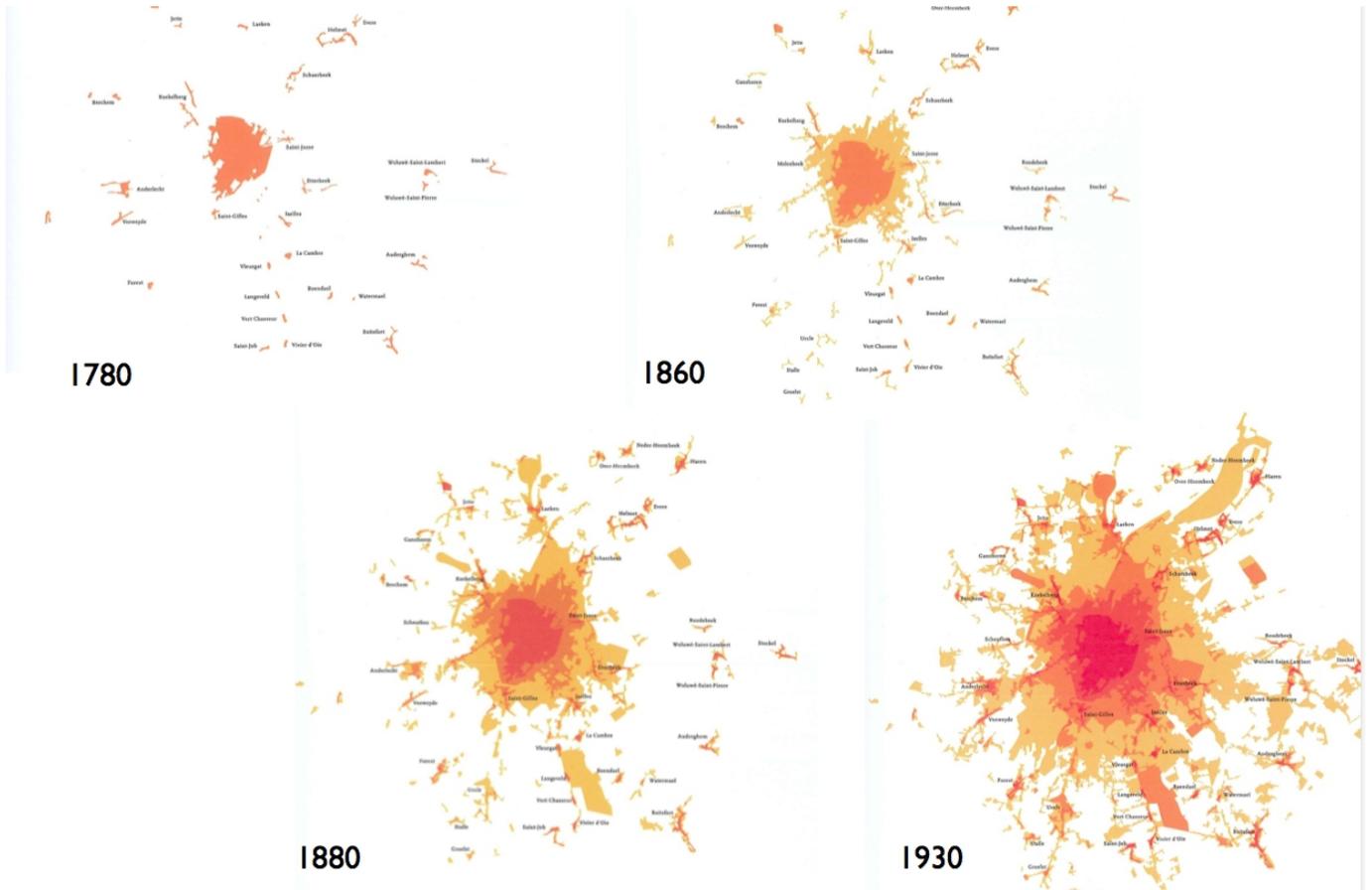
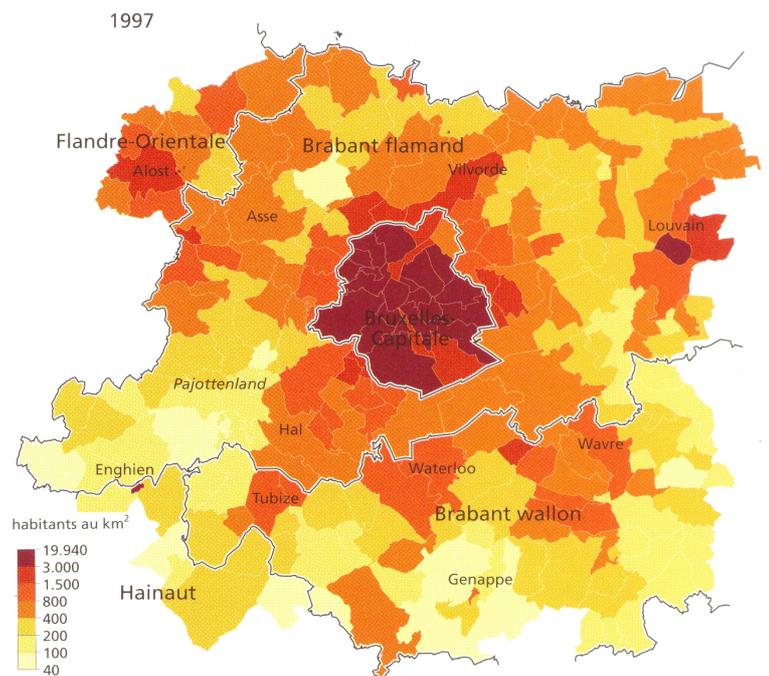
