

ÉTUDE

# LA MORPHOLOGIE SPATIALE DES QUARTIERS EUROPÉENS

PARTIE A

## DIAGNOSTIC DE LA STRUCTURE SPATIALE EXISTANTE

MAÎTRES DE L'OUVRAGE



Région de Bruxelles-Capitale  
7-9, rue Ducale 1000 Bruxelles

représentée par  
Monsieur Charles Picqué, Ministre Président



Fondation  
Roi Baudouin

Fondation Roi Baudouin  
21, rue Brederode - 1000 Bruxelles

représentée par  
Monsieur Luc Tayart de Borms, administrateur délégué

DOCUMENT

## ETUDE MORPHO-HISTORIQUE DU PERIMETRE PROVISOIRE

Auteur de l'étude

**Space Syntax**

Space Syntax s.p.r.l

rue Edm. de Grimberghe 47 - 1080 Bruxelles

T +32 (0)2 411 17 07 - F +32 (0)2 410 34 31

E [brussels@spacesyntax.com](mailto:brussels@spacesyntax.com) - [www.spacesyntax.com](http://www.spacesyntax.com)

Dossier ref.

**0601**

Date

**30/01/2007**

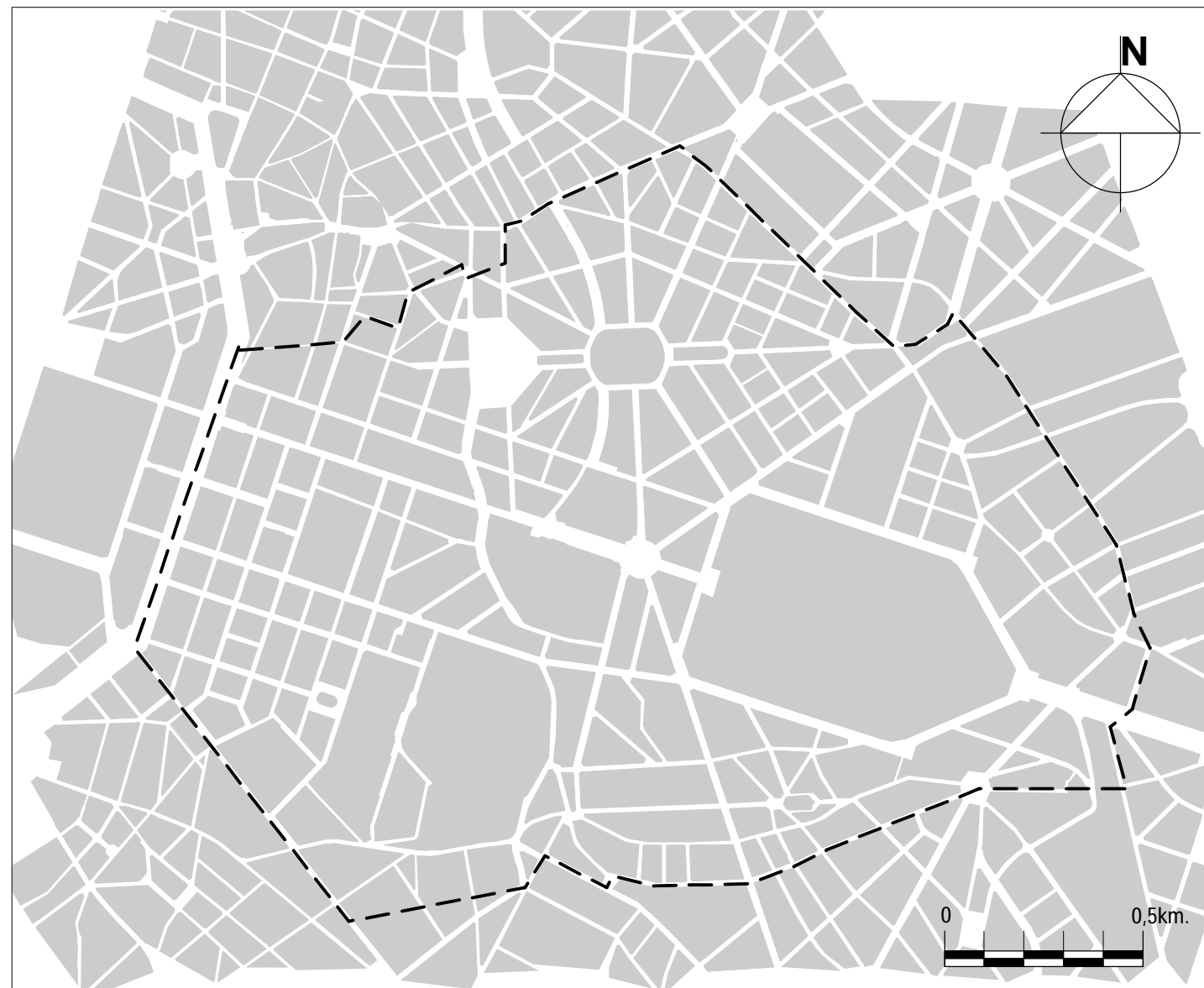
N° de ref. du document

**A.Morph.hist/A3**

## Table des matières

p.02	Carte du périmètre provisoire de l'étude
p.03	Introduction
p.04	Situation à la fin du XVIIIe et au début du XIXe siècle
p.06	Situation durant les périodes 1837-1840 et 1840-1870
p. 08	Situation durant la période 1870-1880 et en l'année 1880
p. 10	Situation à la fin du XIXe et au XXe siècle
p.12	Comparaison de la carte de 1840 et celle de 1993-1994
p.13	Conclusion
p.14	Bibliographie
p.15	Liste des cartes et plans

## Carte du périmètre provisoire de l'étude



## Introduction

L'espace mémorise l'histoire de la ville à travers des traces parfois difficilement saisissables. Connaître les logiques de développement d'une structure urbaine au fil du temps s'avère utile pour comprendre la richesse de ses potentialités ou l'origine de ses problèmes éventuels. L'identification de ces données peut jouer un rôle non négligeable tant dans l'établissement du diagnostic de la situation actuelle que dans son évaluation ou, même, dans le choix des solutions que l'on envisagera de préférence pour rencontrer les nouvelles exigences et les nouveaux défis de quartiers en pleine mutation.

La mise en pratique de la méthodologie Space Syntax a montré que la forme des espaces influence le comportement et les préférences des hommes. En retour, ils ont influé sur les formes de la ville de manière à y vivre mieux et s'y déplacer plus facilement. L'étude de la morphogenèse, c'est-à-dire de la naissance et du développement de la forme de la ville, montre elle aussi cette affinité entre la topologie et les choix effectués au fil du temps en matière de croissance et d'évolution urbaine. L'homme et sa façon de réagir aux espaces est la constante qui régit l'histoire et de la ville. Il pense de nouvelles rues, de nouveaux quartiers, qu'il imagine le mieux possible, forcément au niveau local, en se raccordant à ce qui existe. Mais il s'occupe de demain et aspire au nouveau. Le décalage du temps et de la pensée fait qu'il crée un autre univers, une autre cohérence, toujours légèrement en rupture par rapport à l'existant. Il veut faire mieux, il veut faire autrement. Il agit et, même lorsqu'il le fait dans un souci de parfaite intégration, il agit localement. Ce décryptage des décisions prises sur la forme de la ville au cours de l'histoire permet, par cartes interposées, d'accéder aux pensées et aux envies, aux volontés et aux contraintes des hommes de jadis, qui ont essayé de faire pour le mieux. Il permet d'approcher ce «meilleur des mondes possibles» qu'ils nous ont laissé et de se confronter à leurs limites. Dans cet environnement contraignant, c'est l'idée la mieux adaptée qui l'a généralement emporté, pas nécessairement la plus forte. Le fait que la méthodologie Space Syntax confirme cette relation intime entre topologie et morphologie invite à ausculter ces mécanismes et à réfléchir tant à l'inertie des formes urbaines qu'à leurs potentialités de changement.

A travers l'étude de huit moments-clés du développement des quartiers européens, la présente recherche morpho-historique a donc constitué une incursion préalable à l'établissement du diagnostic de la structure spatiale urbaine existante (Partie A de l'Etude générale).

Ces 8 étapes ont été cartographiées en superposant les anciens tracés sur le fond de plan actuel, (représenté en blanc) de manière à donner le maximum de points de repère aisés. Elles mettent en lumière les principales modifications apportées, depuis l'aube du XIXe siècle, au territoire compris dans le périmètre provisoire délimité par le Gouvernement, qui recouvre plusieurs quartiers. Sur les 8 plans, les extensions successives du tissu urbain sont représentées en couleurs de plus en plus claires au fur et à mesure que l'on se rapproche dans le temps.

La présente étude morpho-historique repose sur l'analyse comparative et critique de la cartographie bruxelloise conservée à la Bibliothèque Royale Albert Ier (Cartes et plans) et des publications relatives à l'évolution de Bruxelles. La confrontation des publications et des cartes a permis de dater de manière relativement précise la création de la plupart des voiries des quartiers étudiés, en dépit du fait que de nombreux plans représentent des projets d'extensions urbaines et non pas une situation réelle. Les sources sur lesquelles se fonde cette recherche sont mentionnées à la fin du fascicule.

