

Les textes d'introduction

# SCHAERBEEK

Introduction urbanistique



Vue aérienne de Schaerbeek, 1935 (Régie des Bâtiments, 4/1657).

« Rien n'est plus curieux que de suivre, sur les plans de Schaerbeek publiés à diverses époques, le développement de cette commune, par la création de rues nouvelles, de nouveaux quartiers dont les terrains, hier encore, étaient à la disposition des cultivateurs ».

Louis Bertrand, *Schaerbeek depuis cinquante ans. 1860-1910*, Librairie de l'Agence Dechenne, Bruxelles, 1912, p. 31



Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale

## Sommaire

<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>I. Schaerbeek avant le XIX<sup>e</sup> siècle .....</b>	<b>4</b>
<b>II. Schaerbeek ouest – années 1820 à 1890 .....</b>	<b>10</b>
1. Années 1820 – le Faubourg de Schaerbeek et le tracé royal	
2. Années 1840 – Le Faubourg de Cologne	
3. Années 1860 – Le quartier des Princes Le voûtement du Maelbeek	
4. Années 1870 – Le quartier Verboekhoven	
5. Années 1880 – Les quartier Colignon et Saint-Félix	
6. Des quartiers résidentiels Des noms de rue – 1	
<b>III. Schaerbeek nord et est – l’urbanisation d’Octave Houssa au tournant des XIX et XX<sup>e</sup> siècles ....</b>	<b>28</b>
1866 – Victor Besme et les boulevards de grande ceinture	
1. Les plans d’urbanisme	
1.1. Le quartier Teniers	
1.2. Le parc Josaphat	
1.3. Les quatre nouveaux quartiers	
1.3.1. Le quartier de la Vallée Josaphat	
1.3.2. Le quartier de Linthout Tir national et Caserne	
1.3.3. Le quartier Monrose	
1.3.4. Le quartier Monplaisir-Helmet Des noms de rue – 2	
1.4. Le déplacement du chemin de fer de ceinture	
2. L’urbanisation Le Foyer Schaerbeekois Des concours de façade	
<b>IV. L’entre-deux-guerres et l’après-guerre .....</b>	<b>50</b>

### Rédaction, recherches et iconographie :

Caroline Berckmans, Isabelle  
de Pange, asbl APEB

2013-2014

© Service public régional de  
Bruxelles, Direction des  
Monuments et des Sites,  
CCN - Rue du Progrès 80,  
1035 Bruxelles.

Éditeur responsable A.  
Verkruyssen



## Introduction<sup>1</sup>

Devenue une commune indépendante de la Ville de Bruxelles en 1795, Schaerbeek connaît au siècle suivant une croissance phénoménale, passant entre 1800 et 1899 de 1.131 à 64.583 habitants. Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, la commune s'urbanise progressivement, à partir de la frontière avec Saint-Josse-ten-Noode. Jusqu'au début des années 1860, les artères sont pour la plupart percées à l'initiative et aux frais de particuliers soucieux de rentabiliser leurs terrains. La mode est alors au plan « en damier » : dans la mesure du possible, les nouvelles rues, souvent étroites, sont implantées parallèlement entre elles et raccordées à angle droit au réseau existant. C'est le cas des faubourgs de Schaerbeek et de Cologne, ainsi que du quartier des Princes.

À partir des années 1860, la Commune reprend en main l'urbanisation des nouveaux quartiers, y traçant les grandes artères tout en laissant les propriétaires privés compléter le réseau par l'ouverture de rues secondaires. Les tracés orthogonaux cèdent désormais la place aux plans en étoile comme ceux des quartiers Verboekhoven, Colignon et Saint-Félix, dessinés dans les années 1870 et 1880. Au tournant des XIX et XX<sup>e</sup> siècles, l'ouest de la commune, encerclé par le chemin de fer de ceinture, est largement urbanisé. C'est alors qu'est lancée, outre la rénovation de l'ancien village – le quartier Teniers –, la vaste entreprise de transformation du nord et de l'est du territoire par la mise en œuvre de quatre grands plans d'ensemble communaux, aux tracés amples et rayonnants : ceux des quartiers de Linthout, Monrose, de la Vallée Josaphat et Monplaisir-Helmet.

---

<sup>1</sup> Cette introduction urbanistique porte essentiellement sur les zones inventoriées de la commune. L'histoire de celles qui n'ont pas encore fait l'objet d'un inventaire n'est ici que sommairement brossée : à l'ouest, au-delà des voies ferrées, le quartier Nord ; à l'est, les quartiers Helmet, Terdelt, des Jardins, Chomé et de l'avenue des Cerisiers.



## I. Schaerbeek avant le XIX<sup>e</sup> siècle

Jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, Schaerbeek était une entité rurale dédiée aux cultures maraîchères et fruitières. Traversée par des artères anciennes, elle était ponctuée par des noyaux villageois et des hameaux. À l'extrémité ouest, le tracé sinueux de la Senne formait la frontière avec Laeken. Au centre, du sud au nord, coulait l'un des principaux affluents de la Senne, le Maelbeek. Dans celui-ci se jetait, plus à l'est, le Roodenbeek, un ruisseau creusant la vallée du même nom, également dite vallée Josaphat. Enfin, au sud-est, s'étendait le vaste bois de Linthout.



FERRARIS, J. J. F., *Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens et de la Principauté de Liège, 1777* (Bibliothèque royale de Belgique).

Le village de Schaerbeek était à l'origine composé de deux noyaux. Établi à l'est de la chaussée de Haecht, le principal était articulé autour de l'ancienne église Saint-Servais, dont l'existence est attestée depuis le XII<sup>e</sup> siècle. Le second, appelé le *Voorde*, était situé au croisement de la chaussée de Haecht et du Maelbeek (à hauteur de l'actuelle rue de Jérusalem). L'artère principale du village était l'ancienne rue Teniers, dont le tracé irrégulier menait de la chaussée de Haecht à la place Saint-Servais, située devant l'église. Sur cette rue, qui laissera la place à l'avenue Louis Bertrand au début du XX<sup>e</sup> siècle, s'embranchaient plusieurs voies, dont la rue de la Ruche et la rue Creuse. Parmi les artères du village figuraient également la rue de la Fondation – dont l'assiette sera partiellement reprise par la rue Joseph

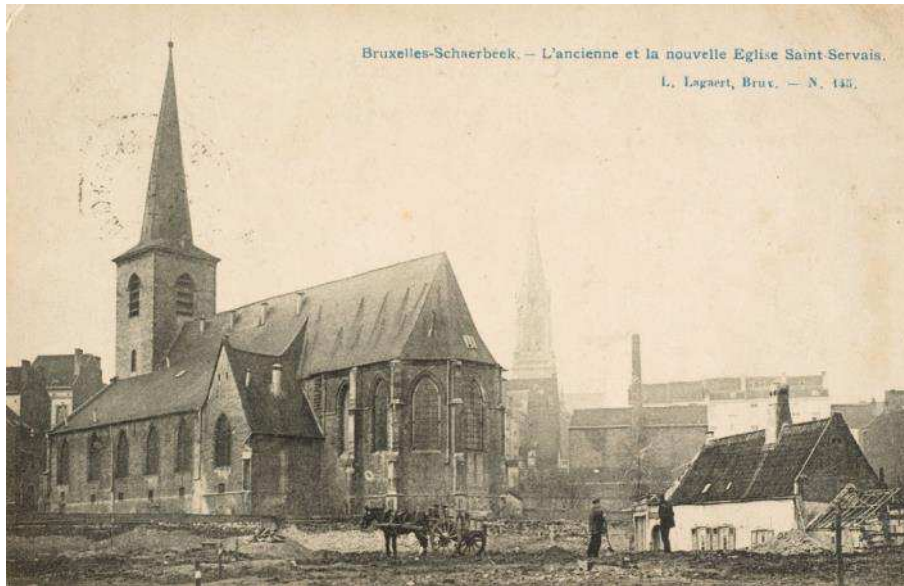


Brand –, la rue des Génisses, un chemin courbe qui sera renommé rue Vogler, et la rue des Crapauds, aujourd’hui rue Teniers. Dans le bas du village, la rue de Jérusalem reliait la Petite rue au Bois à la chaussée de Haecht. Plus au nord, à la frontière avec Evere, la commune comptait en outre un autre noyau d’habitation, celui du hameau dit de Helmet.



VANDERMAELEN, Ph., *Plan parcellaire de la commune de Schaerbeek avec les mutations jusqu'en 1836*, détail montrant le village de Schaerbeek.





Vue de l'ancienne église Saint-Servais avec, à l'arrière-plan, la nouvelle église du même nom (Collection Dexia Banque-ARB-RBC).

Le centre de la commune est creusé par deux vallées, celles du Maelbeek et du Roodenbeek. Le premier ruisseau, courant à hauteur des rues des Coteaux, Kessels, Herman, de Jérusalem, Metsys et Portaels, sera voûté dans les années 1860 et 1870 (voir encart p. 18). Selon la tradition, le second cours d'eau et sa vallée furent renommés au XVI<sup>e</sup> siècle du nom biblique de Josaphat, vallée proche de Jérusalem, par un pèlerin revenu de Terre sainte et frappé – dit-on – par la ressemblance entre les deux sites. Alimenté par plusieurs sources, il se jetait dans le Maelbeek à hauteur de l'actuelle place de Houffalize. Le fond de la vallée sera aménagé en parc au début du XX<sup>e</sup> siècle, le parc Josaphat.



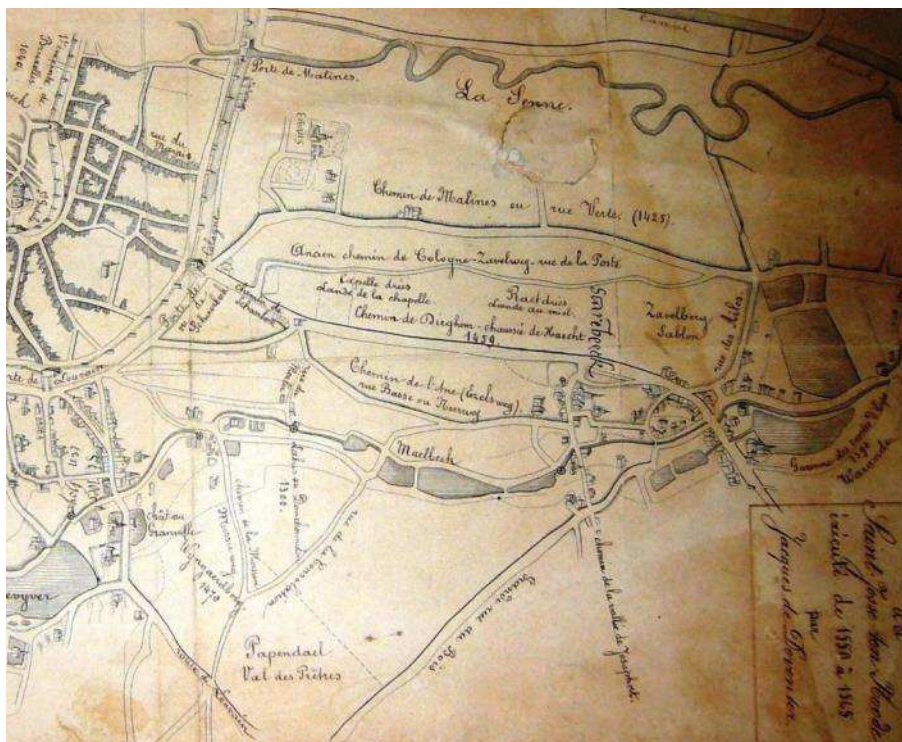
Vue de la vallée Josaphat avant son aménagement en parc (Collection Dexia Banque-ARB-RBC).

Parmi les artères anciennes parcourant Schaerbeek figurent des chaussées séculaires reliant les communes, sur lesquelles se greffent



des chemins plus modestes, étroits et sinueux. La plupart de ces voiries ont subsisté, redressées et élargies au cours du temps.

Traversant la commune de part en part, pointons tout d'abord la chaussée de Haecht, une longue voie reliant Bruxelles à Haecht depuis la porte de Schaerbeek. À l'ouest de cette chaussée, la rue Verte, ancien chemin de Malines, s'étendait de la seconde enceinte de Bruxelles au hameau de Helmet. Sa seconde moitié a laissé la place aux rues Gallait et François-Joseph Navez dans les années 1860-1870. Entre la rue Verte et la chaussée de Haecht, la rue de la Poste porta successivement les noms d'ancienne route de Cologne puis de *Zavelweg*. À l'est de la chaussée, bordant la vallée du Maelbeek, la rue Josaphat, ancienne *Neer Weg* ou rue Basse, reliait la commune de Saint-Josse-ten-Noode au village de Schaerbeek.

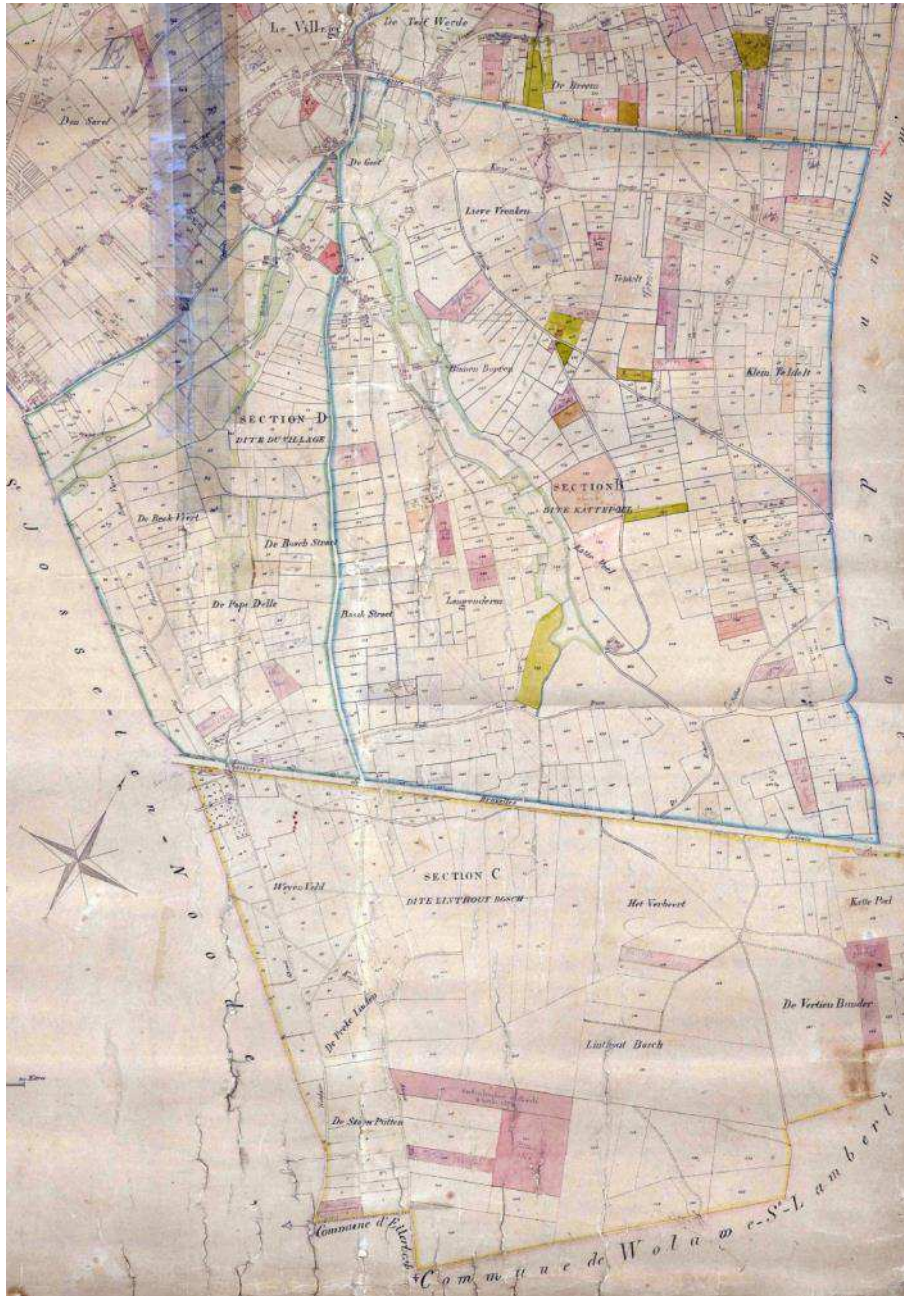


Détail d'une reproduction annotée du *Plan de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode* dressé en 1550-1565 par J. de Deventer, s.d. (ACS/TP).

Au sud de la commune, la chaussée de Louvain reliait la porte de Louvain à la ville du même nom. On y accédait depuis le village par la Grande rue au Bois, partiellement renommée rue Godefroid Devreese. Parallèlement à celle-ci courait la Petite rue au Bois – aujourd'hui rues Édouard Fiers, Josse Impens et Auguste Lambiotte. Au sud de la chaussée s'étendait le bois de Linthout, qui débutait *grosso modo* à l'actuelle avenue Émile Max au nord, était longé par une partie des actuelles rue Rasson et de Linthout – anciennement *Keyzer Straet* ou rue de l'Empereur – et traversé par deux chemins perpendiculaires, les futurs boulevard Brand Whitlock (sur Woluwe-Saint-Lambert) et rue Vergote, ancienne drève du bois de Linthout. S'il comptait environ 200 hectares au XVIII<sup>e</sup> siècle, ce bois fut défriché dans les années



1820 et transformé en terres agricoles. Dans cette zone se trouvait également la rue du Noyer, un chemin reliant la chaussée de Louvain à Etterbeek. Avant l'annexion du site du futur quartier Nord-Est par la Ville en 1853, cette artère courait entièrement sur Schaerbeek, parallèlement à la frontière avec ce qui était alors le territoire de Saint-Josse-ten-Noode. Elle forme aujourd'hui la limite entre Schaerbeek et la Ville de Bruxelles.



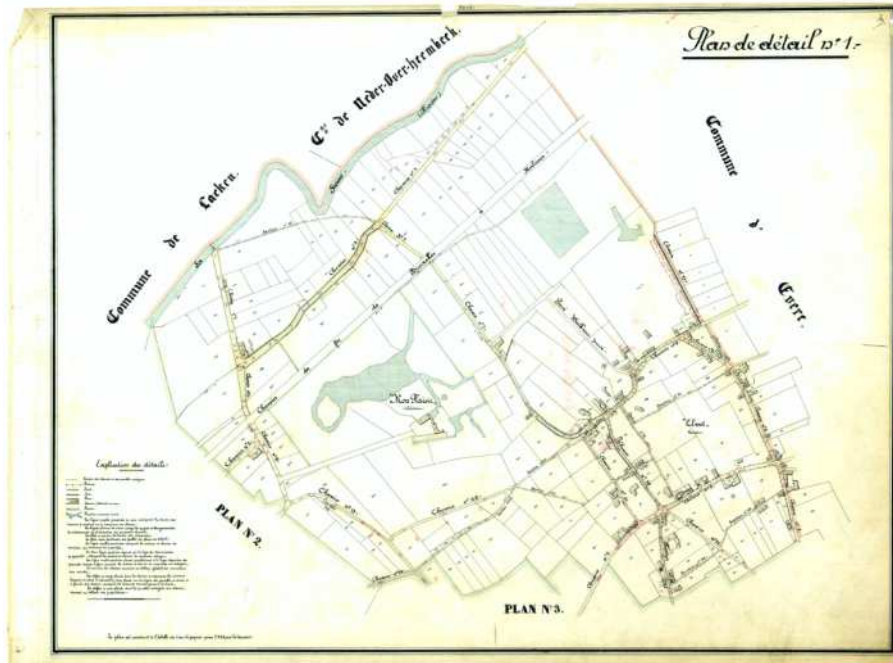
VANDERMAELEN, Ph., *Plan parcellaire de la commune de Schaerbeek avec les mutations jusqu'en 1836*, détail montrant le sud de la commune.

