



Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels

Collection générale | 2019

La ceinture ferroviaire est de Bruxelles : barrière de croissance aux 19^e et 20^e siècles ? (1855-1950)

Het oostelijk ringspoor van Brussel: groeibarrière in de 19e en 20e eeuw? (1855-1950)

The east railway ring in Brussels: a growth barrier in the 19th and 20th centuries? (1855-1950)

Alix Sacré



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2599>

DOI : 10.4000/brussels.2599

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Ce document vous est offert par Bibliothèques de l'Université Saint-Louis - Bruxelles



Référence électronique

Alix Sacré, « La ceinture ferroviaire est de Bruxelles : barrière de croissance aux 19^e et 20^e siècles ? (1855-1950) », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 134, mis en ligne le 29 avril 2019, consulté le 15 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2599> ; DOI : 10.4000/brussels.2599

Ce document a été généré automatiquement le 15 mai 2019.



Licence CC BY

La ceinture ferroviaire est de Bruxelles : barrière de croissance aux 19^e et 20^e siècles ? (1855-1950)

Het oostelijk ringspoor van Brussel: groeibarrière in de 19e en 20e eeuw? (1855-1950)

The east railway ring in Brussels: a growth barrier in the 19th and 20th centuries? (1855-1950)

Alix Sacré

NOTE DE L'AUTEUR

L'auteure tient à remercier le Club Richelieu de Bruxelles ainsi que Monsieur Serge Jaumain, pour son suivi et ses conseils avisés.

Introduction

- 1 En 1861, Gustave Janssens¹ écrivait, à propos de la gare du Nord de Bruxelles, que
« Dans toutes les localités où les stations de chemin de fer ont été établies, nous avons vu immédiatement le mouvement commercial se grouper aux environs de cette localité, prendre un développement marqué, augmenter la richesse des habitants et servir de berceau à un nouveau quartier élégant » [Janssens, 1861 : 11].
- 2 Cinquante ans plus tard, Louis Bertrand² partageait toujours le même avis :
« Il est reconnu que la création d'une gare a pour résultat presque immédiat la construction de maisons et la formation d'une agglomération autour de cette gare » [Bertrand, 1912 : 60].
- 3 L'influence des infrastructures ferroviaires sur le développement urbain est donc connue depuis longtemps. Il est en effet acquis que l'évolution des formes de transport favorise la

croissance³ d'une ville ainsi que les mutations de sa structure physique, c'est-à-dire sa « morphologie urbaine » [Allain, 2004 : 5 et 55 ; Paquot, 2006 : 192 ; Gauthiez, 2003 : 83 ; De Meulder, 1998 : 4]. La littérature scientifique ne manque pas d'études portant sur les liens entre le chemin de fer et le développement urbain. En Grande-Bretagne (qui semble avoir été pionnière dans le domaine) des contributions sur l'impact des grandes gares apparaissent dès les années 1960 [Simmons, 1968 ; Betjeman et Gay, 1973 ; Richards et MacKenzie, 1986], et les liens entre chemin de fer et développement urbain ont fait l'objet de nombreuses études récentes [voir par exemple Bertolini et Spit, 1998 ; Nilsen, 2008]. En France, l'intérêt pour ces problématiques s'est fortement développé dans les années 1990, avec la publication de plusieurs numéros de revues d'urbanisme ou d'histoire consacrés à l'influence du rail sur la ville⁴, ainsi qu'avec les travaux de Karen Bowie, qui fait autorité dans le domaine [Bowie, 1997, 2003].

