de quadrans, qui marquent les heures et sur tout d'un petit pour marquer celle du départ des Barques de voiture, qui change tous les jours selon le flux et reflux de la mer.*

*L'église paroissiale Sainte-Catherine est située à l'extrémité des canaux... Le service divin s'y fait avec beaucoup de pompe, la musique y est ordinaire et elle passe pour la plus belle de cette ville. La rue où elle est placée, remplie de grandes et belles maisons est une des plus commerçantes. Elle aboutit au marché-au-poisson...*

*Les casernes pour la cavalerie bâties sur les murs, qui font l'enceinte du jardin de cette maison pieuse [le Béguinage] occupent un côté entier d'une très longue rue, qui règne au long des remparts entre la porte du Rivage et celle de Laeken. Elles sont assez étendues pour loger un gros corps de cavalerie avec leurs chevaux. On trouve ensuite le marché-aux-bêtes*

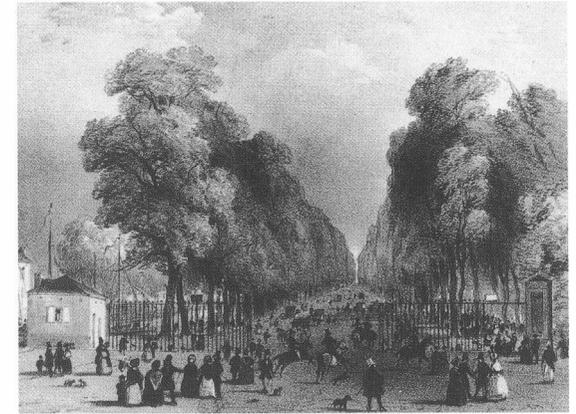
*embelli de plusieurs rangées d'arbres. Il est situé à l'extrémité d'un long et large canal, revêtu de pierres avec de beaux quais, dont les maisons sont bien bâties. La maison des Fous en est tout près et celle de correction n'en est pas loin...*

#### LA PROSPÉRITÉ PAR LE NÉGOCE

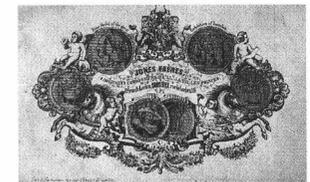
Durant le XVIII<sup>e</sup> siècle, le quartier des bassins ne devait pas connaître de changements ou d'aménagements fondamentaux au niveau urbanistique. Par contre, autour du quartier, certaines rues s'ouvrent et se lotissent, telle la place du Nouveau Marché aux Grains en 1788.

En 1704, l'aménagement de l'Allée Verte le long de la rive orientale du canal, à l'extérieur des murs de la ville, attirera pendant plus de cent ans les promeneurs mondains, la haute bourgeoisie de la ville, confortant ainsi une certaine image de prospérité liée au négoce et aux affaires, attachée à cette partie de la ville basse.

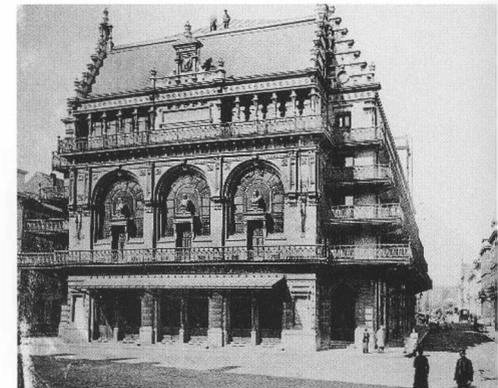
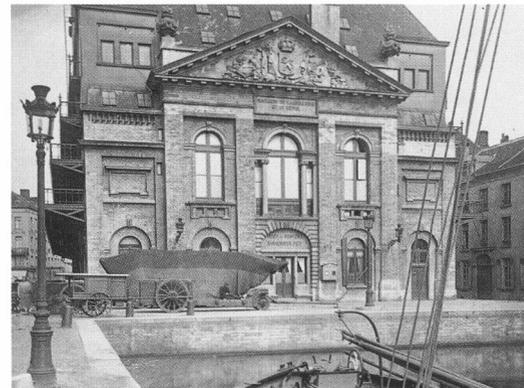
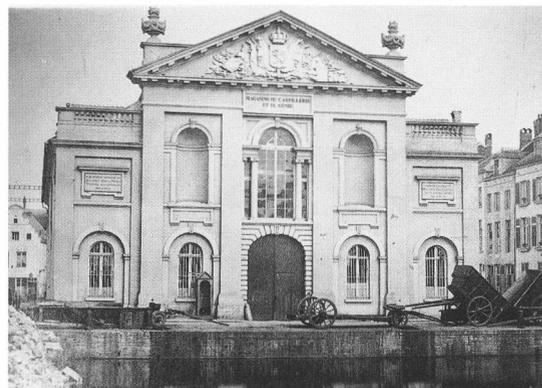
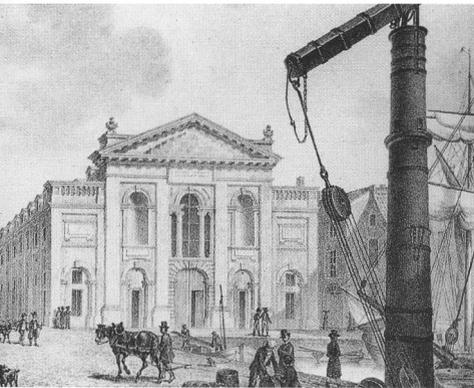
En 1781, on construit le premier entrepôt public au bout du bassin au Foin. Les dernières décennies du régime autrichien avaient été marquées par un développement accru du commerce. Malgré l'existence de «magasins de la ville» dans les alentours immédiats des quais, de nombreux négociants possédaient leurs entrepôts privés pour pallier à l'encombrement et à la lourdeur du régime administratif. L'accroissement du rythme des transactions commerciales, particulièrement celles qui étaient liées au commerce de transit, rendaient progressivement ce système inadéquat notamment sur le plan de la perception des taxes. Le bâtiment public fut construit sur la volonté et à charge de l'impératrice Marie-Thérèse, malgré l'opposition de la Ville qui craignait de voir diminuer certains impôts communaux et celle des ouvriers de la Grue qui y voyaient un danger pour leurs privilèges. L'entreprise fut complétée par l'établissement d'une deuxième grue en 1783: «de Wippe» ou la «Perche».



L'Allée Verte longeait le canal, bordée de quatre rangées de tilleuls. Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, ce sera le lieu de promenade mondain du «tout-Bruxelles».



Avant la photographie et les reproductions modernes de publicité, les cartes dites «porcelaines» apportent un témoignage précieux sur les entreprises et commerces du XIX<sup>e</sup> siècle, aussi bien par les renseignements qu'elles fournissent que par la qualité de leurs illustrations.



De gauche à droite:

Le premier des trois entrepôts portuaires de Bruxelles, érigé sur la place qui accueillait le marché aux bêtes de la ville.

L'entrepôt transformé en «Magasins de l'Artillerie et du Génie», vers 1860.

#### L'ENTREPÔT DU BASSIN AU FOIN...

Le premier entrepôt de Bruxelles, construit en 1781, fut désaffecté en 1856 lors de la construction d'un entrepôt plus vaste sur les flancs du bassin du Commerce. Le bâtiment devient alors un arsenal jusqu'en 1883 où il est confié à l'architecte J. Baes à charge de le transformer en théâtre. Depuis les années 1860, une compagnie théâtrale flamande luttait pour obtenir des subsides et un lieu permanent pour la représentation de ses pièces. Malgré les succès remportés auprès d'un vaste public populaire, la Ville de Bruxelles faisait la sourde oreille. La compagnie théâtrale avait voyagé en divers endroits, surmontant des difficultés financières, jusqu'à ce qu'elle obtienne enfin satisfaction. Le bâtiment fut choisi parce que situé à proximité des quartiers habités par les spectateurs des représentations flamandes, les rues Sainte-Catherine ou de Flandre, par exemple.

À la veille des guerres napoléoniennes, dans le prospère port de Bruxelles, arrivaient de France *des vins et des eaux-de-vie, du café, des fruits secs, des soieries, des livres, des estampes, des objets de mode et de luxe; d'Angleterre, des laines, du rhum, des quincailleries; de Hollande, du fromage, du poisson, des denrées coloniales; d'Espagne, des vins et des fruits; de la Principauté épiscopale de Liège, des armes de luxe. En retour, le commerce bruxellois expédiait du fer, des toiles et des dentelles vers la France, des toiles, des dentelles, des étoffes, des papiers peints vers l'Angleterre, des semences, des fruits, du chanvre préparé et d'autres matières premières vers la Hollande, des étoffes, des toiles et des dentelles vers l'Espagne* (Verniers L., p. 198).

Quelques industries, encouragées par les gouvernants autrichiens, ont également fait leur apparition. Les carrossiers bruxellois s'installent nombreux aux environs de la rue de Laeken, une raffinerie de sucre occupe un hôtel de maître sur le quai au Foin, la fabrique de verreries de Cappellemans, quant à elle, occupe un emplacement disparu aujourd'hui sur le quai au Bois (près de la place du Samedi).

### SUPPRESSION DES FORTIFICATIONS ET AMÉNAGEMENT D'UN NOUVEAU BASSIN

Peu de temps après l'arrivée historique dans le port d'un trois-mâts venu de Nantes en 1780, le successeur de Marie-Thérèse, Joseph II, décrète le démantèlement des places fortes de

Belgique devenues inutiles face à la sophistication accrue des stratégies militaires.

Les fortifications des villes, sauf les portes et le mur d'enceinte avec ses fossés, sont vendues à charge d'en niveler le terrain. La Ville de Bruxelles reçoit les terrains qui s'étendent de la porte de Laeken à la porte de Flandre et projette rapidement d'en consacrer une partie à l'agrandissement du port en même temps qu'à l'établissement de boulevards de ceinture.

Les guerres napoléoniennes ont empêché la réalisation de ces projets. D'une part, le régime français constitue une période de troubles économiques et de déclin pour le canal qui périclité faute d'entretien. D'autre part, la question de la propriété des fortifications provoque alors un conflit entre les occupants et la Ville. Napoléon le résolut en établissant la propriété à la Ville de Bruxelles à charge pour elle de céder les terrains nécessaires au creusement du dernier bief d'un canal projeté entre Charleroi et Bruxelles. C'est pour cette raison qu'en 1827, on creusera ce canal sur les possessions de Bruxelles tandis que la commune de Molenbeek pourra revendre les terrains le bordant à des particuliers.

Les démolitions de la porte du Rivage et du Haut-Pont commencent en 1812. Selon les plans établis par l'ingénieur J.-B. Vifquain, lauréat du concours institué pour l'aménagement des remparts, Bruxelles consacre les terrains récupérés sur les anciennes fortifications au creusement d'un grand bassin et à la construction d'un nouvel entrepôt, tandis que l'espa-

De gauche à droite :

Ultime destination pour le premier entrepôt de Bruxelles : sa transformation en 1887 en Théâtre flamand, fonction qu'il a gardée depuis. Classé en 1993.

La façade du Théâtre flamand, du côté de la rue de Laeken (n°146), sur un projet de l'architecte J. Baes.

