

TABLE DES MATIÈRES.

Introduction	5
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE.

L'URBANISATION. LES VOIES DE COMMUNICATION.

CHAPITRE PREMIER.

<i>Le Grand-Bruxelles</i>	13
----------------------------------	----

1. Le site de l'agglomération bruxelloise. — 2. Bruxelles et les communes de l'agglomération en 1830. Les chaussées, les portes et les « faubourgs ». — 3. Importance de Bruxelles-capitale. Son extension. Développement des faubourgs.

CHAPITRE II.

<i>Mesures législatives et règlements qui ont régi et facilité l'urbanisation des faubourgs et la construction des voies de communication dans l'agglomération bruxelloise</i> ...	23
--	----

1. Généralités. — 2. Lois sur la police de la voirie urbaine. — 3. La Commission des bâtisses dans les faubourgs de Bruxelles. — 4. L'Inspecteur voyer dans les faubourgs de Bruxelles. Le plan général de Charles Vanderstraeten (1846). La carrière de Victor Besme. Le plan général de 1862. — 5. Les lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. 6. Règlements, taxes communales.

CHAPITRE III.

*Les voies de pénétration vers la banlieue et les artères de
raccordement entre les faubourgs 66*

1. Généralités: la capitale tentaculaire; rôle de l'initiative privée; intervention du gouvernement; initiative des communes. —
2. La rue Royale extérieure; la rue des Palais; l'avenue de la Reine. —
3. La rue de la Loi. —
4. L'avenue Louise. —
5. La rue du Trône. —
6. Le boulevard Léopold II. —
7. Rues de Prusse et d'Allemagne, rues de Fiennes et Van Lint. —
8. Les boulevards de Ceinture.

DEUXIÈME PARTIE.

LES MOYENS DE COMMUNICATION.

CHAPITRE PREMIER.

Les diligences, les malles-poste et les messageries 109

1. Transport des voyageurs et des marchandises avant les chemins de fer. —
2. Les services de messageries et de malles-poste après 1835. —
3. Les messageries automobiles.

CHAPITRE II.

La capitale centre du réseau ferré belge 132

1. Etablissement des chemins de fer en Belgique. —
2. Les premières lignes. Importance prédominante de la capitale. Transport des voyageurs et des marchandises. —
3. Le réseau autour de Bruxelles se complète: chemins de fer de l'Etat et chemins de fer concédés. Importance du trafic. —
4. Les stations; les raccordements; la Jonction Nord-Midi.

CHAPITRE III.

Les chemins de fer vicinaux 149

1. La question des chemins de fer vicinaux de 1864 à 1875. —
2. Lois de 1884 et de 1885 organisant la Société nationale des Chemins de fer vicinaux. — 3. Le réseau vicinal rayonnant de Bruxelles.

CHAPITRE IV.

Les omnibus et les autobus 158

1. Considérations économiques et sociales. — 2. Les omnibus en correspondance avec les stations du chemin de fer. — 3. Lignes isolées d'omnibus vers les faubourgs. — 4. Réseau étoilé d'omnibus. — 5. Le Central Car. — 6. Le Tram Car Nord-Midi. — 7. Les premiers autobus.

CHAPITRE V.

Les premières compagnies de chemins de fer américains ... 177

1. La Compagnie des voies ferrées ou Compagnie Morris et Sheldon. — 2. The Belgian Street railways and omnibus Cy ou Compagnie Vaucamps. — 3. La Compagnie Brésilienne. — 4. Société du Tramway des Faubourgs d'Ixelles et d'Etterbeek.

CHAPITRE VI.

Les Tramways Bruxellois 191

1. Fusion des premières compagnies de tramways (1874). —
2. Régularisation des lignes concédées avant 1875 (1875-1892). — 3. Développement du réseau des Tramways bruxellois de 1892 à 1899. — 4. La traction électrique. — 5. Unification et prolongation des concessions. Lois et conventions de 1899. — 6. Extension du réseau de 1899 à 1914. Les lignes tentaculaires.

CHAPITRE VII.