Au nord de la commune, la chaussée de Helmet s'embranchait sur la chaussée de Haecht pour desservir le hameau du même nom. En contrebas, vers la Senne, s'étendait jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle le domaine Monplaisir, implanté dès le XVII<sup>e</sup> siècle sur le tracé de la

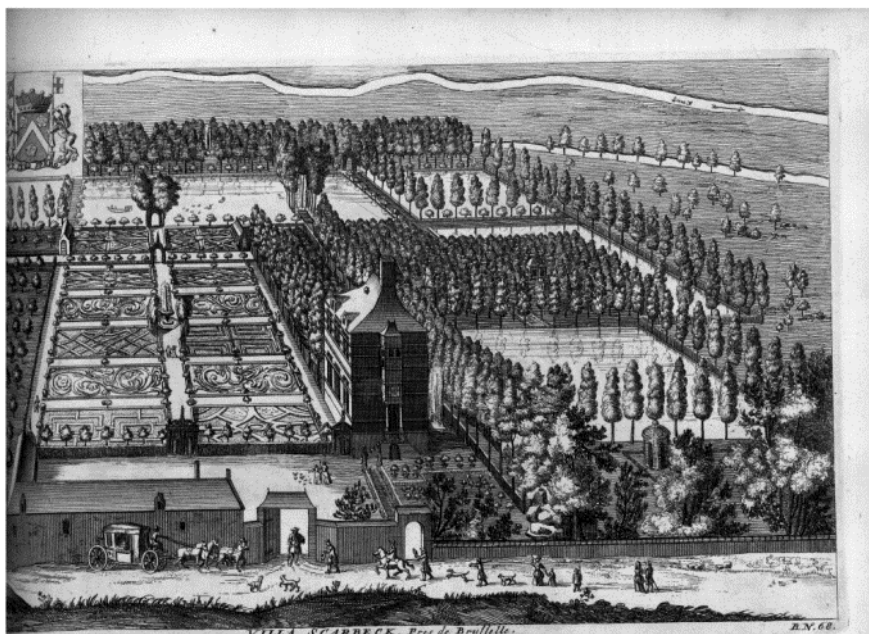




future avenue Huart Hamoir. Dans les environs couraient également, entre autres, la rue du Lion (actuelle rue Anatole France) et la drève Walckiers. Partiellement repris par l'avenue Zénobe Gramme et la rue Auguste Snieders, ce chemin en angle droit menait à la propriété du même nom, attestée depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle et qui s'étendait jusqu'au canal de Willebroek.



*Atlas des chemins vicinaux de Schaerbeek, Plan de détail n° 1, figurant le domaine Monplaisir et le hameau de Helmet, début des années 1840 (ACS/TP Infrastructure).*



*Le domaine Monplaisir illustré dans Le grand théâtre profane du duché de Brabant, d'après J. Leroy, ca 1730 (AVB).*



## II. Schaerbeek ouest – années 1820 à 1890

### 1. Années 1820 – le Faubourg de Schaerbeek et le tracé royal

En vertu de l'arrêté royal du 30.09.1818, les remparts de Bruxelles sont remplacés par des boulevards, future « petite ceinture ». L'urbanisation commence à gagner les campagnes.

À Schaerbeek, cette urbanisation est initiée par le projet d'un « tracé royal », envisagé dès les années 1820, sous le régime hollandais. Il s'agit d'un itinéraire d'environ sept kilomètres de long, qui relie le Palais royal de Bruxelles au château de Laeken. Il comprend essentiellement la rue Royale, la place de la Reine, la rue des Palais et l'avenue de la Reine. Validée par un décret du 18.04.1828, la première étape en est le prolongement de la rue Royale sur les territoires de Saint-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek, jusqu'à la place du Beau Site, qui sera renommée place de la Reine en 1836. C'est la Ville de Bruxelles qui prend en charge le chantier : elle achète en 1827 la plupart des terrains nécessaires au tracé de l'artère et obtient par l'arrêté royal du 31.03.1828 l'expropriation de ceux qu'elle n'avait pu acquérir.

La prolongation de la rue Royale génère le développement d'un nouveau quartier, appelé Faubourg de Schaerbeek. C'est à cette époque que sont notamment tracées les rues Cornet de Grez et de Beughem, sur des terrains appartenant au comte Cornet de Grez. De l'autre côté de la chaussée de Haecht apparaît en outre une série d'artères d'environ huit mètres de large : les rues de la Paix (future rue Philomène) et des Jardins (future rue Van Dyck), descendant toutes deux jusqu'à la rue Basse (future rue Josaphat), ainsi que le début de la rue Notre Dame (future rue L'Olivier).

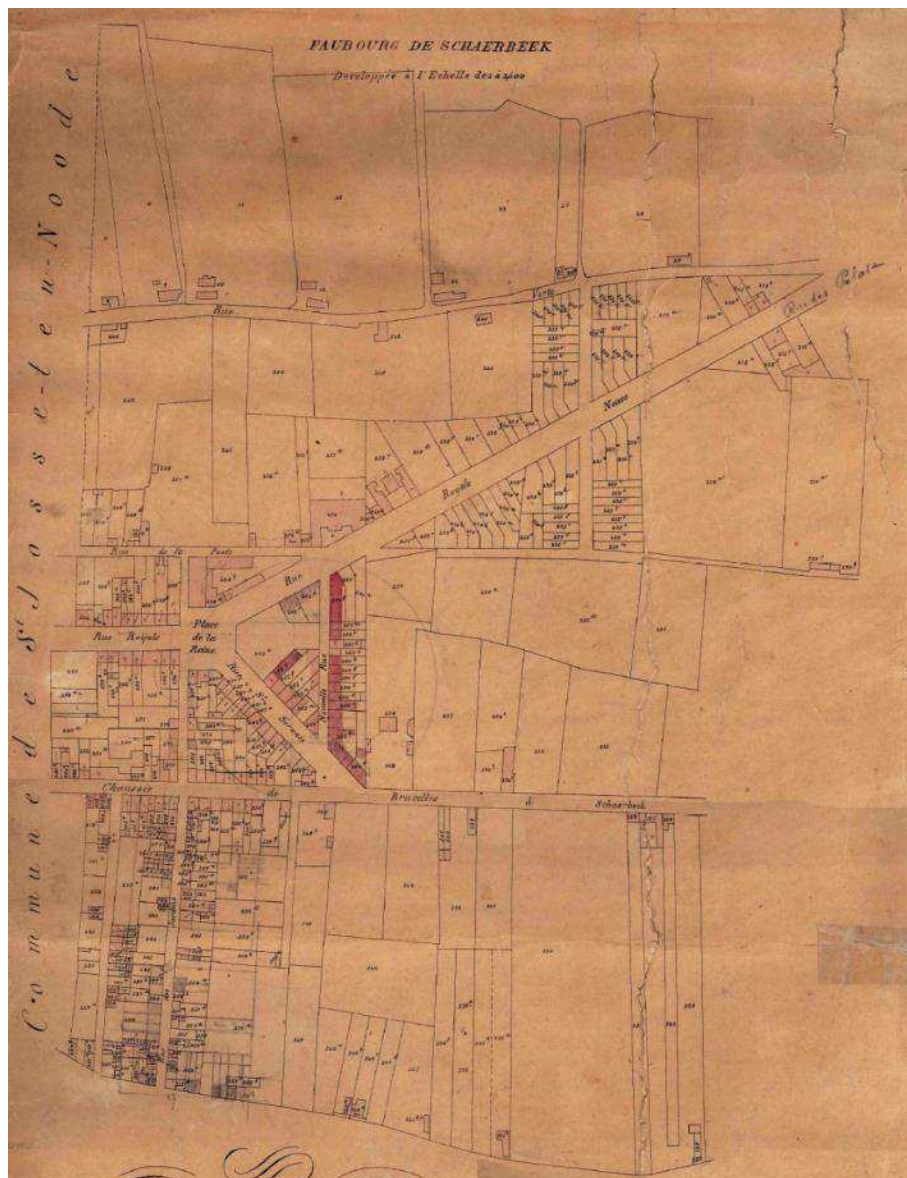


Vue de la rue Royale vers l'église Sainte-Marie (Collection Dexia Banque-ARB-RBC).



Vue aérienne de la place de la Reine (Collection Dexia Banque-ARB-RBC).





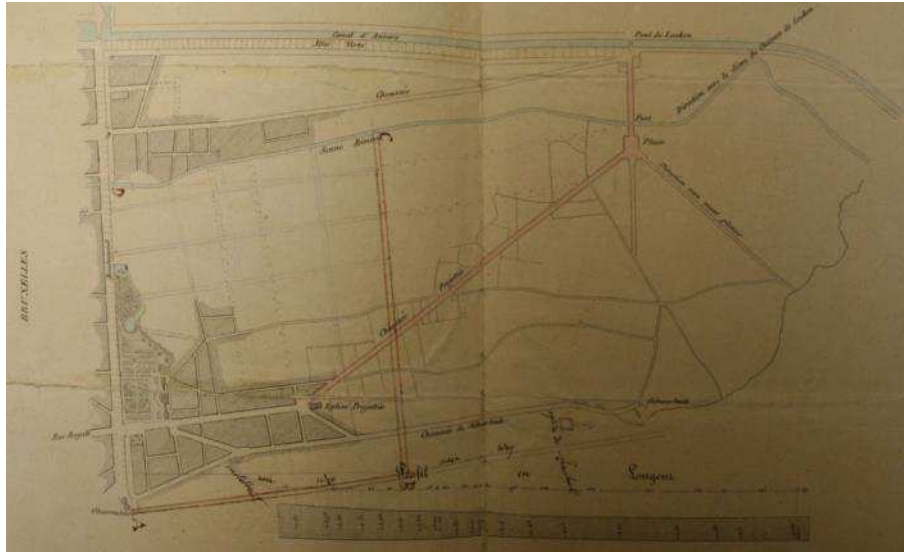
VANDERMAELEN, Ph., *Plan parcellaire de la commune de Schaerbeek avec les mutations jusqu'en 1836*, détail montrant le Faubourg de Schaerbeek.

La place de la Reine, dont les terrains sont acquis dès 1834, était à l'origine un espace rectangulaire destiné à devancer l'église Sainte-Marie, point d'orgue monumental de la rue Royale. L'édifice était longé symétriquement par la rue des Palais à l'ouest et par la rue Saint-Servais à l'est, tandis qu'à l'arrière courait la rue Saint-Jean, future rue Saint-Paul. Ce n'est qu'au cours des années 1880 que ces deux dernières rues seront incorporées sous l'appellation de place de la Reine. La construction de l'église Sainte-Marie, dont les plans dressés par l'architecte Louis Van Overstraeten sont approuvés par l'arrêté royal du 08.08.1847, connaîtra de nombreuses péripéties. Si l'édifice est ouvert au culte dès 1853, il ne sera toutefois achevé qu'en 1888.

Au-delà de la place de la Reine, le tracé royal emprunte la rue des Palais, une longue artère obliquant à hauteur de la place Masui pour rejoindre le pont de Laeken. La rue est ouverte en vertu de l'arrêté



royal du 18.07.1832. Faute de moyens financiers pour effectuer son percement, l'État donne à cet effet une concession au notaire Herman, bourgmestre de Schaerbeek, et à l'ingénieur Jean-Baptiste Vifquin, inspecteur des Ponts et Chaussées. Ceux-ci créent le 20.04.1833 une société anonyme qui devient adjudicataire des travaux et obtient de pouvoir lever un demi-droit de barrière pendant 90 ans, ainsi que d'établir un péage pour les piétons qui empruntent le pont sur la Senne. Les travaux d'aménagement sont effectués en 1833. Une trentaine d'années plus tard, la concession sera rachetée par les autorités, en vertu de l'arrêté royal du 27.09.1866.



*Projet de prolongement de la rue Royale extérieure vers le pont de Laeken, ACS/TP 204 (s.d.).*

À cette époque, le tracé royal connaît une modification d'importance, avec le percement de l'avenue de la Reine, qui se substitue à partir de la place Liedts au tracé coudé de la seconde partie de la rue des Palais. À l'origine de cette artère, une avenue de 35 mètres de large percée en 1862 entre l'église Notre-Dame de Laeken et le canal de Willebroek, afin d'offrir un ample dégagement au nouvel édifice. Cette même année, l'inspecteur-voyer Victor Besme soumet un projet de prolongement de l'avenue vers la place Liedts, cette fois sur une largeur de vingt mètres. Sur Schaerbeek, le projet est validé par les arrêtés royaux des 22.06 et 29.07.1863. Les travaux d'aménagement sont effectués entre 1863 et 1868. Pourtant prévu dès l'origine, le raccordement en droite ligne de l'avenue de la Reine à la rue des Palais à hauteur de la place Liedts ne sera effectif qu'au milieu des années 1890.





## 2. Années 1840 – le Faubourg de Cologne

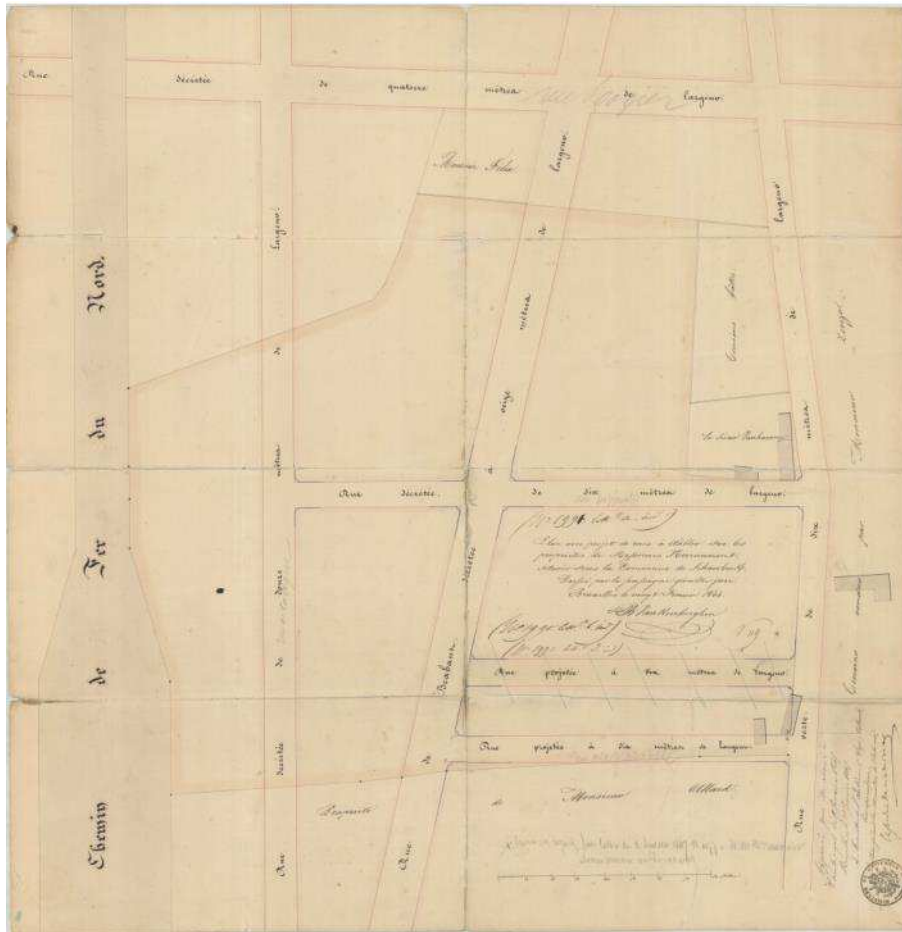
En 1835 est inaugurée la ligne de chemin de fer reliant Bruxelles à Malines, au départ de la gare de l'Allée verte. Quatre ans plus tard, l'État acquiert sept hectares de terrain pour créer, plus à l'est, la station du Nord, dont la première pierre est posée le 28.09.1841. Rejoignant celles de la première ligne, ses voies sont établies entre 1841 et 1846.

En parallèle, l'arrêté royal du 02.09.1840 approuve le *Plan général d'alignement et de nivellement des faubourgs* dressé par l'inspecteur-voyer Charles Vanderstraeten. À Schaerbeek, ce plan concerne le faubourg dit de Cologne, un quartier en damier à créer autour de la nouvelle station et de ses voies ferrées. Y sont notamment planifiées les rues d'Aerschot (ancienne rue de Cologne), de Brabant, Allard, de Quatrecht (ancienne rue Impériale) et Liedts (ancienne rue Van de Weyer). Vanderstraeten envisage également la prolongation de la future rue Rogier, dont une première portion existe déjà entre les rues Verte et de la Poste ; il s'agit de la prolonger vers l'ouest jusqu'à la Senne et vers l'est jusqu'à la rue Josaphat.

↑ Vue panoramique de l'avenue de la Reine depuis l'église Notre-Dame de Laeken, avant 1913 (AVB/CP).

↖ Vue de l'avenue de la Reine vers l'église Notre-Dame de Laeken (photo 2014).





Projet de percement des futures rues d'Aerschot, de Brabant, de Quatrecht et de la Fraternité à travers la propriété des sieurs Nevraumont, 1844 (ACS/TP Infrastructure 196).

Ces percements s'effectuent au cours des années 1840, sur les terrains et aux frais des propriétaires concernés. Ainsi, les rues de Quatrecht et de la Fraternité, ainsi qu'une partie des rues d'Aerschot et de Brabant sont-elles ouvertes à travers la propriété des sieurs Nevraumont, en vertu de l'arrêté royal du 15.01.1845. Dans un but spéculatif, cette famille avait acheté, dès 1796, pas moins de huit hectares de terrain dans la zone. C'est en outre l'industriel Jean-Nicolas Nevraumont qui est à l'origine de l'église Saints-Jean-et-Nicolas, érigée en 1849 rue de Brabant. La rue Allard et sa prolongation, la rue Dupont, sont quant à elles décrétées par arrêtés royaux successifs des 22.08.1845, 28.07.1847 et 11.05.1850, sur les propriétés des sieurs Thomas, Bovis, Allard et des héritiers Dupont. Le premier arrêté valide également le percement de la rue de la Chaumière, à travers une propriété connue sous le nom de « Ma Chaumière ». Progressivement, ce quartier orthogonal est complété par de nouvelles artères, comme la rue d'Hoogvorst en 1846 ou la rue de Potter en 1858. C'est en outre à cette époque que sont prolongées sur Schaerbeek les futures rue des Plantes et Linné, suite à une demande introduite en 1843 par les sieurs Vandervinnen et consorts.





↑ Église Saints-Jean-et-Nicolas, rue de Brabant n° 75 (photo 2014).