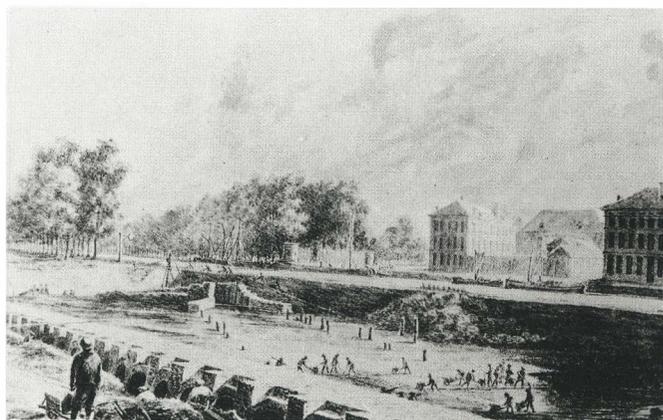
#### ... LE THÉÂTRE FLAMAND

J. Baes transforma l'ancien entrepôt en théâtre en axant sa restauration sur la sécurité. Divers incendies avaient eu lieu à cette époque dans des salles de représentation et avaient causé de nombreux dégâts et victimes. C'est pourquoi le bâtiment, édifié en style éclectique d'inspiration néo-Renaissance flamande, comporte de larges balcons extérieurs pouvant permettre l'évacuation de plus d'un millier de personnes. La conception de ces terrasses et l'utilisation de matériaux modernes furent fort critiquées jusqu'à ce que l'incendie de l'Opéra Comique à Paris, en 1887, tue plus de trois cents personnes. Dès lors, le travail de Baes fut beaucoup plus apprécié. Le Théâtre flamand connut pourtant son incendie en 1955, incendie qui ne fit pas de victime, mais nécessita une reconstruction intérieure. La façade principale du théâtre donne sur la rue de Laeken alors que la façade arrière est en fait celle du premier entrepôt de Bruxelles sur laquelle on lit toujours l'inscription «Magasins de l'Artillerie et du Génie».



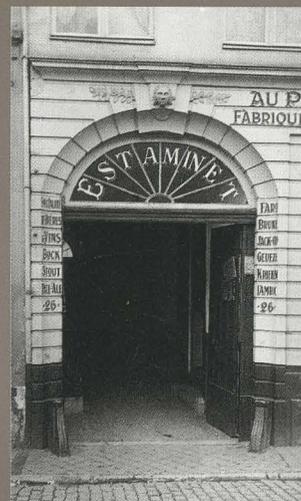
L'entrée du canal à Bruxelles en 1823 après la démolition de l'enceinte et de la porte du Rivage.

ce compris entre la porte de Laeken et la sortie de la Senne fait progressivement place à un quartier nouveau dont la place d'Anvers occupe le centre. Le boulevard d'Anvers est tracé à l'écart des murs de la deuxième enceinte pour rejoindre perpendiculairement le canal de Willebroeck. De nombreux terrains à bâtir deviennent ainsi disponibles dans ce triangle nord-ouest du pentagone. Les rues des Commerçants et du Magasin s'ouvrent à l'arrière du quartier du Béguinage. Durant la période hollandaise, on exécute des travaux d'approfondissement du canal de Willebroeck (à 3,20 m) afin d'augmenter les possibilités de navigation des navires de haut tonnage. Enfin, le canal de Charleroi est creusé entre 1827 et 1832 et rencontre celui de Willebroeck à la nouvelle porte du Rivage, située à l'emplacement de l'actuelle place de l'Yser.



Le quartier de la porte du Rivage en pleine transformation : on y creuse le grand bassin du Commerce sur les espaces libérés par la démolition de l'enceinte de la ville.

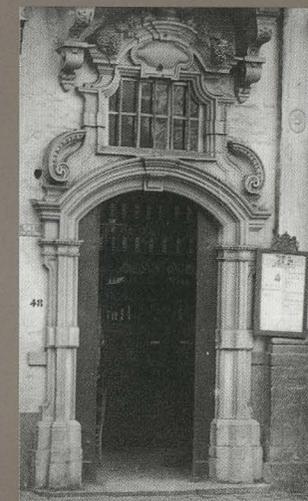
## PORTES, PIGNONS, FAÇADES : SUR LES TRACES DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE



Quai aux Briques, 26.

Le XVIII<sup>e</sup> siècle a laissé aussi des traces visibles sur les anciens quais. Certaines constructions portent les dates de leur création, comme la «Maison Hanséatique» par exemple.

Aux nos 14 et 16 du quai aux Briques, deux maisons jumelées, aux portes en pierre bleue de style Louis XIV, portent le millésime 1733. Non loin, le pignon du n° 26 date du tournant des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles et la porte cochère en grès identifie le carrier R. Derideau ayant vécu à Feluy de 1703 à 1785. L'estaminet qui y était installé au début du siècle proposait un éventail varié et alléchant de bières.

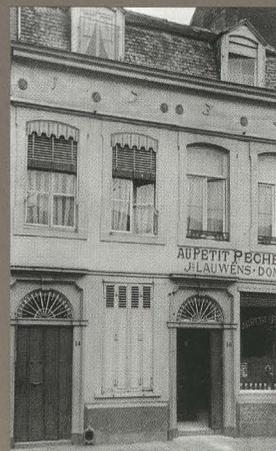


Rue Sainte-Catherine, 46-48.

Place Sainte-Catherine, au n° 11, une maison bourgeoise datée de 1759, bordait l'ancien quai au Sel tandis que, face à l'église, une construction reconnaissable sur la plupart des gravures anciennes fait la jointure entre les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Le balcon et la balustrade qui ornent la maison appartiennent au style Louis XIV, mais la porte est un exemple remarquable du style baroque flamand.

Le n° 23 du quai au Foin a subi pas mal de modifications. Cette maison de maître comportant un noyau de départ remontant au XVII<sup>e</sup> siècle a abrité, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, une raffinerie de sucre, l'une des premières activités de type industriel dans le quartier portuaire. Transformé au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, le bâtiment abrite aujourd'hui l'école gardienne et primaire Saint-Jean-Baptiste.

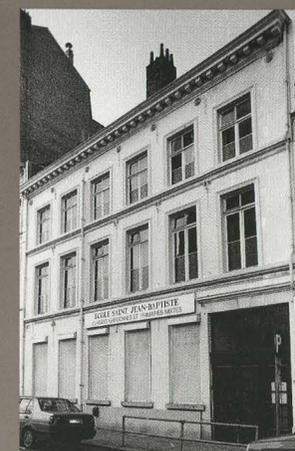
Quai aux Briques, 14-16.



Place Sainte-Catherine, 11.



Quai au Foin aujourd'hui, 23.



# LE PORT DE BRUXELLES DE 1830 À 1910



À l'aube de l'Indépendance, le port de Bruxelles «intra-muros» atteint sa surface maximale. La plupart des artères actuelles qui bordent les bassins ont définitivement acquis leur nom à cette époque ce qui permet encore aujourd'hui de suivre le parcours des anciens bassins.

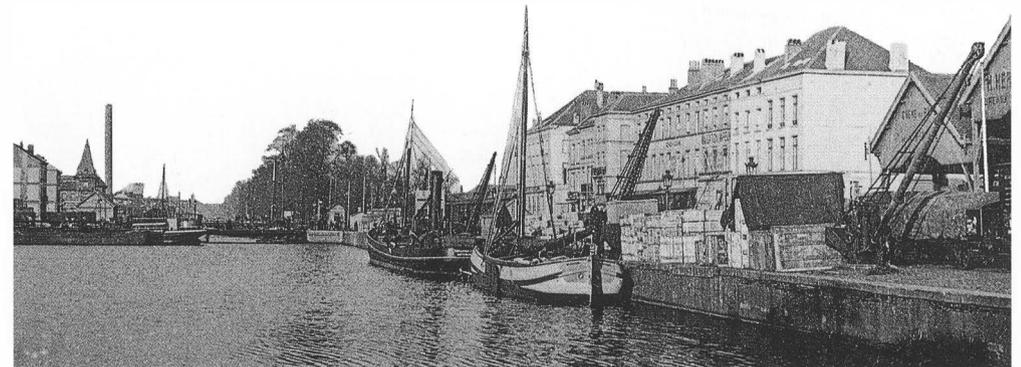
À la porte du Rivage (place de l'Yser actuelle), sanctionnée par les bâtiments de l'octroi, se croisent les canaux de Willebroeck et de Charleroi et débute le nouveau grand bassin du Commerce, conçu pour accueillir plus de 150 navires. Il se prolonge par le bassin des Barques dans lequel aboutissent deux autres bassins, le Mestbak et le bassin au Foin cerné par les quais au Foin et aux Pierres de Taille. Le bassin des Barques est bordé par les quais à la Chaux et à la Houille d'un côté, par celui au Bois de Construction et celui des Barques de l'autre. Le bassin des Marchands prolonge le port, entouré par les quais aux Briques et au Bois à brûler. Il est séparé par un pont du bassin Sainte-Catherine, lequel vit ses dernières années, entouré du quai aux Semences et du quai au Sel, artères qui ne conserveront pas leur nom lors du comblement en 1850.



Le bassin des Barques et le quai à la Chaux à la fin du siècle dernier.

*Page de gauche :*  
Vue panoramique de Bruxelles vers 1850.  
Gravure de A. Canelle, d'après Noury.

Le grand bassin du Commerce vers 1900.  
Le canal de Willebroeck y débouche encore, mais, sur le quai Est, un dépôt de matériaux de construction occupe l'emplacement du bassin du Chantier déjà remblayé.



## L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

Après 1830, le quartier connaît un regain d'activité lié aux différents facteurs d'un développement économique général. L'ouverture du canal de Charleroi, en 1832, contribue à la reprise des affaires, quelque peu malmenées lors des troubles de la révolution, en facilitant les transports entre les régions industrielles du Hainaut et le port d'Anvers et par contrecoup, stimule le commerce de commission d'entrepôt qui, depuis plusieurs siècles, était une des caractéristiques de l'économie bruxelloise.

Toutefois, la création du grand bassin du Commerce marque le début d'un déplacement progressif des activités vers le nord-ouest. En 1851, un nouvel entrepôt, beaucoup plus vaste, est inauguré sur le

flanc du grand bassin. Il est raccordé au chemin de fer dont la première ligne a été récemment créée au départ de la station de l'Allée Verte (1835). Dès lors, le nœud des transactions commerciales quitte les quais du bassin Sainte-Catherine pour se déplacer vers la porte du Rivage.

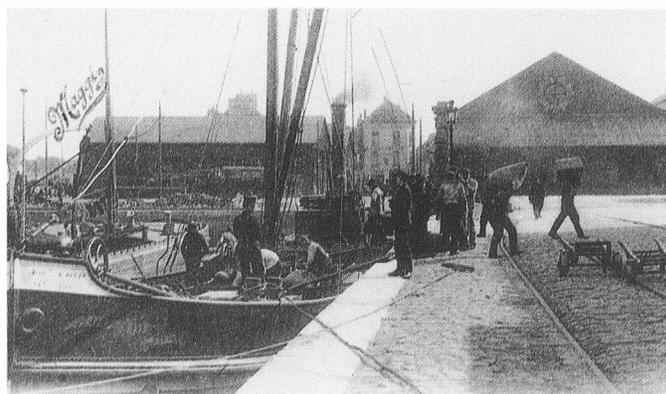
Le développement très rapide du réseau de chemin de fer en Belgique, dont Bruxelles deviendra la plaque tournante, est un facteur important de l'essor commercial de la ville. Même s'il devait constituer rapidement un concurrent, le chemin de fer à ses débuts joua un rôle de complément au canal, en permettant à la capitale de bénéficier d'un nouvel atout dans le domaine des communications.



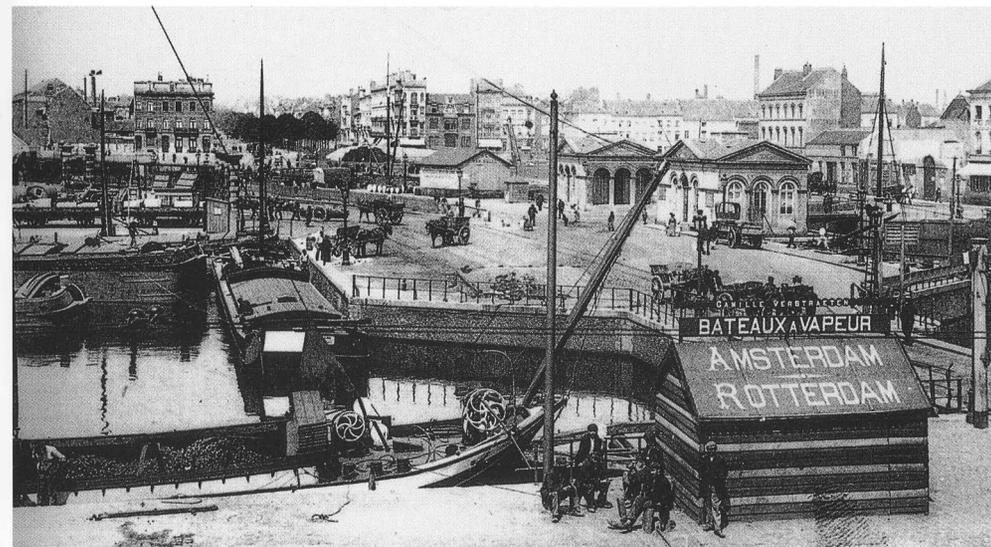
Un témoignage photographique rare du bassin des Marchands. L'église Sainte-Catherine construite durant les années 1850-1870 ne figure pas encore sur ce cliché.