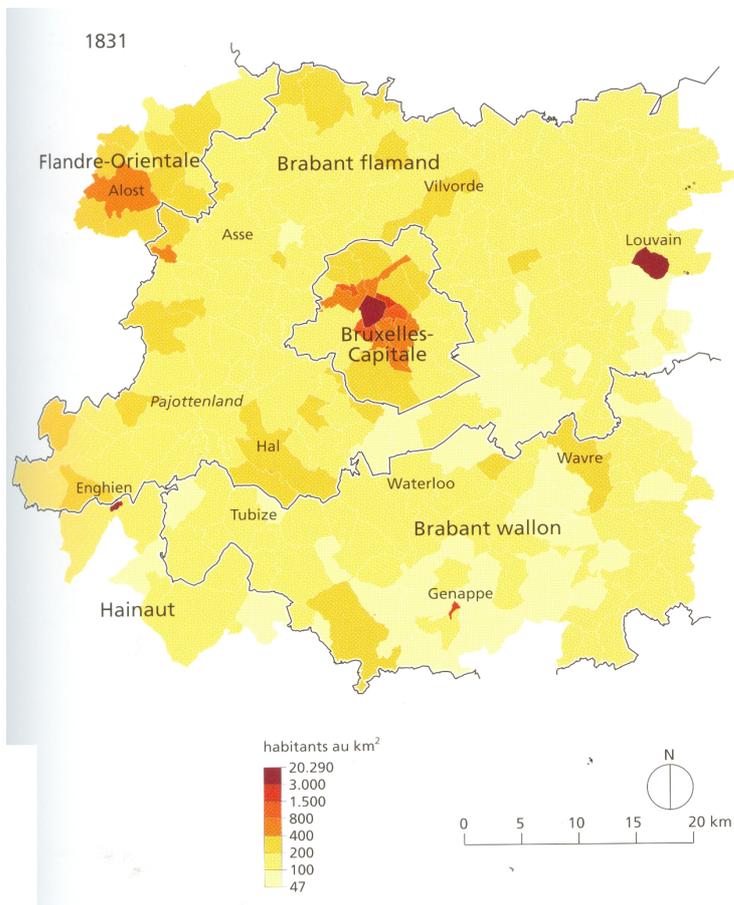