- 4 La plupart de ces contributions se concentrent toutefois sur les gares et insistent sur le rôle qu'elles ont pu jouer comme adjuvant au développement urbain. Présentées comme des « pôles de croissance », elles sont considérées, à l'instar des centres historiques, comme des points de référence vers et à partir desquels s'opèrent des mouvements de croissance. En participant aux déplacements de la population, elles deviennent de nouveaux lieux de centralité, encouragent le réaménagement des espaces publics et le développement de nouvelles activités, notamment commerciales, ce qui renforce l'attractivité de ces quartiers [Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 61-62 ; Malverti, 1996 : 95 ; Paquot, 2006 : 126-127].
- 5 Les gares ne constituent toutefois pas la seule manière dont le chemin de fer influence la croissance urbaine : si elles favorisent le développement de la ville-centre et l'urbanisation de ses faubourgs, il ne faudrait pas oublier l'impact de la construction des voies qui les relient au monde extérieur. Une ville – desservie par le chemin de fer – qui s'étend dans l'espace voit à un moment où un autre son front d'urbanisation⁵ atteindre les voies ferrées et, à moins d'être profondément enfouies dans le sol, celles-ci constituent des obstacles difficilement franchissables, ce qui donne lieu à différentes configurations.
- 6 Lorsque la ligne dessert une gare terminus en s'enfonçant dans le centre-ville, elle forme une *frontière urbaine* qui entrave les communications entre les quartiers, du fait que seuls les axes principaux sont dotés d'aménagements permettant de la traverser (viaducs, tunnels, passages à niveau) [Santos y Ganges, 2011 : 1-2]. À Bruxelles, l'un des exemples les plus flagrants concerne les voies situées au sud de la gare du Midi (initialement gare terminus, jusqu'à la construction de la Jonction Nord-Midi) : la convergence des lignes ferroviaires vers la gare compromet les communications entre les quartiers situés de part et d'autre de celles-ci et conduit au fractionnement de ce territoire, formant des îlots peu accessibles, investis progressivement par des activités industrielles. Cela s'explique par le prix foncier souvent peu élevé de ces terrains, directement lié à leur enclavement et à la proximité de la nuisance constituée par le chemin de fer (figures 1 et 2) [Allain, 2004 : 81].

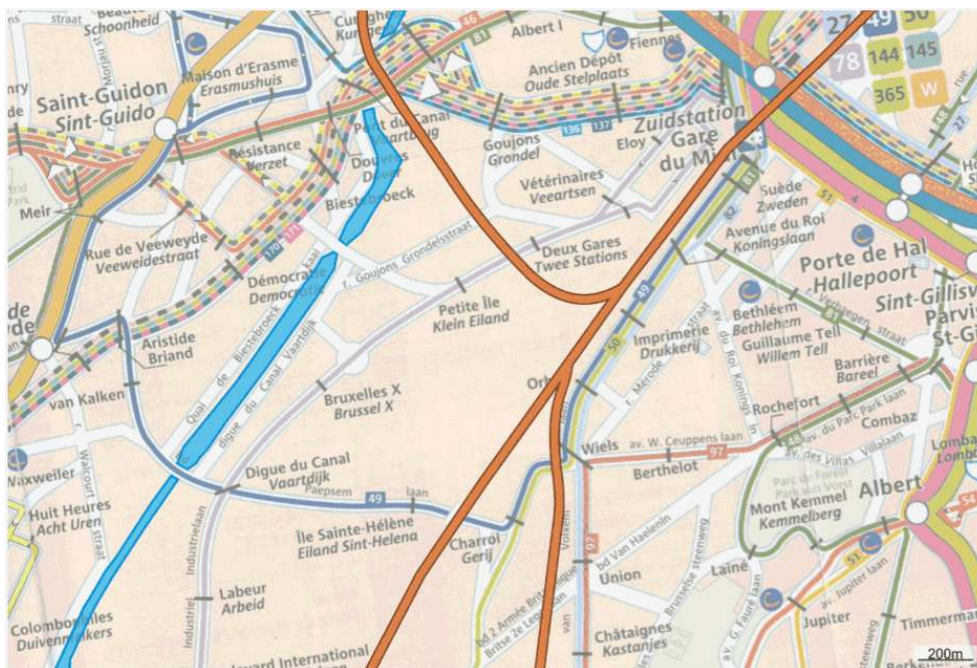
Figure 1. Convergence des voies ferrées au sud de la Gare du Midi.