Cartes porcelaines d'entreprises des années 1850.



Le déchargement d'un bateau sur le grand bassin du Commerce, face au nouvel entrepôt construit par l'architecte Spaak en 1851. Les bâtiments de l'Administration des Douanes et du Cadastre sont venus compléter l'infrastructure portuaire.



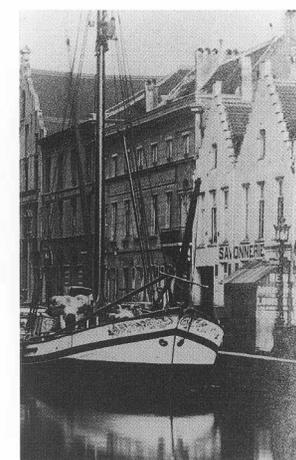
## LE PORT AU SIÈCLE DERNIER : UN KALÉIDOSCOPE D'ACTIVITÉS

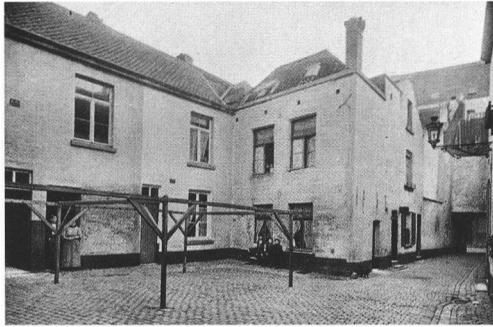
Le quartier du port ne fut pas un des quartiers de prédilection pour l'installation des grandes activités industrielles qui marquent le début du XIX<sup>e</sup> siècle. L'industrie y est présente toutefois, plus discrète que dans d'autres rues de Bruxelles et défiant toute tentative de synthèse uniforme. Feuilletter les annuaires du commerce et de l'industrie, à partir des années 1850, à la rubrique des quais et de leurs rues adjacentes, c'est jouer avec un kaléidoscope d'activités dont la couleur dominante reste celle du commerce, en particulier celui des matériaux de construction. Durant les années 1850-1860, ont pignon sur rue les négociants en bois exotiques et de construction, les marchands de tuiles, pannes, briques et chaux, les commerçants en verrerie et gobeletterie. Le port compte aussi ses commissionnaires en marchandises, ses transporteurs en bateaux et quelques professions un peu anecdotiques mais tellement anachroniques dans un annuaire bruxellois : des constructeurs de navires et bateaux, des marchands de goudrons et de cordes ou de cendres de mer.

Les activités proprement industrielles sont disséminées et représentatives, par leur diversité, d'une économie propre à

La porte du Rivage, au siècle dernier, s'est déplacée vers le nord avec l'aménagement de l'intersection entre les canaux de Willebroeck et de Charleroi. Le boulevard Léopold II y débute, ouvrant la voie de l'urbanisation vers le nord-ouest.

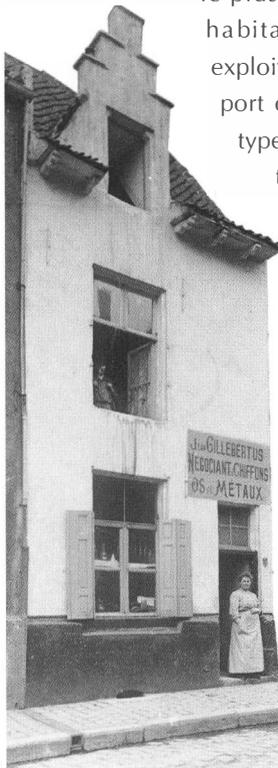
Sur le quai au Foïn, aux n<sup>os</sup> 33 - 35, une savonnerie occupe les locaux d'une future fabrique de bouchons.





#### L'IMPASSE VAN HOETER

Des 388 impasses répertoriées à Bruxelles en 1866, il ne reste que très peu de témoignages visuels. Considérées par les hygiénistes du XIX<sup>e</sup> siècle comme le réceptacle absolu de toutes les misères urbaines, elles ont été emportées dans les grands travaux d'assainissement ou d'aménagement de la capitale. L'impasse Van Hoeter nous offre à la fois un témoignage remarquable et faussé de ce type de logement; remarquable par le côté attachant de ses maisons rénovées et modernisées, regroupées autour d'une cour verte et soignée; faussé parce qu'elle ne reflète plus les conditions réelles de vie des habitants parmi les plus pauvres du siècle dernier. L'impasse Van Hoeter a été ouverte en 1848 à l'arrière de la maison à front de rue que l'on considère comme un vestige de l'ancien hôtel de Peuthy construit à l'époque de la création du bassin au Foin. En 1905, elle comprenait 10 maisons à un étage, dont 3 avec mansardes. Cette impasse était considérée comme l'une des moins mauvaises de cette partie de Bruxelles. La surface des maisons variait de 20 à 35 m<sup>2</sup> habités pour la plupart par une famille entière. Quatre latrines (nombre élevé par rapport à la moyenne) servaient à 80 habitants regroupés en 17 ménages. La majorité d'entre eux disposaient de deux pièces pour lesquelles ils payaient un loyer de 19 francs par mois, ce qui représentait pour eux de 5 à 8 jours de travail. Les pères exerçaient les professions de marbrier, menuisier, tailleur ou étaient employés, les mères étaient presque toutes ménagères, à l'exception d'une cravatière, d'une dentellière et de deux repasseuses. Pour la plupart, les ménages comptaient 1 à 3 enfants et vivaient dans l'impasse depuis plus de dix ans.



La rue de la Voirie (actuelle rue de Barchon) au début de ce siècle.

toute agglomération urbaine d'importance : ateliers de confection, verreries, fabriques de papiers, d'encre et de teintures, productions alimentaires diverses.

Dans ce quartier où se mêlent travailleurs et négociants propriétaires, de nombreuses impasses s'ouvrent rue de Flandre ou de Laeken, dans les ruelles du Chien Marin ou attenantes au quai au Foin. Le phénomène des impasses témoigne du développement

démographique accéléré de la ville au début du XIX<sup>e</sup> siècle, phénomène essentiellement provoqué par l'afflux de populations issues des campagnes, attirées par la ville offrant du travail. Cette demande en logement est exploitée par les propriétaires réalisant le revenu qu'ils peuvent tirer de la construction de maisonnettes étroites et sommaires, entassées le plus souvent en retrait de leur propre habitation sur un bout de terrain non exploité. Les rues populaires adjacentes au port ont été un terrain propice pour ce type de spéculation. Les grandes opérations du début de ce siècle ont effacé

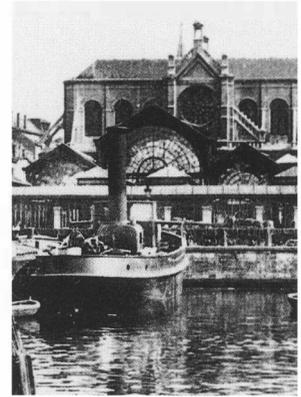
de la ville la plupart de ces lieux d'habitations considérés comme des réservoirs de misère par leurs contemporains mais, avec le recul, comme des lieux typiques de la vie populaire.

Un regard averti enregistrera, dans la rue de Flandre notamment, diverses plaques qui indiquent la présence des impasses du Gril ou du Roulier, désaffectées, ou de la Faucille et de la Serpette, encore habitées.

## L'APOGÉE ET LE DÉCLIN

Le début des années 1870 constitue l'apogée du port de Bruxelles «intra-muros». On y enregistre alors de deux à trois cents navires chaque année, débarquant, bon an, mal an, de 25 à 30.000 tonnes de marchandises. Les matériaux de construction (bois, ciment, pierres), les denrées alimentaires (vins, grains, stockfish) forment l'essentiel des cargaisons. Ces chiffres, qui ne concernent que les marchandises dédouanées à l'entrepôt, ne prennent pas en compte les nombreux bateaux qui parcourent les canaux intérieurs apportant dans la capitale des chargements de toutes sortes. Dans la mémoire de certains Bruxellois émerge encore le souvenir des barques à moules ou des steamers à vapeur. Le canal de Willebroeck enregistrait quelque 20 à 25.000 bateaux par an, remontant et descendant son cours. En comparaison, le trafic portuaire international est peu important et c'est là un des éléments qui va contribuer à remettre en cause l'existence du vieux port.

A la fin des années 1870, on assiste à la disparition progressive de certains types de marchandises qui, jusqu'alors, étaient le privilège du port. En 1883 notamment, les négociants en pierres se plaignent de la concurrence du chemin de fer et demandent à la Ville d'abaisser les droits qu'elle continue à prélever sur les auvents, les quais et la dernière grue en activité, et ce afin de relancer le transport des pierres bleues sur le canal. Le nombre de navires transportant du bois baisse lui aussi progressivement.

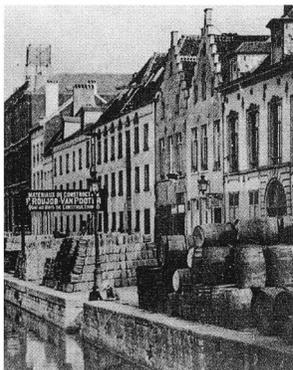


Un steamer à vapeur sur le bassin des Marchands vers 1900.



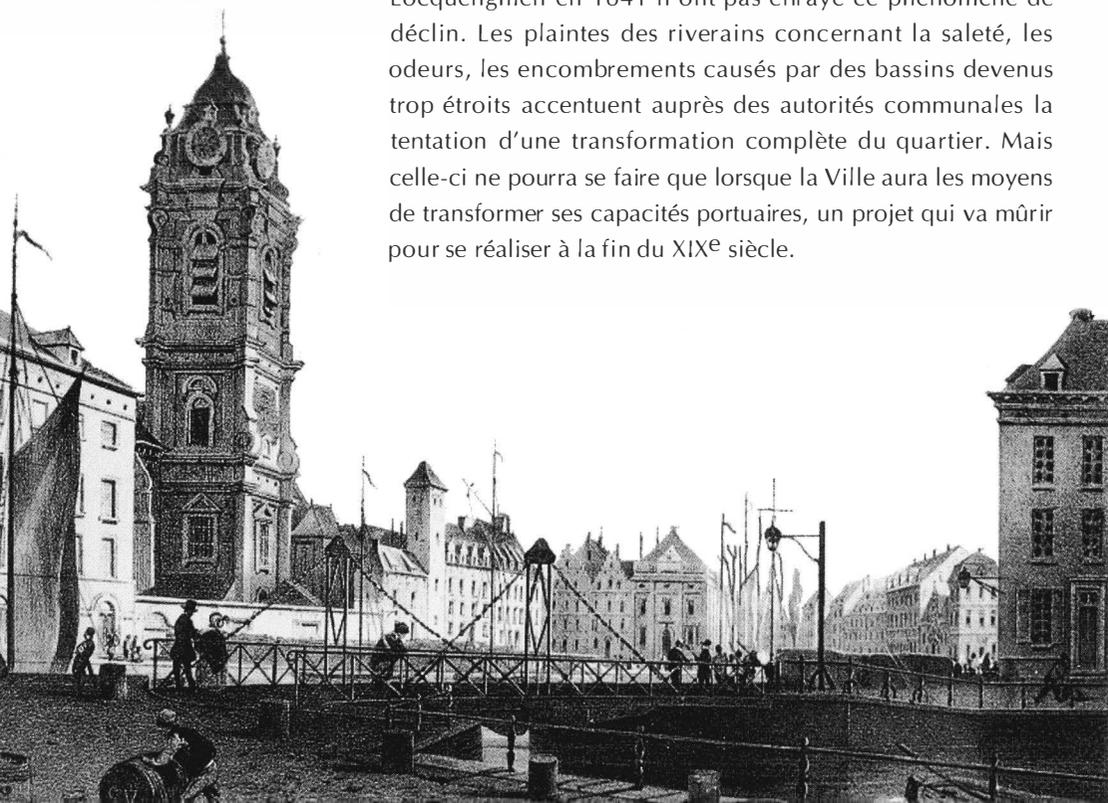
L'arrivée des barques à moules le long du quai au Foin vers 1900.