Histoire rapide de l'urbanisation bruxelloise

UNE CROISSANCE CONSTANTE ? LA DENSITE DE POPULATION COMME INDICATEUR



SOURCE : B. ZITOUNI, *AGGLOMERER. UNE ANATOMIE DE L'EXTENSION BRUXELLOISE (1828-1915)*, 2010



2.1 La ville sous l'Ancien Régime (1000-1850)

DOC 1 – Carte de Jacob van Deventer, 1555

source : <http://uurl.kbr.be/1043770>



Le site initial de Bruxelles est un fond de vallée au profil topographique transversal dissymétrique : un versant oriental en pente raide et un versant occidental en pente douce (cf la ville un espace physique). Cette dissymétrie va précocement influencer sur une différenciation sociale entre le « haut » et la « bas » de la ville, reproduite au cours de siècles suivants.

En effet, les Ducs de Brabant (à partir du 13^{ème}) vont très tôt mettre à profit la topographie particulière de la vallée de la Senne en installant leur château sur le plateau oriental dit du Coudenberg (à l'emplacement de l'actuelle place Royale), c'est-à-dire, à la fois l'abri de l'humidité et des fréquents débordements de la Senne.

Les marchands, pour leur part, sont davantage fonctionnellement liés au fond de la vallée, lieu du *portus*. Ils installent néanmoins leur principal lieu de marché (la Grand-Place) légèrement en surplomb, sur une basse terrasse de la Senne, de manière à se mettre également à l'abri des inondations.

Le pouvoir ecclésiastique, enfin, s'installe dans un troisième lieu, aussi sur le versant oriental (Saints-Michel-et-Gudule, sur le Treurenberg).

C'est par la soudure progressive de ces trois noyaux que Bruxelles acquiert, au cours du Moyen Âge, un caractère urbain. La géographie des lieux de pouvoir de l'époque indique déjà la direction privilégiée par les classes dominantes pour les développements urbains ultérieurs.

Rapidement, les marchands bruxellois vont doter la ville d'une enceinte, à la fois pour protéger leurs activités et leurs marchandises, pour contrôler l'accès au marché et pour affirmer leurs prérogatives sur un territoire identifié. A peine un peu plus d'un siècle après l'édification de la première muraille, il est décidé d'ériger un second mur d'enceinte, à partir de 1357. Celui-ci a une circonférence de 8 km, couvre 450 ha et compte toujours 7 portes fortifiées qui, chacune, s'ouvre sur une route marchande. Au-delà de la seconde enceinte, c'est la campagne, parsemée de quelques noyaux villageois (Saint-Josse, Anderlecht, Molenbeek, p.ex.) et d'abbayes (Rouge-Cloître, La Cambre, Forest, Val Duchesse, p.ex.).

Le canal relie la ville à la mer du Nord via Anvers, creusé entre 1550 et 1561 à l'instigation des marchands bruxellois, il permet de doubler la Senne et ainsi d'éviter les taxes levées lors du passage des bateaux à Malines.