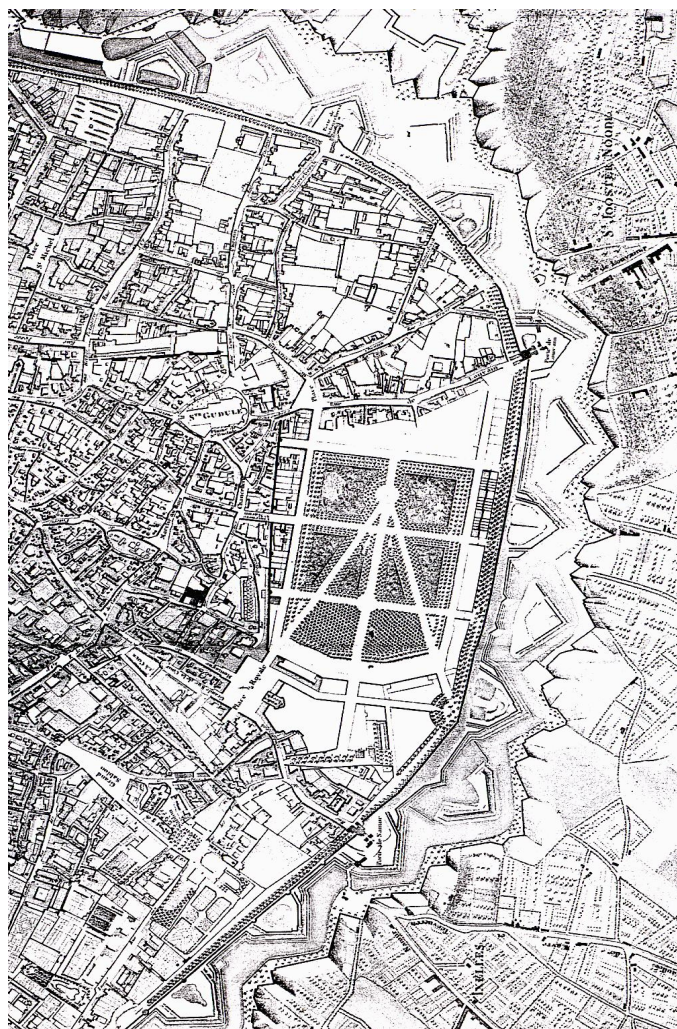


## Situation à la fin du XVIIIe et au début du XIXe siècles

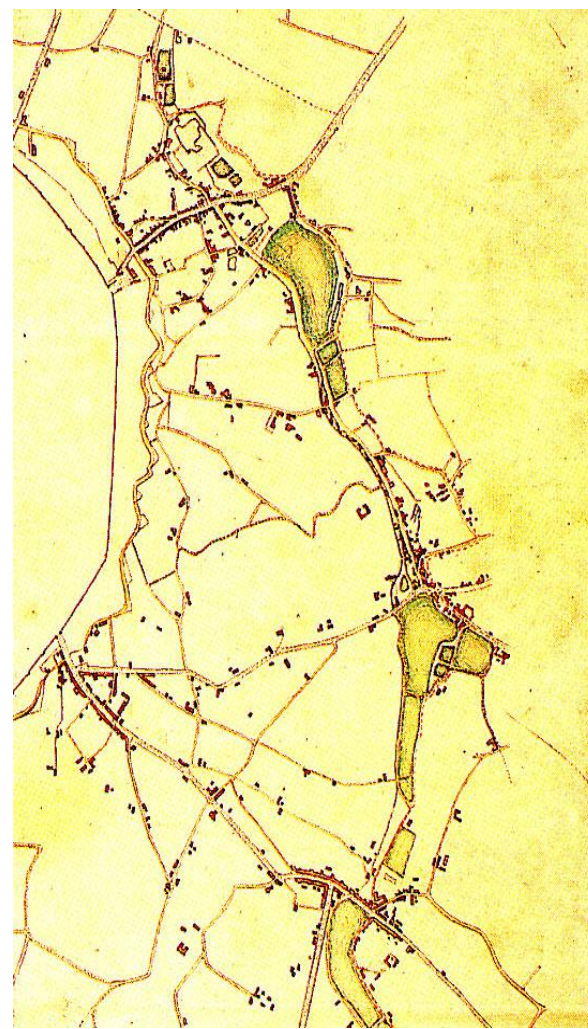
Les fortifications de Bruxelles furent érigées durant la seconde moitié du XVIIIe siècle et démantelées en 1782, sous l'ordre de Joseph II. Elles matérialisèrent la limite entre la ville et la campagne jusqu'au début du XIXe siècle. La campagne était constituée de cultures maraîchères, de propriétés agricoles, de moulins, de brasseries, etc. Elle était parsemée de maisons en ordre dispersé et de villégiatures pour les citoyens aisés. Depuis la porte de Louvain et la porte de Namur, les chaussées de Louvain au nord-est et les chaussées d'Ixelles et de Wavre (anciennement de Tervuren) à l'est, étaient les principaux axes qui traversaient la vallée du Maelbeek s'étendant entre les communes d'Ixelles, Etterbeek, Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek. La vallée était parcourue par le ruisseau du Maelbeek qui alimentait, entre Ixelles et Saint-Josse, une chaîne d'étangs dont les seuls vestiges actuels sont l'étang du parc Léopold et la pièce du square Marie-Louise.

Le tracé tortueux du Maelbeek était longé par la chaussée d'Etterbeek, reliant la chaussée de Louvain aux chaussées de Wavre et d'Ixelles. A l'endroit où elles se rencontraient, se développèrent le centre d'Etterbeek et le centre de Saint-Josse-ten-Noode.

La destruction des remparts, des bastions et des forts fut décrétée en 1810. Les fortifications cédèrent la place aux boulevards de ceinture de Bruxelles qui furent aménagés comme promenade à partir de 1819. La jonction fut opérée entre ceux-ci et la ville à hauteur du parc de Bruxelles avec le prolongement des rues de la Loi, Zinner et Lambermont. De l'autre côté des boulevards, l'extension de Bruxelles vers la campagne démarra à partir de 1831. Plusieurs nouveaux tracés témoignent du développement de Saint-Josse-ten-Noode et d'Etterbeek à la même époque.



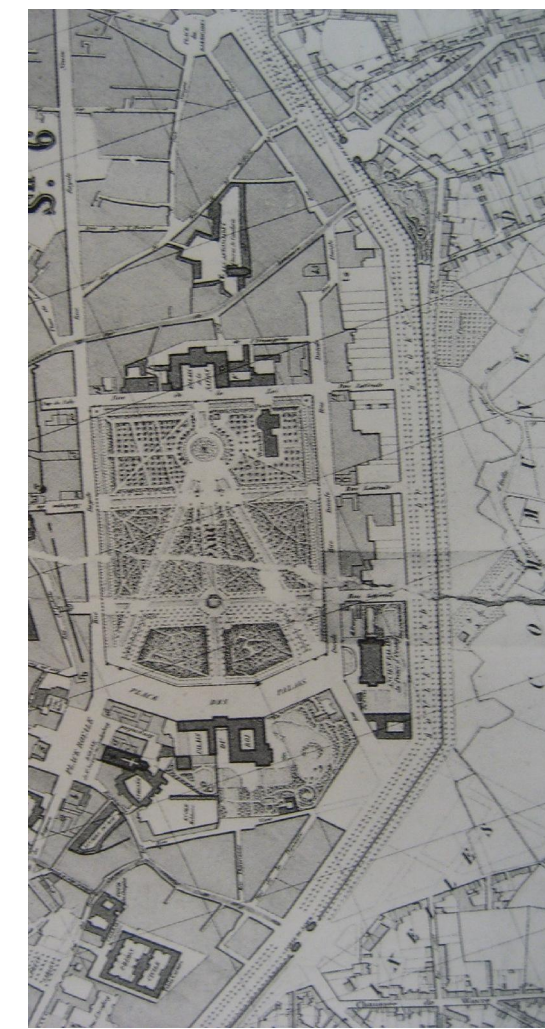
La campagne environnante et les fortifications de Bruxelles entre les portes de Namur et de Louvain durant la seconde moitié du XVIIIe siècle. Plan de J. de Ferraris, gravé par L.-A. Dupuis, 1777. Danckaert L., *L'Evolution territoriale de Bruxelles. Cartographie de 1550 à 1840*, Bruxelles, 1968, planche II.



Les chaussées de Louvain, de Namur et de Wavre traversent la vallée du Maelbeek. Plan de 1810. Cabuy Y., *Atlas du sous-sol archéologique de Bruxelles*, n° 12, nord-est, Bruxelles, 1997, p. 28.



La densification des faubourgs aux portes de Namur et de Louvain. Plan topographique de Bruxelles et de ses faubourgs pour l'année 1816, dressé par D.B. et gravé par Ph. J. Maillart. CRMS



De nouvelles rues ont été percées pour relier le quartier du Parc de Bruxelles aux boulevards. Plan de Craan, 1835. Danckaert L., *L'Evolution territoriale de Bruxelles. Cartographie de 1550 à 1840*, Bruxelles, 1968, planche III C et D.



## Situation à la fin du XVIIIe siècle:

- Les fortifications de Bruxelles séparent la ville de la campagne (1).
- La chaussée de Louvain au nord-est (3) et, au sud-est, les chaussées d'Ixelles et de Tervuren (6 = actuelle chaussée de Wavre) aboutissent respectivement aux portes de Louvain (2) et de Namur (5).
- La chaussée d'Etterbeek (8) relie l'actuelle chaussée de Wavre et la chaussée d'Ixelles à la chaussée de Louvain. Elle longe le ruisseau du Maelbeek et le chapelet d'étangs qui s'étend depuis Ixelles jusqu'à Saint-Josse-ten-Noode.
- Etterbeek compte 4 chemins pavés au début du XIXe siècle: la chaussée d'Etterbeek (8), l'actuelle chaussée de Wavre (6), le Broebelaerspad (11 = actuelle rue Louis Hap) et la rue de Bessem (10 = actuelle chaussée Saint-Pierre).
- Le Broebelaerspad (11) longe le ruisseau du Broebelaer qui se jette dans le Maelbeek au carrefour avec la chaussée d'Etterbeek.