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les matériaux de construction des derniers négociants encore installés sur les quais «intra muros», s'empilent le long du quai aux Barques.



L'entreprise Roujob-Van Pooter, installée sur le quai au Bois de Construction, loue des emplacements d'entreposage sur le quai aux Pierres de Taille.

Le bassin Sainte-Catherine encore en activité au début du XIX<sup>e</sup> siècle.



Et, en ce début des années 1880, c'est le trafic total du port qui diminue sensiblement. Le conseil communal, tout en accédant à la demande des négociants en matériaux en ce qui concerne le droit de grue, ne manque pas d'évoquer l'ensemble du problème qui se pose au port tout entier.

Si l'usage du canal ne se démentit pas au cours des ans, l'étroitesse des bassins portuaires, le manque d'espace disponible sur les quais, les difficultés de circulation d'un quartier perpétuellement encombré contribuent à rendre le port peu à peu inadapté au développement et à la modernisation des moyens de communication, à la dimension internationale du commerce, surtout face à la concurrence de plus en plus pressante du chemin de fer.

Peu à peu, la population du quartier évolue. Phénomène commun à toute la ville, les classes aisées émigrent vers le haut de la cité où s'ouvrent de nouveaux quartiers tel le quartier Léopold. Les transformations apportées au quartier du Béguinage en 1824 et en 1835 et l'ouverture de la rue Locquenghien en 1841 n'ont pas enrayeré ce phénomène de déclin. Les plaintes des riverains concernant la saleté, les odeurs, les encombrements causés par des bassins devenus trop étroits accentuent auprès des autorités communales la tentation d'une transformation complète du quartier. Mais celle-ci ne pourra se faire que lorsque la Ville aura les moyens de transformer ses capacités portuaires, un projet qui va mûrir pour se réaliser à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.



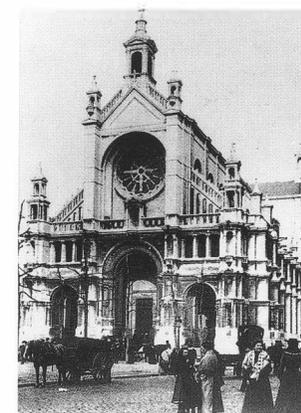
Prise depuis le quai au Bois à Brûler, cette photographie fixe une étape des travaux d'édification de l'église Sainte-Catherine à la fin des années 1850.

## LE COMBLEMENT PROGRESSIF DES BASSINS

### Comblement du bassin Sainte-Catherine

C'est avec le comblement du bassin Sainte-Catherine que la Ville entame la reconquête des territoires occupés par le port qu'elle a créé 300 ans auparavant.

Dès la fin des années 1840, la transformation du quartier Sainte-Catherine est déjà envisagée. Le projet de départ consiste à combler tout ou une partie du bassin tant il est évident qu'il est de moins en moins fréquenté. Toute proche, la vieille église Sainte-Catherine se lézarde, victime des émanations insalubres de la Senne et des inondations catastrophiques de 1850. Sur proposition du conseil de fabrique, prêt à intervenir financièrement, la Ville opte pour la reconstruction d'une nouvelle église, centrée sur une place publique. Les quelques pétitions envoyées par les négociants installés encore sur les quais du bassin n'en sauveront pas même une partie. *L'intérêt général du commerce et de la ville ne nous semble pas exiger la conservation totale du bassin Sainte-Catherine. Le port de Bruxelles n'est plus ce qu'il était à l'époque où on l'y ajouta. Le creusement du grand bassin du Commerce, la construction d'un entrepôt plus spacieux sur un autre quai ont pu amener des changements, des déplacements dont il faut tenir compte.*



La nouvelle église Sainte-Catherine - «péché de jeunesse» de l'architecte J. Poelaert - au début de ce siècle.

**SAINTE-CATHERINE :  
L'ÉGLISE MAL-AIMÉE**

La première église Sainte-Catherine a été érigée dans le courant des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, en remplacement d'une chapelle que l'on mentionne déjà vers 1200 adossée aux premiers remparts de la ville. La construction de la tour, seul élément subsistant de cet édifice, fut commencée en 1629 et interrompue à plusieurs reprises. Cumulant les styles au fur et à mesure de ses agrandissements, l'église atteint le XIX<sup>e</sup> siècle dans un état lamentable, sévèrement jugé par les contemporains : *De tous les édifices religieux de Bruxelles, l'église de la paroisse Sainte-Catherine est peut-être le moins digne de sa destination, le moins digne d'appartenir à une grande ville, à une capitale. [...], c'est une antique chapelle que, par l'addition successive d'autres constructions, on a transformée en église. Ses dimensions ne correspondent pas à l'importance et à la population du quartier... L'intérieur de l'église est d'une architecture bâtarde, amalgame de plusieurs styles où le gothique domine. La façade, masse informe, n'appartient à aucun style. C'est la façade d'une église de village.* Situé entre deux eaux, celle des bassins et celle de la Senne, l'édifice fait les frais des inondations catastrophiques de Bruxelles durant l'été 1850. A cette époque, le conseil communal de la Ville, décidé à embellir le quartier en comblant notamment le bassin Sainte-Catherine, abandonne l'idée de restaurer l'église. C'est alors que le conseil de fabrique propose un compromis qui s'accorde avec les finances de la Ville : une nouvelle église, sur le bassin remblayé, dont la construction sera financée en partie par une souscription des paroissiens. Le projet s'inscrit dans l'idée de création d'une place publique pour un quartier très dense et peu aéré. L'édification de l'église se fera au gré des finances de la Ville. Effectivement, plus de vingt ans seront nécessaires à l'achèvement du lieu de culte dont les plans ont été confiés à un architecte débutant, J. Poelaert. A la pose de la première pierre, on envisage plutôt de se servir des fondations pour construire une bourse du commerce. Lenteurs et remaniements émaillent une construction qui dépend étroitement du bon vouloir des édiles et de la bonne santé des finances communales. A peine achevée, l'église de style éclectique, aux



Le comblement du bassin s'effectue en 1853, le futur roi Léopold II pose la première pierre de la nouvelle église en 1854. Les quais aux Semences et au Sel n'ont plus lieu d'être. Les demeures qui bordent l'ancien quai au Sel ont subsisté pour la plupart, par contre, la façade opposée de la nouvelle place Sainte-Catherine ne conserve rien de son apparence ancienne. Il faudra plus de vingt ans, périodiquement entrecoupés de remises en question pour que l'église s'achève et que soit aménagée la nouvelle place sur laquelle le marché aux légumes débordant du Vieux Marché aux Grains s'installe de fait.

*L'illustration européenne* du 14 septembre 1872 salue la transformation sur un mode nostalgique en ces termes : *C'est sur l'emplacement du bassin Sainte-Catherine que les riverains*

*En haut :*

Sur un tableau de H. Lallemand, la façade et l'entrée de l'ancienne église Sainte-Catherine sont visibles à front de la rue qui porte le même nom.

*Ci-contre :*  
Dans les années 1880, l'église Sainte-Catherine est achevée.

Sur la place s'installent les échoppes des marchands de fruits et légumes.

La tour est classée en 1936, l'église en 1981.

*peu scrupuleux qualifiaient du nom de «bac Sainte-Catherine», que s'élève - fort lentement à la vérité - l'église nouvelle dédiée à la sainte du même nom. Longtemps ce fut l'unique bassin de Bruxelles et l'antique grue qui, pendant des siècles, resta dressée sur sa rive, disait assez l'activité qui régnait. C'était un point vraiment pittoresque avec ses vieilles maisons du XVII<sup>e</sup> siècle tout à l'entour et le vieux clocher si original de l'église Sainte-Catherine reflétant dans les eaux du bassin ses volutes et ses auvents capricieux. Plus d'un négociant bruxellois a fait fortune dans ces petites maisons du quai transformées aujourd'hui en magasins. Mais tout change. Devenu inutile ou tout le moins superflu, le bassin cessa d'avoir sa raison d'être et sa suppression fut décidée. Un couple de machines d'épuisement eurent bientôt fait l'affaire et au moins deux ans après on commençait l'église Sainte-Catherine, où avait été le bassin. Avec lui disparaissait la grue puisqu'il n'y avait plus de bateaux à décharger...*

influences gothiques et renaissances mêlant des éléments divers tels que des colonnes, des pilastres ou des frontons, sera vivement critiquée, tout comme la précédente, pour cet amalgame d'éléments architecturaux divers. De plus, édifée en pierres de Gobertange trop friables, l'église Sainte-Catherine présente rapidement des signes d'effritement. On l'entoure de palissades dans les années 1930 et les crédits régulièrement votés pour sa réfection sont dépensés ailleurs. En 1957, le conseil communal envisage de la faire démolir. La Ville n'a pas les moyens de la restaurer. De plus, ce monument d'une valeur esthétique très contestable constitue un véritable obstacle à l'une des voies de pénétration vers le centre ville. Il entre dans les intentions du collège de la faire démolir et d'y mettre un parking pour améliorer la situation commerciale de tout le secteur. Mais Sainte-Catherine, située au cœur d'un quartier animé, tient bon.





Le bassin du Chantier avant son comblement en 1860. Certaines des constructions industrielles qui l'entouraient étaient encore reconnaissables il y a peu, rue et quai du Chantier.

### Comblement des bassins au Fumier et du Chantier

Le bassin de la Voirie ou «Mestbak» est condamné lui aussi en raison de son étroitesse et de sa trop grande proximité avec la nouvelle caserne du Petit Château érigée en 1852, à côté du nouvel entrepôt, du bureau des Douanes et du Cadastre. Depuis sa création au XVII<sup>e</sup> siècle, le «Mestbak», établi sur un étang isolé, s'est retrouvé entouré de constructions auxquelles le

voisinage des ordures de la ville nuit de plus en plus. Un nouveau bassin des boues est dès lors aménagé en dehors de la ville, le long du canal, perpendiculairement à l'actuel quai de Willebroeck. Les travaux seront menés bon train de 1861 à 1863. La disparition du Mestbak permettra à la ville de tracer deux nouvelles rues : la rue de la Forêt d'Houthulst et la rue de Passendaele.

Le bassin du Chantier, destiné au carénage des navires, avait été creusé en 1828 à la limite de la rue du Magasin, approximativement à l'emplacement qu'il avait occupé depuis longtemps dans les fossés de la seconde enceinte. Il est comblé au même moment que le «Mestbak». Le quai du Chantier est prolongé et devient la rue du Chantier. Une partie de l'emplacement sera cédé par la Ville au Foyer bruxellois pour la construction de logements sociaux dans les années 1930.

### Comblement du bassin des Marchands

Dans les années 1880, la tendance au comblement s'accroît d'autant plus que l'idée de création d'un nouveau port, directement accessible au trafic maritime, rassemble de plus en plus de défenseurs. Ce vaste port trouvera sa place à l'extérieur du pentagone bruxellois, condamnant ainsi les bassins intérieurs trop étroits, en butte à de nombreux problèmes d'hygiène et de pollution, constituant, par les dépôts perpétuels de marchandises le long des quais, des entraves à la circulation routière. Plus l'action en faveur du nouveau port se

concrétise, plus se pose le problème de l'amélioration des voies de circulation entre le centre ville et ces nouvelles installations portuaires.