Plus au nord, le chemin de fer croise l'avenue de la Reine puis la rue des Palais, respectivement percées dans les années 1860 et en 1833. L'avenue de la Reine enjambait les voies par un double viaduc formant un long ovale. Au croisement de la rue des Palais se trouvait à l'origine un passage à niveau, remplacé plus tard par une passerelle pour piétons. À cet endroit était implanté un édicule à usage de gare, conçu dans les années 1840 ou 1850. Sans doute réservé à la famille royale, il était baptisé « pavillon royal », une dénomination qui valut leur patronyme aux rue et place du Pavillon toutes proches.

↖ Vue des rues d'Aerschot et de Brabant au début du XX<sup>e</sup> siècle (Collection Dexia Banque-ARB-RBC).



Vue des deux viaducs de l'avenue de la Reine enjambant le chemin de fer du Nord (AVB/CP).

À partir de 1903, un agrandissement des voies ferrées entraîne d'importantes modifications dans le quartier du Faubourg de Cologne : après expropriation du bâti existant, l'État supprime la plus grande partie du côté impair de la rue d'Aerschot, ainsi que les tronçons des rues Allard, Rogier et des Palais jouxtant le chemin de fer. La halte royale et les viaducs de l'avenue de la Reine disparaîtront également dans les premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, avant le vaste



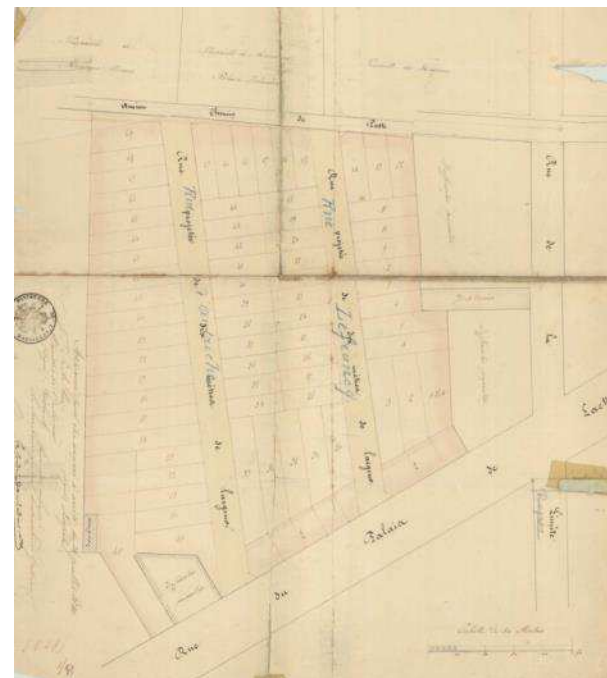
chantier de surhausse des voies au début des années 1950, dans le cadre de la création de la nouvelle gare du Nord.

### 3. Années 1860 – Le quartier des Princes

À l'arrière de la place de la Reine, entre la rue des Palais et la chaussée de Haecht, se développe progressivement un nouveau quartier, baptisé dans les années 1860 « quartier des Princes ». Les premières artères, des rues parallèles de dix mètres de large pour la plupart, y sont percées dès les années 1840 : la rue de la Constitution, conçue en 1849 à la demande et sur les terrains des familles Evenepoel, De Genst et Lubin-Van Malder, la rue Rogier, ainsi que les rues Lefrancq et de la Marne (anciennes rue de l'Association et d'Autriche), toutes deux ouvertes à la demande et sur les terrains des sieurs Gill, en vertu de l'arrêté royal du 26.07.1841.

↙ Vue aérienne du quartier des Princes, vers 1914-1918 (Collection Musée Royal de l'Armée – Bruxelles).

↓ Projet de percement des futures rues Lefrancq et de la Marne, 1841 (ACS/TP Infrastructure 8).



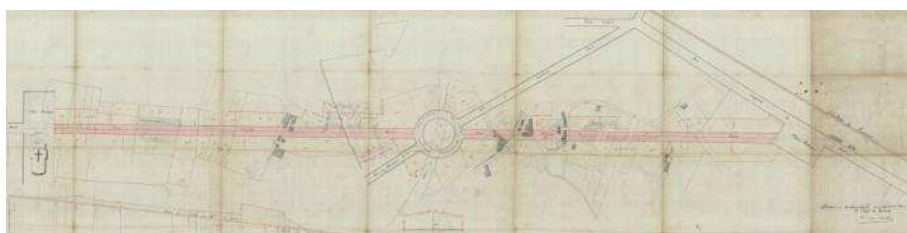
Dans les années 1860, le quartier se dote d'une épine dorsale, la rue Royale Sainte-Marie, prolongation en droite ligne de la rue Royale. Cet axe est envisagé dès l'origine par la Commune jusqu'à la gare de Schaerbeek, alors une simple halte pour voyageurs. L'ouverture de cette artère de vingt mètres de large s'effectue en plusieurs phases, d'abord jusqu'à la rue des Ailes (arrêtés royaux des 29.05.1863 et 05.11.1866), puis jusqu'à la gare (arrêtés royaux des 17.11.1875 et 18.12.1880). Au-delà de la place Colignon, la rue recevra plus tard les dénominations d'avenues Maréchal Foch et Princesse Élisabeth.







Vue de la rue Royale Sainte-Marie vers la place Colignon (Collection Dexia Banque-ARB-RBC).

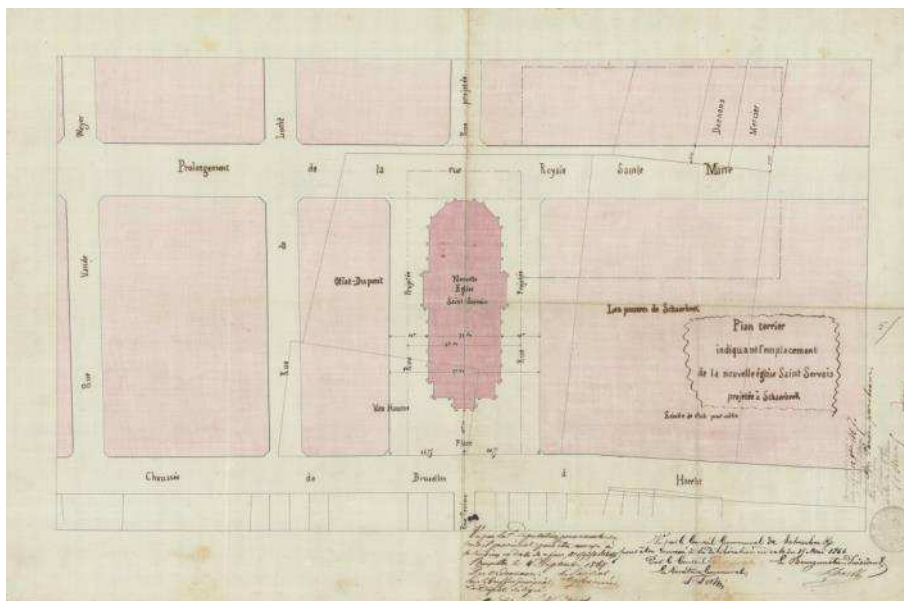


Plan de percement de la rue Royale Sainte-Marie entre la place Lehon et la gare de Schaerbeek, 1874 (ACS/TP Infrastructure 200).

Suivant la trame amorcée dans les années 1840, le quartier s'étoffe de nouvelles rues parallèles, cette fois larges de douze mètres : les rues Brichaut et Vandeweyer, percées à la demande et en grande partie sur les terrains de la Société immobilière de Schaerbeek (arrêtés royaux des 06.11.1864 et 13.11.1862), la rue De Loch, à la demande et sur les terrains de la Fabrique de l'église Saint-Servais, de Monsieur Mercier, des dames Daenens, des sieurs De Meeus et consorts (arrêté royal du 13.02.1864), et enfin la rue Vandermeersch, à la demande et sur les terrains des sieurs Vandermeerschen, Mercier et consorts (arrêté royal du 13.09.1871).

En parallèle, à l'est de la chaussée de Haecht, des particuliers continuent à percer des rues selon un même dessin orthogonal : les rues Seutin et Vifquin, à la demande et principalement sur les terrains de la famille Caroly (arrêtés royaux des 07.08.1863 et 23.04.1860), la rue de Robiano, à la demande et sur les terrains de la famille du même nom (arrêté royal du 23.04.1860), et enfin, au début des années 1880, la rue de l'Est, à la demande et sur les terrains des héritiers Verboeckhoven, du chevalier Moyart et de la Fabrique de l'église Notre-Dame du Sablon.





Sur l'axe de la rue Royale Sainte-Marie prend place la nouvelle église Saint-Servais, conçue en 1866 face à l'ancienne rue Teniers, futur emplacement de l'avenue Louis Bertrand. Son implantation induit la création de deux petites voies latérales, les rues Hancart et François Degreef – ancienne rue Otto Venius – (arrêtés royaux des 05.11.1866 et 12.11.1867), ainsi que, plus tard, celle de la place Lehon (arrêté royal du 30.08.1872).

↑ Chaussée de Haecht, église Saint-Servais, 1912 (Collection Dexia Banque-ARB-RBC).

↖ Plan d'implantation de la nouvelle église Saint-Servais, flanquée des futures rues Hancart et François Degreef, 1866 (ACS/TP Infrastructure 192).

### Le voûtement du Maelbeek

C'est également dans les années 1860 que débute la vaste entreprise de voûtement du Maelbeek, afin d'assainir sa vallée et de faciliter la poursuite de l'urbanisation de la commune vers l'est. La première phase de ce chantier concerne le tronçon compris entre la frontière de Saint-Josse-ten-Noode et la première partie de la rue de Jérusalem, sous laquelle le ruisseau avait déjà été enterré dans les années 1850. En vertu de l'arrêté royal du 19.12.1863, le Maelbeek est confiné dans un collecteur et trois artères sont ouvertes sur ce voûtement : les rues des Coteaux, Kessels et Herman. Les travaux sont effectués en 1863-1865.

Au-delà de la chaussée de Haecht, le ruisseau longeait la rue des Meuniers, un chemin aujourd'hui supprimé, suivant un tracé courbe à l'est des actuelles rues Metsys et Portaels, avant de se jeter dans la Senne à la frontière avec Laeken. Pour mettre fin aux fréquentes inondations des propriétés riveraines, le cours d'eau est dévié de manière à couler en droite ligne sous la rue du Maelbeek Voûté, futures rues Metsys et Portaels. Ce projet est ratifié par les arrêtés royaux des 28.10.1874 et 03.08.1876.



Détail du plan Vallée du Maelbeek en 1893 montrant, en bleu, le tracé du Maelbeek voûté (ACS/TP Infrastructure 186).



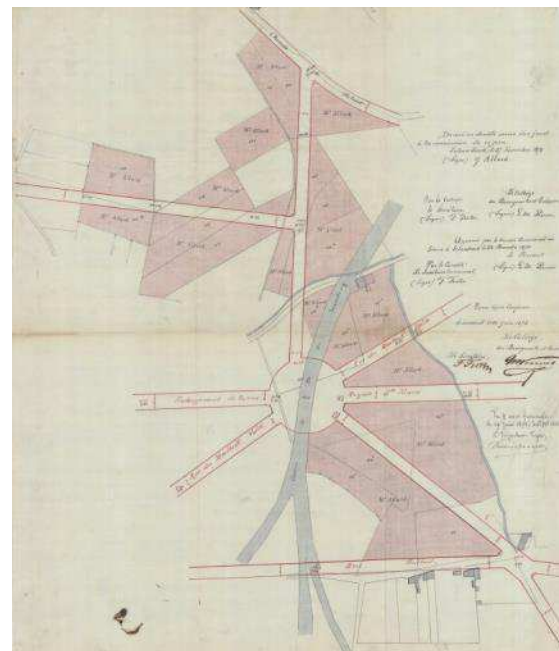
#### 4. Années 1870 – Le quartier Verboekhoven

Dans les années 1870 se manifeste la volonté communale d'un développement de l'urbanisation vers le nord : l'idée est de relier les quartiers existants à la halte Helmet, une petite station pour voyageurs installée dès 1864 en contrebas du domaine Monplaisir, à l'emplacement actuel de la gare de Schaerbeek. Cette liaison s'effectue via deux axes : d'une part par la rue Royale Sainte-Marie ; de l'autre, plus à l'ouest, par un redressement de la rue Verte.



← Détail du *Plan de la commune de Schaerbeek 1899* montrant le quartier de la place Verboekhoven et les environs de la gare de Schaerbeek (ACS/TP).

↓ Plan de percement des rues du quartier de la place Verboekhoven à travers les terrains de Philippe Joseph Allard, 27.11.1874 (ACS/TP Infrastructure 198).



Sur l'axe Sainte-Marie est créée, à hauteur de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg, une place publique, la place Verboekhoven<sup>2</sup>, qui devient le centre d'un nouveau réseau d'artères : les rues Waelhem et Van Oost (arrêté royal du 13.01.1876) et la rue du Maelbeek Voûté (arrêtés royaux des 28.10.1874 et 03.08.1876), futures rues Metsys<sup>3</sup> et Portaels (voir encart p. 18).

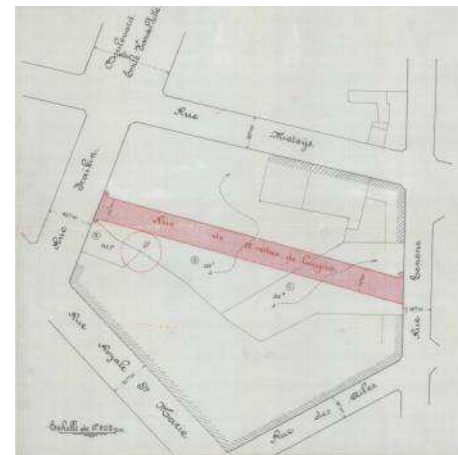
Quant à la rue Verte, elle avait déjà été redressée au-delà de la place Liedts pour former le premier tiers de la rue Gallait, en vertu de l'arrêté royal du 25.08.1866. L'aménagement du reste de la rue jusqu'à la place du Pavillon suivra dans les années 1870. En 1873 est signée une convention entre la Commune et l'État : elle porte sur la création de la rue François-Joseph Navez dans le prolongement de la rue Gallait, toujours sur l'assise de la rue Verte, sur le percement à son extrémité d'une avenue longeant la halte Helmet, l'avenue Mon Plaisir, ainsi que sur la création d'une place publique devant la station, future place Princesse Élisabeth. Le projet approuvé par l'arrêté royal du 20.10.1874.

Dans cette zone, comprise entre la future rue Navez et la chaussée de Helmet, une grande partie des terrains appartient à Philippe Joseph Allard, directeur de l'Hôtel des Monnaies. En date du 27.11.1874, une convention est donc conclue entre ce propriétaire et la Commune, permettant la réalisation des travaux.

C'est en 1880 qu'est aménagée la place prévue devant la station, alors dénommée place Nationale et de dimensions moindres que l'actuelle. Sept ans plus tard, la halte cède la place à une gare de style néo-Renaissance flamande, correspondant à la partie de gauche du complexe actuel. Dans les années 1900, la place Nationale est agrandie pour devenir la place Princesse Élisabeth suivant le plan de voiries du quartier dit Monplaisir-Helmet. Enfin, en 1919, est implanté, à droite de la gare, un vaste bâtiment réservé aux voyageurs.

Dans les années 1880 et 1900, le quartier Verboekhoven est complété par deux nouvelles artères. À l'emplacement de l'ancien ruisseau de décharge du Maelbeek, qui suivait en aval le tracé de la rue du Pavillon pour se jeter dans la Senne, est percée la rue Fraikin, à l'initiative de la Société anonyme du Quartier Sainte-Marie, propriétaire de nombreux terrains à cet endroit (arrêté royal du 02.07.1880). Une vingtaine d'années plus tard est créée la rue Camille Simoens (arrêté royal du 06.02.1903), baptisée en l'honneur de

Plan de percement de la rue Camille Simoens, ingénieur communal Octave Houssa, 02.08.1902 (ACS/TP Infrastructure 155).



<sup>2</sup> La place Verboekhoven est également connue sous le surnom de Cage aux Ours, à cause de la similarité de son aménagement originel avec celui de la cage aux ours du zoo de Berne.

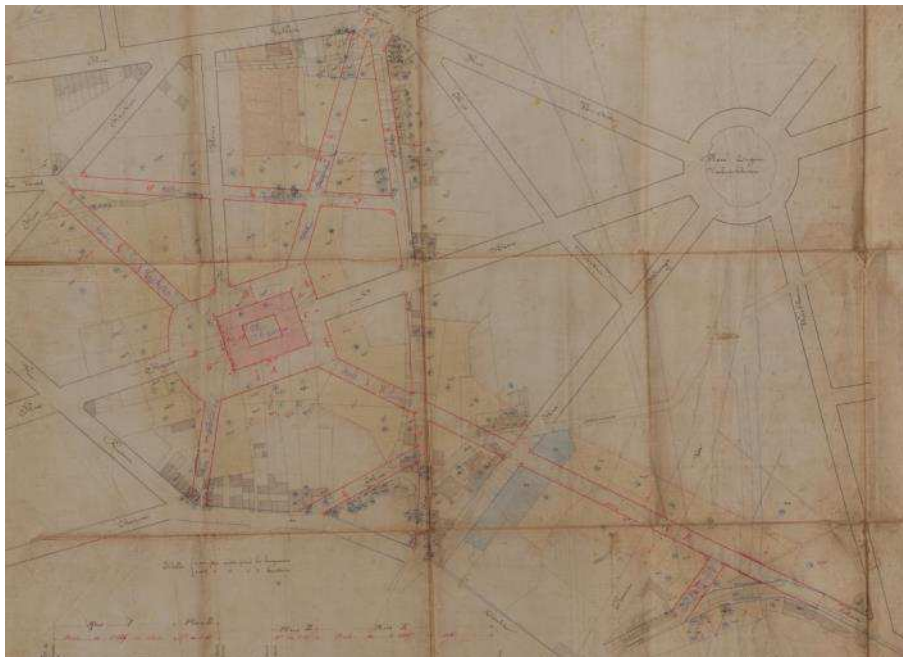
<sup>3</sup> Dans un premier temps, seule la partie nord de la rue Metsys est ouverte, entre la rue des Meuniers – qui passait environ à hauteur de l'actuelle rue Général Eenens – et la place Verboekhoven. Par manque de fonds, sa partie sud n'est aménagée que plus tard, dans le cadre de la création d'un quartier nouveau autour du futur hôtel communal.



l'entrepreneur du même nom, qui avait acquis une grande partie des terrains de la rue et y fera bâtir pas moins de 25 maisons.