Les voies ferrées participent à la création d'îlots distincts, souvent peu accessibles et investis par des activités industrielles. La présence du canal contribue également à la formation de ces îlots.

Source : tracés de l'auteur sur fond google.maps

Figure 2. Le réseau STIB au sud de la Gare du Midi.



Le plan du réseau STIB révèle à quel point les lignes qui franchissent les voies ferrées sont peu nombreuses, ce qui entrave les communications entre les quartiers.

Source : tracés de l'auteur sur fond STIB.be.

- 7 Lorsqu'il s'agit d'une ligne « de ceinture », c'est-à-dire contournant l'agglomération, les voies jouent un rôle de *barrière de croissance* : elles constituent des obstacles à l'extension de l'habitat urbain [Verniers, 1935 : 94-104]. Ces barrières de croissance peuvent être géographiques (obstacles naturels) ou anthropiques (canaux, voies de chemin de fer, murailles...) [Allain, 2004 : 78]. Au même titre que les murs d'enceinte, les voies ferrées peuvent donc constituer de véritables « remparts » et avoir des effets similaires sur le tissu urbain : la plupart des nouvelles constructions se feront dans la zone circonscrite par l'obstacle [Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 66].
- 8 Si les gares favorisent la croissance urbaine, les voies peuvent donc entraver cet essor [Vandenbosch et Vereerstraeten, 1980 : 6 ; Roth et Polino, 2003 : xxvi]. C'est un exemple de ce type que nous proposons d'étudier ici, à travers l'analyse du tronçon ferroviaire Bruxelles-Nord – Bruxelles-Luxembourg, c'est à dire la portion de la ligne 161 (Bruxelles-Namur) qui traverse les communes de Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode, et l'extension est de la Ville de Bruxelles⁶. Initialement, ce tronçon fut appelé « chemin de fer de raccordement » ou « de ceinture » dans les bulletins communaux de Bruxelles, Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode (figure 3)⁷.

Figure 3. Tracé de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Namur traversant le nord-est de Bruxelles.



En pointillé, le tracé de cette même ligne avant son déplacement et enfouissement à la fin du 19^e siècle.

Source : tracés de l'auteur sur fond topographique de l'Institut Géographique National, 2018

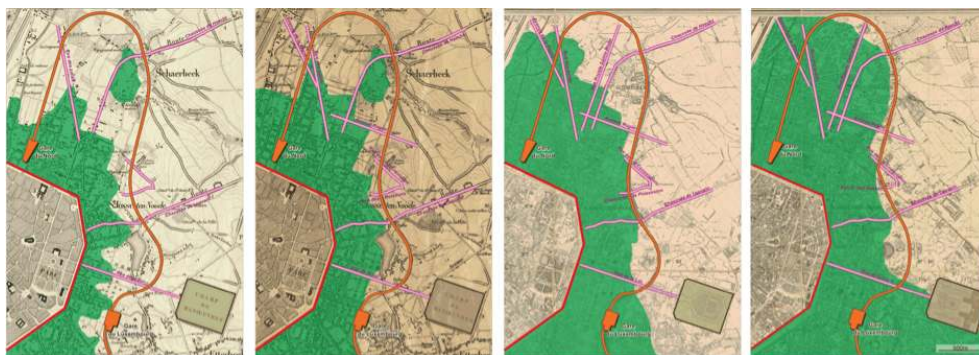
- 9 Pour bien comprendre l'impact urbanistique de cette ligne, nous retracerons tout d'abord son histoire et celle des municipalités qu'elle traverse. Nous décrirons ensuite les effets de celle-ci sur la physionomie de ces communes en utilisant le concept de « barrière de croissance » tel que décrit dans les travaux de morphologie urbaine [Allain, 2004 ; Panerai, Demorgon et Depaule, 1999]. Enfin, nous montrerons comment cette barrière fut

finalement dépassée en soulignant les répercussions de cette opération sur les communes concernées.