La première intervention sur le bassin des Marchands consiste à l'amputer d'une partie de sa longueur pour y installer le nouveau Marché au Poisson. Malgré certaines oppositions des défenseurs du commerce

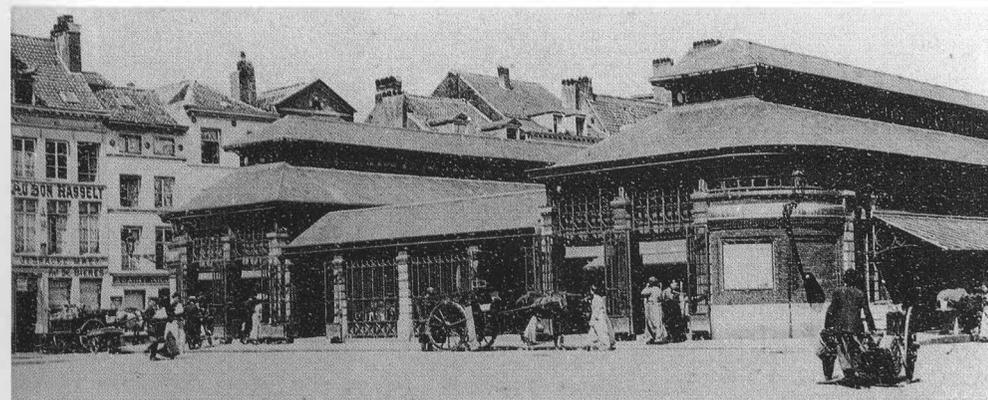
local et de son maintien au cœur de la ville, les arguments en faveur du comblement partiel du bassin sont majoritaires : les utilisateurs des bassins intérieurs sont de moins en moins nombreux, une dizaine tout au plus, dont les activités rapportent peu à la Ville en comparaison avec la place qu'elles occupent. La majorité des opérations commerciales ont lieu sur le grand bassin de l'entrepôt. Les petits commerçants du quartier, encore nombreux, profiteront plus de la présence d'un grand marché. *Aujourd'hui, Bruxelles est comprimée dans ses canaux devenus insuffisants et ne peut échapper à la nécessité de modifier un état de choses demeuré stationnaire. C'est pourquoi, la Ville devrait envisager bien vite d'acquiescer ou de s'étendre vers les terrains nécessaires du côté de Tour et Taxis en prévision d'un avenir inéluctable.*



Le début des travaux de comblement du bassin au Foin en 1910.

Latéralement à l'église Sainte-Catherine, l'entrée du Marché au Poisson de Bruxelles à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Animation à l'intérieur du Marché au Poisson vers 1900.

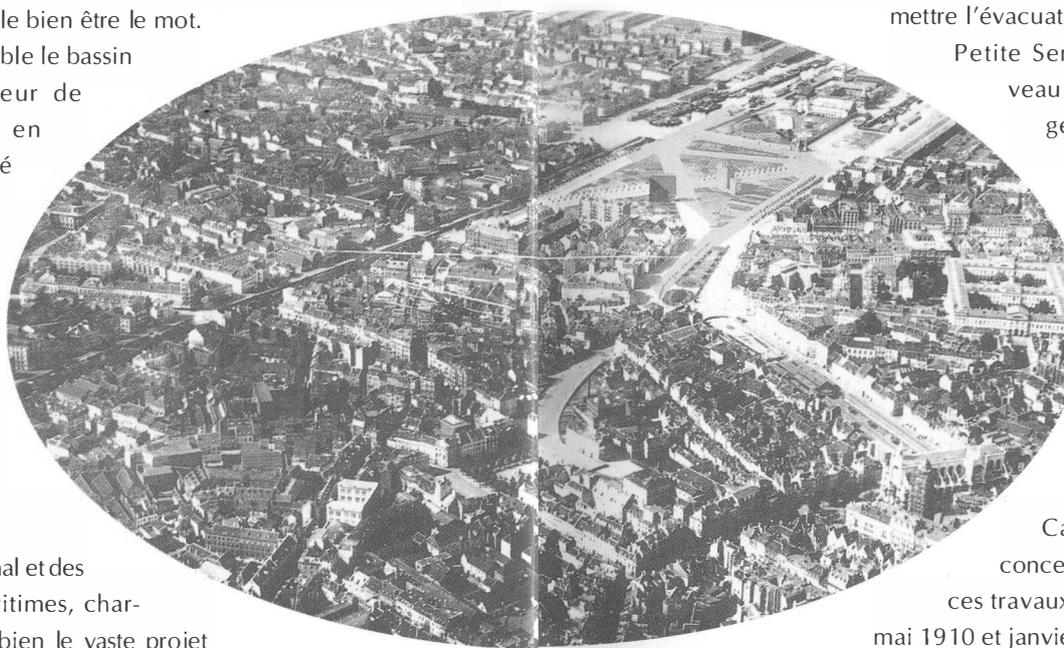


Vue aérienne du nord-ouest du pentagone, prise en 1919. Comme prévu avant la guerre, la rue Léon Lepage est tracée, les boulevards d'Ypres et de Dixmude ont recouvert le grand bassin comblé et sont encore vierges de toutes constructions. On distingue l'immeuble de la fondation Semet-Solvay à côté du Petit-Château.

Inéluctable semble bien être le mot. En 1882, on comble le bassin sur une longueur de 210 mètres et en 1885, le Marché au Poisson y commence une carrière qui s'achèvera en 1955.

### Comblement des bassins des Barques et au Foin

La Société du Canal et des Installations maritimes, chargée de mener à bien le vaste projet de création d'un port et d'un canal maritimes, est créée, après bien des pourparlers. En 1896 et en 1900, commencent les travaux d'approfondissement du canal de Willebroeck. La Ville de Bruxelles, désirent conserver le contrôle de son port, a annexé les territoires nécessaires à l'opération. Travaillant de concert avec la Société du Canal, dans laquelle elle est actionnaire, elle va diriger ses efforts sur les nouvelles installations maritimes et notamment sur l'amélioration des communications entre celles-ci et le centre ville. Pour ce faire, le quartier des bassins devra subir d'importants changements. En 1907, le conseil communal adopte le projet de création d'une nouvelle artère de 22 mètres de large, la future rue Léon Lepage, qui permettra de mettre en communication la Bourse et les bassins par la rue Antoine Dansaert, à prolonger à partir du Nouveau Marché aux Grains. Il est prévu d'élargir la rue du Marché aux Porcs, de traverser l'emplacement du bassin des Barques et du bassin du Commerce que l'on comblera. Le sort des bassins est scellé, reste à déterminer le calendrier des opérations. Celles-ci vont dépendre de la nécessité d'abaisser le plan d'eau du canal de Charleroi afin de per-

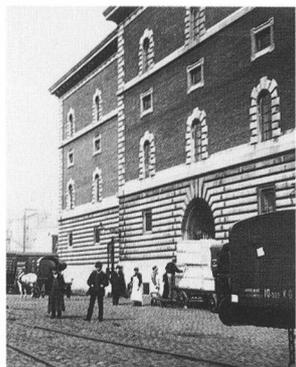


mettre l'évacuation des eaux de la Petite Senne dans le nouveau bassin de batelage. Cette opération aura pour conséquence de décaler les niveaux de flottaison entre le canal et les bassins intérieurs. La Ville et la Société du Canal travaillant de concert, feront effectuer ces travaux entre les mois de mai 1910 et janvier 1911.

### DES PROJETS POUR UNE RENAISSANCE COMMERCIALE DU QUARTIER

En 1911, un conseiller communal s'exclame : *Messieurs, la transformation de l'ancien quartier des bassins s'annonce grandiose, il n'est pas douteux qu'elle procure à la ville de Bruxelles une expansion splendide, et ce sera très heureux pour le bas de la ville...*

L'affectation de la surface rendue disponible donne lieu à différentes suggestions. Il fut question d'un bassin de natation sur l'emplacement du bassin au Foin, d'un palais du peuple sur celui du bassin aux Barques, projets qui ne seront pas réalisés tant pour des raisons financières que parce que l'objectif principal est finalement d'établir des voies publiques larges et aérées, destinées à mettre en valeur les terrains récupérés par la Ville sur l'emplacement du bassin du Commerce et de l'autre côté du boulevard d'Anvers, aux environs de l'Allée Verte. On se contentera donc d'élargir les rues et de créer des squares arborés le long du tracé des anciens bassins.



L'entrepôt de Bruxelles encore en activité au début des années 1900.



L'inauguration du monument au «Pigeon soldat», érigé sur le square des Blindés en 1931, est significative de l'intensité des souvenirs de la Première Guerre mondiale. La plupart des artères aménagées à cette époque, dans ce quartier, portent le nom d'un lieu ou d'un fait rappelant les combats.



Marchands de fruits et légumes sur la place Sainte-Catherine au début du siècle.

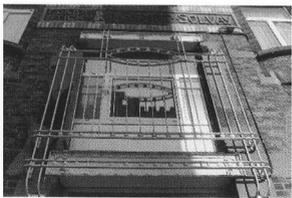
Inévitablement, le déplacement des activités commerciales suit, en fonction de celui des activités portuaires et ce malgré l'amélioration des voies de pénétration routières. Les commerçants locaux vivaient *essentiellement de la présence du personnel de l'entrepôt, de l'administration des douanes, du cadastre et de la gare de l'Allée Verte.*

*Or, ils ont tous déménagé à l'ouverture des nouvelles installations. Le quartier a perdu son animation et attend impatiemment des mesures pour le revaloriser* (Demey T., t. 1, p. 165).

Dans ce quartier de commerce, les propositions se portent régulièrement sur le transfert des marchés. Un moment remis en question, le Marché au Poisson poursuivra ses activités parallèlement au quai aux Briques. Il fut question aussi de déplacer les marchés de la Grand-Place et des rues adjacentes vers le Théâtre flamand, mesure réclamée par les commerçants du bas de la ville mais qui ne sera pas adoptée en raison de l'opposition des commerçants du centre.

Dans le quartier de l'ancien entrepôt, les efforts du conseil communal vont donc principalement porter, à partir de 1910, sur l'aménagement des voies publiques et particulièrement l'ouverture de la rue Léon Lepage. Certains conseillers et échevins étaient partisans de vendre sans retard les terrains appartenant à la Ville. Ceux-ci, situés entre le quai de la Voirie, le quai de Willebroeck et l'ancien raccordement du canal de Charleroi, étaient disponibles - et même lotis - depuis 1902. Ils étaient persuadés que la seule promesse de construire les futures avenues, à l'emplacement du grand entrepôt et de son bassin, suffirait à convaincre promoteurs et commerçants prêts, selon eux, à payer sans discussion cette plus-value. Ces nouveaux quartiers n'étaient-ils pas *appelés au plus grand avenir commercial* ?

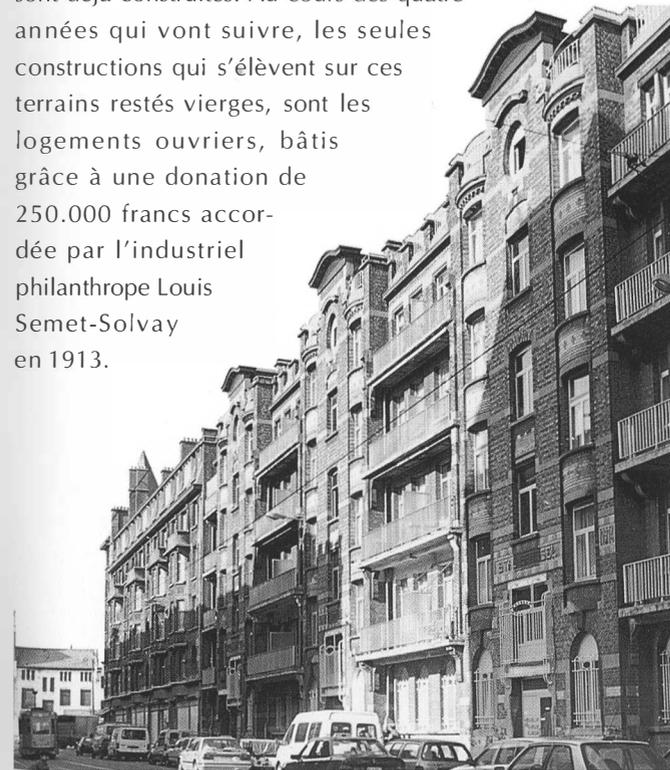
D'autres, dont l'échevin Lemonnier s'inspirant de l'expérience malheureuse de l'avenue Emile De Mot, proposaient d'attendre que le comblement de tous les bassins soit achevé. A ce moment seulement, les expropriations nécessaires pourraient être réalisées pour permettre la construction de la rue



Les immeubles de la fondation Semet-Solvay sont gérés aujourd'hui par la société de logement social «Le Foyer bruxellois».