## 5. Années 1880 – Les quartiers Colignon et Saint-Félix

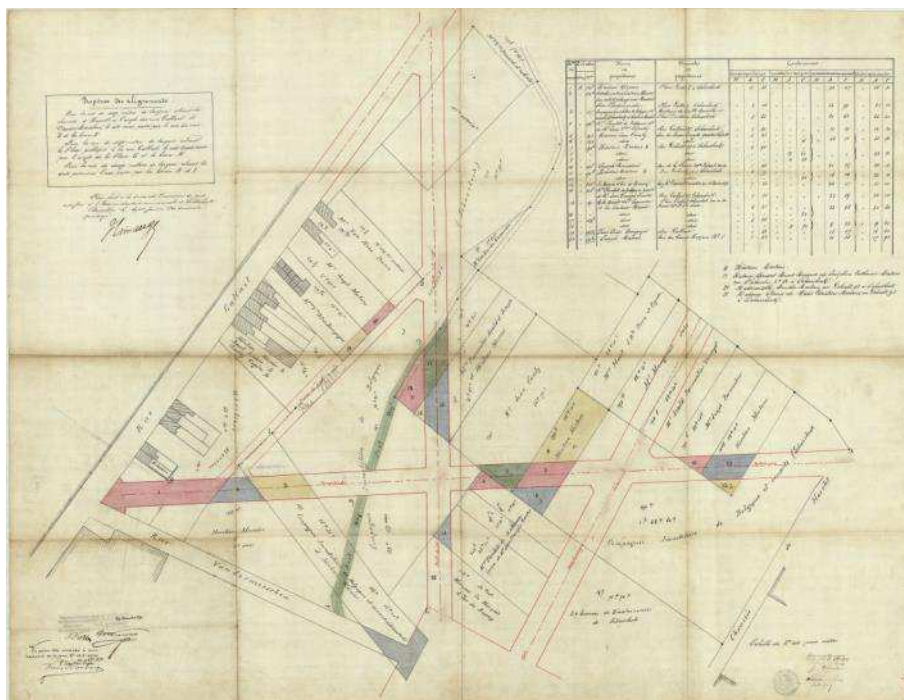
Dès les années 1870, vu l'explosion démographique que connaît alors Schaerbeek, les édiles débattent de la nécessité de remplacer la maison communale de l'époque, située à l'angle des rues des Palais et Brichaut, par un nouvel édifice plus vaste. Le choix se porte sur une zone encore largement rurale, comprise entre la rue Gallait et la chaussée de Haecht et axée sur la rue Royale Sainte-Marie, entre les places Lehon et Verboekhoven. Le nouvel hôtel doit s'implanter sur une place publique conçue comme le noyau d'un nouveau quartier. Dressé par l'ingénieur communal Bouchez, le plan de voiries de celui-ci est adopté en séance du Collège du 28.02.1881 et ratifié par l'arrêté royal du 20.04.1882.



Plan de voiries du quartier de la place Colignon, ingénieur communal Bouchez, 15.02.1881 (ACS/TP 50).

Pour élaborer son plan, Bouchez doit composer avec quelques artères préexistantes. Au sud-ouest, quatre rues ouvertes à la demande et principalement sur les terrains de la Compagnie immobilière de Belgique : d'une part les rues rue Rubens, Renkin et le premier tronçon de la rue Vondel – alors rue Memling – (arrêté royal du 31.12.1875), de l'autre la rue Floris (arrêté royal du 22.08.1879). Au nord, la rue des Ailes, un chemin ancien reliant la chaussée de Haecht à la place du Pavillon.



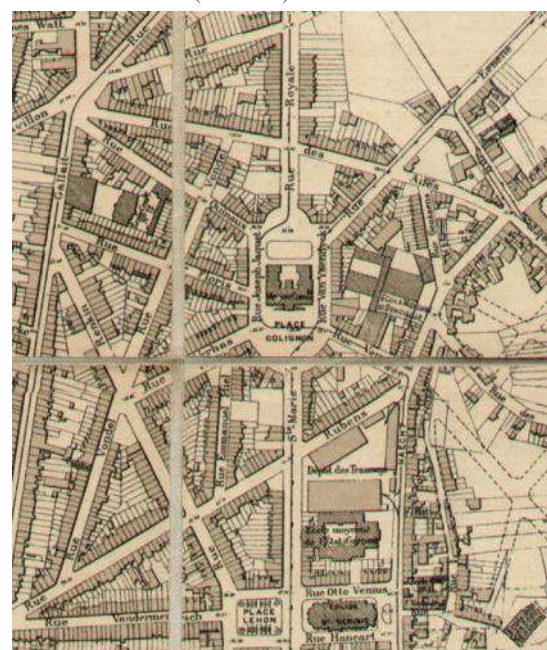


Projet d'ouverture des rues Rubens, Renkin et Vondel, 07.01.1874 (ACS/TP Infrastructure 33).

Sur la place Colignon, écrin du nouvel hôtel communal, s'embranchent symétriquement quatre nouvelles rues : Verhas, Verwée, Quinaux et Général Eenens. Le projet de Bouchez comprend en outre la prolongation de la rue Vondel au-delà de la rue Renkin, la modification du tracé de la place du Pavillon et le redressement de la rue des Ailes. Également dénommée Petite rue des Ailes, la première portion de celle-ci devient une voie à part entière – la rue Goossens –, tandis que la nouvelle amorce de la rue des Ailes reprend l'assise du début de celle des Meuniers, appelée à disparaître. Entre les rues Rubens et Verhas, un îlot assez vaste sera subdivisé ultérieurement par l'ouverture de la rue Emmanuel Hiel, à la demande et sur les terrains de J. Caroly (arrêté royal du 20.03.1888).

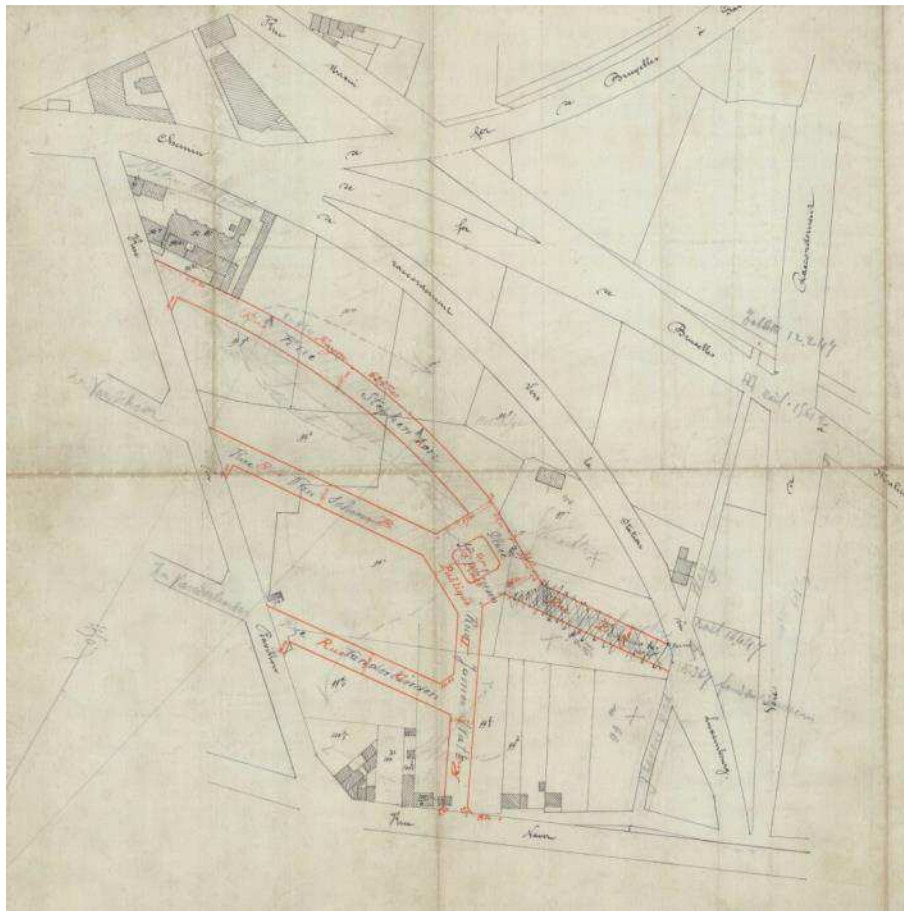
↙ Place Colignon, vue aérienne © Wim Robberechts.

↓ Détail du *Plan de la commune de Schaerbeek 1899* montrant le quartier de la place Colignon (ACS/TP).



Les travaux d'aménagement de la place et des rues adjacentes sont réalisés dans le courant des années 1880, parallèlement à la construction de l'hôtel communal. Conçu en style néo-Renaissance flamande par l'architecte Jules Jacques Van Ysendyck, lauréat du concours lancé en 1881 par la Commune, l'édifice est inauguré solennellement le 21.07.1887. Détruit par un incendie criminel en 1911, il sera reconstruit à l'identique et agrandi par le fils de l'architecte, Maurice Van Ysendyck.

Au nord-ouest du quartier de la place Colignon, se développe à la même époque un autre quartier de moindre ampleur, délimité par la rue du Pavillon – établie sur l'assiette d'un ancien chemin –, la rue François-Joseph Navez et la ligne de chemin de fer du Luxembourg. Baptisé Saint-Félix, ce quartier est créé à l'initiative de la société immobilière dite Participation Saint-Félix, propriétaire de la plupart des terrains situés à cet endroit. Dressé en 1880 par le même ingénieur Bouchez, son plan est approuvé en séances du Collège communal des 18.01.1881 et 31.01.1882, puis par l'arrêté royal du 13.12.1883.

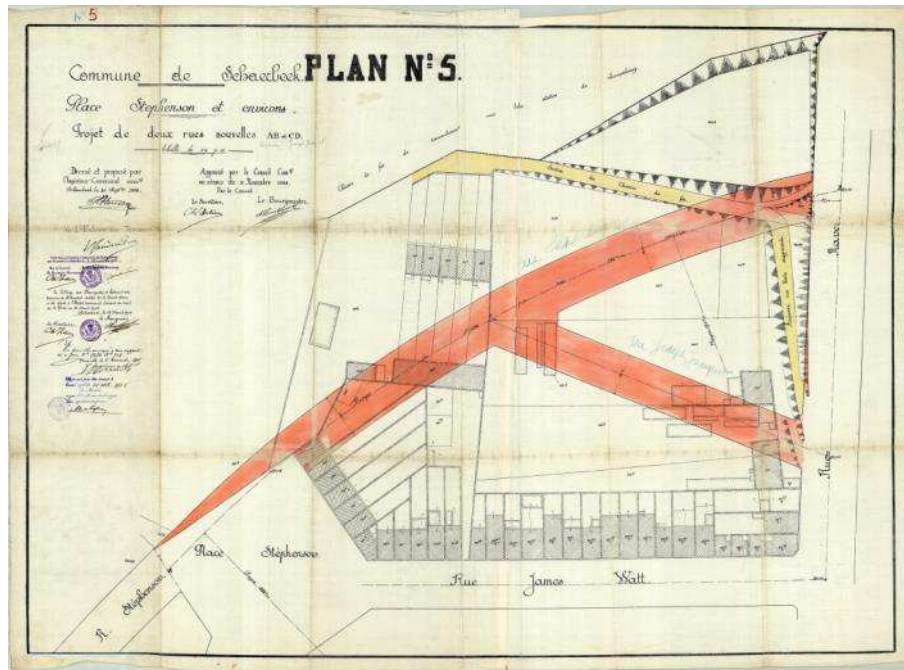


Projet de voiries du quartier dit Saint-Félix, ingénieur communal Bouchez, 1882 (ACS/TP Infrastructure 216).

Ce plan comprend la création de la place Stephenson, de la première moitié de la rue du même nom, de la rue James Watt, ainsi que le prolongement des rues Vanderlinden et Van Schoor, dont les premières parties avaient été percées par l'arrêté royal du 20.08.1866 sur les



terrains de deux particuliers, Adolphe Clabos et Édouard Dubocage. Les travaux de voirie du quartier sont terminés en 1884. En vertu de l'arrêté royal du 21.04.1906 s'y ajoutent la rue Joseph Jacquet et la seconde moitié de la rue Stephenson, tracés sur les terrains encore vacants au nord du quartier par l'ingénieur communal Octave Houssa dans le cadre du vaste projet d'urbanisation de l'est de la commune.



HOUSSA, O., *Plan n° 5. Place Stephenson et environs*, 26.09.1904 (ACS/TP Infrastructure 229).

## 6. Des quartiers résidentiels

Les quartiers qui se développent dans la partie ouest de Schaerbeek au cours du XIX<sup>e</sup> siècle se couvrent de constructions de manière progressive. Vers 1900, seul le plus septentrional, le quartier Verboekhoven, implanté à cheval sur la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg, présente encore de vastes terrains non lotis.

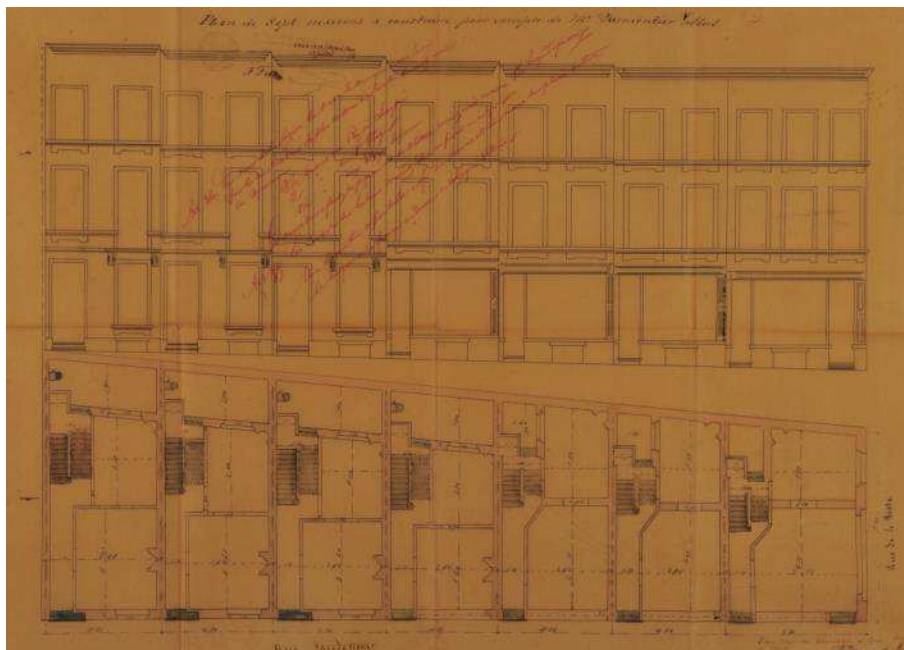
C'est une commune résolument résidentielle qui se met en place, bâtie d'habitations principalement destinées à la bourgeoisie. Aux angles des rues s'implantent souvent des maisons de rapport à rez-de-chaussée commercial, tandis que les artères prestigieuses du tracé royal ou celles du quartier des Princes accueillent çà et là des hôtels particuliers. Les maisons les plus modestes se concentrent, quant à elles, sur les axes anciens de la commune – comme les rues Verte ou Josaphat –, ainsi que dans les étroites rues perpendiculaires à la chaussée de Haecht – Philomène, Van Dyck ou L'Olivier. Là, le bâti de type ouvrier se présente sous la forme d'étroites maisons construites en enfilade à front de rue. Autrefois, elles pouvaient également s'organiser en impasses, qui furent pour la plupart supprimées dès les premières années du XX<sup>e</sup> siècle à la faveur de la lutte menée par la Commune contre les logements insalubres. Ont





ainsi disparu les impasses Schampaert, Van der Elst et du Boulanger rue Van Dyck, ainsi que les impasses Dever et Gossey rue L'Olivier, ces dernières remplacées par un complexe de logements sociaux du Foyer Schaerbeekois (voir encart p. 49). Seule subsiste dans ce quartier l'ancienne impasse Rubens, renommée Petite rue L'Olivier. Plus à l'est, avenue de Roodebeek, on trouve encore deux complexes ouvriers en intérieur d'îlot : l'un de 1878, composé à l'origine de huit maisons (n<sup>os</sup> 69 à 79), l'autre de 1869, l'une des premières cités ouvrières de la capitale – la Cité ouvrière de Linthout –, créée par la Société anonyme des Habitations ouvrières dans l'Agglomération bruxelloise.

Dans ces quartiers résidentiels se répand le phénomène de la petite promotion immobilière : galvanisés par la demande, de nombreux promoteurs, souvent entrepreneurs ou architectes, bâtissent des dizaines de parcelles. Rue de la Chaumière, par exemple, seuls deux propriétaires différents sont à l'origine de toutes les maisons, érigées dans les années 1840-1850. Pour les années 1880-1890, on relève des noms récurrents d'entrepreneurs, tels C. Slagmulder, P. Parmentier-Gilbert ou encore un certain Hannaerts.



Quant au style des constructions, c'est le néoclassicisme qui domine. Les premières maisons de ce style, essentiellement localisées dans les faubourgs de Schaerbeek et de Cologne, sont caractéristiques du néoclassicisme sobre de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : fenêtres à arc en plein cintre, mouluration limitée, absence de balcon, barres d'appui en fonte à volutes, etc. Les témoins de ce bâti sont néanmoins rares aujourd'hui, leurs façades ayant souvent été transformées, parfois dès la seconde moitié du siècle. En effet, à partir des années 1850, les habitations néoclassiques reçoivent un traitement plus riche :

↓ Rue Vandermeersch 53, vers 1882-1883 (photo 2014).



↑ Chaussée de Haecht 129, fin des années 1830 (photo 2014).

↖ Rue Vandeweyer 91 à 79, plans d'un ensemble de sept maisons conçu en 1878 pour l'entrepreneur P. Parmentier-Gilbert, ACS/TP 261 (1878).

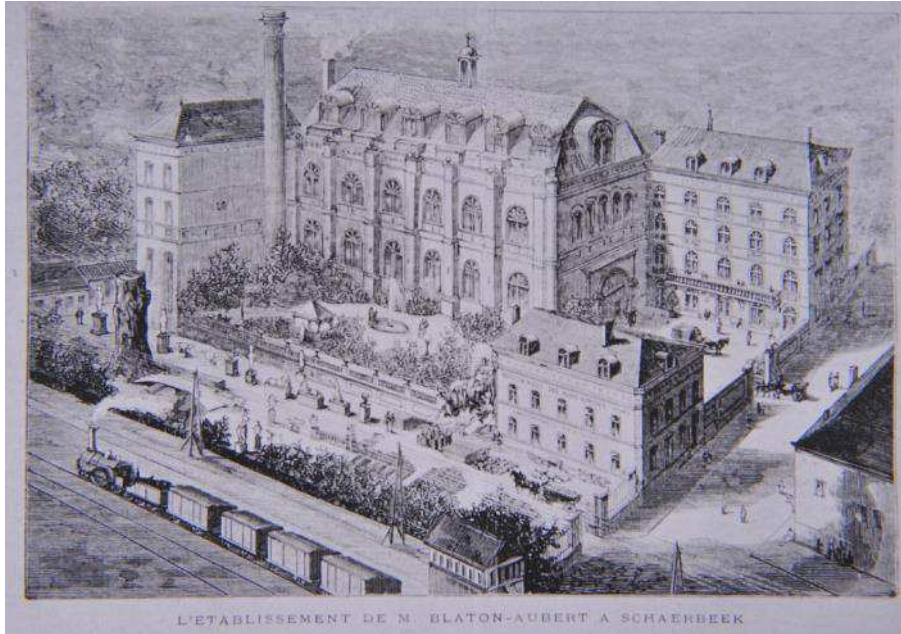


bossages, consoles ouvragées, clefs ou agrafes décoratives, allèges et entablements ornementés. Enfin, à partir des années 1880, le style éclectique fait son apparition : on le retrouve de manière ponctuelle aux quartiers des places Colignon et Verboekhoven, ainsi que sur les parcelles restées vierges des rues plus anciennes. L'éclectisme caractérise toutefois principalement les quartiers du nord et de l'est de la commune, qui se construisent dans le premier quart du XX<sup>e</sup> siècle .