<i>Le chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael (1883-1893)</i>	214
---	-----

1. La concession Félix Vellut. — 2. Opposition de la population à la traction par locomotives. — 3. Extension du réseau à partir de 1890. — 4. Accord Parmentier. La traction électrique.

CHAPITRE VIII.

<i>La Société générale de Chemins de fer économiques</i>	222
---	-----

1. Le tramway « dérailable ». Concession de la ligne Bourse-Place Madou. Prolongements successifs de cette ligne. — 2. Réseau des « Economiques » vers la banlieue Ouest. Ligne Bourse-Place Stéphanie et ses prolongements. Ligne Bourse-Koekelberg (Station)-Jette-Saint-Pierre (Spiegelhuis). — 3. Les lignes vers le Quartier Maritime et les parties suburbaines du Nord-Ouest. 4. Fusion de la Société générale de Chemins de fer économiques et des Tramways Bruxellois. Monopole de fait des deux Sociétés.

Conclusion	234
-------------------	-----

Table des hors-texte	247
----------------------------	-----

TABLE DES HORS-TEXTE.

	Entre les pages.
I. Bruxelles et ses environs en 1812	16-17
II. Plan Boungé. Bruxelles et ses environs en 1823	16-17
III. Carte manuscrite de Wautier. Bruxelles et ses environs en 1821	16-17
IV. Carte topographique de Bruxelles et ses environs en 1825	16-17
V. Plan topographique de la ville de Bruxelles et ses environs en 1840	48-49
VI. Plan général de Ch. Vanderstraeten, 1843	48-49
VII. Projet Besme tracé sur une carte de Bruxelles et ses environs, 1865	56-57
VIII. Carte Van der Maelen. Carte topographique des envi- rons de Bruxelles 1840	56-57
IX. Idem	56-57
X. Idem	64-65
XI. Plan topographique de la ville de Bruxelles et ses environs par E. Persenaire, 1842	72-73
XII. Plan W. B. Craan. Plan géométrique de la ville en 1848	80-81
XIII. Plan Mols-Marchal. Bruxelles et ses faubourgs, 1861	96-97
XIV. Carte Van der Maelen. Bruxelles et ses faubourgs en 1868	96-97
XV. Plan Mols-Marchal. Bruxelles et ses faubourgs en 1878	96-97
XVI. Bruxelles et ses environs en 1894	96-97
XVII. Diligence de la période hollandaise	112-113
XVIII. Chaise de poste datant de la période hollandaise. - Diligence ou malle estafette vers 1830	112-113
XIX. Détresse des chevaux de diligences	128-129
XX. Carte du mouvement des transports en 1834	128-129

	Entre les pages.
XXI. Carte du mouvement des transports en 1844	128-129
XXII. Vue du chemin de fer et de l'Allée Verte à Bruxelles	128-129
XXIII. La station du Nord à Bruxelles	144-145
XXIV. L'ancienne station du Midi, 1843	144-145
XXV. Les omnibus de l'agglomération bruxelloise	160-161
XXVI. Omnibus Uccle-Point central	160-161
XXVII. Omnibus Bourse-Ixelles	160-161
XXVIII. Autobus bruxellois, 1908	160-161
XXIX. Première voiture de chemin de fer américain à Bruxelles	176-177
XXX. Voitures fermées de la Société Vaucamps	184-185
XXXI. Voitures de la Compagnie Brésilienne	184-185
XXXII. Tramway des Faubourgs	192-193
XXXIII. Première voiture construite pour les Tramways Bru- xellois	192-193
XXXIV. Billets des premiers tramways à Bruxelles	208-209
XXXV. Essai de traction à la vapeur	208-209
XXXVI. Réseau des Tramways urbains en 1899	208-209
XXXVII. Développement du réseau des Tramways Bruxellois	224-225
XXXVIII. Progression du nombre de voyageurs sur le réseau des Tramways Bruxellois	224-225
XXXIX. Voiture à traction par accumulateurs	232-233
XL. Projet de trolleybus, 1900-1907	232-233