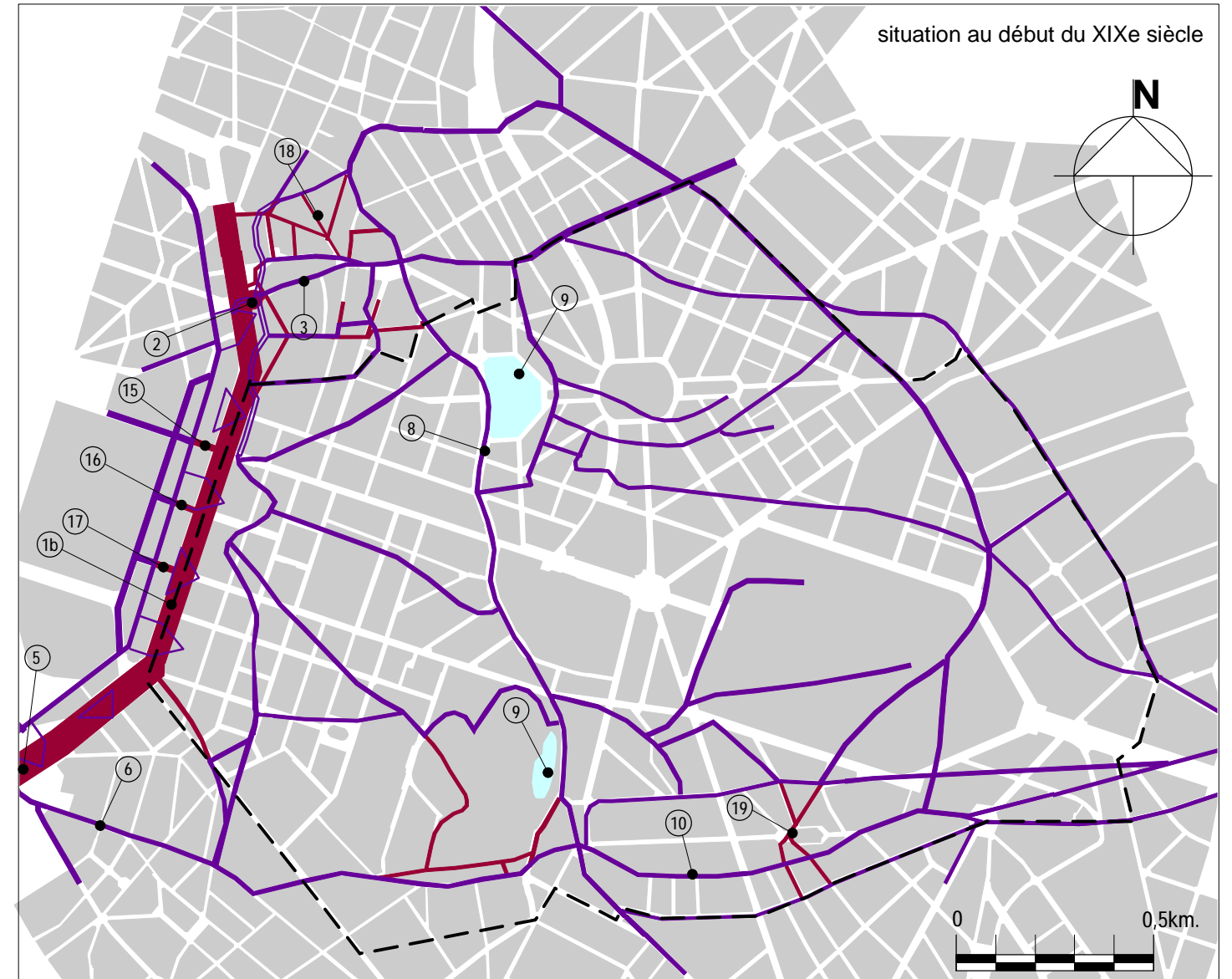
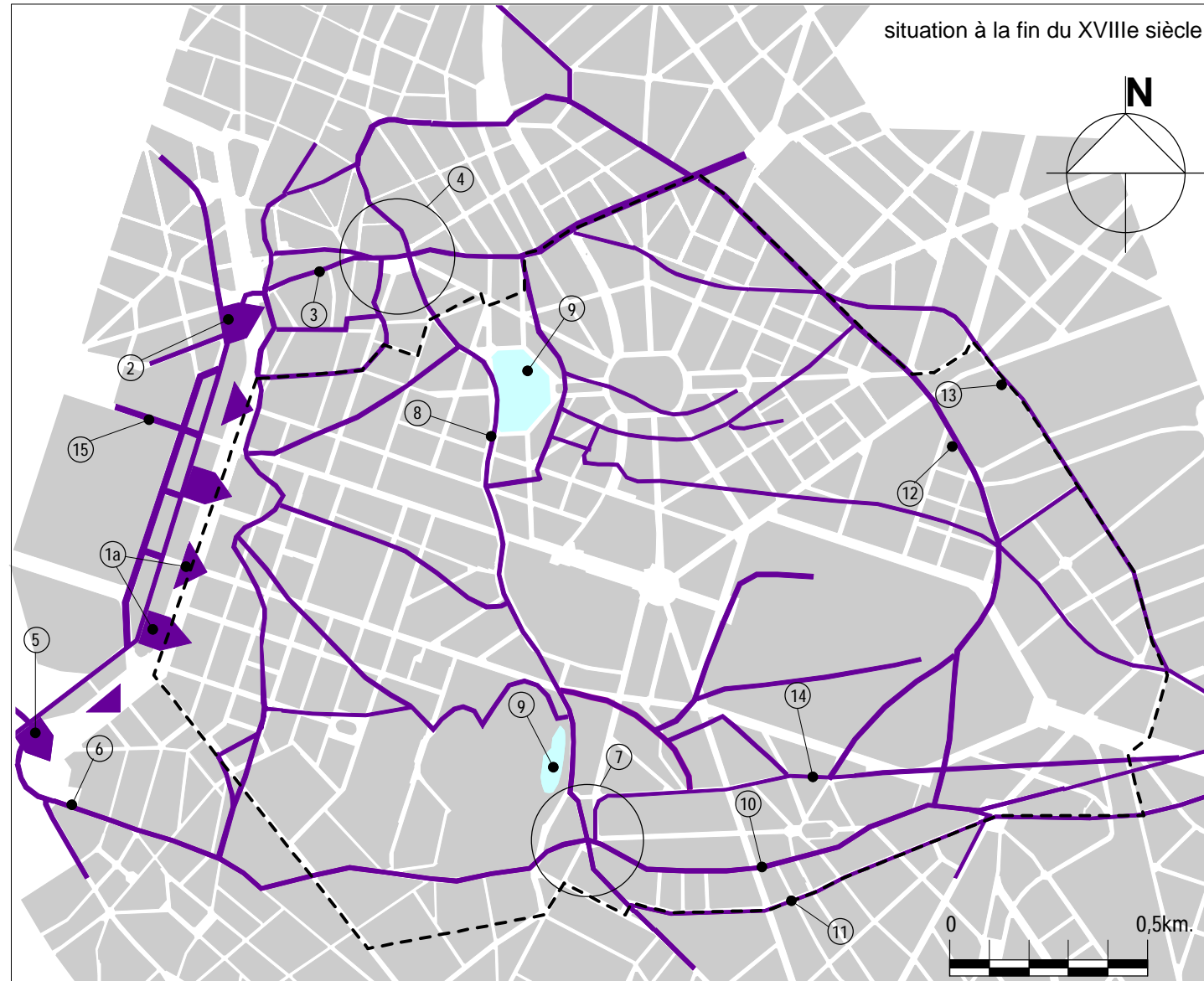
### Légende: situation fin XVIIIe et début XIXe siècles

- Périimètre provisoire de l'étude
  - Plans d'eau actuels
  - Tracés antérieurs au XIXe siècle
  - Tracés datant du début du XIXe siècle
  - Tracés disparus à cette date.
1. Fortifications (1a) puis boulevards (1b)
  2. Porte de Louvain
  3. Chaussée de Louvain
  4. Ancien centre de Saint-Josse
  5. Porte de Namur
  6. Chaussée de Wavre (de Tervuren)
  7. Ancien centre d'Etterbeek

8. Chaussée d'Etterbeek
9. Grands étangs (Saint-Josse et Etterbeek)
10. Chaussée Saint-Pierre (chemin Bessem)
11. Rue Louis Hap (chemin Broebelaer)
12. Rue du Noyer
13. Rue de Linthout
14. Rue du Cornet (Prince Wege)
15. Rue de la Loi
16. Rue Zinner
17. Rue Lambermont.
18. Développement de Saint-Josse
19. Développement d'Etterbeek

## Situation au début du XIXe siècle:

- Création de la promenade des boulevards de ceinture de Bruxelles sur le tracé des fortifications (1);
- Prolongement des rues de la Loi (15), Zinner (16) et Lambermont (17) pour relier le quartier du parc de Bruxelles aux nouveaux boulevards;
- Création de nouveaux tracés témoignant du développement de Saint-Josse-ten-Noode (18) et d'Etterbeek (19).



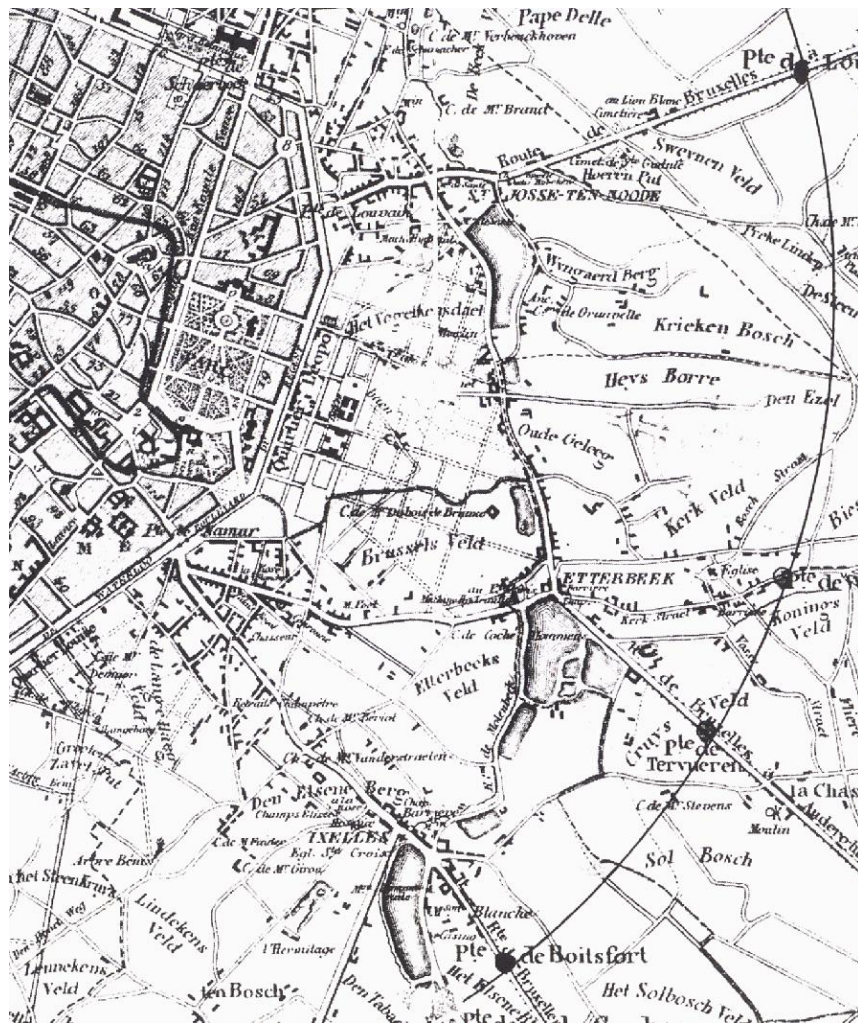


## Situation durant les périodes 1837-1840 et 1840-1870 .

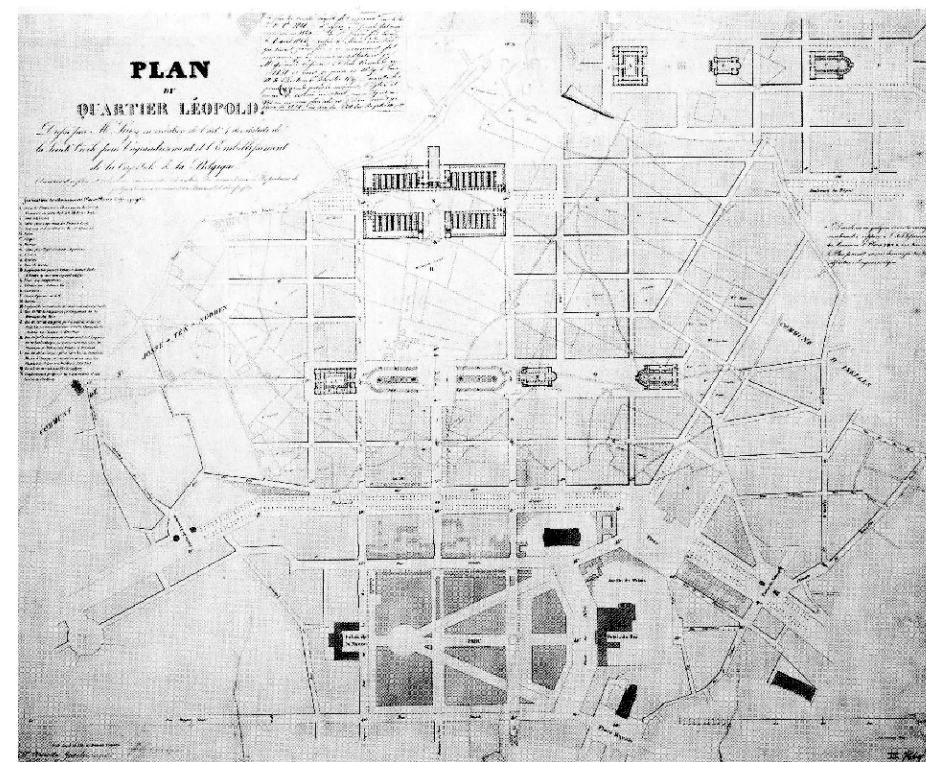
Le quartier Léopold constitua la première extension de Bruxelles hors les murs; son succès est à l'origine du départ de l'aristocratie et de la grande bourgeoisie du centre historique de la ville. Il fut réalisé à l'initiative de la Société Civile pour l'Aggrandissement et l'Embellissement de Bruxelles. Le plan, élaboré par l'architecte François Tilman Suys en 1838, fut conçu comme le prolongement de la trame en damier du quartier du Parc. Le nouveau quartier résidentiel conçu autour de deux nouvelles places - la place de l'Industrie (aujourd'hui square de Mêeus) et la place de la Société Civile (aujourd'hui square Frère Orban) - devait aussi comprendre un important programme d'équipements dont, finalement, seule l'église fut construite (Suys, 1840-1842).