Souvent habité par une population modeste et divisé en plusieurs logements, le bâti néoclassique de la commune est généralement mal conservé aujourd'hui. La grande majorité des maisons a été remaniée au cours du temps : façades surhaussées, ré-enduites, recouvertes de briquettes, dérochées ou encore percées d'une devanture au rez-de-chaussée.

Outre des logements, les quartiers néoclassiques de Schaerbeek présentent des constructions à caractère industriel, qui se développent pour la plupart en intérieur d'îlot. Elles se retrouvent entre autres sur les artères anciennes comme, au Faubourg de Schaerbeek, dans le vaste îlot formé par la chaussée de Haecht et la rue Cornet de Grez : on y trouve deux anciens complexes industriels – marbrerie et fonderie de fer – vraisemblablement conçus avant 1835. Plus au nord, rue des Ailes, citons un ancien ensemble industriel, à l'origine une meunerie à vapeur des environs de 1860. Au Faubourg de Cologne, divers ateliers et entrepôts occupent notamment les intérieurs d'îlot des rues de Brabant, de Potter et de Quatrecht. Les alentours de la rue des Coteaux, qui longeait le chemin de fer de ceinture avant son déplacement, comptent ou comptaient eux aussi de nombreuses entreprises. Parmi elles, la société Lochten rue des Coteaux, spécialisée dans le négoce du bois depuis 1880, la distillerie Fovel, érigée à partir de la fin des années 1860 rue Thiéfry, ou encore la brasserie Saint-Servais rue Kessels (vers 1880), aujourd'hui disparue. Ce sont les quartiers Verboekhoven et Saint-Félix, situés à proximité des installations ferroviaires, qui concentrent le plus grand nombre d'ateliers, usines et autres manufactures – marbrerie, chocolaterie-confiserie, savonnerie, brasseries ou dépôts de brasserie. Les usines trouvent un emplacement de choix sur les terrains spacieux longeant le chemin de fer, comme rues Stephenson et Navez, ou dans les îlots vastes comme celui formé par les rues Gallait et Vanderlinden.





Vue perspective figurant l'usine Blaton-Aubert rue du Pavillon, fin du XIX<sup>e</sup> siècle (Maison des Arts de Schaerbeek/fonds local).

### Des noms de rue – 1

Les dénominations attribuées aux artères de la partie ouest de Schaerbeek relèvent d'inspirations diverses. Bien souvent, les propriétaires des terrains sur lesquelles elles ont été tracées leur ont attribué leur propre nom de famille. C'est notamment le cas des rues Cornet de Grez, Allard et Dupont, de Robiano ou encore Waelhem. Parmi les voiries percées dans les années 1840 et 1850, on note plusieurs références à la récente Indépendance de la Belgique, comme la rue de la Constitution ou les rues d'Hoogvorst, de Potter et la place Liedts, qui rendent hommage à des hommes politiques ayant pris part à la Révolution belge et/ou fait partie du Gouvernement provisoire. Quant au tracé royal, ses diverses artères participent naturellement du même champ lexical : Royale, Reine, Palais. Au Faubourg de Cologne, les références germaniques initiales – rues de Cologne, Impériale et d'Autriche – ont été remplacées après la Première Guerre mondiale par des toponymes liés à l'invasion allemande de 1914 – rues d'Aerschot, de Quatrecht et de la Marne. Les hommes politiques schaerbeekois ne sont pas en reste, avec entre autres des hommages aux maires de Schaerbeek sous le régime français – Goossens et Massaux – ou à des bourgmestres comme Van Hove et Colignon. Au quartier de la place Colignon, tout comme à celui de la place Verboekhoven, c'est essentiellement des artistes qui ont été mis à l'honneur : des peintres, belges – Metsys, Floris, Rubens, Van Oost – ou schaerbeekois – Quinaux, Verhas, Verwée, Verboekhoven, Portaels ou encore Gallait.



### III. Schaerbeek nord et est –l’urbanisation d’Octave Houssa au tournant des XIX et XX<sup>e</sup> siècles



Vue panoramique de l’avenue Louis Bertrand depuis l’église Saint-Servais (Maison des Arts de Schaerbeek/fonds local).

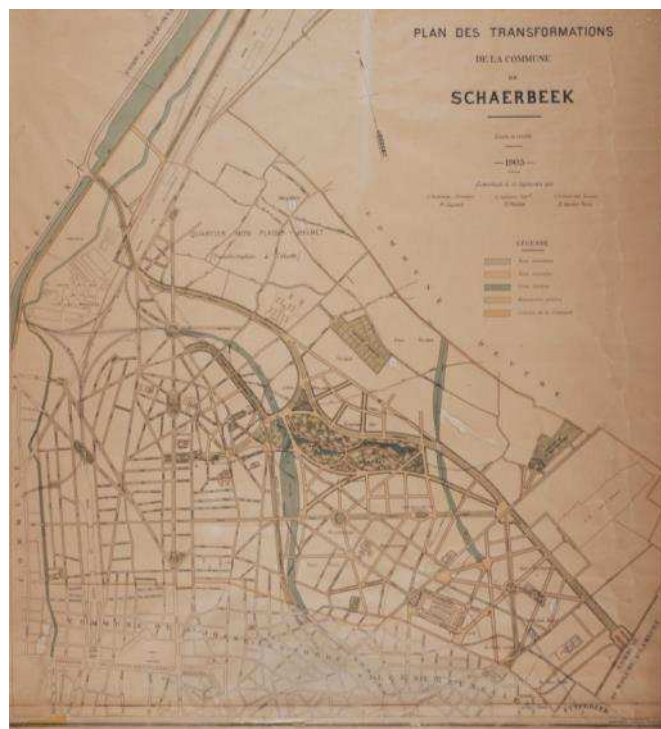
En 1896, un nouveau collègue échevinal, résolument progressiste, arrive au pouvoir. Fort de la conclusion d’un nouvel emprunt, il lance une vaste entreprise de transformation de la commune. Celle-ci comprend le réaménagement de l’ancien noyau villageois de Schaerbeek – dit quartier Teniers –, ainsi que la création de quatre nouveaux quartiers et d’un vaste parc public dans les zones encore largement rurales du nord et de l’est de la commune. Le projet prévoit en outre le déplacement et la mise en tranchée du chemin de fer de ceinture reliant les gares du quartier Léopold et du Nord, supprimant ainsi le frein au développement urbanistique que constituaient la ligne et ses huit passages à niveaux.

C’est à l’ingénieur communal des Travaux Octave Houssa, sous la direction de l’échevin des Travaux publics Émile Vande Putte, qu’est confié le soin d’établir un plan d’ensemble sur 600 hectares pour faire de Schaerbeek, à terme, une ville de 200.000 habitants. À cette fin, un nouveau système d’imposition est mis en place, basé sur une « taxe directe et annuelle de trottoir » applicable aux propriétés longeant les artères nouvelles ou redressées par la Commune. Elle permet de faire face aux frais démentiels d’une telle entreprise, sans devoir peser par des taxes sur la population existante<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> BERTRAND, L., *Schaerbeek depuis cinquante ans. 1860-1910*, Librairie de l’Agence Dechenne, Bruxelles, 1912, pp. 51-55.





Dressé en 1903 par Octave Houssa, le *Plan des transformations de la commune de Schaerbeek* reprend l'ensemble des réaménagements en cours ou à venir. On y distingue le quartier Teniers rénové, le nouveau tracé du chemin de fer de ceinture, bordé à l'ouest par la longue artère prévue sur son ancien emplacement, ainsi que le parc Josaphat, partiellement longé par le grand boulevard de ceinture imaginé dès 1866 par l'urbaniste Victor Besme (voir encart infra). Du sud au nord se déploient les quatre nouveaux quartiers : celui de Linthout, limité par la chaussée de Louvain, le quartier Monrose, au sud de l'avenue Rogier prolongée, celui de la Vallée Josaphat, articulé autour du parc, et enfin, au nord, le quartier Monplaisir-Helmet, dont la transformation est alors encore à l'étude.

↑ HOUSSA, O., *Plan des transformations de la commune de Schaerbeek*, 15.09.1903 (Maison des Arts de Schaerbeek).

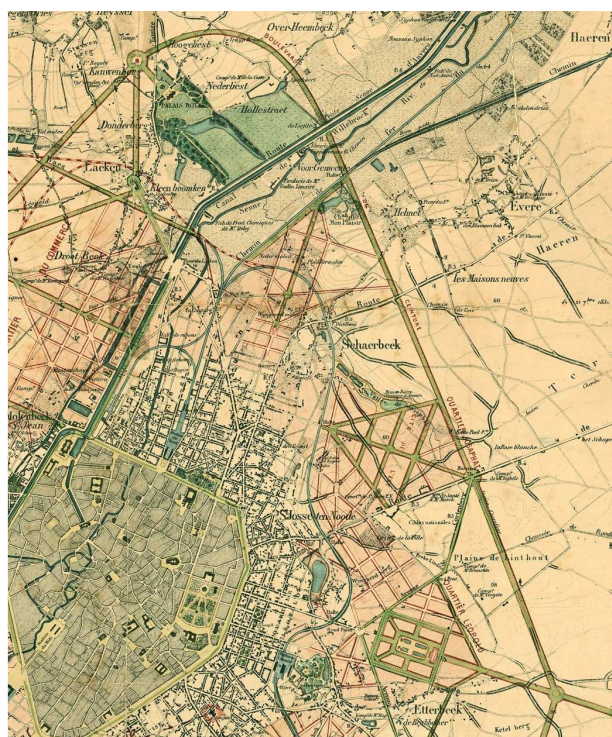
↖ *Plan de la commune de Schaerbeek 1899*, montrant le contraste entre l'ouest de la commune, urbanisé, et les zones nord et est encore largement rurales (ACS/TP).



## 1866 – Victor Besme et les boulevards de grande ceinture

En 1866, Victor Besme, inspecteur-voyer des faubourgs de Bruxelles, conçoit un plan visionnaire du développement de l'agglomération bruxelloise, baptisé *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'Agglomération bruxelloise*, qui détermine de manière significative le développement futur de la capitale. Besme y propose notamment une vaste ceinture séparant les faubourgs de la « première couronne », alors timidement émergents, de ceux de la seconde. Les boulevards Lambermont, Général Wahis et Auguste Reyers constituent la section schaarbeekoise de cette grande ceinture.

Entre leur conception par Besme, les arrêtés royaux les ratifiant et leur percement effectif, le temps est long et témoigne du chantier extraordinaire que ces boulevards ont constitué dans le Bruxelles de la Belle Époque. Décrété par l'arrêté royal du 31.12.1889, le boulevard Reyers ne sera ainsi percé qu'à partir de 1909. Déjà présente sur le plan de Besme, la place Meiser ne sera, elle, aménagée qu'en 1912. Quant aux boulevards Lambermont et Wahis – qui ne devaient à l'origine en former qu'un, baptisé Lambermont – ils sont percés dans le cadre de la création des quartiers Monplaisir-Helmet et de la Vallée Josaphat, en vertu de deux conventions liant la Commune de Schaerbeek et l'État belge : celle du 02.05.1903 pour la portion nord, celle du 04.04.1907, pour la portion sud.



BESME, V., détail du *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'Agglomération bruxelloise*, 1866.

## 1. Les plans d'urbanisme

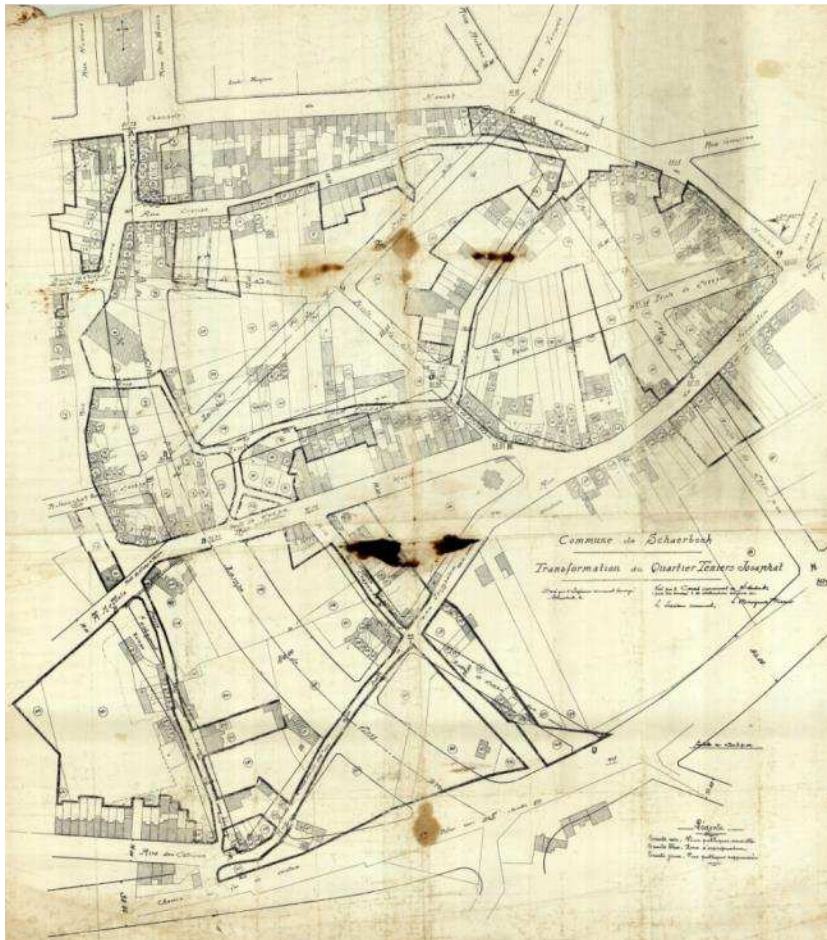
### 1.1. Le quartier Teniers

Élaboré à partir de 1898, le plan de reconfiguration de l'ancien noyau villageois, dressé par Octave Houssa, est ratifié par l'arrêté royal du 10.02.1902, en même temps que le plan d'ensemble du quartier de la Vallée Josaphat. Il comprend la création de l'avenue Louis Bertrand, et, au nord de celle-ci, le redressement de rues anciennes et le percement d'un nouveau réseau de voiries d'au moins douze mètres de large.



Remplaçant la rue Teniers, ancienne voie principale du quartier, et sa vieille église, l'avenue Louis Bertrand permet de raccorder la chaussée de Haecht au boulevard de grande ceinture via le fond de la vallée Josaphat, pressenti comme l'emplacement d'un futur parc public. L'ouest de la commune, déjà urbanisé, se trouve ainsi relié aux terrains encore vierges situés à l'est. Dans l'axe de la nouvelle église Saint-Servais, l'avenue suit le relief de la vallée du Maelbeek, offrant une ample perspective terminée en éventail. Elle est pensée comme une promenade arborée et attrayante menant au parc.

Au nord, le tracé de plusieurs artères anciennes est rectifié : ceux de la rue Creuse, des rues des Génisses et des Crapauds – respectivement renommées rues Vogler et Teniers –, ainsi que d'une partie de la rue de Jérusalem. Les nouvelles rues du noyau villageois sont, quant à elles, envisagées comme des raccordements de voiries existantes. Les rues Joseph Brand et Henri Bergé font ainsi la liaison entre la rue Josaphat et, respectivement, le carrefour des rues des Ailes et Metsys et la rue Verwée, menant à l'hôtel communal. Les rues Jenatzy et Ernest Discailles constituent le prolongement de la rue de la Ruche, tandis que la rue Ernest Laude est envisagée comme la rue Rubens prolongée. La place Pogge est, pour sa part, aménagée en vertu de l'arrêté royal du 25.07.1904, pour optimiser le croisement de la rue Laude et de la chaussée de Haecht.



HOUSSA, O., *Plan de transformation du quartier Teniers-Josaphat*, ca. 1900 (ACS/TP Infrastructure 175).



## 1.2. Le parc Josaphat

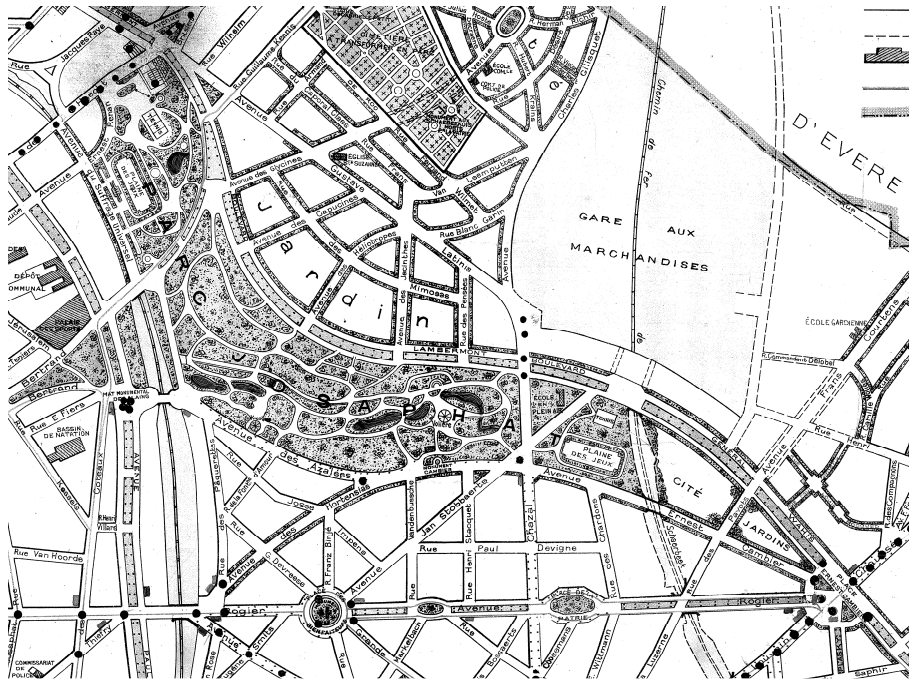
C'est le 06.08.1901 que le projet d'établir un parc public dans la vallée Josaphat est entériné par le Conseil communal. Cet espace vert conclut la perspective de la majestueuse avenue Louis Bertrand, tout en créant une transition douce vers le futur boulevard de ceinture. Dès 1901, la Commune commence à acquérir les terrains nécessaires à l'établissement du parc, en particulier la propriété de six hectares appartenant à la veuve Martha. Suite à des difficultés transactionnelles entre la Commune et la veuve, le roi Léopold II décrète les travaux d'utilité publique par l'arrêté royal du 10.02.1902. Le domaine est ouvert au public le 01.05.1904. Non encore aménagé, il compte environ sept hectares. En vertu de la convention signée avec l'État le 04.04.1907, portant sur l'aménagement du boulevard Lambermont par la Commune moyennant subsides (voir encart p. 31), cette dernière s'engage à créer et à entretenir le parc, « à titre de servitude perpétuelle » au profit du boulevard, ainsi qu'à acquérir les parcelles nécessaires à cette entreprise.