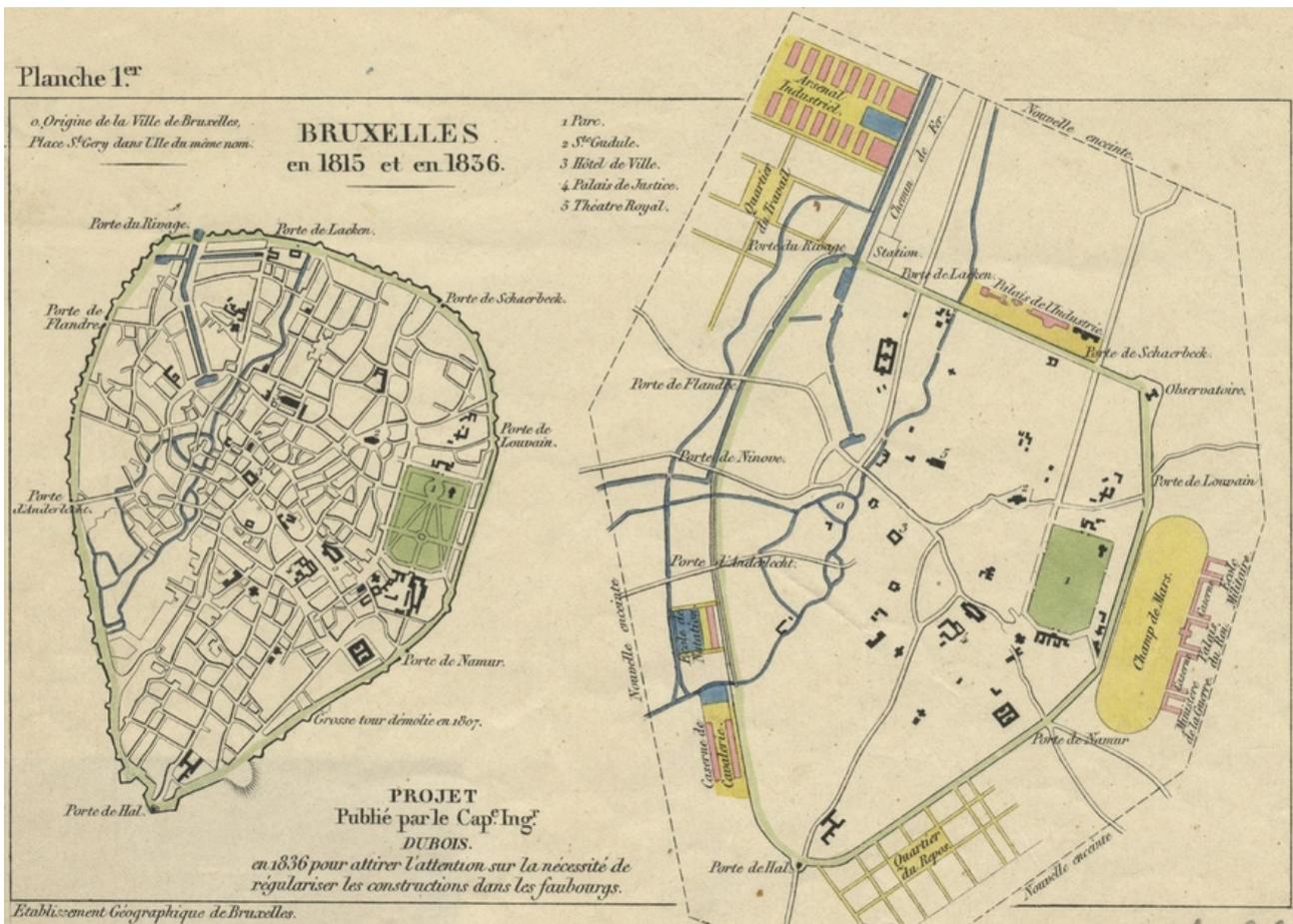
Trois siècles plus tard, la carte révèle l'importance nouvelle acquise par la seconde enceinte. On relève également l'aménagement des bassins intérieurs du canal, qui permettent le développement des activités portuaires et marchandes à l'intérieur de la ville. Dans le haut de la ville, à l'emplacement des ruines de l'ancien palais ducal, détruit en 1731 par un incendie, une nouvelle place néoclassique (aujourd'hui Place royale) et un grand parc à la française (aujourd'hui Parc de Bruxelles) sont aménagés à partir de 1775.

Quels rôles joue l'eau dans la ville d'ancien régime ?

Quel est le principal aménagement médiéval qui structure la ville de Bruxelles avant la fin du 19ème siècle ?