Cette première urbanisation fut le point de départ des extensions ultérieures du quartier Léopold, réalisées plus à l'est entre 1840 et 1870, qui exigèrent l'assèchement de plusieurs étangs et terrains marécageux situés sur le parcours du Maelbeek. Le prolongement de la rue de la Loi fut envisagé dès 1845. A son extrémité, un rond-point articulait deux nouveaux axes, les avenues de Cortenberg et d'Auderghem actuelles (1855-1857), enserrant le nouveau Champ de Manœuvres aménagé en 1850 sur la commune d'Etterbeek (partie du parc du Cinquantenaire actuel).

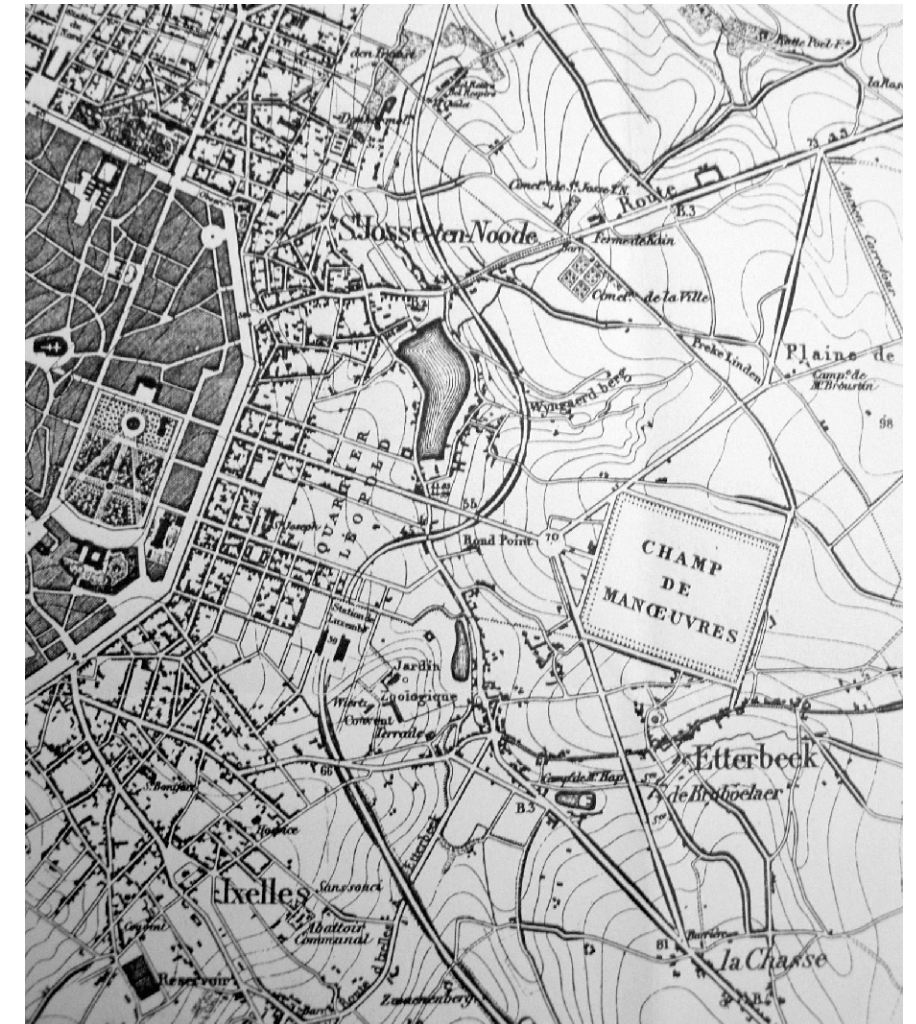
Parallèlement, le Maelbeek fut voûté et le Broebelaer asséché. A partir de 1851, un jardin zoologique et un jardin des plantes furent créés autour d'un étang de la vallée du Maelbeek par la Société royale de Zoologie, d'Horticulture et d'Agrement. Ils furent aménagés en parc à l'anglaise (actuel parc Léopold) par le paysagiste Louis Fuchs. En 1855, la ligne de chemin de fer reliant Bruxelles à Luxembourg fut implantée à la limite des nouveaux tracés; la gare du Luxembourg fut construite par Gustave Saintenoy entre le quartier Léopold et le jardin zoologique. En 1853, la moitié du territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode et 63 ha d'Etterbeek furent annexés par la Ville de Bruxelles qui avait été l'initiatrice de ces nouveaux tracés. Mais c'est seulement en 1860 que les octrois et la barrière séparant Bruxelles de ses extensions furent supprimés. Leur disparition intensifia l'urbanisation du territoire compris entre les portes de Louvain et de Namur. De nombreux plans d'extension du quartier nord-est virent le jour entre 1840 et 1870. Plusieurs furent élaborés par Victor Besme, inspecteur voyer de Bruxelles entre 1859 et 1903, principal artisan des développements urbanistiques de l'agglomération bruxelloise jusqu'à nos jours.



Charles Vanderstraeten, 1840. En pointillé, les tracés projetés mais non réalisés. *Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et Aménagement urbain, 1780-1914.* Gent, 1979, pp. 16-17.



T.F. Suys, 1838. Plan du Quartier Léopold. Les tracés sont conçus dans le prolongement du plan en damier du quartier du Parc. Du programme d'équipements, seule l'église fut construite. *Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et Aménagement urbain, 1780-1914.* Gent, 1979, p. 19.



Ch. Vandermaelen, 1858. Les extensions du quartier Léopold, la rue de la Loi prolongée, le Champ de Manœuvres, le jardin zoologique et le tracé de la ligne de chemin de fer sont figurés.



## Situation durant la période 1837-1840:

- Première phase d'urbanisation du quartier Léopold dans le prolongement du quartier du Parc de Bruxelles selon le projet de Tilman François Suys de 1838: prolongement de la rue de la Loi (1), création des rues du Luxembourg (2) et Belliard (3);
- Création de la place de la Société civile (actuel square Frère Orban) (4) et de la place de l'Industrie (actuel square de Mêeus) (5);
- Création des rues Joseph II (6) et du Trône (7).

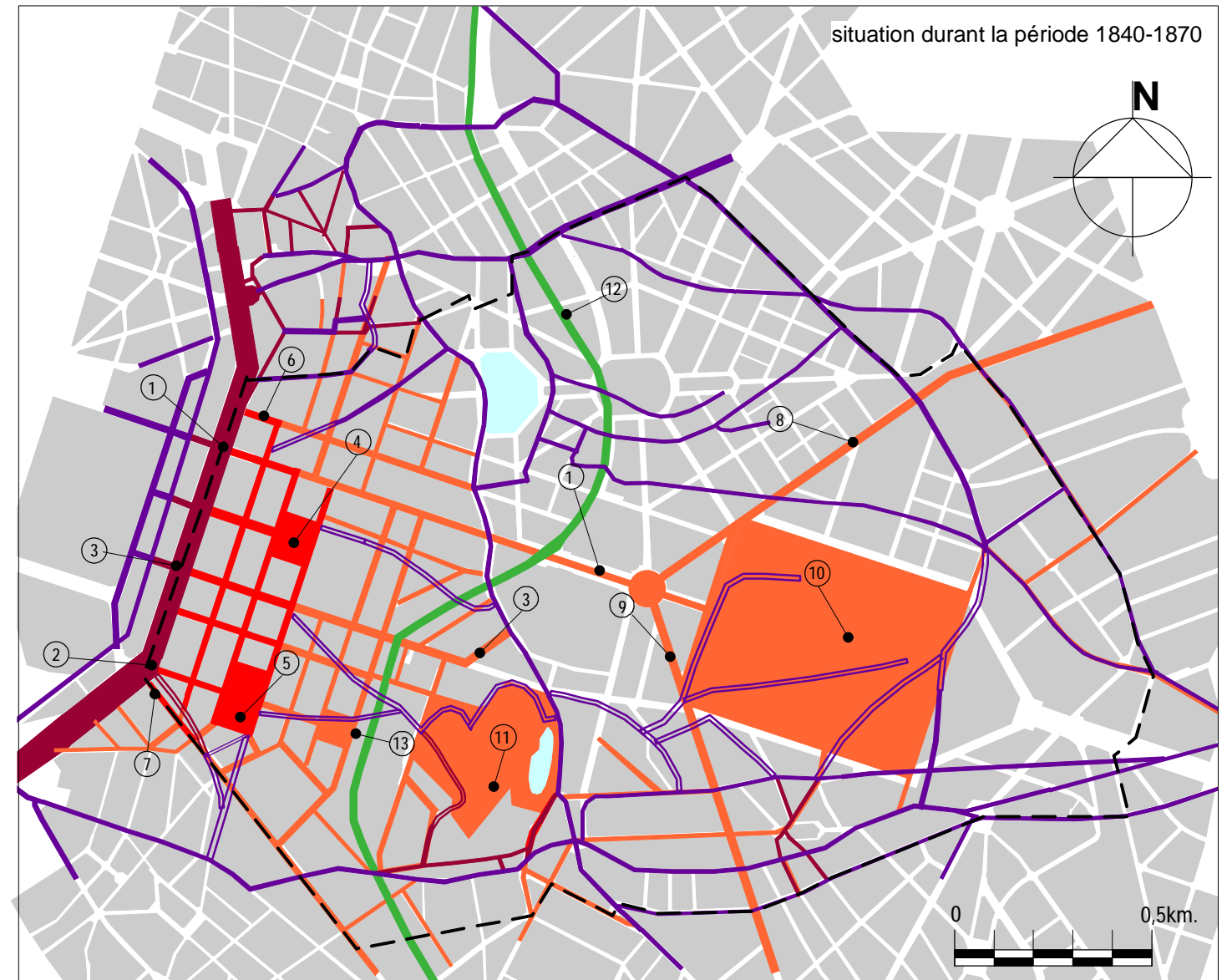
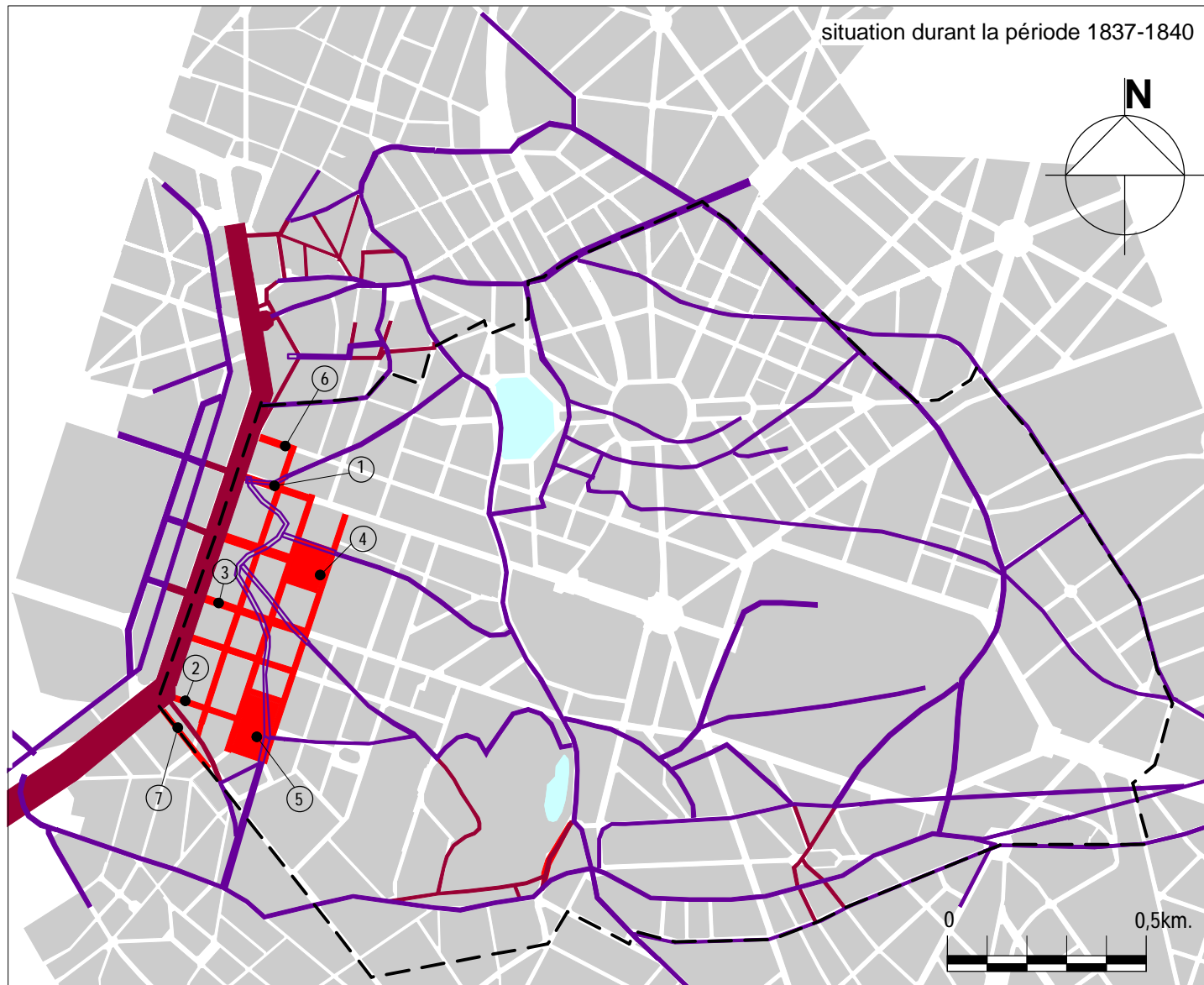
### Légende: situation durant les périodes 1837-1840 et 1840-1870