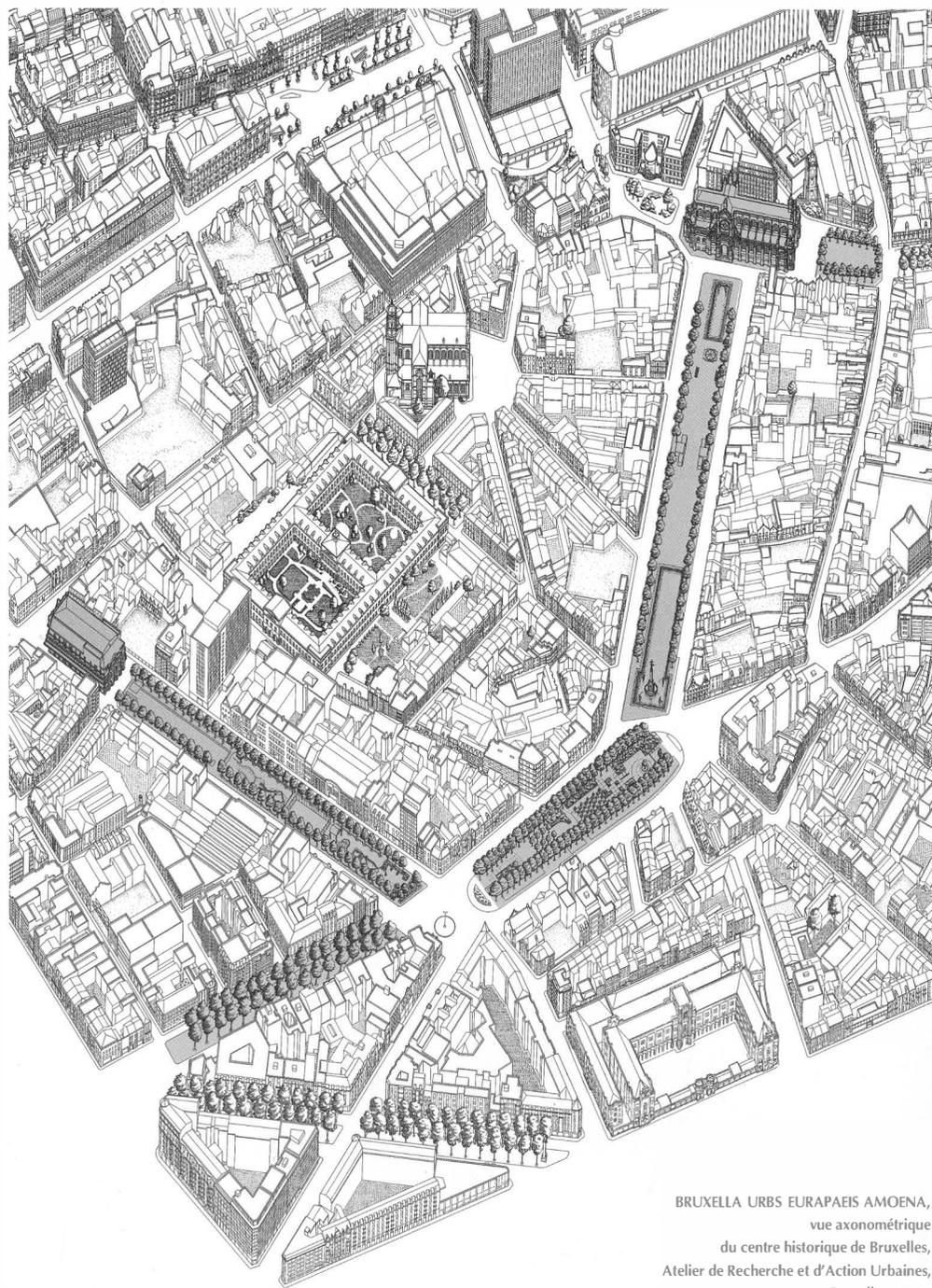
Léon Lepage. Les nouvelles avenues - qui recevront plus tard, en souvenir des combats de la Grande Guerre, les noms de boulevards d'Ypres, de Dixmude et du Neuvième de Ligne - pourraient être tracées et les terrains au-delà de la place Saintelette pourraient être vendus aux meilleurs prix.

C'est finalement cette seconde solution qui sera retenue. Dès 1911, les larges boulevards du Quartier Maritime sont créés et les terrains bordant ces nouvelles voies, mis en vente. La rue Léon Lepage est inaugurée en 1913. Mais le conseil communal, préjugant sans doute de l'enthousiasme des candidats acheteurs, fixe des prix trop élevés : les terrains ne trouvent pas d'amateur. Même une réduction des prix de 15 % en 1912 et le vote, le 3 février 1913, d'une prime de 50.000 francs destinée à être répartie entre les propriétaires des 25 plus belles façades du nouveau quartier, ne suffisent pas à intéresser les investisseurs. Lorsque la guerre éclate, quelques rares maisons sont déjà construites. Au cours des quatre années qui vont suivre, les seules constructions qui s'élèvent sur ces terrains restés vierges, sont les logements ouvriers, bâtis grâce à une donation de 250.000 francs accordée par l'industriel philanthrope Louis Semet-Solvay en 1913.



LA FONDATION SEMET-SOLVAY : DU LOGEMENT PRÉ-SOCIAL  
A la veille de la création de la Société Nationale du Logement par l'Etat, le problème du logement des plus démunis reposait encore entièrement sur l'initiative des communes ou de sociétés à caractère plus ou moins philanthropique. Dans un contexte difficile (une enquête répertoriait à Bruxelles en 1910, 77.525 personnes n'ayant qu'une pièce ou deux pour vivre), l'industriel Semet-Solvay proposa à la Ville de Bruxelles une donation de 250.000 francs en faveur de la construction de logements pour ouvriers, assortie de plusieurs conditions. La Ville devait apporter le terrain, les bénéfices éventuels devaient être réinvestis dans de nouveaux projets du même type et l'accès aux logements ouvert à tous et non réservé exclusivement aux ouvriers communaux. Le généreux donateur se réservait également le choix de l'architecte. La Ville accepta cette offre dans l'idée de réaliser un «acte d'hygiène préventif». Elle entendait contrecarrer les possibles projets de maisons de rapport privées, inadaptées à l'hygiène, conçues uniquement par des propriétaires peu scrupuleux dans le but de retirer un maximum de profit de la location à une main-d'œuvre ouvrière. Elle contrôlait ainsi une des premières constructions du quartier neuf qui devait s'élever sur les terrains de l'ancien bassin du Commerce. L'emplacement fut choisi de manière à ne pas déprécier les terrains alentour. Les parties de l'îlot donnant sur le canal ou sur le quai du Commerce seraient réservées à des constructions plus prestigieuses. L'immeuble de cinq étages, conçu par l'architecte J. Van Neck, fut terminé en 1916. Il comprenait 30 logements et un toit plat destiné à servir de terrasse où des bancs inviteraient au repos et à la conversation. Le Foyer bruxellois en reprit la gestion en 1920 après la création officielle du logement social. C'est également sous l'égide du Foyer bruxellois que seront construits, quelques années plus tard, les immeubles adjacents, destinés également aux habitants à revenus modérés. L'ensemble des logements de la rue de la Forêt d'Houthulst appartient toujours au patrimoine du logement social.

# LE QUARTIER DU PORT DEPUIS 1918



BRUXELLA URBS EURAPAEIS AMOENA,  
vue axonométrique  
du centre historique de Bruxelles,  
Atelier de Recherche et d'Action Urbaines,  
Bruxelles, 1987.

## «LE VENTRE DE BRUXELLES»

Au sortir de la guerre, la reprise de la construction se fait attendre : le prix des matériaux de construction augmente considérablement et celui des terrains est resté trop élevé. Le conseil communal décide alors en 1919, pour attirer les investisseurs, de diminuer à nouveau le prix des terrains. En 1920, la reprise s'amorce enfin. Alors que le conseil communal envisage de baisser à nouveau ses prix et de les réduire à une valeur moyenne de 234 francs le mètre carré, la manufacture Charlet & Cie propose d'acquérir, pour y construire sa nouvelle usine et la maison directoriale, une série de lots à front du boulevard de Dixmude et du quai du Commerce. Et surtout, elle accepte le barème de la ville, soit plus de 350 francs le mètre carré. Ces bâtiments, dessinés par les architectes G. Dufas et G. Martin, sont achevés dans le courant de l'année. D'autres suivent rapidement dont, à partir de 1923, les logements sociaux du Foyer bruxellois, dessinés par le même architecte J. Van Neck et encadrant les blocs de 1916, ou la papeterie J. Vanderbeuren & Cie, qui dissimule ses vastes ateliers derrière un immeuble de rapport construit par l'architecte M. Heyninx en style Beaux-Arts à front du boulevard d'Ypres.



LES «HALLES AMERICA»,  
Boulevard de Dixmude, 21-29.  
Il s'agit d'un immeuble mixte,  
très caractéristique du Quartier Maritime.  
Il a été édifié en 1925 sur les plans  
des architectes F. Petit et J. Obozinski  
pour la société «America & Cie»,  
spécialisée dans le commerce de fruits.  
Le rez-de-chaussée abritait un véritable  
marché, avec un carreau de vente bordé  
de gradins réservés aux acheteurs.  
Un vaste sous-sol servait d'entrepôt.  
Les cinq étages étaient occupés  
par des appartements.  
La longue façade des «Halles America»,  
avec sa silhouette aux volumes puissants,  
manifeste des influences Art Déco, style  
qui lui confère à la fois monumentalité,  
prestige et fonctionnalité, mais annonce  
déjà, par sa sobriété, l'architecture  
moderniste.



Vue aérienne de la place de l'Yser à la fin  
des années 1930. La jonction entre  
les canaux de Charleroi et de Willebroeck  
s'effectue directement à la place  
Saintelette. Sur l'emplacement occupé  
jadis par l'entrepôt et le grand bassin  
se sont construits des immeubles  
monumentaux destinés à donner  
à l'une des artères de passage vers le lieu  
de l'exposition universelle de 1935  
(le Heysel) un caractère prestigieux.



LE «SAILLANT DE L'YSER», Boulevard de Dixmude, 32-40, place de l'Yser, 6. Immeuble d'appartements de haut standing, édifié sur les plans des architectes parisiens L. Duhayon et M. Julien, à la demande de la «Société Immobilière de Belgique». Il a été construit en trois phases en 1925, 1926 et 1930. La travée d'angle, soulignée par la coupole couronnant ses onze niveaux et ornée de motifs Art Déco, marque de son imposante silhouette le tracé des boulevards aménagés en vue de l'Exposition universelle de 1935. Pour ceux-ci, comme pour le Quartier Maritime, le «Saillant de l'Yser» est devenu un véritable signal, témoin du souci urbanistique et architectural d'une époque aujourd'hui révolue.

Le petit jeu des confrontations permet de percevoir clairement les changements : sur la carte postale ancienne, la fabrique de bouchons occupe des maisons du XVII<sup>e</sup> siècle. En 1902, elle construit de nouveaux ateliers à l'arrière des immeubles d'habitation que l'on voit sur la photo actuelle.