1. L'histoire de la ligne de ceinture

- 10 Le chemin de fer de ceinture et sa construction s'inscrivent dans le cadre d'une concession que la Grande Compagnie du Luxembourg obtient de l'Etat belge en 1846. L'objectif est de créer une ligne ferroviaire entre Bruxelles et le Grand-Duché (actuelle ligne 161), au départ d'une gare située dans le Quartier Léopold. Avant même la construction de cette ligne, les concepteurs envisagent de la relier au réseau de l'Etat, au moyen d'un tronçon traversant les communes de Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek. Celui-ci est achevé en 1855 et ouvert au trafic des trains de marchandises l'année suivante ; les voyageurs, quant à eux, l'emprunteront dix ans plus tard, en 1865 [Jacquemyns, 1936 : 138 ; Demey, De Ville et Pastiels, 1994 : 31-35]⁸.
- 11 L'emplacement initial de ce tronçon ferroviaire coupe les rues Montoyer et Belliard, enjambe la chaussée d'Etterbeek sur un viaduc et passe sous la rue de la Loi. La voie suit ensuite l'actuel boulevard Charlemagne et la rue John Waterloo Wilson, avant de traverser la chaussée de Louvain sur un viaduc pour suivre les avenues Pêtre, Jottrand, Deschanel et Voltaire. Au coude formé par la voie, elle dessine une courbe jusqu'à la place Verboeckhoven et rejoint les voies qui mènent à la gare du Nord (figure 3).
- 12 À l'époque de la construction de la ligne, la plupart de ces rues ne sont pas encore tracées et les voies traversent donc des surfaces vides de constructions. Dans les années 1850, Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode et l'extension est de la Ville de Bruxelles (Quartiers Léopold et Nord-Est) offrent en effet un double-visage : la majeure partie de ces territoires est encore essentiellement rurale, tandis que les zones limitrophes à la Ville sont par contre déjà urbanisées. Ces communes comportent donc deux zones d'habitation : les noyaux villageois et les faubourgs⁹, complétés par un ou plusieurs hameaux [Grenez, 1990 : 15]. À Schaerbeek par exemple, on note des constructions dans le centre du village et dans les faubourgs de Cologne et de Schaerbeek (respectivement situés autour de la gare du Nord et de la rue Royale prolongée), mais entre les deux, il n'y a que quelques fermes disséminées à travers champs et, au-delà du village, le hameau de Helmet (figure 4a) [Hanosset et Marchi, 1994 : 2-7 ; Berckmans et de Pange, 2013-2014 : 4].

Figure 4a, 4b, 4c et 4d. Croissance urbaine des communes de Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode et Bruxelles (quartiers Léopold et Nord-Est) entre 1858 et 1894.



La ligne de chemin de fer reste une frontière au-delà de laquelle on bâtit peu. Seuls les grands axes et les chaussées antérieures à la construction de la ligne franchissent celle-ci.

Source : tracés de l'auteur sur fonds topographiques anciens : Bibliothèque royale de Belgique (KBR), Cabinet Cartes et Plans (CP), Fonds Vandermaelen (VDM), Carte topographique et hypsométrique de Bruxelles et ses environs, 1858 ; KBR, CP, VDM, Carte topographique et hypsométrique de Bruxelles et ses environs, 1866 ; KBR, CP, Institut cartographique militaire (ICM), Bruxelles et ses environs, 1881 ; KBR, CP, ICM, Bruxelles et ses environs, 1895).