- Périmètre provisoire de l'étude
- Plans d'eau actuels
- Tracés antérieurs au XIXe siècle
- Tracés datant du début du XIXe siècle
- Tracés datant de la période 1837-1840
- Tracés datant de la période 1840-1870
- Tracés disparus à cette date.
- 1. Porte de la Loi et la rue de la Loi prolongée
- 2. Porte et rue du Luxembourg
- 3. Porte Léopold et rue Belliard

- 4. Place de la Société civile (square Frère Orban)
- 5. Place de l'Industrie (square de Mêeus)
- 6. Rue Joseph II
- 7. Rue du Trône
- 8. Avenue de Cortenberg
- 9. Avenue d'Auderghem
- 10. Champ de Manœuvres
- 11. Jardin Zoologique
- 12. Ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg
- 13. Gare du Quartier Léopold

## Situation durant la période 1840-1870:

- Deuxième phase d'urbanisation du quartier Léopold;
- Début de l'urbanisation du quartier Nord-est;
- Prolongement de la rue de la Loi et création du rond-point (1);
- Création du Champ de Manœuvres (10), partie de l'actuel parc du Cinquantenaire;
- Tracé des avenues de Cortenberg (8) et d'Auderghem (9);
- Création d'un jardin zoologique (11), actuel parc Léopold;
- Tracé de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg (12);
- Création de la gare du Quartier Léopold (13).



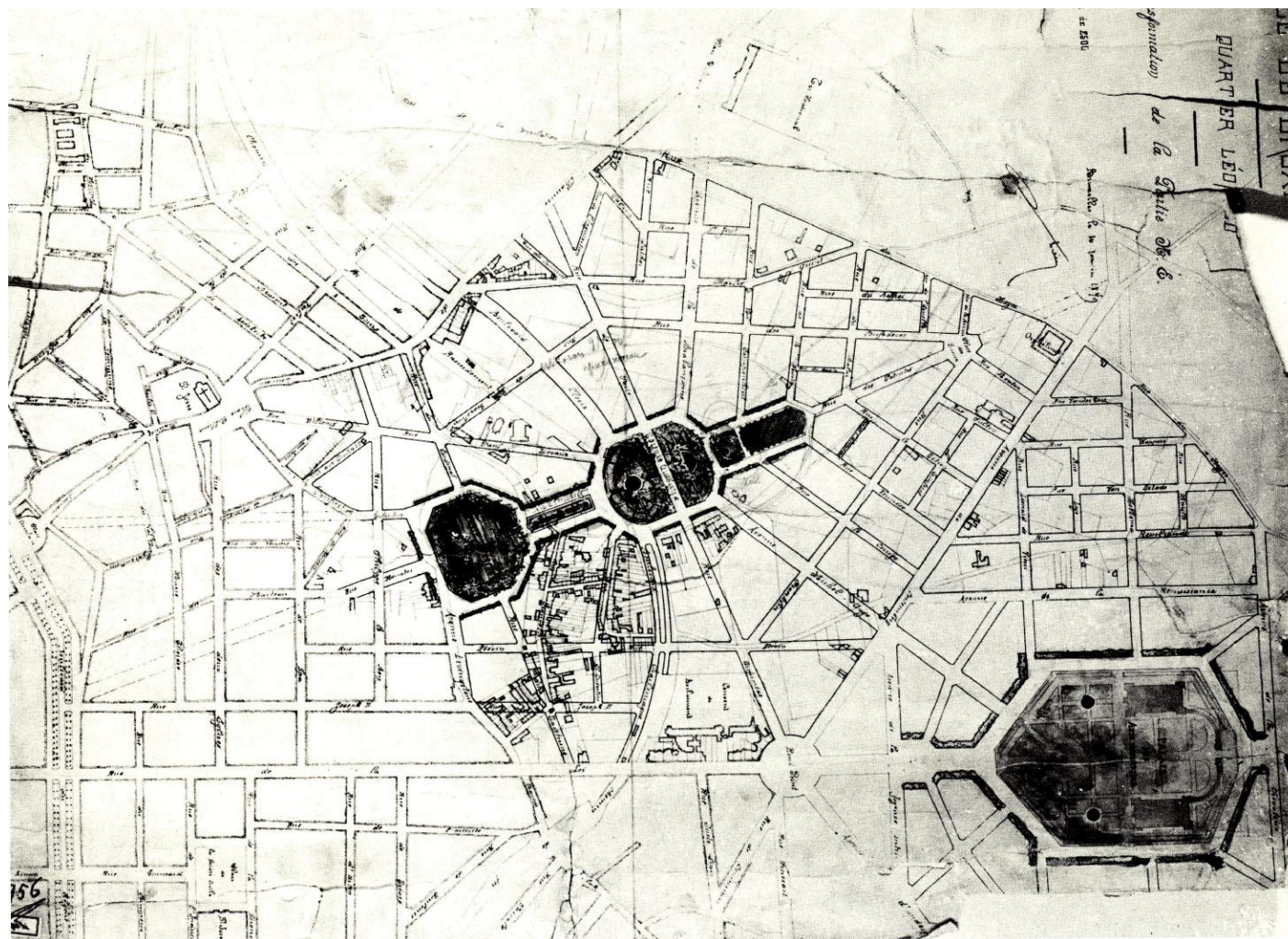


## Situation durant la période 1870-1880 et en l'année 1880

A partir de 1870, plusieurs projets furent élaborés par Jamblinne de Meux et Gédéon Bordiau pour agrandir le quartier Léopold et ses prolongements vers la campagne qui s'étendait entre la chaussée de Louvain, la rue du Noyer, l'avenue de Cortenberg et la rue de la Loi, ainsi qu'aux abords du grand étang de Saint-Josse-ten-Noode. C'est le second projet de Bordiau (dessiné en 1875) qui fut adopté. Il proposait la construction d'une suite axiale de 4 squares: les squares Marguerite, Ambiorix, Palmerston et Marie-Louise, qui furent agrandis en 1891 par le square Guttenberg. Le grand étang de Saint-Josse fut partiellement asséché et réduit de manière à occuper le centre du square Marie-Louise, aménagé en jardin paysager tandis que le square Ambiorix était aménagé en jardin français. L'église qui devait clôturer le haut de la perspective, square Marguerite, ne fut jamais réalisée.

La construction du nouveau quartier, qui débuta en 1875, fut retardée jusqu'en 1885 par les très importants travaux d'infrastructure qui furent entrepris vers cette époque pour résorber la rupture occasionnée entre la rue de la Loi et l'actuelle rue Stevin par la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg, récemment aménagée en surface. Afin de garantir la continuité du tissu urbain, on décida à la fois d'enterrer les voies entre la rue de la Loi et la rue Stevin (sous le boulevard Charlemagne) et de les déplacer horizontalement entre les squares Ambiorix et l' Armand Steurs afin de

les intégrer en sous-sol, dans la profondeur de la pente (sous le boulevard Clovis), créant ainsi les seules voiries courbe de l'ensemble. Dans ce secteur, les maisons furent édifiées au tournant du XXe siècle. Parallèlement, la rue Belliard était prolongée jusqu'à l'avenue d'Auderghem, la chaussée d'Etterbeek recevait sa forme définitive et plusieurs rues étaient tracées au nord de la chaussée de Louvain. En 1880, le cinquantenaire de la Belgique fut commémoré par une grande exposition internationale qui se tint sur le Champ de Manoeuvre désaffecté depuis que l'armée avait acquis de nouveaux terrains à Etterbeek. Les avenues de la Renaissance et des Nerviens furent créées à cette occasion et l'architecte Gédéon Bordiau édifia deux grandes halles de fer et de verre pour promouvoir l'industrie et le commerce, reliées entre elles par deux ailes et une colonnade courbes. Dans l'axe de la rue de la Loi et du parc aménagé pour l'occasion, ouvrait un arc de triomphe réalisé provisoirement en bois et en staff (c'est seulement en 1905, pour le 75e anniversaire de la Belgique, que l'architecte français Charles Girault réalisa l'arc de triomphe actuel). Le parc accueillit des expositions jusqu'en 1935. Dès 1880, ce stimulant fut à l'origine de la création de nouvelles rues au nord et au sud, tandis que d'autres voiries anciennes étaient élargies ou reconstruites. Parallèlement, le jardin zoologique légèrement agrandi cédait la place, en 1880, à un jardin d'agrément, le parc Léopold, où étaient organisés fêtes et concerts.



G. Bordiau, 1879. Plan du quartier nord-est, détail. L'ancien champ de manœuvres est reconverti en parc d'expositions à partir de 1880. Ses abords sont urbanisés.

*Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et Aménagement urbain, 1780-1914.* Gent, 1979, p. 26.



Plan de l'Institut cartographique militaire, 1881. L'ancien tracé du chemin de fer est encore visible dans le quartier Nord-Est. CRMS



## Situation durant la période 1870-1880:

- Projet de Gédéon Bordiau pour le quartier Nord-Est (1), 1875: création d'une suite de 4 squares: les squares Marguerite (2), Ambiorix (3), Palmerston (4) et Marie-Louise (5) (agrandis en 1891 par le square Guttenberg (6));
- Urbanisation du quartier Nord-Est à partir de 1885, suite aux travaux préalables à la ligne de chemin de fer (boulevard Charlemagne) (8);
- Déplacement et enfouissement des voies de chemin de fer sous l'actuel boulevard Clovis (vers 1890) (9);
- Réalisation de plusieurs rues au nord de la chaussée de Louvain;
- Prolongation de la rue Belliard jusqu'à l'avenue d'Auderghem;
- Aménagement de la chaussée d'Etterbeek.

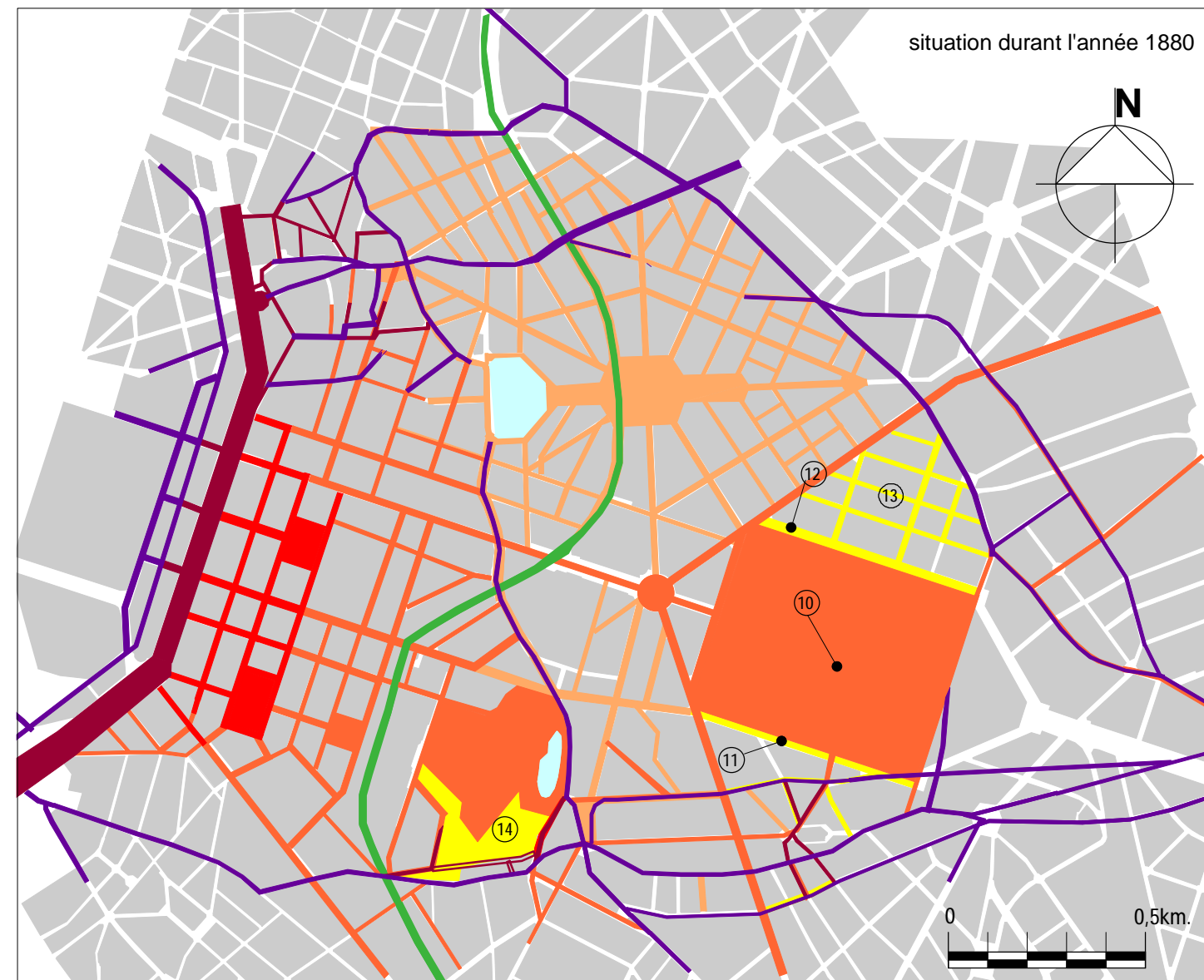
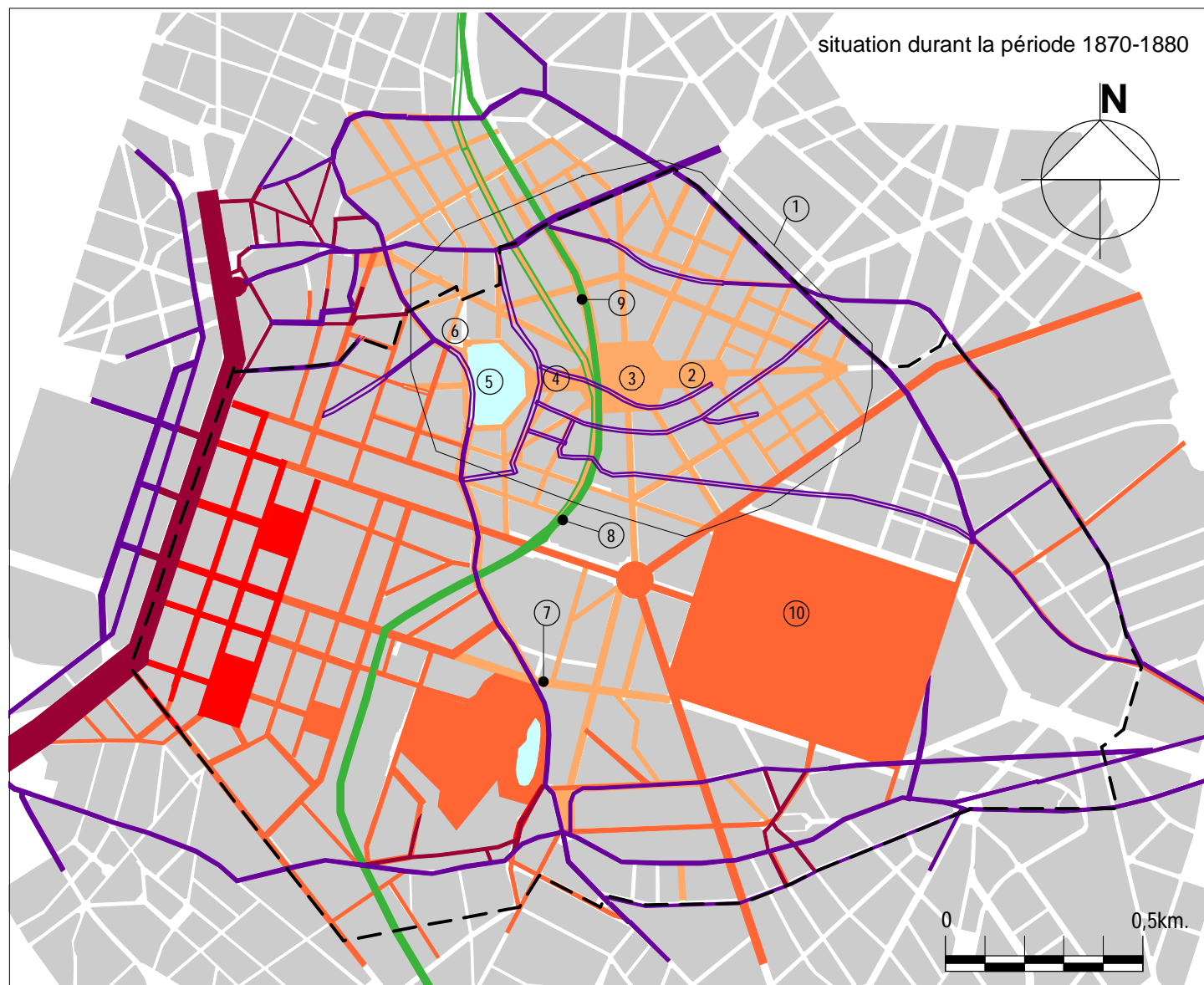
### Légende: situation durant la période 1870-1880 et en 1880

- Périmètre provisoire de l'étude
- Plans d'eau actuels
- Tracés antérieurs au XIXe siècle
- Tracés au début du XIXe siècle
- Tracés de 1837-1840
- Tracés de 1840-1870
- Tracés de 1870-1880
- Tracés de 1880
- Tracés disparus par rapport à la période précédente.
- 1. développement du quartier Nord-Est
- 2. Square Marguerite
- 3. Square Ambiorix

- 4. Square Palmerston
- 5. Square Marie-Louise
- 6. Square Guttenberg
- 7. Prolongement de la rue Belliard
- 8. Enfouissement de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg à partir de la rue Stevin
- 9. Enfouissement et déplacement de la ligne de chemin de fer entre les squares Ambiorix et Steurs
- 10. Cinquantenaire
- 11. Création de l'avenue des Nerviens
- 12. Création de l'avenue de la Renaissance
- 13. Urbanisation au nord et au sud du Cinquantenaire.
- 14. Parc Léopold

## Situation durant l'année 1880:

- Aménagement du Champ de Manœuvres (10) en site d'exposition pour fêter le cinquantenaire de la Belgique en 1880: construction d'un ensemble monumental et création d'un parc;
- Urbanisation des rives nord et sud du Cinquantenaire;
- Création d'un jardin d'agrément, le parc Léopold, en lieu et place du jardin zoologique (14).





## Situation à la fin du XIXe et au XXe siècles

L'urbanisation du quartier Nord-Est se poursuit durant la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle. L'avenue de Tervueren fut créée par le roi Léopold II à l'occasion de l'Exposition universelle de 1897 et prolongée jusqu'au domaine royal de Tervuren (emplacement du futur musée de l'Afrique). La jonction entre l'avenue et le parc fut réalisée au moyen d'un square triangulaire délimité par les avenues des Gaulois et de l'Yser. Aux abords immédiats de cet aménagement, l'urbanisation des rues de Tongres, des Celtes et des Ménapiens fut stimulée par les foires et expositions. Au XXe siècle, le quartier de Linthout se développa entre deux anciens tracés. Au nord du parc du Cinquantenaire, l'Ecole militaire fut édifée en 1904 au détriment des rues qui avaient été ouvertes à cet emplacement. Au sud du parc, sur la commune d'Etterbeek, on réalisa l'ensemble de la place Van Meyel, où l'on construisit une nouvelle église en 1884 (démolie en 1993). Parallèlement, le maillage urbain s'étendit entre les anciens axes de la chaussée Saint-Pierre et du Broebelaer, également élargis et reconstruits. La place Saint-Pierre fut aménagée en 1900 à leur point de rencontre. Le développement urbanistique d'Etterbeek se poursuit entre les deux guerres, et bien au-delà, avec la construction du Cours Saint-Michel dans les années 1980.