DOC 2 – Carte de L-J-F Dubois, 1845

source : <http://uurl.kbr.be/1259644>



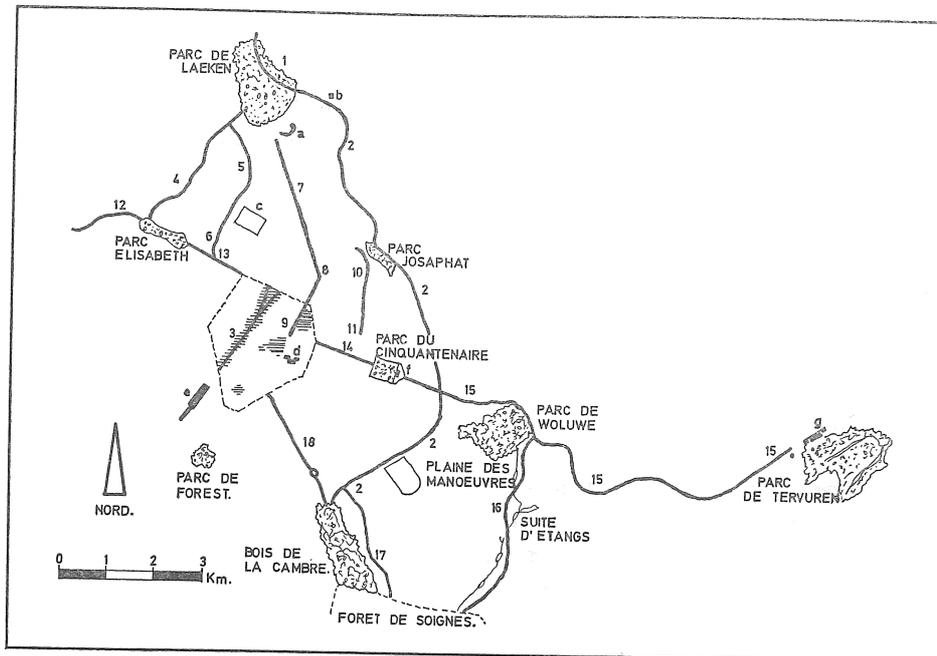
Quel projet est proposé sur le document 2 ? Quel est le préalable nécessaire ?

On retrouve à Bruxelles les caractéristiques des structures urbaines européennes médiévales : murs d'enceintes, fortes densités et mixité des fonctions, réseau viaire complexe reliant diverses places de marché et débouchant sur les portes, concentration des pouvoirs des sociétés d'ancien régime (bourgeoisie marchande, aristocratie et clergé).

L'enceinte de Bruxelles est démantelée entre 1819 et 1860 et transformée en grands boulevards (l'actuelle petite ceinture).

A. LA VILLE BOURGEOISE

DOC 3 – Aménagements urbains sous le règne de Léopold II



15. PRINCIPAUX TRAVAUX RÉALISÉS SOUS LE RÈGNE DE LÉOPOLD II
(D'après A. Ledent, *Esquisse d'urbanisation d'une capitale*)

1. Avenue de Meysse. — 2. Grands boulevards de ceinture. — 3. Boulevards du Centre. — 4. Boulevard de Smet de Naeyer. — 5. Boulevard Emile Boskstaël. — 6. Boulevard du Jubilé. — 7. Avenue de la Reine. — 8. Avenue des Palais. — 9. Rue Royale. — 10. Avenue Voltaire. — 11. Avenue Paul Deschanel. — 12. Avenue Charles Quint. — 13. Boulevard Léopold II. — 14. Rue de la Loi. — 15. Avenue de Tervueren. — 16. Boulevard du Souverain. — 17. Avenue des Nations. — 18. Avenue Louise.
- a. Château de Laeken. b. Tour Japonaise. c. Entrepôts. d. Palais royal. e. Gare du Midi. f. Arcades du Cinquantenaire. g. Château de Tervueren.

Ces éléments – avenues radiales, parcs à l'anglaise et nouveaux quartiers planifiés – composent les nouvelles extensions bourgeoises aménagées dans les faubourgs sous le règne du roi Léopold II (1865-1909). Ces extensions prestigieuses, en partie financées par les ressources financières tirées de l'exploitation du Congo, propriété personnelle du roi jusqu'en 1908, stimulent la migration des populations bourgeoises hors du centre de la ville. L'Est et le Sud de la ville sont les deux directions privilégiées pour ces développements, dans le prolongement des deux axes déjà privilégiés antérieurement par les populations nanties. Cette époque voit aussi la multiplication de villas et châteaux à la lisière de la ville, notamment en bordure de la Forêt de Soignes.

A la même époque, le centre de la ville est sensiblement transformé, menant à une diminution de la population résidente à partir de 1890, tendance qui continuera tout au long du 20^{ème} siècle. Les grands travaux de voûtement de la Senne composent la principale transformation de l'époque. Ils permettent l'aménagement de nouveaux boulevards rectilignes, reliant la nouvelle gare du Midi, reconstruite en dehors du boulevard de ceinture (1869), et la gare du Nord. Le tracé de ces boulevards est en rupture totale avec le dessin du parcellaire sous-jacent.