C'est entre 1905 et 1912 qu'ont lieu les travaux d'aménagement du parc Josaphat, sous la direction de l'architecte-paysagiste Edmond Galoppin. Ce dernier s'attache à conserver, tout en le maîtrisant, l'aspect pittoresque de la vallée : étangs, chemins, végétation. De nombreux ruisseaux et sources sont toutefois supprimés suite à la création des remblais nécessaires à l'établissement du boulevard Lambermont et de l'avenue Chazal.

Prévu pour s'étendre sur près de 40 hectares entre les chaussées de Haecht et de Louvain, le parc est finalement circonscrit entre les avenues Louis Bertrand et Chazal. Entre la chaussée de Haecht et l'avenue Louis Bertrand est aménagée une Plaine des Jeux et des Sports, inaugurée en 1914. Au sud, l'îlot compris entre l'avenue Chazal et la ligne de chemin de fer Schaerbeek-Hal accueille en 1923 une « école en plein air », suivie l'année suivante d'une seconde Plaine des Sports. Quant à l'étroit terrain situé entre le chemin de fer et la chaussée de Louvain, il est finalement revendu comme parcelles à bâtir, en vertu d'une convention signée avec l'État le 10.03.1914.







Le parc Josaphat, détail du *Plan général de la commune de Schaerbeek 1927* (ACS/TP).

### 1.3. Les quatre nouveaux quartiers

Entre 1902 et 1904, l'ingénieur communal des Travaux présente les plans de voiries des futurs quartiers de la Vallée Josaphat, Monrose, de Linthout et Monplaisir-Helmet. Ces plans font chacun l'objet d'une première approbation : par arrêté royal des 10.02.1902 pour le premier, 18.06.1903 pour le deuxième, 24.06.1904 pour le troisième et enfin en séance du Conseil communal du 03.11.1904 pour le dernier. Tous sont définitivement approuvés par l'arrêté royal du 21.04.1906.

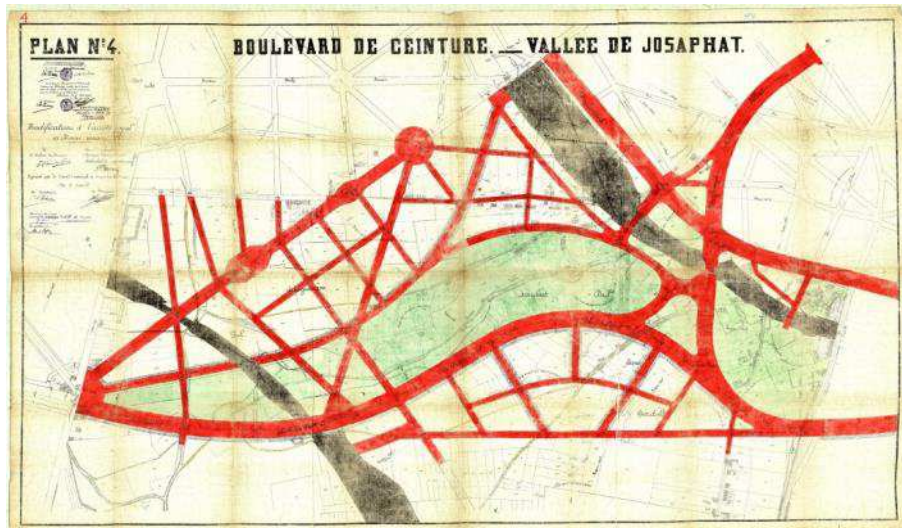
Dans ces quartiers, on est loin du plan en damier typique des phases d'urbanisation antérieures à 1870 dans la commune, comme dans le reste de l'agglomération bruxelloise. Tout en intégrant la plupart des voiries anciennes, Houssa dessine des artères larges, au tracé parfois légèrement incurvé, souvent distribuées en étoile ou même en toile d'araignée autour d'une place, d'un square ou d'un rond-point.

#### 1.3.1. Le quartier de la Vallée Josaphat

Au quartier de la Vallée Josaphat, l'ingénieur place le futur parc aux contours sinueux au sein d'un maillage de nouvelles voiries. À l'est, il donne au boulevard rectiligne prévu par Besme une forme arquée épousant la courbe de la vallée, suivant une conception paysagère typiquement Belle Époque. Dans son creux est tracé le quartier des Fleurs, développé en éventail. Au sud, ce sont les avenues des Azalées et des Hortensias (futurs avenues Général Eisenhower et Ernest Cambier) qui suivent les sinuosités du parc. Le prolongement de l'avenue Rogier jusqu'à la chaussée de Louvain, également prévu par Besme dès 1866, est ponctué de respirations : place des Bienfaiteurs,



square elliptique et place de la Patrie. Depuis la première place rayonnent plusieurs artères, l'une d'elles – la rue Godefroid Devreese – reprenant le tracé de l'ancienne Grande rue au Bois. À l'ouest, le parc est bordé par le chemin de fer de ceinture déplacé, que longe le boulevard Émile Vande Putte, futures avenues Voltaire et Deschanel. Le plan confirme leur tracé, envisagé dès avant 1900.

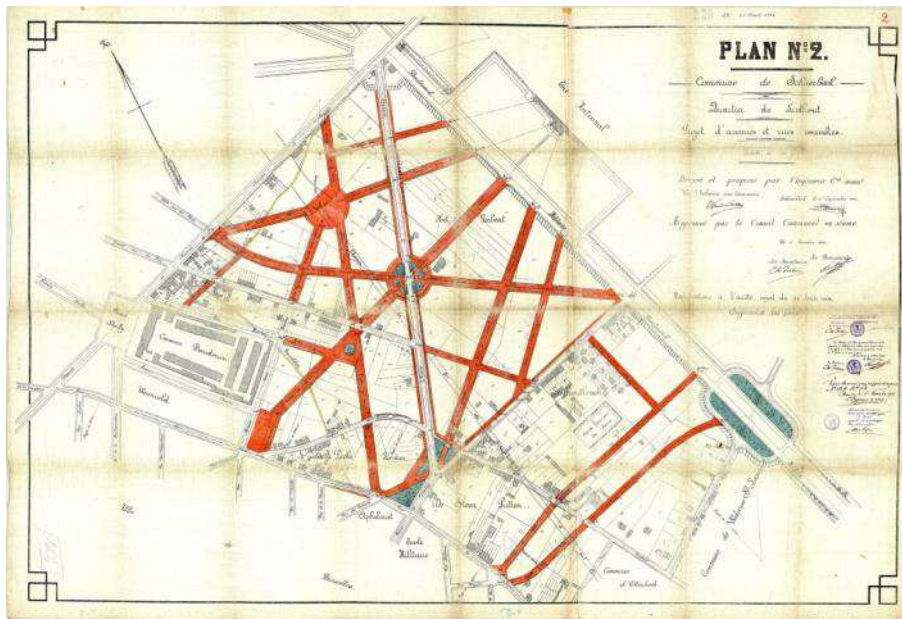


HOUSSA, O., *Plan n° 4. Boulevard de ceinture – Vallée de Josaphat*, 09.1904 (ACS/TP Infrastructure 229).

### 1.3.2. Le quartier de Linthout

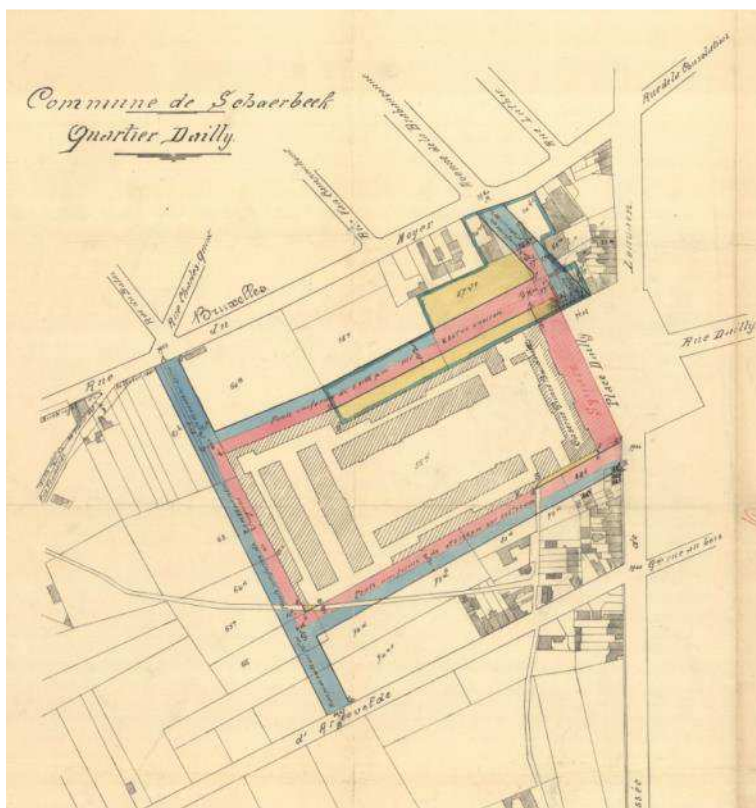
Au quartier de Linthout, Houssa élabore son plan en fonction d'axes préexistants. Le principal traverse la zone du sud au nord : il s'agit du second tronçon de l'avenue de Cortenberg, une artère coudée imaginée dès 1845 par Félix Dubois et l'ingénieur le Hardy de Beaulieu pour relier le futur rond-point Schuman à la chaussée de Louvain. Le tronçon schaarbeekois est élargi et rebaptisé avenue Plasky. Un square du même nom est implanté en son centre, servant de maillon à deux nouvelles artères, les avenues Émile Max et du Diamant. L'ensemble est complété par des voiries au tracé diagonal, telles les avenues Milcamps et de l'Opale. Les rues se coupent à angle aigu, générant parfois des squares de plan triangulaire, comme celui des Griottiers.





HOUSSA, O., *Plan n° 2. Quartier de Linthout. Projet d'avenues et rues nouvelles*, 26.09.1904 (ACS/TP Infrastructure 229).

Percée dès 1875 à l'initiative de particuliers dans l'axe de la Grande rue au Bois, la rue d'Artevelde, future Victor Hugo, est prolongée de deux tronçons. Au sud de cette voie, l'ingénieur raccorde ses nouvelles artères à celles bordant la Caserne Prince Baudouin (voir encart infra) – les avenues Charbo, Léon Mahillon et Félix Marchal – dont le tracé vient d'être approuvé par l'arrêté royal du 18.10.1902, suite à une convention conclue l'année précédente entre la Commune et l'État, propriétaire de la Caserne.



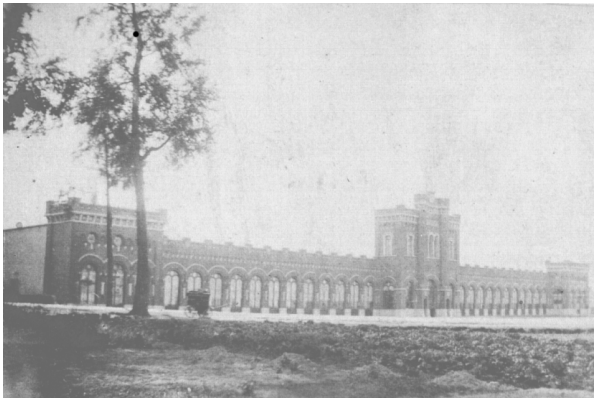
Plan de percement de rues nouvelles autour de la Caserne Prince Baudouin, 1901 (ACS/TP Infrastructure 180).



Dans le sud du quartier, entre l'avenue de Roodebeek – ancienne chaussée du même nom menant à Woluwe-Saint-Lambert – et la rue Vergote, la rue du Noyer et le boulevard Reyers, tous préexistants, Houssa se contente de tracer deux artères plus ou moins parallèles, les rues Théodore Roosevelt et Victor Lefèvre, respectivement prolongées par les rues Général Gratry et Frédéric Pelletier.

### Tir national et Caserne

A front de la place Dailly se trouvait à l'origine un premier Tir national, inauguré en 1861. Alors limitée à un triangle bordant la chaussée de Louvain, la place était un terrain de l'État servant d'esplanade pour la garde civile et l'armée. Vers 1866, la Commune en fait un espace rectangulaire par l'acquisition de terrains situés au-delà de la chaussée.



↑ La Caserne Prince Baudouin, place Dailly (AVB/CP).

↖ Le Tir national de la place Dailly (AVB/FI).

En 1888, le tir, devenu exigu et dangereux au sein d'un quartier en développement, est transféré en bordure du futur boulevard Reyers. Ce nouveau complexe sera à son tour démoli en 1963, pour laisser la place à la Cité de la Radio et de la Télévision belges, actuel complexe RTBF-VRT. Inaugurée en 1894, la Caserne Prince Baudouin, également dite Caserne Dailly, remplace les bâtiments du premier tir. Ce complexe est à son tour détruit en 1996, à l'exception de l'édifice principal. Quatre ans plus tard, le terrain est loti et deux nouvelles artères y sont créées, les rues Louis Scutenaire et Marcel Mariën.



↑ Le complexe RTBF/VRT, boulevard Auguste Reyers (photo 2011).

↖ Le Tir national du boulevard Auguste Reyers (AVB/CP).



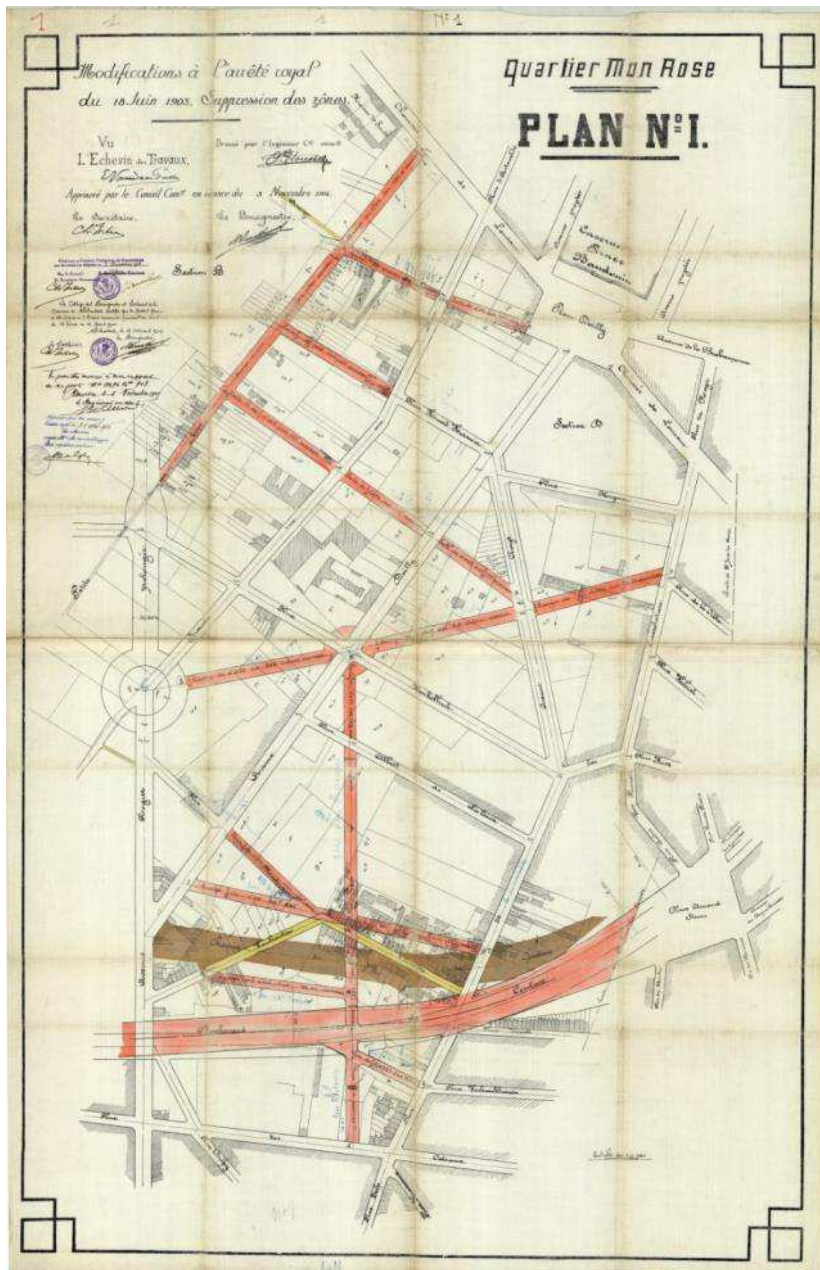
### 1.3.3. Le quartier Monrose

Plus encore que celui de Linthout, le futur quartier Monrose fait déjà l'objet d'une urbanisation dans le courant du XIX<sup>e</sup> siècle. Vu le nombre de voiries existantes, l'intervention d'Houssa y est donc relativement modeste.

L'axe principal du quartier est constitué par l'avenue Dailly, qui prend place entre deux anciens chemins, la Grande rue au Bois et la rue de la Consolation. Envisagée par la Commune dès les années 1860 dans le cadre de la création de la place du même nom (voir encart supra), l'avenue n'est toutefois percée qu'en 1877. Les rues qui s'y embranchent dans les années 1880 et 1890 sont tracées soit à l'initiative de la Commune – telles les rues Albert de Latour (arrêté royal du 10.05.1883), Alexandre Markelbach (arrêté royal du 05.05.1898) et Léon Mignon (arrêté royal du 03.07.1899) – soit à celle de propriétaires de terrains : c'est le cas du premier tronçon de la rue Joseph Coosemans (arrêté royal du 25.08.1900), ainsi que de l'avenue Clays, dont l'ouverture est concédée à la veuve Sterckx et à Georges Léonard de Saint Cyr en vertu d'une convention ratifiée par le Conseil communal le 27.11.1899.

Sur son plan du quartier, Houssa dessine, au croisement de l'avenue Dailly et de la rue Markelbach, la future place Colonel Bremer, sur laquelle il ancre deux nouvelles rues, Artan et Van Hammée. Le réseau en place est par ailleurs complété par l'adjonction de tronçons à des rues existantes – Joseph Coosemans et Eugène Smits – ou densifié par le percement de nouvelles – Monrose, François Bossaert, Jacques Jansen.





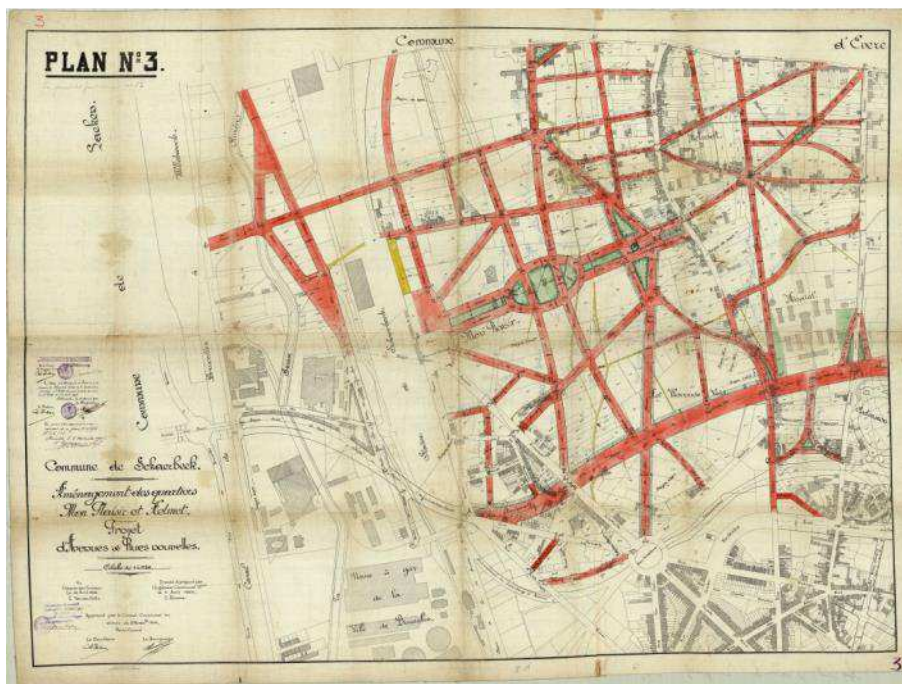
HOUSSA, O., *Plan n° 1. Quartier Monrose.*, 11.1904 (ACS/TP Infrastructure 229).