Un projet de Cité scientifique fut développé sur le parc Léopold au tournant du XIXe siècle. On y installa le Musée d'Histoire naturelle (1891), bientôt suivi par la construction de plusieurs instituts. Si bien qu'en 1913, la commune de Bruxelles racheta le parc à la commune d'Ixelles pour l'annexer à son territoire; elle retraça également ses limites dans le quartier Nord-Est. A partir de la fin des années 1950, dans le droit fil de l'Exposition Universelle de 1958 et du choix de Bruxelles comme siège des Communautés européennes, le quartier Léopold connut un bouleversement profond avec l'implantation massive d'ensembles administratifs en lieu et place des hôtels de maître qui le caractérisaient. Cette mutation s'intensifia encore dans les années 1970 jusqu'à modifier radicalement le parcellaire et l'image du quartier à partir des années 1980. Parallèlement, de nouvelles infrastructures routières et de métro (1970-1974) étaient réalisées pour accroître l'accessibilité de ce que l'on appelle aujourd'hui le Quartier européen. En 1989, la Région de Bruxelles-Capitale décida de désaffecter la gare du Luxembourg. Elle autorisa la Société Espace Léopold (SEL) à construire une dalle sur les voies de chemin de fer et à y réaliser un ensemble d'édifices destinés aux institutions européennes.



Plan de l'Institut cartographique militaire de Bruxelles, 1894. Levé en 1865, revu en 1891.  
CRMS



Plan de Bruxelles en 1932  
Bibl. Roy. Albert 1er, cartes et plans, IV 7000



## Situation à la fin du XIXe siècle:

- Création de l'avenue de Tervueren en 1897 (1);
- Création du square triangulaire à la jonction de l'avenue de Tervueren et du Parc du Cinquantenaire;
- Urbanisation des abords de l'avenue de Tervueren (Tongres, Celtes... ) (4)
- Implantation de l'Ecole militaire (1904) au détriment de 3 rues au sud du parc du Cinquantenaire (7);
- Création du quartier de la place Van Meyel (8);
- Connexions entre la chaussée Saint-Pierre (9) et la rue Louis Hap (ancien Broebelaer) (10);

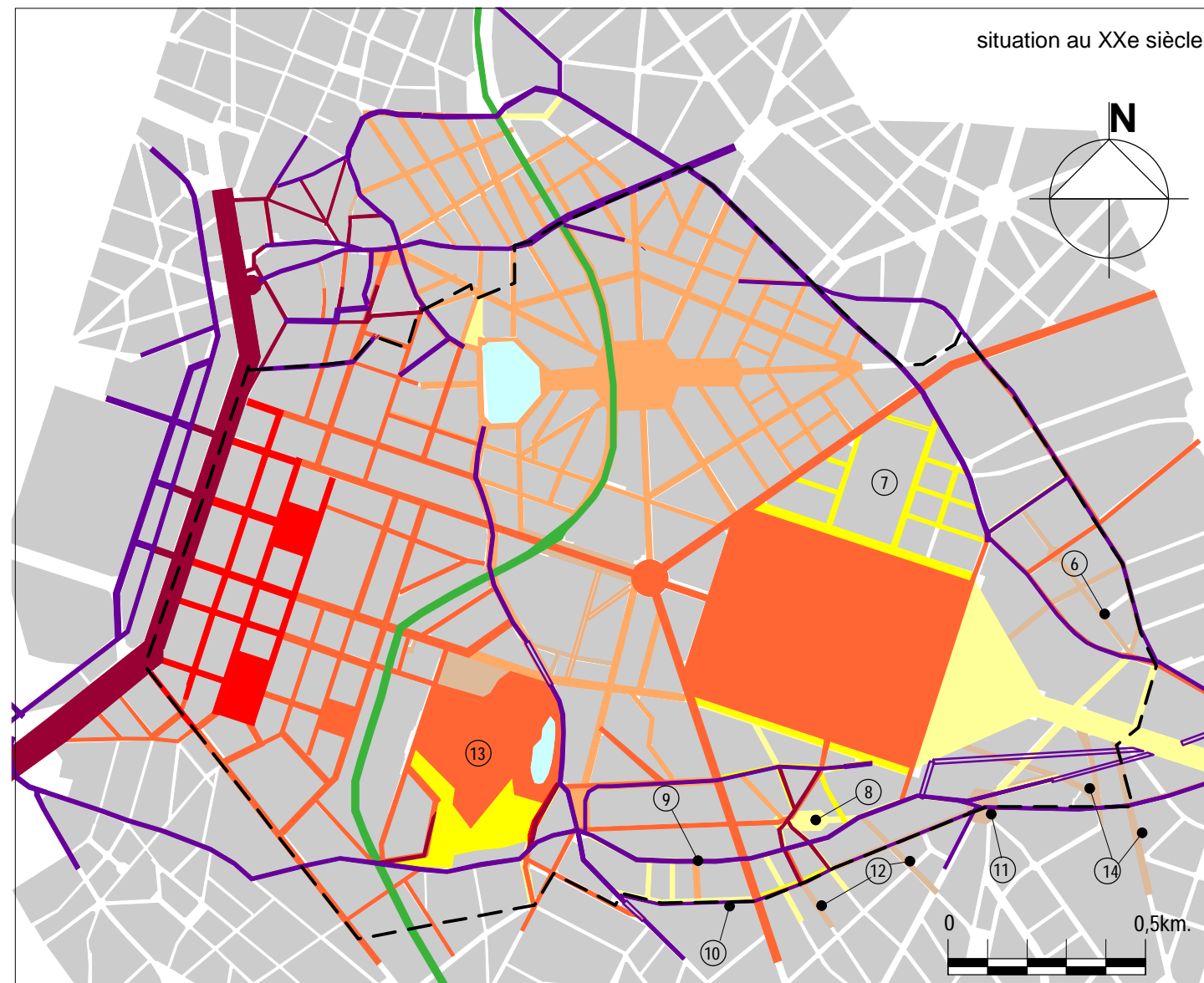
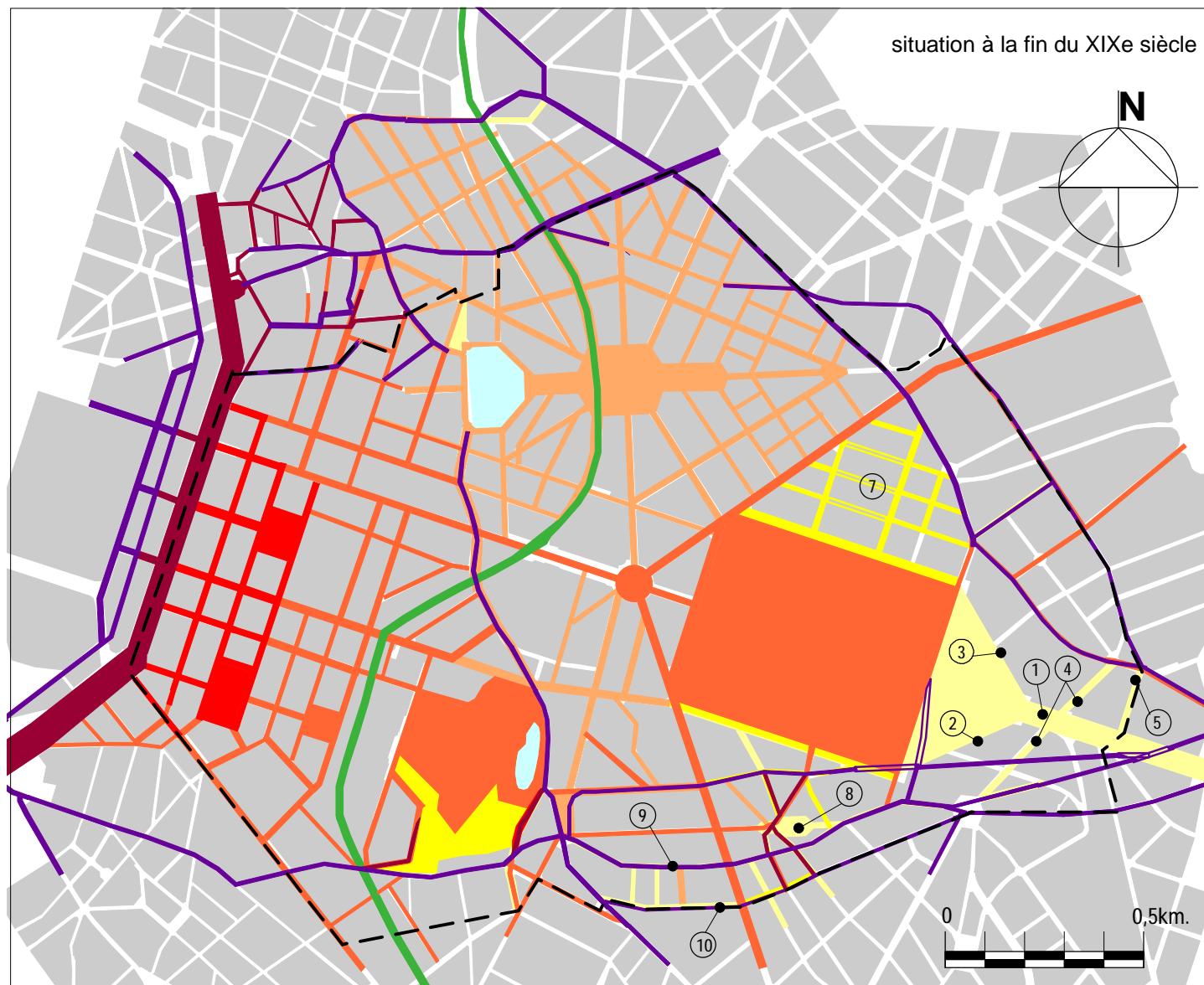
### Légende: situation à la fin du XIXe siècle et au XXe siècle

- Périmètre provisoire de l'étude
- Plans d'eau actuels
- Tracés antérieurs au XIXe siècle
- Tracés du début du XIXe siècle
- Tracés de 1837-1840
- Tracés de 1840-1870
- Tracés de 1870-1880
- Tracés de 1880
- Tracés de la fin du XIXe siècle
- Tracés datant du XXe siècle
- Tracés disparus par rapport à la période précédente.
- 1. Avenue de Tervueren
- 2. Avenue des Gaulois

- 3. Avenue de l'Yser
- 4. Rue des Tongres et avenue des Celtes
- 5. Avenue des Ménapiens
- 6. Quartier de Linthout
- 7. Ecole militaire
- 8. Place Van Meyel
- 9. Chaussée Saint-Pierre
- 10. Rue Louis Hap (ancien Broebelaer)
- 11. Place Saint-Pierre
- 12. Urbanisation d'Etterbeek
- 13. Parc Léopold
- 14. Rues autour du chemin de fer vers Vilvorde

## Situation au XXe siècle:

- Construction de plusieurs édifices dans le parc Léopold transformé en cité scientifique avant d'accueillir des équipements scolaires (13);
- Construction du quartier de Linthout (6);
- Création de nouvelles rues autour du chemin de fer vers Vilvorde (14).
- Création de nouvelles infrastructures routières (tunnels Belliard-Loi-Cinquantenaire-etc.);
- Construction de la ligne 1 du métro;
- Création d'une dalle au-dessus du chemin de fer à hauteur de l'ancienne gare du Luxembourg et construction de plusieurs bâtiments à destination des institutions européennes.