Quels sont les deux zones de développement des grands aménagements à Bruxelles à partir de 1850 ?

Jalons pour une histoire de Bruxelles

Comment a évolué Bruxelles ?



Les remparts sont remplacés au début du XIXe siècle par des boulevards enserrant entièrement la ville. Bordés d'hôtels de maître, ceux-ci deviennent dans leur partie orientale, de la **gare du Nord** à la porte Louise, des lieux élégants de promenade. La croissance de la population de Bruxelles, qui s'accroît après l'indépendance, avec le développement industriel, entraîne la densification et la multiplication des impasses dans les quartiers populaires. Parmi ceux-ci, les Marolles, autour de la rue Haute, en parallèle de laquelle sera percée la **rue Blaes** (1854), et le quartier de la rue de Flandre en direction du **canal**. La liaison de Charleroi à Bruxelles par la voie d'eau (creusée à la fin de la période hollandaise) et l'implantation précoce du chemin de fer (Bruxelles-Malines 1835) feront de Bruxelles un nœud de communications essentiel au centre de la Belgique. Les deux principales gares sont celle du Midi (1840) et celle du Nord (1841). Le problème de la liaison entre ces deux gares et avec le centre ville ne tardera pas à se poser. A quoi s'ajoute la question du voûtement de la Senne, qui traverse encore les quartiers artisanaux du centre ville.



Le canal et un entrepôt



Trame urbaine dans la première moitié du XIXe siècle

- chemin de fer
- nouveau tracé
- nouvelle impasse
- nouvelle construction importante
- église
- parc, espace vert aménagé
- construction importante antérieure
- canal, voie d'eau artificielle
- rivière

© Bruxelles, Fonds Mercator



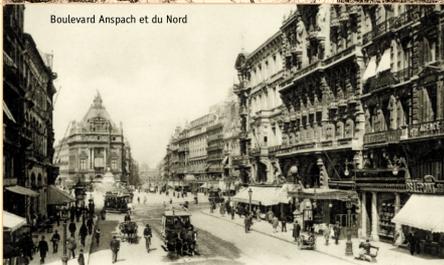
La gare du Midi



La rue Blaes (Casernes des pompiers)

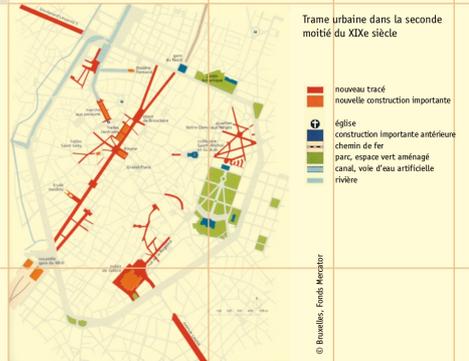


La gare du Nord



Boulevard Anspach et du Nord

Au début de la seconde moitié du XIXe siècle, le bourgmestre et les milieux libéraux se montrent particulièrement soucieux de transformer la ville en une capitale prestigieuse, sur le modèle de Paris. La principale question, celle du **voûtement de la Senne** et de l'assainissement du centre ville se résout par la **percée des boulevards centraux** (boulevard Anspach) entre la gare du Midi et la gare du Nord. Ces grand axes sont bordés d'édifices qui expriment les valeurs de la bourgeoisie : la Bourse, les halles centrales, etc. L'habitat populaire est éradiqué. C'est à cette même époque que se construit le pharaonique **Palais de Justice**, écrasant de sa masse le quartier populaire des Marolles. D'autres travaux de type haussmanien sont réalisés, telle que l'ouverture en 1864 de l'**avenue Louise** pour relier par une élégante promenade la ville au bois de la Cambre.