- 13 Nous sommes alors au milieu du 19^e siècle et, depuis quelques décennies, Bruxelles connaît une croissance sans précédent, qui peut s'expliquer par plusieurs facteurs. D'une part, des facteurs d'ordre démographique : depuis le début du siècle, la ville brabançonne connaît une importante hausse de sa population, due notamment à une amélioration générale des conditions de vie et à un exode massif de ruraux venus travailler dans ses industries. Vers 1830, son nouveau statut de capitale constitue un autre facteur d'attraction. Cette augmentation démographique concerne tant le Pentagone que ses faubourgs. À cet égard, deux cas de figure se présentent : à l'ouest, la proximité des industries, fabriques et autres ateliers, ainsi que les prix peu élevés du foncier attirent les populations ouvrières (Molenbeek, Cureghem) ; à l'est, au facteur prix s'ajoute celui des conditions de vie plus saines, qui explique l'établissement de populations bourgeoises (Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode, Ixelles).
- 14 D'autre part, un facteur urbanistique : dès la période autrichienne, la décision est prise de détruire les remparts de la ville et de les remplacer par des boulevards de ceinture. Cette destruction ne sera entamée que sous le régime français, vers 1804. La circulation entre le Pentagone et les faubourgs est dès lors plus aisée et ceux-ci se développent sans entraves, pour constituer de véritables extensions de la ville historique [Leblicq, 1979 : 15 ; Lelarge, 2001 : 169-170 ; Verniers, 1935 : 105-107 ; Demey, 2013 : 469-470 ; Dessouroux, 2008 : 38].
- 15 Schaerbeek et Saint-Josse perdent ainsi peu à peu leur aspect rural au fur et à mesure qu'avance le front d'urbanisation (figures 4a, 4b, 4c et 4d). Toutefois, le développement de ces communes connaît un temps d'arrêt lorsque ce front atteint la ligne de ceinture. Construite au niveau des rues, elle bloque pendant plusieurs décennies la croissance des faubourgs et l'urbanisation des terrains situés à l'est de celle-ci¹⁰. Suite à de nombreuses protestations (notamment de la part des administrations communales) les voies seront finalement déplacées d'une centaine de mètres vers l'est, pour être enterrées dans les flancs de la vallée du Maelbeek, entre 1881 et 1915 [Vandenbosch, 1955 : 20 ; Heymans, 1994 : 23 ; Hanosset et Marchi, 1994 : 9 et 13 ; Berckmans et Genon : 12]¹¹. C'est donc le résultat de ce déplacement que nous avons aujourd'hui sous les yeux quand nous regardons le tracé de la ligne 161 dans Bruxelles.

2. Les effets d'une « barrière de croissance »

- 16 À peine la construction des voies est-elle achevée que les contemporains eux-mêmes vont utiliser le terme de « barrière » pour expliquer l'impact de celles-ci. Ainsi, en 1861, un conseiller communal de Saint-Josse-ten-Noode, Missale, déclare que la ligne « forme une véritable barrière qui s'oppose au développement de la commune »¹².
- 17 Une étude évolutive des cartes, croisée à une analyse des archives communales, permet de démontrer que le conseiller communal avait vu juste : l'application de ce que divers auteurs appellent aujourd'hui le concept de « barrière de croissance » au cas de la ligne de ceinture est tout à fait pertinente. Qui plus est, malgré le déplacement de la voie, l'« effet-barrière » est toujours perceptible plus d'un siècle plus tard.