### 1.3.4. Le quartier Monplaisir-Helmet

Encore largement rural, le quartier Monplaisir-Helmet se présente, quant à lui, comme un double quartier : à l'ouest de la chaussée de Haecht s'étend celui de l'ancien domaine Monplaisir ; à l'est, celui du vieux hameau de Helmet. Côté Monplaisir, Houssa agrandit la place Nationale, rebaptisée Princesse Élisabeth, et la relie à la toute nouvelle église de la Sainte-Famille, conçue dès 1898 chaussée de Helmet, par un axe monumental baptisé avenue Huart Hamoir. Parmi les plus larges avenues-promenades de la capitale, celle-ci court sur un important dénivelé, offrant une vue panoramique vers le domaine royal de Laeken. Pensée sur le modèle du quartier des Squares, aménagé quelques années plus tôt sur le territoire de Bruxelles,



l'artère est dotée d'un terre-plein central arboré et s'évase en ellipse vers le milieu de son parcours. Reprenant sa forme rectiligne, elle croise ensuite le square François Riga, comme une seconde respiration sur son tracé. Répondant à la monumentalité de l'église, la nouvelle gare de la place Princesse Élisabeth ne sera érigée qu'en 1919, accolée à l'originelle de 1873. Autour de l'axe principal s'organise un réseau symétrique d'artères larges, dessinant un polygone traversé par quatre avenues distribuées autour du square. L'ensemble est raccordé au boulevard Lambert et, au-delà, au quartier Verboekhoven, via notamment la belle avenue Eugène Demolder. Côté Helmet, Houssa tire essentiellement parti de la rue de l'Agriculture pour y implanter la place de Helmet, d'où rayonnent de nouvelles artères.



HOUSSA, O., *Plan n° 3. Aménagement des quartiers Mon Plaisir et Helmet, Projet d'Avenues et Rues nouvelles*, 11.04.1904 (ACS/TP Infrastructure 229).

### Des noms de rue – 2

Vu le nombre de nouvelles artères créées simultanément, les édiles schaarbeekois ont dû diversifier les sources d'inspiration pour leur attribuer une dénomination. Tout comme dans la partie ouest de la commune, nombre de rues et d'avenues rendent ainsi hommage à des hommes politiques schaarbeekois – comme l'échevin Louis Bertrand ou les bourgmestres Eugène Dailly et Achille Huart Hamoir – ou à des artistes ou écrivains ayant pour la plupart vécu ou travaillé à Schaerbeek – tels le peintre Léon Frederic, le sculpteur Léon Mignon ou encore l'écrivain Georges Eekhoud. Certains groupes de rues relèvent toutefois d'inspirations spécifiques. Ainsi, à Linthout, l'ensemble des artères situées autour du square Eugène Plasky est parfois dénommé quartier des Pierres précieuses, cinq d'entre elles étant respectivement dénommées Émeraude, Diamant, Topaze, Opale et Saphir. À Monplaisir, quatre voiries ont été baptisées en lien avec l'Affaire Dreyfus – Émile Zola, Anatole France, Colonel Picquart et Jean Jaurès –, geste par lequel la Commune souhaitait se montrer dreyfusarde. Enfin, aux abords du parc Josaphat, la plupart des artères ont reçu un nom champêtre : au sud de celui-ci, les rues des Pâquerettes, des Chardons et des Pavots, ainsi que les avenues des Azalées et des Hortensias (devenue Général Eisenhower et Ernest Cambier) ; au nord, le quartier des Fleurs, avec les avenues des Capucines, des Glycines, des Héliotropes et des Jacinthes, ainsi que les rues des Mimosas et des Pensées.



#### 1.4. Le déplacement du chemin de fer de ceinture

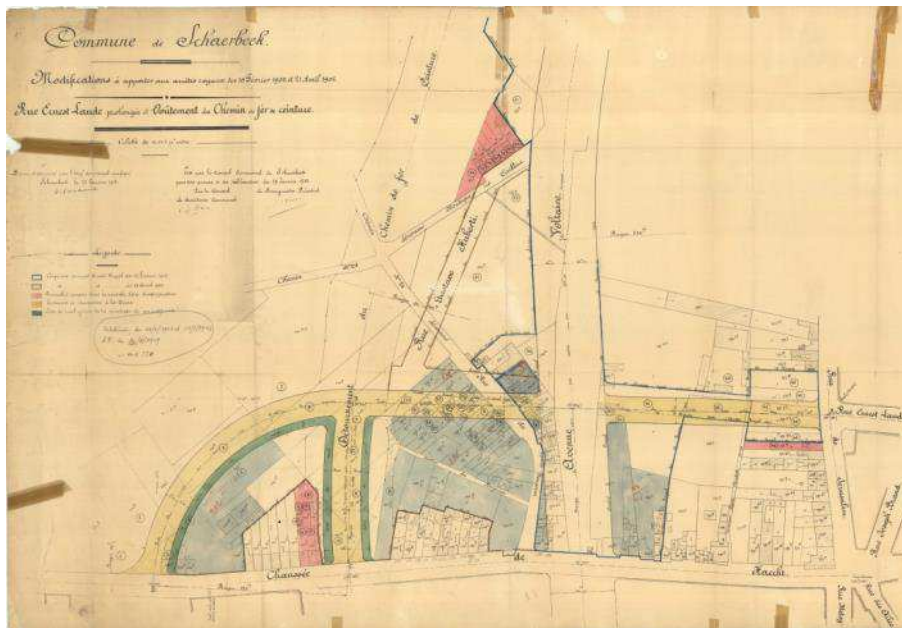
L'arrêté royal du 10.02.1902, régissant l'aménagement du quartier de la Vallée Josaphat, inclut également le nouveau tracé du chemin de fer de ceinture. Reliant les gares du quartier Léopold et du Nord, celui-ci avait été créé dans les années 1850 par la Grande Compagnie du Luxembourg, inauguré en 1866 et cédé à l'État belge en 1873. Sur Schaerbeek, cette voie unique passait à l'air libre à l'emplacement des actuelles avenues Deschanel et Voltaire, pour obliquer, au milieu du deuxième tronçon de cette dernière, vers la place Verboekhoven et continuer vers la gare du Nord. Elle connaissait sur ce parcours pas moins de huit passages à niveau, une situation dangereuse et qui entravait le développement de la commune. L'arrêté royal de 1902 intervient à la suite de nombreux projets et d'une convention entre Schaerbeek et l'État signée le 03.03.1900 : il est finalement décidé de déplacer la ligne de quelques dizaines de mètres vers l'est et de la faire passer en tranchée, générant sur tout son parcours la construction de ponts. Ces travaux, à charge du Gouvernement, voient leur achèvement au début des années 1910.

Sur le tracé ainsi libéré par la voie ferroviaire est établi un large boulevard, baptisé du nom de l'échevin des Travaux Émile Vande Putte. Le tracé de sa première portion, correspondant au second tronçon de l'actuelle avenue Voltaire, est déjà ratifié par l'arrêté royal du 14.12.1897. Sa prolongation vers le sud, qui formera la suite de l'avenue Voltaire et l'avenue Paul Deschanel, est entérinée par l'arrêté royal du 26.08.1900, confirmé par celui du 10.02.1902. Les futures avenues sont reprises sur les plans de voiries des quartiers de la Vallée Josaphat et Monrose, définitivement approuvés par l'arrêté royal du 21.04.1906.

Implantées aux abords du chemin de fer déplacé, entre la future avenue Voltaire, la chaussée de Haecht et le parc, les avenues Ernest Renan et du Suffrage universel ne figurent pas sur le plan du quartier de la Vallée Josaphat. La première artère et le premier tronçon de la seconde ne sont prévus qu'en 1913 en vertu de délibérations du Conseil communal, seulement ratifiées par l'arrêté royal du 15.09.1919. Leur aménagement est rendu possible par le voûtement du chemin de fer à cet endroit, voûtement sur lequel prend place l'avenue du Suffrage universel. L'ouverture du second tronçon de cette dernière, sur le voûtement prolongé jusqu'à l'avenue Louis Bertrand, est quant à elle décidée en séance du 01.04.1914.







*Modifications à apporter aux arrêtés royaux des 10 février 1902 et 21 avril 1906. Rue Ernest Laude prolongée et voûtement du Chemin de fer de ceinture, 29.01.1913 (ACS/TP Infrastructure 177).*

## 2. L'urbanisation

Dans le quartier Teniers comme dans les quatre nouveaux quartiers, les travaux d'aménagement des voiries – percement de nouvelles artères et rectification d'anciennes – sont essentiellement réalisés entre 1904 et 1914. Ils sont menés par la Commune, qui définit également le parcellaire les bordant, long et étroit suivant la tradition locale. À la veille de la Première Guerre mondiale, la grande majorité des voiries prévues par Houssa sont tracées, pavées et reliées à un réseau d'égout.



*Vue aérienne du quartier de Linthout et d'une partie du quartier Monrose en 1919 (AVB/FI).*

Le bâti de ces artères est érigé en deux grandes phases. La première, la principale, coïncide avec celle des travaux de voiries. Les parcelles



sont en effet rapidement mises en vente et bâties, du fait de l'imposition décidée par les édiles à partir de 1904, qui pénalisait fiscalement les propriétaires ayant tardé à construire. Cette prédominance du bâti d'avant-guerre confère à de nombreuses artères une grande homogénéité dans les façades et les gabarits.



Avenue Milcamps, vue depuis la rue du Noyer (AVB/CP).

La seconde phase de construction concerne, quant à elle, l'entre-deux-guerres. La Première Guerre mondiale marque en effet un arrêt net de l'urbanisation, qui ne reprend réellement que vers 1921-1922. Si les bâtiments de cette époque viennent souvent compléter un bâti déjà relativement dense, certaines artères ne sont toutefois bâties qu'à partir de ces années-là, principalement celles percées juste avant la Grande Guerre. C'est notamment le cas de la portion du boulevard Lambert longéant le parc et du boulevard Général Wahis, ainsi qu'au-delà, des rues du quartier des Fleurs. Pourtant percé plusieurs années avant la guerre, le boulevard Auguste Reyers ne s'urbanise également que tardivement, de même que les rues du quartier de Linthout qui y débouchent – rue du Saphir, avenues de l'Émeraude, de l'Opale, et Adolphe Lacomblé. Il en va de même pour les artères dont l'ouverture est liée au déplacement du chemin de fer de ceinture – avenues Voltaire, Deschanel, du Suffrage Universel, Ernest Renan, ainsi que la fin de l'avenue Louis Bertrand. Enfin, les parcelles restées vierges après la Seconde Guerre mondiale se bâtissent d'immeubles des années 1950 et 1960.





Vue aérienne du nord-est de Schaerbeek avec, au centre, le parc Josaphat longé par le quartier des Fleurs non encore entièrement bâti, 1935 (Régie des Bâtiments, 4/1655).

Tout comme dans la partie ouest de la commune, ce sont ici des quartiers essentiellement résidentiels qui se développent. Les artères se couvrent de maisons individuelles et de rapport, offrant tout l'éventail de standing propre à satisfaire les exigences de la bourgeoisie, de la petite à la haute. Certains immeubles, principalement ceux d'angle, accueillent des petits commerces de proximité. Dans certains cas, un atelier (menuiserie, carrosserie, brasserie, etc.) en intérieur d'îlot, relié à la rue par un passage carrossable, est le lieu d'une activité économique en relation directe avec l'habitation de l'exploitant à front de rue. Ce sont toutefois les artères anciennes qui restent les lieux privilégiés du commerce et des petites industries.

Quant aux styles des constructions, c'est véritablement l'éclectisme qui donne aux quartiers leur personnalité. Dominant à la charnière des XIX et XX<sup>e</sup> siècles, celui-ci se poursuit souvent à Schaerbeek au-delà de la Première Guerre mondiale, sous une forme toutefois asséchée. Entre mimétisme et surenchère, les façades éclectiques teintent des rues entières, leur conférant une remarquable et imaginative cohérence. Au sein d'une même façade, les références peuvent être multiples, qui néoclassiques, qui néogothiques, qui néo-Renaissance flamande ou Art nouveau. Autre style dominant, le Beaux-Arts marque principalement les immeubles des années 1920 – maisons cossues et immeubles à appartements –, formant de belles enfilades sur les avenues les plus larges, ainsi que sur les boulevards. Il cohabite dans l'entre-deux-guerres avec l'Art Déco et, plus rarement, le modernisme, cette tendance caractérisant surtout les immeubles à appartements d'après-guerre.





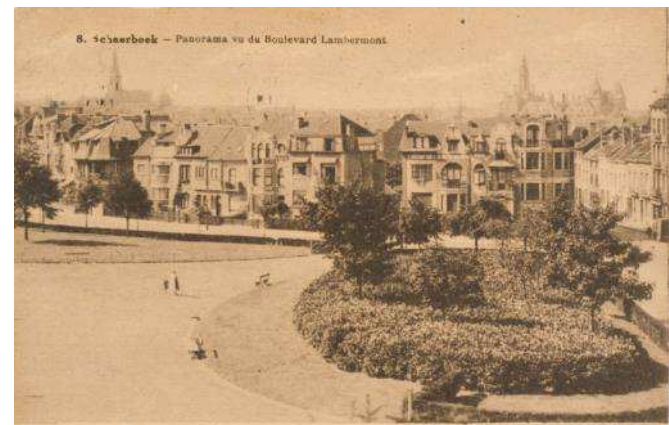
Sur son plan d'ensemble des transformations de la commune dressé en 1903, Houssa prévoit pour un certain nombre d'artères une zone de recul *non aedificandi* devant les constructions, réservée à l'aménagement d'un jardinet. C'est le cas pour les boulevards de grande ceinture – Auguste Reyers, Général Wahis et le côté pair du boulevard Lambermont. L'avenue Voltaire devait également présenter cette configuration, qui ne sera finalement appliquée qu'à son deuxième tronçon, le plus ancien. Une zone de recul est également pressentie pour les avenues bordant le parc Josaphat au sud : l'avenue des Hortensias (actuelles avenues Général Eisenhower et Ernest Cambier) et l'avenue des Azalées ; le projet n'aboutira toutefois pas pour cette dernière. Au nord du parc, le quartier des Fleurs est prévu dès l'origine comme une « cité-jardin » constituée d'habitations avec jardinet avant. En 1913-1914, une même zone *non aedificandi* sera imposée aux deux artères longeant la Plaine des Jeux et des Sports à l'ouest, l'avenue du Suffrage universel et le tronçon courbe de l'avenue Ernest Renan.

↑ Place de Jamblinne de Meux, enfilade Beaux-Arts (photo 2011).

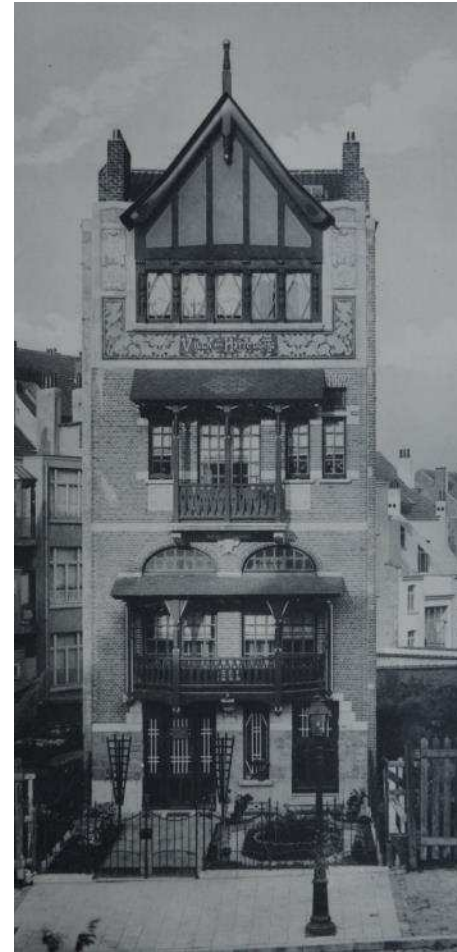
↖ Rue Jenatzy, enfilade principalement éclectique (photo 2012).

↙ Avenue Voltaire, vue du deuxième tronçon côté pair (photo 2013).

↓ Avenue Ernest Renan, vue du second tronçon depuis le boulevard Lambermont (Collection Dexia Banque-ARB-RBC).



Les constructions implantées en retrait de la voirie sont parfois jumelées, sous forme de villas à trois façades. Cette disposition influence en outre souvent le style des habitations, qui se teignent de pittoresque. Dans certaines zones, des prescriptions précises sont imposées aux futurs acquéreurs, qui garantissent à l'ensemble une grande homogénéité. C'est le cas pour les parcelles du boulevard Wahis et de l'avenue Ernest Cambier situées dans les îlots compris entre la ligne de chemin de fer Schaerbeek-Hal et la chaussée de Louvain, qui auraient dû former la pointe sud du parc Josaphat. Conformément à la convention de 1914, elles doivent former une « cité jardins », c'est-à-dire adopter « le caractère de parc habité avec maisons d'agrément ». Il ne peut y être bâti que des villas isolées ou jumelées par trois au maximum, au gabarit rigoureusement fixé, et précédées d'une zone de recul aménagée en jardinet, éventuellement empiétée par des avant-corps. Au quartier des Fleurs, le bâti est soumis au même règlement différentiel que celui édicté pour la création de la cité-jardin du quartier Terdelt, situé juste au nord. Approuvé par l'arrêté royal du 25.02.1922, ce règlement prescrit devant les maisons un jardinet clôturé par une haie vive ou un grillage en bois ou fer. Il ne peut être construit dans le quartier que des habitations, par groupes de maximum cinq maisons contigües, avec entre ceux-ci un espace d'au moins dix mètres. Les constructions doivent revêtir un caractère esthétique, avec des façades en matériaux apparents ou revêtus d'un enduit en simili-pierre et dont les avancées sur le jardinet n'excèdent pas un mètre.



↑ Maison de style éclectique d'inspiration pittoresque, avenue Général Eisenhower 24, architecte Jean Coppieters, 1912 (*Album de la Maison Moderne*, 5<sup>e</sup> année, pl. 44).

← Villa d'inspiration cottage, boulevard Lambert 330, architecte J. Delstanche, vers 1925 (photo 2013).