Trame urbaine dans la seconde moitié du XIXe siècle

- nouveau tracé
- nouvelle construction importante
- église
- construction importante antérieure
- chemin de fer
- parc, espace vert aménagé
- canal, voie d'eau artificielle
- rivière

© Bruxelles, Fonds Mercator



La Bourse

Le Palais de Justice



L'avenue Louise

B. LA VILLE OUVRIERE

Ces grands chantiers, entrepris au nom de « l'assainissement » et de « l'embellissement » des quartiers centraux, contribuèrent à transformer le centre de Bruxelles en ville administrative et commerciale. La fonction résidentielle recula, du fait de la destruction de centaines d'habitations anciennes, habitées par des populations ouvrières. Les fonctions artisanales et productives reculèrent également au centre de la ville : petites entreprises, ateliers, estaminets,... furent contraints de se replier sur les faubourgs ouvriers, vers lesquels refluèrent en outre les populations évincées par les destructions consécutives au percement des boulevards, en l'absence de programme de relogement. D'autres grands chantiers renforcèrent encore cette tendance, dont la construction du Palais de Justice (1866-1883), au bout d'une nouvelle perspective (rue de la Régence), et en surplomb du quartier ouvrier des Marolles, dont une portion fut détruite pour l'occasion.



XXVII. L'IMPASSE DE LA CIGOGNE

Une des innombrables ruelles sans issue qui crevaient le tissu urbain bruxellois avant les grands travaux d'assainissement entrepris au XIX^e siècle.

A.V.B., Fonds iconographique « Vieux Bruxelles »

“Toute grande ville a un ou plusieurs ‘mauvais quartiers’ - où se concentre la classe ouvrière. Certes, il est fréquent que la pauvreté réside dans des venelles cachées tout près des palais des riches, mais en général, on lui a assigné un terrain à part, où, dérobée au regard des classes plus heureuses, elle n’a qu’à se débrouiller seule, tant bien que mal.”

Friedrich Engels, La situation de la classe laborieuse en Angleterre, 1845

“L’histoire est là pour enseigner que les maladies des uns entraînent celles des autres et qu’il est dangereux pour les palais de laisser la peste dévaster les taudis.”