2.1. Limite et densification

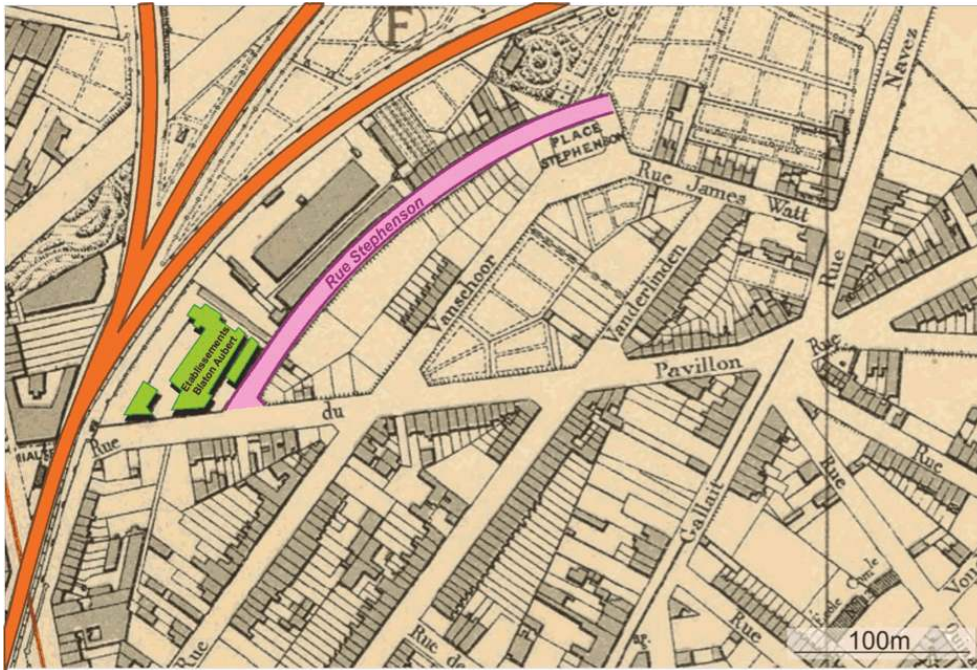
- 18 Tout d'abord, une barrière de croissance bloque l'extension de la « tache urbaine » (la zone urbanisée) et favorise la densification du maillage qu'elle entoure au détriment de celui de la zone extérieure [Allain, 2004 : 78-79 ; Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 66]. Si le blocage de cette tache urbaine n'est plus perceptible aujourd'hui, il l'est très nettement sur une carte de la fin du 19^e siècle (figure 4d) : à quelques exceptions près (chaussée de Haecht et de Helmet, dont l'existence est antérieure à celle de la voie), les rues (et donc le bâti) ne sont établies que dans la zone circonscrite par l'obstacle (figure 4d). Quant à la densification, on peut encore remarquer sur une carte actuelle un maillage plus resserré à l'ouest de la voie.
- 19 Le phénomène est déjà perçu à l'époque : dès 1861, Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles¹³, expose son avis quant à l'emplacement de la ligne dans le mémoire joint à son *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise* :
- « Nous pensons qu'en présence du développement progressif de l'agglomération bruxelloise, il eût été convenable de le [chemin de fer de ceinture] reporter plus loin encore, afin de laisser, entre lui et les agglomérations qu'il eût contournées au lieu de les traverser, des espaces vides qui se fussent rapidement couverts de bâtisses, en vertu de ce principe que l'expérience semble avoir consacré dans toutes les villes à côté desquelles passe une ligne ferrée, c'est qu'on bâtit sans hésitation dans l'espace compris entre l'agglomération et la ligne ferrée, tandis qu'il faut des circonstances exceptionnelles pour que le développement des bâtisses s'étende au-delà de cette ligne »¹⁴.
- 20 Ces propos résument parfaitement les conséquences du choix de l'établissement initial du chemin de fer de ceinture. Besme exprime, dans les termes de l'époque, l'un des effets des barrières de croissance : à Saint-Josse-ten-Noode comme à Schaerbeek, les constructions ne se font que rarement au-delà de la ligne [Heymans, 1995 : 23]. En effet, les individus ne souhaitent pas s'établir dans cette zone, parce que mal reliée au reste de la commune. En raison de cette faible demande, les autorités locales réfléchissent à deux fois avant d'engager des fonds pour doter ces surfaces d'équipements urbains (routes pavées, éclairage public, réseau d'égouts, etc.). Leur absence constitue un facteur supplémentaire du manque d'intérêt des populations pour cette zone, et explique la densification de celle située à l'ouest de la ligne [Vandenbosch, 1955 : 30]¹⁵.