## Comparaison de la carte de 1840 et de celle de 1993-1994



Charles Vanderstraeten, 1840. En pointillé, les tracés projetés mais non réalisés.  
*Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et Aménagement urbain, 1780-1914.* Gent, 1979, pp. 16-17.



Carte de 1993-1994.  
Bruxelles: Carte de IGN, Situation de 1991, Bruxelles 31/3 sud, (1993-1994).



## Conclusion

A partir du démantèlement de la seconde enceinte de Bruxelles et de la création des boulevards de la petite ceinture au début du XIXe siècle, une ville tracée au cordeau va petit à petit se superposer à la campagne environnante, à ses rivières, ainsi qu'aux anciennes chaussées et chemins, ne laissant finalement subsister, au XXe siècle, que les principaux d'entre eux.

Cette superposition va s'opérer avec d'autant plus de difficultés que le relief est marqué. Ainsi, la vallée du Maelbeek souffrira particulièrement de connexions difficiles avec les nouveaux quartiers édifiés au XIXe siècle sur les hauteurs, au moyen de remblais parfois très importants. Les nouveaux espaces publics structurants qui accompagnent les extensions du quartier Léopold et de ses abords, ainsi que celles du quartier Nord-Est (rue de la Loi, rue Belliard, parc du Cinquantenaire, squares Ambiorix, Palmerston, et Marie-Louise), sont généralement orientés est-ouest, c'est-à-dire perpendiculairement à la vallée (en l'enjambant parfois). Elles sont donc en concurrence directe avec celle-ci et avec son axe structurant, l'ancienne chaussée d'Etterbeek.

Les voiries antérieures au XIXe siècle se reconnaissent aisément sur un plan actuel : avec la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg (qui date de 1855), ce sont les seuls tracés sinueux qui subsistent dans le tissu urbain orthogonal ou géométrique du XXe siècle. Parmi les plus importants: les chaussées d'Ixelles, de Wavre et de Louvain, ainsi que la chaussée d'Etterbeek qui parcourt la vallée du Maelbeek et relie la chaussée de Wavre à la chaussée de Louvain. Leur très longue histoire explique que, malgré leur insertion dans une nouvelle trame urbaine et la rivalité de nouveaux axes importants, ces chaussées ont généralement gardé un pouvoir attractif important. Si elles sont en perte de vitesse aujourd'hui, le fait qu'elles aient concentré sur leur tracé les anciens noyaux villageois et drainé l'essentiel des activités environnantes pendant des siècles leur octroie incontestablement un atout. Cet avantage qu'elles possèdent par rapport à d'autres voiries pourrait les autoriser à jouer à nouveau un rôle structurant, tant il est vrai que l'effet des forces les plus puissantes du changement reste conditionné par la manière dont une structure nouvelle peut s'appuyer sur une structure ancienne.



## Bibliographie

ABEELS G., *Brussel in oude prentkaarten*, Zaltbommel, 1990.

AMEEUW P., HONHON L., LEROY P., TEMMERMAN C.,  
VANDE WEYER M., VERELST P., *Bruxelles, au fil des jours et des  
saisons*, Lasne, 2001.

BAERTEN J., BARTIER J., PERSOONS E., STENGERS J., WITTE  
E., *Brussel, groei van een hoofdstad*, Antwerpen, 1979.

BALLET G., *Etterbeek in oude prentkaarten, deel 2*, Zaltbommel,  
1990.

BILLEN C., DUVOSQUEL J.M., *Bruxelles, l'esprit des villes  
d'Europe*, Anvers, 2000.

BOCHART, E., *Dictionnaire historique des rues, places, ... de  
Bruxelles*, Bruxelles, 1981.

*Brussel, 175 jaar hoofdstad*, Sprimont, 2005.

*Brussels hoofdstedelijk Gewest, Gevrijwaarde monumenten en  
landschappen*, Sprimont, 1999.

*Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et aménagement  
urbain, 1780-1914*, suite à l'exposition, Gand, 1979.

CABUY Y., *Atlas van de archeologische ondergrond van het Gewest  
Brussel, nr. 12, Brussel, Noord-Oostwijk*, Brussel, 1997.

CAPOEN G., LEMERCIER J., *Etterbeek in oude prentkaarten*,  
Zaltbommel, 1972.

COMBERT S., GOMBERT C., SPAPENS C., VAN QUORIE C., *De  
ringlanen, van de Hallepoort tot het Rogierplein*, in: *Brussel, stad van  
kunst en geschiedenis, nr. 40*, Brussel, 2005.

DANCKAERT L., *Bruxelles, cinq siècles de cartographie*, Tielt,  
1989.

DANCKAERT L., *L'évolution territoriale de Bruxelles. Cartographie  
de 1550 à 1840*, Bruxelles, 1968.

DELHAYE I., DUMONT M., HELSON J.M., HOUDE J., LACOUR  
M., MOUREAU C., PERON D., VAN BEECK G., *Morphologie  
urbaine à Bruxelles*, Bruxelles, 1987.

*De Squareswijk*, in: *Brussel, stad van kunst en geschiedenis, nr. 13*,  
Brussel, 1995.

D'OSTA J., *Bruxelles d'hier et d'aujourd'hui*, Bruxelles, 1976.

D'OSTA J., *Dictionnaire historique et anecdotique des rues de  
Bruxelles*, Bruxelles, 1986.

D'OSTA J., *Dictionnaire historique des Faubourgs de Bruxelles*,  
Bruxelles, 1989.

DUBREUCQ J., *Bruxelles, 1000 une histoire capitale, volume 7*,  
Bruxelles, 1999.

DUMONT G.H., *Histoire de Bruxelles, biographie d'une capitale*,  
Bruxelles, 1997.

*Het Jubelpark, zijn gebouwen en musea*, in: *Brussel, stad van kunst en  
geschiedenis, nr. 1*, Brussel, 1993.

*Het Leopoldspark, architectuur en natuur*, in: *Brussel, stad van kunst  
en geschiedenis, nr. 12*, Brussel, 1994.

*Het monumentale erfgoed van België, Brussels Hoofdstedelijk Gewest,  
deel 2, Sint-Joost-ten-Node*, Sint-Joost-ten-Node, 1997.

*Het monumentale erfgoed van België, Brussels Hoofdstedelijk Gewest,  
deel 3, Etterbeek*, Sint-Joost-ten-Node, 1997.

HYMANS L., *Bruxelles d'autrefois*, Bruxelles, 1988.

JACOBS R., *Brussel, de geschiedenis in de stad*, Brugge, 1994.

ROBBERCHTS W., *Brussels, a view from the sky*, Leuven, 2004.

STENGERS J., *Brussel: groei van een hoofdstad*, Antwerpen, 1979.

*Straten en stenen, Brussel: stadsgroei 1780-1980*, n.a.v. de  
tentoonstelling in 1980, Brussel, 1980.

TEMMERMAN C., *De Tervurenlaan*, in: *Brussel, stad van kunst en  
geschiedenis, nr. 17*, Brussel, 1995.

VANDENBREEDEN J., VAN SANTVOORT L., *Encyclopedie van  
de Art Nouveau, deel 1, de NO-wijk Brussel*, Brussel, 1999.

WAUTERS A., *l'Histoire des environs de Bruxelles, partie 8A*,  
Bruxelles, 1973.

WAUTERS A., *l'Histoire des environs de Bruxelles, partie 9A*,  
Bruxelles, 1973.

## Liste des cartes et plans

1777	Plan de J. de Ferraris, gravé par L.-A. Dupuis. Dans L'Evolution territoriale de Bruxelles. Cartographie de 1550 à 1840, Bruxelles, 1968, planche II.	1867	Projet pour l'union du chemin de fer Z-N-Luxemburg, Demasy en Delacroix, KBR, Cartes et plans, nr. III 7605.
1816	Plan topographique de la ville Bruxelles et environnement, J.B. De Bouge, KBR, Cartes et plans, nr.: III 9491.	1881	Plan de Bruxelles et environs, KBR, Cartes et plans, nr. IV 100.1881 Plan de l'Institut cartographique militaire, CRMS.
1816	Plan topographique de Bruxelles et de ses faubourgs pour l'année 1816, dressé par D.B. et gravé par Ph. J. Maillart, CRMS.	1893	Plan de Bruxelles et environs, KBR, Cartes et plans, nr. IV 12478.
1838	Quartier Leopold, plan de T.F. Suys, KBR, Cartes et plans, nr.: III 7660.	1894	Plan de Bruxelles et environs, KBR, Cartes et plans, nr. IV 3336.
1841	Plan de Bruxelles, Grognon, KBR, Cartes et plans, nr.: IV 10.039 XXXI.	1894	Plan de l'Institut cartographique militaire de Bruxelles. Levé en 1865, revu en 1891, CRMS.
1842	Plan topographique de la ville Bruxelles et environnement, Persenaire, KBR, Cartes et plans, nr.: III 7608.	ca. 1900	Plan de Bruxelles et environs, Persenaire, KBR, Cartes et plans, nr.: II 18.590 A XIX 376.
1815-1836-1845	<i>Agrandissement et embellissements successifs de Bruxelles</i> , L.J.Felix Dubois, KBR, Cartes et plans, nr.: III 7600.	ca. 1902	<i>Recueil de carte et projets de la ville de Bruxelles entre 1782-1902</i> , KBR, Cartes et plans, nr. II 18.590.
1850	Plan des environs de Bruxelles, J. Beelaerts, KBR, Cartes et plans, nr.: II 18.590 A.	ca. 1910	Plan de l'agglomération Bruxelloise, Kiessling, KBR, Cartes et plans, nr. II 18.590 A XIX 377.
1853	<i>Chemin de fer de ceinture et des faubourgs de Bruxelles</i> , Léon Maclot, KBR, Cartes et plans, nr. III 3376.	1932	Plan de Bruxelles et environs, A. De Boeck, KBR, Cartes et plans, nr.: IV 7000 XXXI.
1858	Copie du plan de 1858, dressé par Ch. Vandermaelen.	1937	Plan de Bruxelles et environs, A. De Boeck, KBR, Cartes et plans, nr.: IV 12.201 XIII B.
1861-1862	Plan de Bruxelles et environnement, KBR, Cartes et plans nr. III 7629.	1942	Plan de Bruxelles et environs, A. De Boeck, KBR, Cartes et plans, nr.: IV 10.179.
1863	Plan de Bruxelles, V. Besme, KBR, Cartes et plans, nr.: IV 1099, (1863).	1965	Plan de Bruxelles et environs, R. De Rouck, KBR, Cartes et plans, nr.: B 7146 4 XXXI.
1866	Plans de Popp, Bruxelles: partie 9, KBR, Cartes et plans.	1984	Bruxelles et environs, R. De Rouck, KBR, Cartes et plans, nr. BD 7146 60B.
1866	Plans de Popp, Bruxelles: partie 10, KBR, Cartes et plans.	1985	Plan de Bruxelles et environs, AG Claus, KBR, Cartes et plans, nr. BD 7146 48C.
1866	Plans de Popp, commune Etterbeek, KBR, Cartes et plans.	1993-1994	Carte de IGN, Situation de 1991, Bruxelles 31/3 sud.
1866	Plans de Popp, commune Sint-Joost-ten-Node, KBR, Cartes et plans.		