En une quinzaine d'années, le Quartier Maritime est presque entièrement construit. Toute une série d'immeubles à appartements de haut standing, probablement stimulés par la loi de 1924 sur la co-propriété, vont y être construits, parfois inspirés des modèles parisiens. Ainsi, la «Société Immobilière de Belgique», pionnière de la construction d'immeubles à appartements de luxe, fait-elle appel aux architectes parisiens L. Duhayon et M. Julien pour ses deux premières réalisations bruxelloises. Parmi celles-ci, «Le Saillant de l'Yser» construit en 1925-1930 à l'un des angles du boulevard de Dixmude. Mais un type particulier d'édifices va surtout se développer : ce sont les immeubles mixtes, combinant appartements aux

étages et un vaste entrepôt - souvent consacré au commerce de gros des fruits et légumes - au rez-de-chaussée et au sous-sol. Les «Halles des Producteurs» (1924 - architecte A. François), les «Halles America» (1925 - architectes F. Petit et J. Obozinski) ou l'immeuble de la société «Gérard Koninckx Frères» (1935 - architecte E. De Boelpaep) en sont des exemples tout à fait remarquables. Héritage d'une tradition antérieure liée au port et à l'entrepôt, cette activité est encore largement attestée aujourd'hui, même si certains de ces immeubles ont vu leurs espaces commerciaux convertis en bureaux.

La rapidité avec laquelle le quartier a été construit se traduit, en outre, par une grande homogénéité architecturale. Le style Beaux-Arts, fortement influencé par l'École des Beaux-Arts de Paris, y est largement représenté jusqu'en 1924. Le style Art Déco lui succède alors. Tous deux répondent à merveille aux volontés de prestige et de monumentalité qui semblent avoir inspiré nombre de ces bâtiments. Unité architecturale et mixité de fonction, essentiellement



commerciale et résidentielle, mais aussi industrielle dans une moindre mesure, constituent ainsi les caractéristiques majeures du Quartier Maritime, confirmant les vues des édiles communaux qui prévoyaient, pour ce nouveau quartier, une *extension splendide et le plus grand avenir commercial*.

### SURVIVANCE DES TRADITIONS COMMERCIALES

Tandis que le quadrilatère des boulevards d'Ypres et de Dixmude maintient la tradition commerciale de l'ancien port grâce au commerce de gros, les quais entourant les anciens bassins s'adaptent au changement de la vie portuaire vers la vie urbaine.

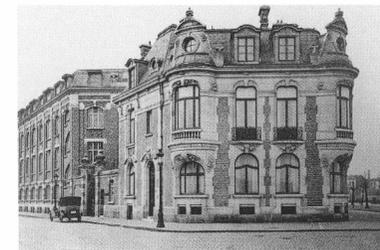
L'Entre-deux-guerres et les années 50 voient disparaître discrètement les constructions héritées des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, au profit d'immeubles plus modernes. Complexes d'appartements, locaux administratifs ou entrepôts commerciaux remplacent les vieux pignons et les façades néo-classiques.

La disparition du port a considérablement changé le caractère du quartier. Toutefois, certaines activités s'y perpétuent : c'est le cas du commerce de gros du poisson qui se maintient grâce à la présence du Marché au Poisson. De nouveaux entrepôts, occupés par des firmes textiles par exemple, s'intègrent dans les rues, certains construits dans un style architectural considéré comme remarquable aujourd'hui. Certaines imprimeries se



sont logées dans des locaux anciens transformés.

L'animation commerciale se concentre particulièrement aux alentours de la place Sainte-Catherine où le marché aux légumes s'est installé dans les années 1870. La rue de Flandre, si elle a perdu son caractère de chaussée principale depuis l'aménagement de la rue Antoine Dansaert, demeure une rue populaire et commerçante. En témoi-

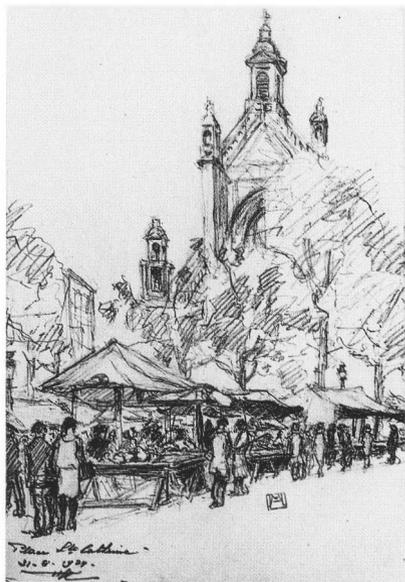


LA «MANUFACTURE GÉNÉRALE CHARLET & Cie», Quai du Commerce, 46-50. Ces bâtiments, parmi les premiers construits dans le nouveau quartier, datent de 1920. Ils y attestent une activité industrielle, certes moins développée que le commerce en gros, mais néanmoins présente. Ce vaste ensemble triangulaire, œuvre des architectes G. Martin et G. Dufas, regroupe autour de deux cours successives les ateliers, les magasins et l'habitation directoriale de la société «Charlet et Cie». Celle-ci, fondée en 1850, était spécialisée dans l'installation d'écuries et de chenils, ainsi que dans la fabrication d'articles de sellerie, carrosserie et voyage. Ces constructions, remarquables par leur implantation, dissimulent leur structure entièrement en béton derrière de très belles façades de style Beaux-Arts. Leur implantation, à l'emplacement d'un des anciens bassins, et la nécessité de vastes sous-sols à usage de dépôt, avaient obligé les architectes à soigner tout particulièrement les fondations, établies sur des semelles en béton armé.

Un des nombreux entrepôts de confection textile qui se sont installés dans le quartier de l'ancien port : celui de l'actuelle société Sobeltex, à l'époque Stiel et Rotschild. Quai aux Pierres de Taille, 28-29.



L'ambiance et l'histoire du quartier Sainte-Catherine ont inspiré de nombreux artistes bruxellois dont H. Mortiaux.



gnent ces propos d'humeur vagabonde tenus par Fernand Brunfaut dans une chronique du journal *Germinal*, le 10 septembre 1950 : *Les rues de Flandre et Sainte-Catherine sont en fête. J'aime me promener chaque semaine dans ces parages. Je m'arrête aux étals des moutonneries, des triperies et des marchands de volaille. J'apprécie les boucheries et charcuteries aux viandes fraîches et appétissantes. Je regarde, étonné, les cabarets qui regorgent de monde car la bière y est renommée. J'achète par ci, par là des victuailles... Je compare chez chaque commerçant les prix d'hier et ceux d'aujourd'hui. Je*

*rentre chez moi, chargé de quantité extraordinaire de produits alimentaires. La semaine suivante, je recommence car c'est pour moi une jouissance réelle d'acheter et de déambuler dans ce quartier animé qui constitue «presque» le ventre de Bruxelles. Je dis presque, parce que, si les rues précitées sont d'un intérêt qui ne fléchit point, le quartier des Halles, celui de la porte de Namur, des boulevards de Dixmude, de Nieupoort et de l'Yser où se concentrent les producteurs et halles privées présentent des caractères aussi attachants. Et que dire des marchés aux légumes et aux fleurs ? Délice des yeux et du goût...*

*Ainsi déambulant ces jours-ci, marché et rue Sainte-Catherine, rue de Flandre, au milieu des cris des vendeurs, de musique et de chants... je suis resté songeur devant ces antiques demeures du terroir*

qui s'énoncent «Au kapiteintje de 1697», «le vieux cabaret du Château d'Or de 1597», «le Grand Château d'Or de 1716», dont les pignons curieux se contorsionnent de vieillesse et certains peut-être d'écroulement. Ohé ! la Ville ! Ohé ! l'urbanisme !... C'est un architecte moderniste qui vous le dit, parce qu'il est aussi amoureux de l'ancien et qu'il est respectueux de nos richesses artistiques...

### LES QUAIS «AUX VOITURES» DES ANNÉES 1950

Bruxelles des années 1950 connaît les premières affres de l'invasion automobile. Le centre de la ville particulièrement est en proie aux multiples problèmes créés par une circulation intensifiée et surtout par le stationnement des véhicules des riverains, des navetteurs ou des consommateurs. Commence alors un long cauchemar pour les édiles communaux : où caser les véhicules qui encombrant chaque jour davantage le centre de la ville, menaçant par les embouteillages qu'ils créent la prospérité des commerçants, victimes de la défection des consommateurs attirés vers d'autres lieux plus accueillants. En 1954, le conseil communal adopte une politique d'ouverture à l'automobile qui va avoir des consé-

quences profondes pour le quartier de l'ancien port : la suppression du Marché au Poisson et la transformation de l'espace libéré, l'ancien bassin des Marchands, en un vaste parking à ciel ouvert.

Dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la présence de la Minque et du Marché au Poisson bruxellois



La place Sainte-Catherine et ses commerces variés en 1930.

Encombrement devant la Halle des Producteurs, boulevard d'Ypres, à la fin des années 1950.



Quai aux Briques et quai au Bois à Brûler, l'ancien bassin des Marchands transformé en parking de plein air.

avait été remise en cause. L'évolution des habitudes de consommation et des techniques commerciales avaient condamné leur existence à plus ou moins brève échéance. La Ville envisage alors de récupérer la place occupée par les installations du marché pour résoudre partiellement la menace qui pèse sur l'ensemble du commerce du bas de la ville. *Le manque*

*de parking a une répercussion considérable sur la situation commerciale du quartier et de tout le centre de Bruxelles. Il suffit d'observer un peu pour constater que le commerce se déplace et notamment le mercredi, on peut voir les habitués se diriger vers la Porte de Namur et la Porte Louise, faute de pouvoir trouver place en ville pour leur voiture. Pour peu que ce mouvement se développe, le commerce s'éteindra progressivement dans le centre de la ville. Il faut songer à cet important problème et y trouver immédiatement le remède.*

Le remède sera donc de transformer la « gigantesque esplanade » du Marché au Poisson en terre-plein aménagé pour le stationnement des voitures en même temps que seront réalignés les trottoirs. *Nous en profiterons pour mettre les trottoirs dans l'alignement; de cette façon, ce quartier sera tout à fait en ordre. Je crois que tout le monde se réjouira de l'amélioration que nous aurons obtenue au point de vue de la circulation.*

Cependant, tout le monde ne se réjouit pas. Les habitants se plaignent de voir leur activité de plus en plus réduite, d'autant que les travaux d'aménagement tardent à prendre une forme définitive. On envisagera alors de recourir à la solution maintes fois agitée de transférer les marchés, toujours considérés comme éléments de vitalisation des quartiers.

Le transfert du marché de la Grand-Place est à nouveau proposé à condition de lui trouver un emplacement qui ne gênerait pas les projets de stationnement. Une autre suggestion consiste à transférer le Carreau de la volaille qui quitte l'emplacement des abattoirs. Ces activités pourraient alors trouver place derrière le Théâtre flamand, sur l'espace occupé jadis par le bassin au Foin. Sans réelle volonté d'aboutir, tous ces projets sont abandonnés et le quai au Foin subira le même sort que le Marché au Poisson. Seule concession aux habitants : le maintien éventuel de quelques bancs et bacs de fleurs en bordure des anciens quais. Place à l'automobile pour plus de vingt ans.