- 21 Les autorités communales font-elles aussi valoir leur avis au sujet de l'emplacement de la ligne de ceinture. Entre 1861 et 1880, le sujet reviendra régulièrement sur la table des Conseils communaux, mais les différentes requêtes et plans alternatifs seront ignorés par le ministre et la Grande Compagnie du Luxembourg. Leur fréquence prouve cependant qu'il s'agit d'une question épineuse pour les deux communes. Il n'est par ailleurs pas étonnant que les protestations des édiles de Saint-Josse-ten-Noode soient les plus virulentes : si, à Schaerbeek, le front d'urbanisation n'a pas encore atteint le tracé du chemin de fer (les terrains disponibles pour la création de nouvelles rues sont encore nombreux), la situation est nettement différente dans la commune voisine : seule la partie est de la commune, située de part et d'autre de la voie, est encore vide de constructions [Hanosset, 1995 : 10]¹⁶.

2.2. Des répercussions sur les rues voisines

- 22 Le tracé de la voie se répercute aussi sur les rues alentour : il s'agit en effet d'un élément dont il faut tenir compte lors de l'aménagement des zones qu'elle traverse [Allain, 2004 : 79]. Les artères se développent parfois parallèlement à la ligne, en particulier lorsque les voies ne sont pas franchissables. À Schaerbeek, c'est le cas de la rue Stephenson, qui épouse le tracé des voies. Dans les années 1880, devant l'impossibilité de prolonger les rues Van Schoor et Vanderlinden au-delà du chemin de fer, un axe est tracé parallèlement à celui-ci afin d'éviter la création d'impasses, et de rentabiliser au maximum les terrains situés en bordure des voies. L'opération fait partie des plans du « Quartier Saint-Félix », créé à l'initiative d'une société immobilière à qui il emprunte le nom, et dont le but est de valoriser les terrains vacants entre la rue du Pavillon, la rue Navez et la ligne de ceinture. Cette localisation explique pourquoi de nombreuses usines et ateliers s'implantent dans le quartier, principalement sur le côté ouest de la rue Stephenson, où de vastes terrains sont encore disponibles à des prix peu élevés. La zone deviendra l'une des plus industrielles de la commune (figure 5) [Berckmans et de Pange, 2013-2014 : 23-24 ; Parisse, 2004 : 35 ; Allain, 2004 : 81]¹⁷.

Figure 5. Le quartier Saint-Félix en 1899.

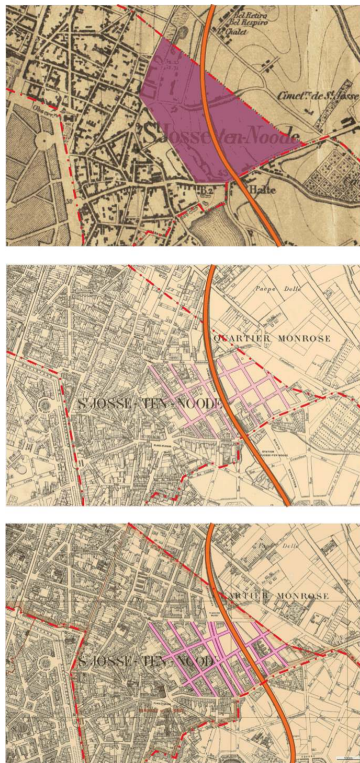


La rue Stephenson épouse le tracé de la ligne afin de rentabiliser les terrains situés le long de celle-ci. La zone devient l'une des plus industrielles de la commune : en vert, les établissements de la firme Blaton-Aubert.

Source : tracé de l'auteur sur fond ACS, Plans, Caisse 8, plan 19, Schaerbeek maison par maison, 1899).

- 23 À Saint-Josse-ten-Noode également, plusieurs rues seront tracées dans le même axe que le chemin de fer de ceinture : il s'agit des rues de Liedekerke, Braemt et des Deux Tours. Ces deux dernières rues font partie du plan du « Quartier de l'Est », destiné à urbaniser les dernières zones rurales de la commune (situées de part et d'autre de la voie : figure 6a) afin de faire face au mouvement continu de l'expansion démographique, et donc urbaine. En 1864, les édiles communaux votent un plan pour le quartier : celui-ci comprend notamment une place publique, une avenue monumentale, une vingtaine de rues autour de celle-ci, dont certaines doivent traverser la ligne. La solution est donc de créer de nouveaux passages à niveau ou de déplacer la voie plus à l'est¹⁸.