Elisée Reclus, L’Homme et la Terre, 1905-1908, p. 99-100

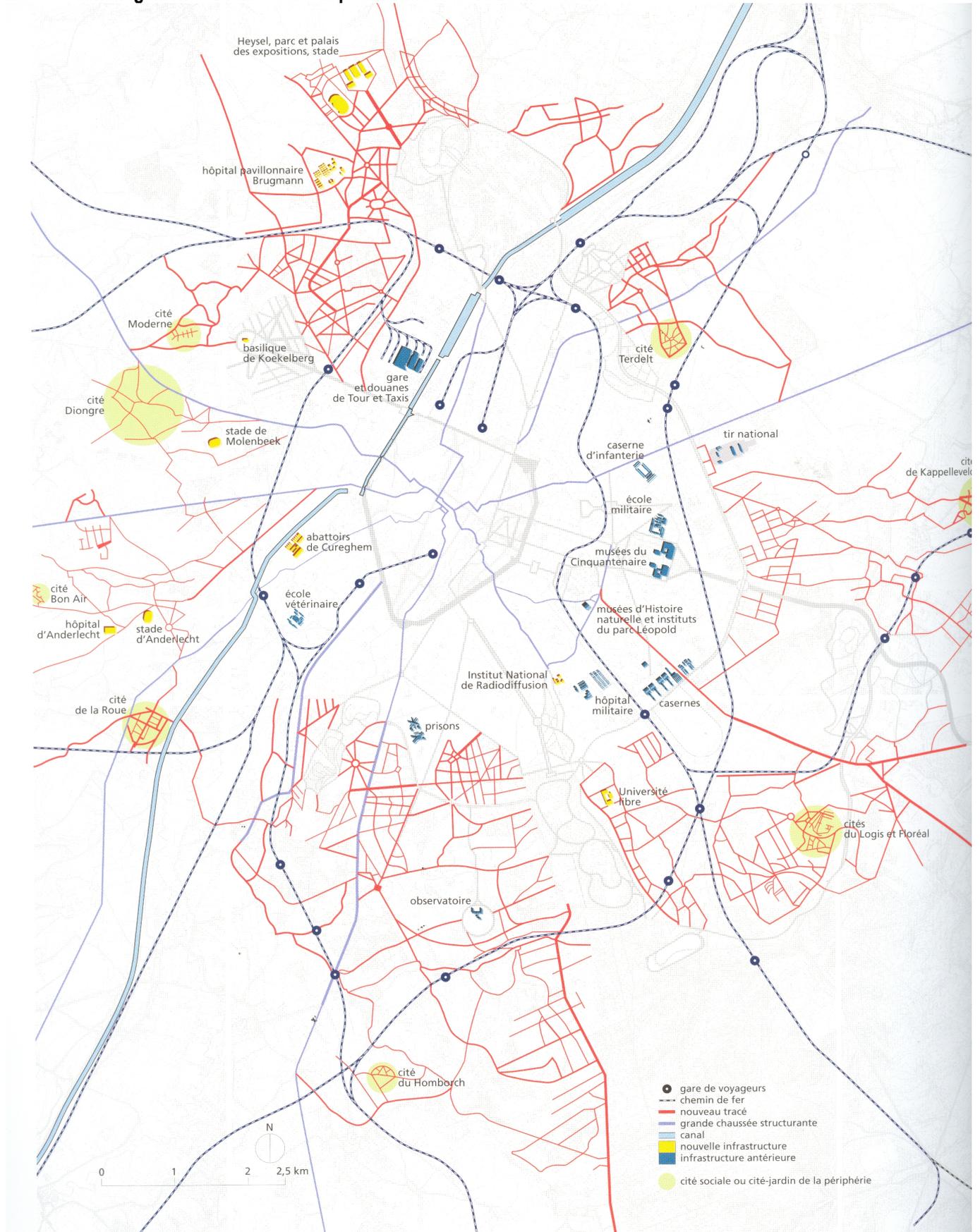
“Tout au long du 19^{ème} siècle, développement du capitalisme industriel et mal-logement de la classe ouvrière sont allés de pair. Le logement du prolétariat remplissait essentiellement une fonction d’abri. Les masses ouvrières urbaines s’entassaient dans des logements exigus, surpeuplés et insalubres, à proximité des lieux de production industrielle, dans un contexte d’absence de système de transport collectif de masse et de longues journées de travail, 7 jours par semaine.”

Mathieu Van Crielingen, Géographie Urbaine, 2012, p.50

Comment la ville industrielle résout-elle les problèmes de ses habitants ?

2.3 La ville moderne (1914 - 1974)

DOC 4 – Aménagements urbains dans la première moitié du 20ème siècle



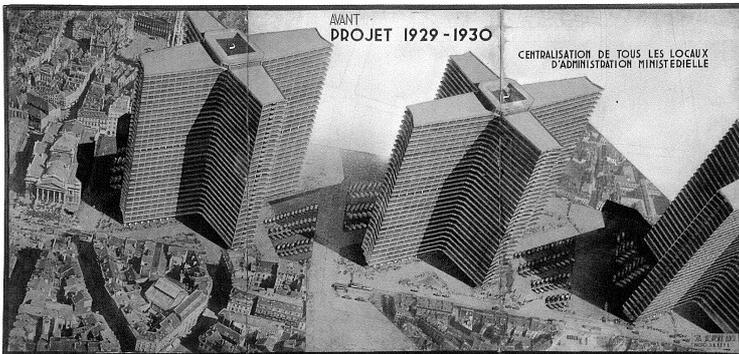
source : La ville un milieu vivant, ULB, 200

DOC 5 – La Gare et le quartier Nord

Gare du Nord (avant 1914)



La nouvelle gare du Nord a été construite par Paul Saintenoy. Sa façade a disparu derrière celle du Centre de communication du Nord, construite dans les années septante dans le cadre du plan Manhattan (A.V.B., EL, C 9030)



Stanislas Jasinski, avant-projet de cité-administrative au centre de Bruxelles, 1929, Bruxelles, Archives d'Architecture moderne. Cette idée de quartier administratif sera reprise et développée dans le quartier Nord de la ville au cours des années 1960, malgré une opposition féroce des habitants.