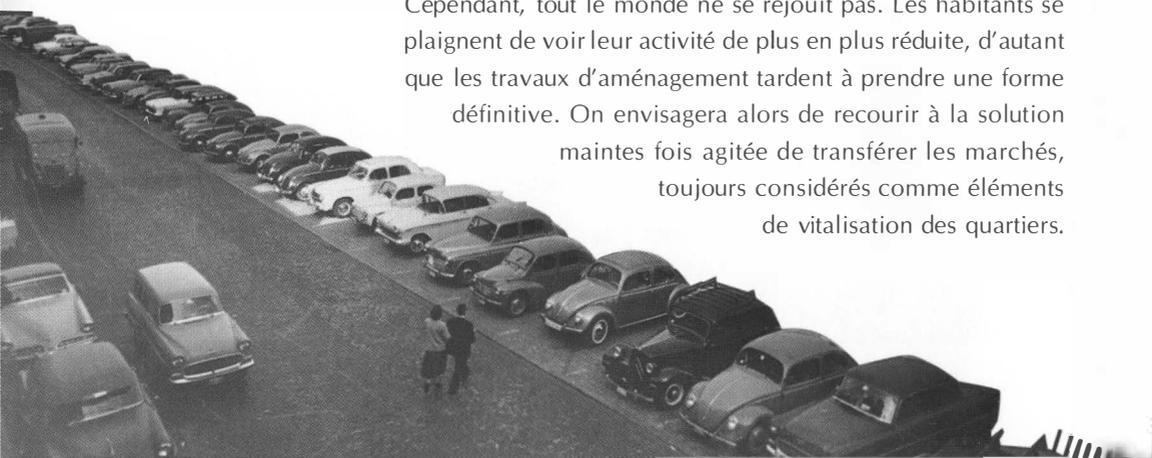


Les anciens bassins des Marchands et au Foin, en 1994.

#### AUJOURD'HUI :

##### LE RAPPEL DE L'EAU, LA PLACE AUX ENFANTS

Les travaux de construction du métro, en éventrant les environs du Marché au Poisson, donnent à la Ville de Bruxelles l'occasion de réaménager le quartier en concertation avec la STIB et des représentants locaux, habitants du quartier du Béguinage mais aussi commerçants, restaurateurs et grossistes en poissons dont il faut conjuguer les intérêts. Le projet primitif prévoyait un large piétonnier intégral facilitant la circulation des riverains mais il sera remanié pour maintenir une largeur de rue nécessaire à la circulation des camions et poids lourds.



Le projet de réaménagement du Marché au Poisson ou ancien bassin des Marchands, en 1979.

#### LE MONUMENT ANSPACH

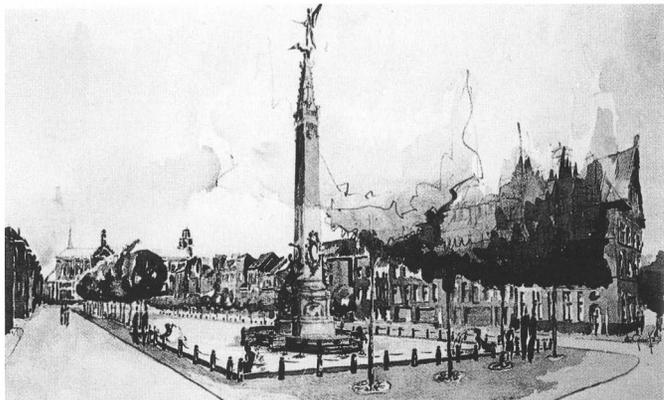
La fontaine Anspach, inaugurée en 1897, a quitté la place de Brouckère, emplacement qu'elle occupait depuis l'origine, en 1973. Le monument est dédié au bourgmestre Jules Anspach (1829 - 1879) qui personnalise pour les Bruxellois la transformation de leur ville au XIX<sup>e</sup> siècle, le passage de l'ancienne cité insalubre à la ville haussmanienne. Sculptées par J. Dillens, deux figures en bronze symbolisent La Ville Reconnaissante et La Magistrature Communale. Une troisième figure de marbre blanc, due à P. Devigne symbolise le voûtement de la Senne.

Plus étonnants sont les masques cracheurs et les dauphins qui ornent le socle et la vasque de la fontaine dus les premiers à G. Houtstont, les seconds à P. Braecke, et les six chimères, corps de chien ou de lion surmontés de tête de tortue, de crocodile, de chat écorché ou d'aigle, réalisés par le sculpteur G. De Vreese. Un ensemble assez éclectique mais pas incompatible avec l'église Sainte-Catherine, issue également du mariage de styles différents, dont le flanc domine la perspective créée par les pièces d'eau.



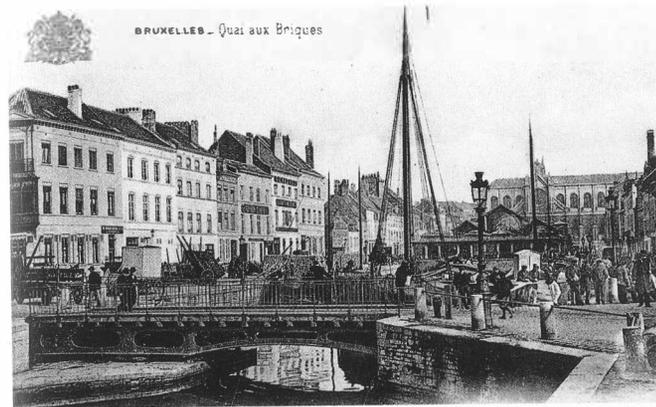
Le monument dédié à J. Anspach inauguré en 1897 sur la place de Brouckère.

A droite :  
Détail de la fontaine Anspach, réaménagée sur l'esplanade du Marché au Poisson.

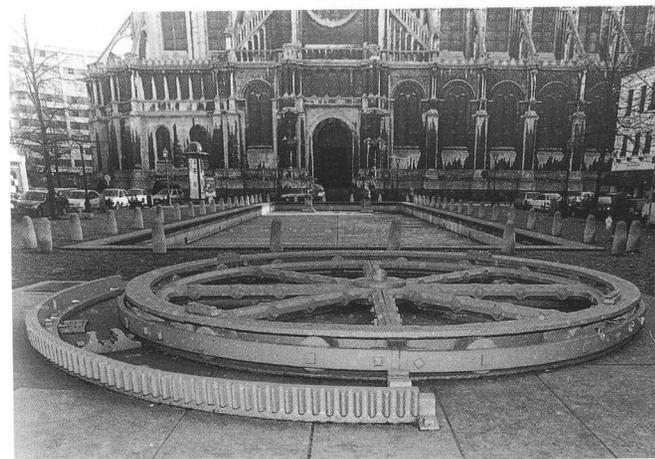


Sur le fond, la création des plans d'eau prévue par les urbanistes, destinés à rappeler la fonction originelle du Marché au Poisson et des bassins, n'a guère été remise en question. La date choisie pour fêter le millénaire de Bruxelles n'est pas très éloignée et le quartier, toujours fréquenté par les visiteurs et les consommateurs des restaurants de poissons, doit nécessairement prendre un nouveau visage.

Les habitants, pour l'essentiel représentés par la population du quartier du Béguinage, réclamaient des aires de repos et de jeux. Cette demande est satisfaite un an plus tard par le réaménagement du site de l'ancien «bassin au Foin». Seul le problème



crucial de la circulation et du stationnement que l'on aurait voulu résoudre par la création de parkings en sous-sol ne put l'être entièrement. Le projet soumis au conseil communal le 28 avril 1978 représente un compromis entre les exigences urbanistiques et commerciales, et celles des habitants. La perspective créée au Marché au Poisson est une réussite, mais si l'on considère le quartier des anciens bassins dans son ensemble, une frontière apparaît; si la zone est, plus proche du centre ville, est attrayante, la zone ouest, correspondant au tracé de l'ancien bassin des Barques, quartier de la rue d'Ophem et du Petit Château, ne manque pas de défis à relever.



#### LA ROUE

On ne retrouvera pas la roue sur les plans originaux d'aménagement du site du Marché au Poisson. Et pour cause; il s'agit de l'une de ces découvertes archéologiques inattendues, conséquences de grands travaux publics. Dans ce cas précis, ce sont des ouvriers qui travaillaient au réaménagement de l'esplanade qui mirent à jour, en 1979, cette roue de 5 mètres de diamètre qui servait, quelque septante ans plus tôt, à faire pivoter le pont séparant le bassin des Marchands de celui des Barques. Il fut décidé de réinstaller la roue, après restauration, dans le contexte de son utilisation, même si l'emplacement qu'elle occupe actuellement a été modifié par rapport à l'ancien. Témoignage archéologique relativement jeune, on peut facilement la reconnaître sur les cartes postales du début du siècle.

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<sup>e</sup> SIÈCLE (FR - NL - ESP - GB)  
GALERIES SAINT-HUBERT - GALERIE BORTIER - PASSAGE DU NORD
8. ANDERLECHT (FR - NL)  
LA COLLÉGIALE - LE BÉGUINAGE - LA MAISON D'ÉRASME
9. LE SABLON LE QUARTIER ET L'ÉGLISE (FR - NL - ESP - GB)
10. LE QUARTIER DES ÉTANGS D'IXELLES (FR - NL)
12. LE PARC LÉOPOLD ARCHITECTURE ET NATURE (FR - NL - ESP - GB)

#### BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

- ABEELS G., *Bruxelles-sur-mer*, Bruxelles, 1980.
- Almanach du Commerce et de l'Industrie de Bruxelles* (années 1850-1880).
- Archives de la Ville de Bruxelles, inventaire Pergamini, Liasse n° 746.
- Bulletins communaux de la Ville de Bruxelles*, 1844 -  
et particulièrement les extraits cités dans le texte : 1851, II, p. 34-35 (p. 32); 1852, II, p. 396 (p. 31); 1881, I, p. 543 (p. 35); 1888, II, p. 817 (p. 4); 1893, I, p. 168 (p. 13); 1898, II, p. 741 (p. 13); 1910, II, p. 36 (p. 38); 1911, I, p. 892, (p. 37); 1954, II, p. 81 et suiv. (p. 46).
- Bruxelles : un canal, des usines et des hommes*, Les Cahiers de La Fonderie, 1986.
- DEMEY T., *Bruxelles : Chronique d'une capitale en chantier*, 2 tomes, Bruxelles, 1990 et 1992.
- DES MAREZ, G., *Guide illustré de Bruxelles : Monuments civils et religieux*, (remis à jour et complété par A. Rousseau), Bruxelles, 1979.
- FRICX G., *Description de la ville de Bruxelles*, Bruxelles, G. Fricx imprimeur de Sa Majesté, 1743.
- HELLEMANS E., *Enquête sur les habitations ouvrières de 1903 à 1909, rapport présenté au Comité de Patronage de la Ville de Bruxelles*, Bruxelles, 1910. (p. 28).
- HENNE A. et WAUTERS A., *Histoire de la Ville de Bruxelles*, Nouvelle édition du texte original de 1845, 4 volumes, Bruxelles, 1975.
- HYMANS H. et P., *Bruxelles à travers les âges : Bruxelles moderne*, tome 3, Bruxelles, 1889.
- HYMANS L., *Bruxelles à travers les âges*, tomes 1 et 2, Bruxelles, 1884.
- La Région de Bruxelles : des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, ouvrage édité à l'occasion de l'exposition organisée au Passage 44 à Bruxelles en 1989, ouvrage publié sous la direction de A. Smolar-Meynart et J. Stengers, Bruxelles, 1989.
- VERNIERS L., *Bruxelles : esquisse historique*, Bruxelles, 1941.
- WAUTERS A., *Documents concernant le canal de Bruxelles à Willebroeck précédés d'une introduction relative à l'histoire de ce canal*, Bruxelles, 1882.

*Graphisme* : La Page  
*Traduction* : Citracom  
*Photogravure* : Ro Scan  
*Impression* : P. François S.A.  
*Distribution* : Altera Diffusion

© Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, service des Monuments et Sites  
C. C. N.  
Rue du Progrès, 80 - 1030 Bruxelles  
Tél. : 02/204 24 49

IMPRIMÉ EN BELGIQUE  
DÉPÔT LÉGAL : D/1996/6860/02



**F**aire découvrir les multiples joyaux du patrimoine de Bruxelles, tel est l'objectif de la collection "Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire".

Anecdotes, documents inédits, illustrations anciennes, histoires, considérations urbanistiques, architecturales et artistiques, autant de facettes qui exciteront la curiosité du lecteur-promeneur.



Ce numéro est consacré au quartier de l'église Sainte-Catherine et aux rues environnantes, imprégnées de l'histoire et des activités de ce qui fut, durant plusieurs siècles, le port «intra-muros» de Bruxelles.