Comme dans les zones plus anciennes, la petite promotion immobilière bat son plein dans les nouveaux quartiers de Schaerbeek. Parmi les entrepreneurs récurrents, pointons Camille Simoens, actif dès les années 1880 et qui fait notamment ériger en 1905 quinze immeubles rue Henri Bergé et chaussée de Haecht, peut-être sur les plans de l'architecte Henri Jacobs. Aux abords du parc Josaphat, l'architecte René Bartholeyns bâtit plusieurs maisons, le plus souvent pour son propre compte, dont un ensemble de six rue Fontaine d'Amour (1914-1916). Le quartier de Linthout n'est pas en reste, avec une trentaine d'immeubles édifiés par l'architecte Jean Pirart pour la veuve de Frédéric Pelletier sur la rue homonyme (1909-1914). Plus vaste encore, la promotion menée rue Général Gratry, où un tandem architecte-entrepreneur, Pierre et Jean-Baptiste Decnop, édifie une quarantaine de maisons seulement légèrement différenciées (1921-1926). Enfin, au quartier Monplaisir, citons les propriétaires Max Roos et Joseph Van Camp, deux industriels qui font édifier au début du XX<sup>e</sup> siècle une bonne partie des parcelles des rues portant leur nom, ouvertes suite à une convention conclue avec la Commune en 1900.

↑ Vue de l'angle formé par l'avenue des Glycines et la rue des Mimosas (Maison des Arts de Schaerbeek/fonds local).

↖ Avenue Ernest Cambier 30 à 42 (photo 2012).

↙ Rue Vogler 2 à 6 et chaussée de Haecht 374 à 368-368a, ensemble conçu pour l'entrepreneur Camille Simoens en 1905 (photo 2013).

↓ Rue Général Gratry 2 à 76, ensemble de 34 maisons analogues construites de 1921 à 1926 suivant un projet conçu en 1921 par l'architecte Pierre Decnop (photo 2011).



Comme dans d'autres quartiers de Bruxelles, ceux de Schaerbeek ont leurs architectes de prédilection, qui habitent souvent le quartier et s'attirent une clientèle de plus en plus développée au fur et à mesure de leurs chantiers<sup>5</sup>. Certains d'entre eux sont particulièrement prolifiques. Citons Édouard Courtenay, Clément Degraeve, Antoine Dehaen, Albert Delcorde, Léon Denis, Fernand De Pauw, Frans Hemelsoet, Joseph Diongre, Émile Henry, Clément Huberty, Louis Kuypers, Gustave Leemans, Jean Teughels, Jean-Baptiste Tilman ou encore J.-J. Van Den Eng. Outre plusieurs habitations de qualité, comme rue Artan pour l'entrepreneur Aug. Leblicq (1909), l'architecte Henri Jacobs a doté Schaerbeek de véritables palais scolaires : le Groupe scolaire Josaphat, rues Josaphat et de la Ruche, ainsi que les écoles communales n<sup>os</sup> 11 et 13, avenue de Roodebeek. Œuvres d'art totales, conçus respectivement de 1900 à 1907 et entre 1907 et 1922, ces complexes s'imposent parmi les réalisations majeures de l'Art nouveau.



↑ Rue Josaphat 241, gymnase du Groupe scolaire Josaphat (photo 2013).

← Avenue de Roodebeek 59-61, préau couvert de l'École n<sup>o</sup> 11 (photo 2011).

<sup>5</sup> Certains de ces architectes ont fait l'objet d'une notice bibliographique par Pierre Dangles sur le site [http://www.opale-opaal.be/?page\\_id=1240](http://www.opale-opaal.be/?page_id=1240).



## Le Foyer Schaerbeekois

Outre les habitations bourgeoises, les nouveaux quartiers se dotent également de plusieurs ensembles de logements bon marché. Leur construction est menée par le Foyer Schaerbeekois, une société anonyme créée le 02.02.1899, dont l'objet est la construction, la vente par annuités et la location de logements ouvriers. Elle est le fruit des réflexions d'une commission chargée dès 1897 de faire le point sur l'état de l'habitat ouvrier à Schaerbeek. Au vu des conclusions accablantes de celle-ci<sup>6</sup> – insuffisance de logements bon marché, ressources précaires des ménages, hygiène déplorable et situation morale laissant à désirer –, l'échevin des Finances Louis Bertrand lance une politique de destruction systématique des logements vétustes et la prise en charge par la Commune de la construction d'habitations ouvrières, via la création du Foyer Schaerbeekois.

Entre 1899 et 1910, celui-ci bâtit une première série de complexes sociaux dans les nouveaux quartiers de Linthout – rue Victor Hugo et avenue Léon Mahillon (1899-1902) – et de Helmet – rues du Foyer Schaerbeekois (1900-1902), du Corbeau et du Tilleul (1903), Élie Lambotte, Georges Raeymaekers et Henri Jacobs (1910). En 1903-1905, un ensemble est en outre érigé dans un quartier plus ancien de Schaerbeek, rue L'Olivier, en remplacement d'impasses ouvrières insalubres. Dans les années 1920, le Foyer lance une seconde vague de construction : elle concerne notamment des immeubles complétant le complexe de la rue Victor Hugo (1922), un groupe longeant le chemin de fer rue Jacques Rayé (1923), ainsi qu'un grand nombre de logements aux quartiers Helmet et Terdelt<sup>7</sup>.



↑ Rue Victor Hugo 65 à 53-55, immeubles conçus en 1922 et 1899 pour le Foyer Schaerbeekois (photo 2011).



← Rue Jacques Rayé 72 à 76, immeubles conçus en 1923 pour le Foyer Schaerbeekois (photo 2013).

<sup>6</sup> BERTRAND, L., 1912, pp. 85-86.

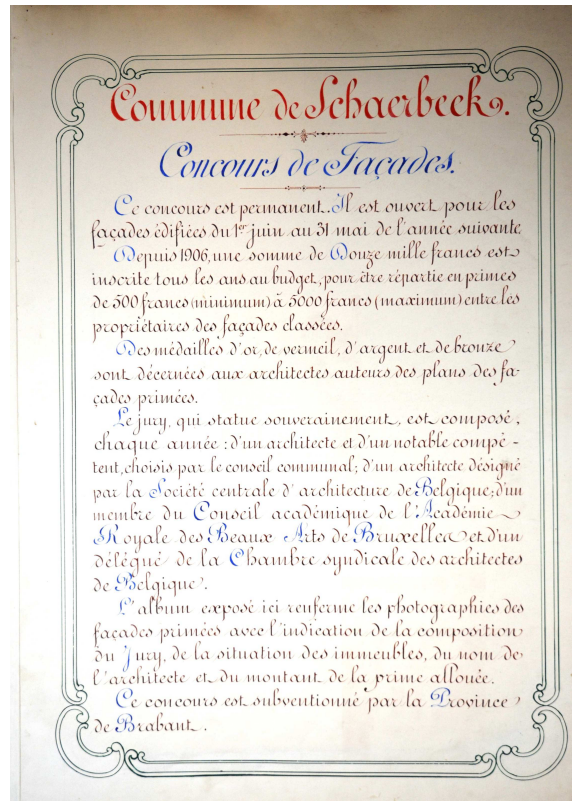
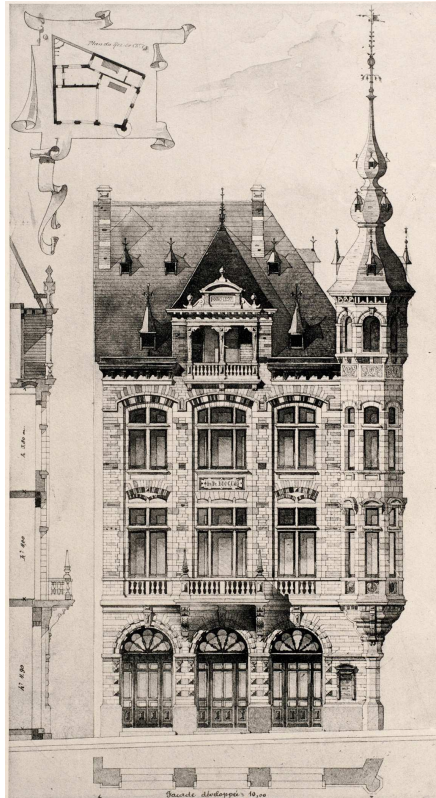
<sup>7</sup> *Le Foyer Schaerbeekois. Société anonyme pour la Construction d'Habitations à Bon Marché. XXV<sup>me</sup> anniversaire*, Bruxelles, [1924].





## Des concours de façade

Soucieuse que les artères dont elle mène la création soient rapidement et bien bâties, la Commune de Schaerbeek organise des concours de façades. Le premier, lancé en 1897, concerne les parcelles de la partie avant de la place Colignon, qui tardent à se bâtir malgré l'achèvement de l'hôtel communal dès 1887. Le style des projets doit s'inspirer de la Renaissance, afin d'offrir un écrin digne à l'édifice de Van Ysendyck. Les acquéreurs des terrains sont tenus de choisir la façade de leur bâtiment parmi celles primées, dont une grande partie est due aux architectes associés Henri Van Massenhove et Guillaume Löw.



↑ Règlement du Concours de façades annuel (COMMUNE DE SCHAEARBEEK, *Concours de façades*, manuscrit conservé au fonds local de la Maison des Arts de Schaerbeek).

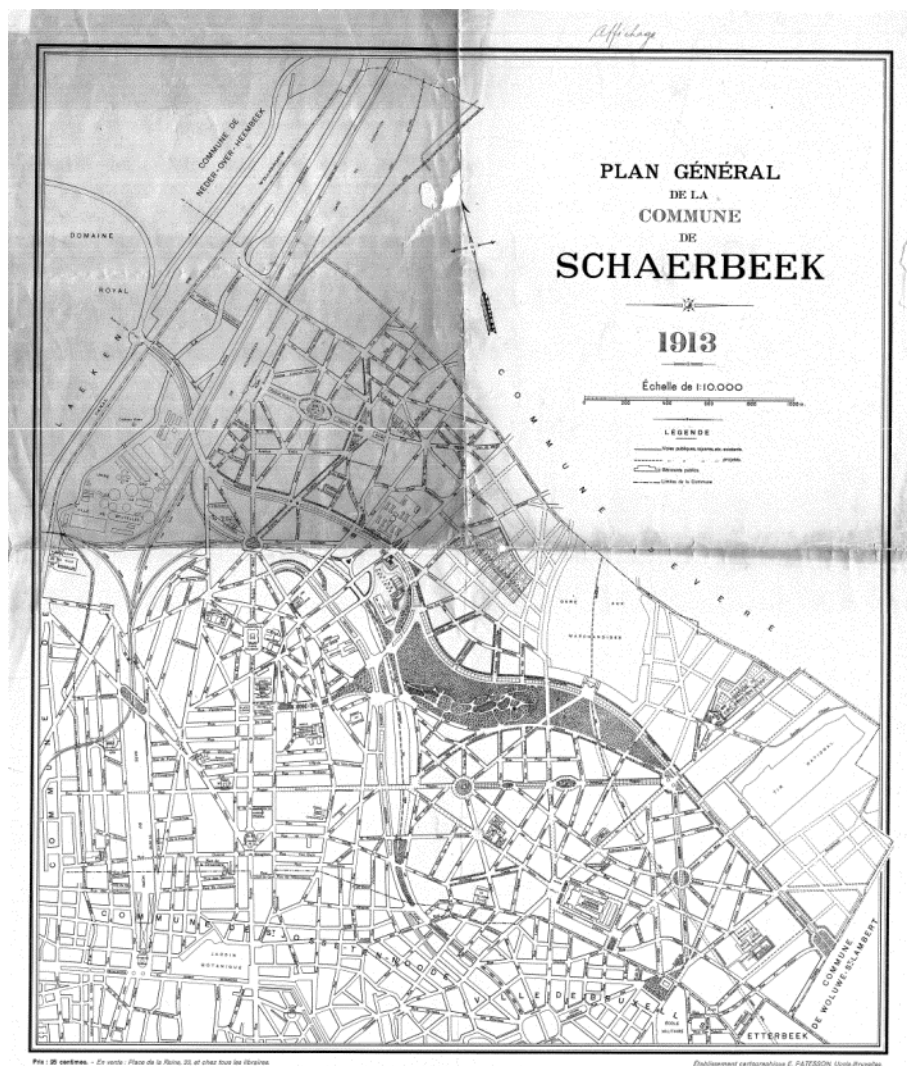
↖ Place Colignon 2, projet primé au Concours de façades de 1897 organisé par la Commune de Schaerbeek pour les maisons à ériger face à l'hôtel communal (VAN MASSENHOVE, H., LOW, G., *Les Maisons Modernes*, Bruxelles, 1901, pl. X).

À partir de 1905, c'est un concours de façades annuel qui est mis en place, avec à la clé quatre médailles (or, argent, bronze et vermeil). Le jury est composé d'architectes issus de diverses institutions, comme l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles ou la SCAB, et toujours très en vue, tels Émile Janlet, Paul Saintenoy ou Victor Horta. À ce jury se joignent souvent des artistes, Amédée Lynen notamment, ou des critiques d'art, tel Sander Pierron. Le concours s'arrête avec la guerre de 1914-1918, pour ne reprendre qu'une seule fois, en 1930-1931. Dans les avenues Louis Bertrand et Eugène Demolder, ce ne sont pas moins de respectivement douze et onze habitations qui sont primées, entre 1906 et 1914. Dans la première avenue, afin de garantir des constructions à la hauteur du prestige de l'artère, la Commune impose pour les terrains à bâtir des conditions de vente strictes : un prix de revient de la façade de 50 francs par mètre carré et une largeur minimale de six mètres. Les lots formant l'angle avec la chaussée de Haecht font même l'objet d'un concours d'architectes et d'une obligation pour les futurs propriétaires de mettre en œuvre le projet du vainqueur.



#### IV. L'entre-deux-guerres et l'après-guerre

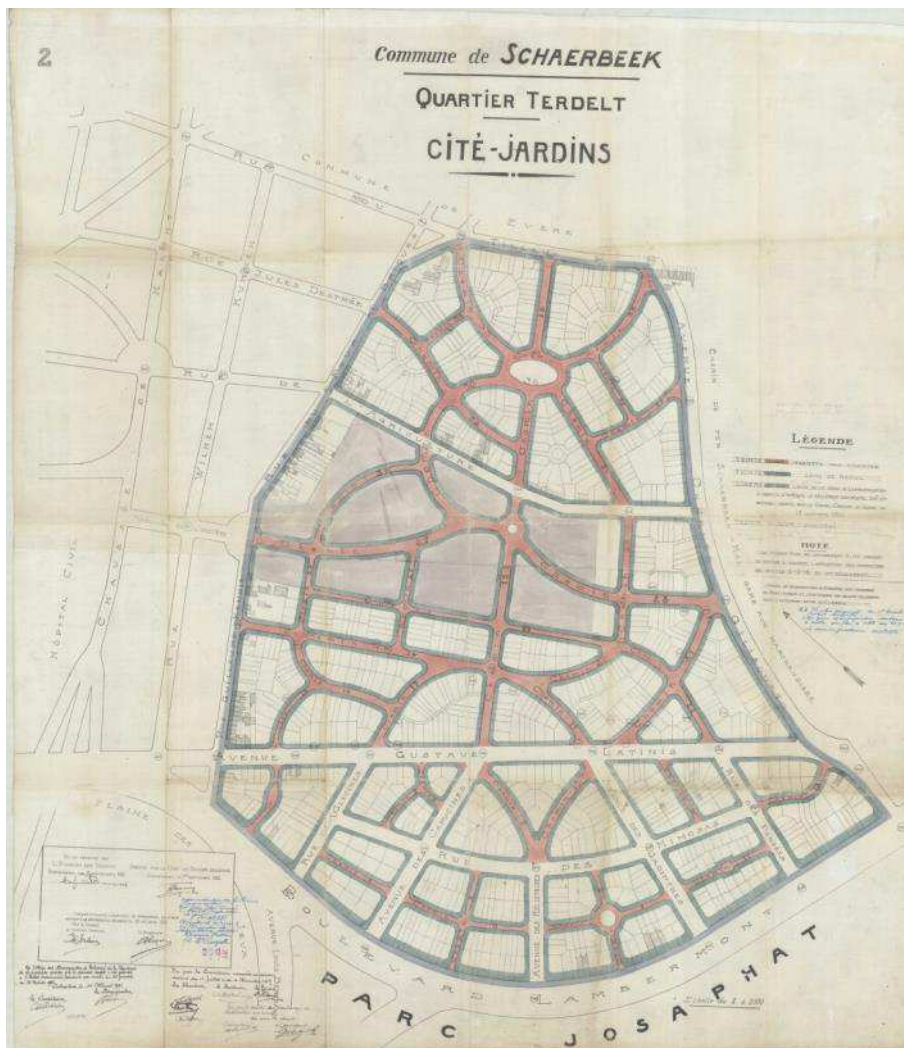
Comme dit plus haut, au lendemain de la Première Guerre mondiale, la majorité du territoire communal possède son réseau de voiries définitif. Seules quelques zones restent encore à urbaniser, concentrées dans l'est de la commune, à la frontière avec Evere. Pour l'aménagement de celles-ci, c'est le principe de la cité-jardin, en vogue à l'époque, qui est retenu.



Plan général de la commune de Schaerbeek 1913 (ACS/TP). On y distingue, à l'est, les zones non encore urbanisées.

Les deux premières cités aménagées sont celles des quartiers Terdelt et Chomé, la première implantée au nord du quartier des Fleurs, entre la chaussée de Haecht et la ligne de chemin de fer Schaerbeek-Hal, la seconde entre le futur boulevard Léopold III et le cimetière de Saint-Josse-ten-Noode. Pour le bâti de la cité Terdelt est édicté un règlement différentiel imposant des prescriptions strictes. Adopté par le Conseil communal du 12.10.1920, ce règlement est approuvé par l'arrêté royal du 25.02.1922. Les maisons des deux cités se construisent entre 1924 et 1926.





Plan de lotissement des quartiers Terdelt et des Fleurs, J. Francq, 1920 (ACS/TP Infrastructure 390).

Après-guerre, en 1957, c'est le quartier des Jardins qui voit le jour, le long du boulevard Léopold III, percé en 1936 en direction de l'aéroport. Ce quartier actualise le concept de la cité-jardin en y introduisant des immeubles à appartements.



Vue du quartier des Jardins (photo APEB, 2014).



Dans les années 1950 et 1960, le reste de la commune connaît des interventions urbanistiques ponctuelles. La plus marquante est sans doute celle que connaît le Faubourg de Cologne, avec la création de la nouvelle gare du Nord dans les années 1950 et la suppression, dans les deux décennies suivantes, du quartier populaire situé derrière celle-ci dans le cadre du plan Manhattan. À la même époque, au quartier de Linthout, le boulevard Reyers est transformé en autoroute urbaine, sur laquelle vient littéralement butter l'E40, nécessitant un réaménagement de la zone : percement d'une série de tunnels routiers et construction du viaduc Reyers. Enfin, plus récemment, pointons les deux nouvelles rues tracées en 2000 à l'emplacement de l'ancienne caserne Dailly, à l'instigation de la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale : les rues Marcel Mariën et Louis Scutenaire.



Vue aérienne de l'autoroute E40 et du viaduc du boulevard Auguste Reyers, 1982 (Régie des Bâtiments, 129220).