Figure 6a, 6b et 6c. Le Quartier de l'Est à Saint-Josse-ten-Noode entre 1858 et 1894.



Il s'agit initialement de la seule zone de la commune encore vide de constructions. Les plans prévus pour son aménagement seront plusieurs fois remaniés, à cause notamment de la présence du chemin de fer de ceinture, puis de son déplacement.

Source : tracés de l'auteur sur fonds KBR, CP, VDM, Carte topographique et hypsométrique de Bruxelles et ses environs, 1858 ; KBR, CP, ICM, Bruxelles et ses environs, 1881 ; KBR, CP, ICM, Bruxelles et ses environs, 1895

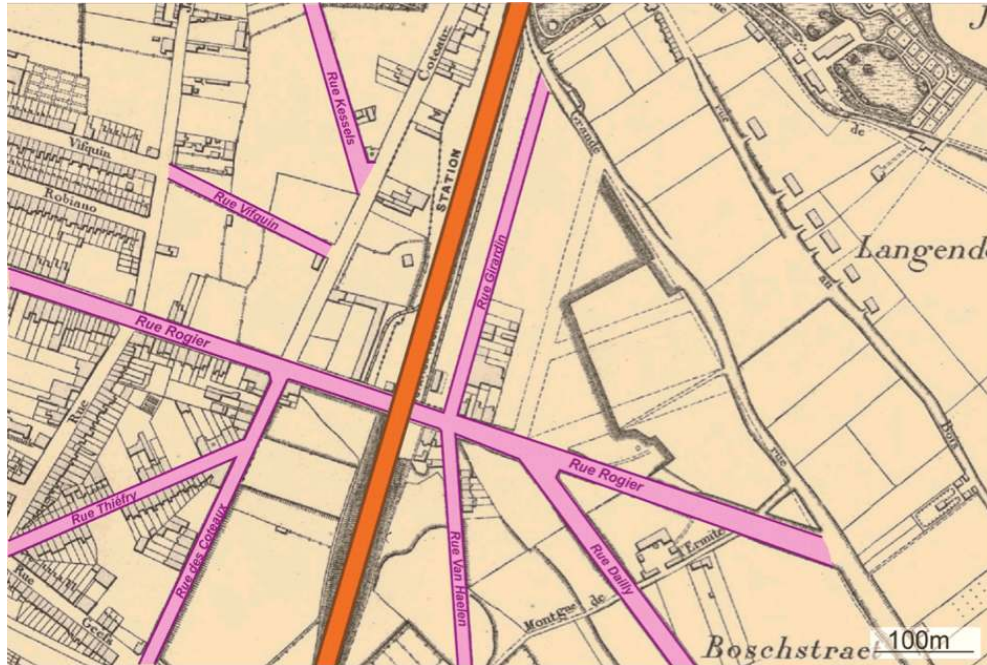
- 24 Cependant, tant la Grande Compagnie du Luxembourg que le ministre des Travaux publics s'opposent à ces demandes. D'autres plans sont ensuite proposés par la commune, mais tous se soldent par un échec¹⁹. Les édiles décideront finalement d'abandonner le projet de 1864 et ses modifications ultérieures pour en proposer un nouveau, bien moins ambitieux. Ce renoncement s'explique, d'une part, par le fait que l'espoir de voir la voie déplacée a fini par s'estomper et, d'autre part, parce qu'il devient urgent de lotir ces terrains, la population de la commune connaissant toujours une forte croissance²⁰. Ce nouveau plan est approuvé par le ministre en 1869 et est constitué de rues formant un damier, dont certaines sont parallèles au chemin de fer. On n'y trouve ni place publique, ni artère monumentale, ni rues en étoile (figure 6b) [Nevelsteen et Kerremans, 1997 : 12]²¹.
- 25 La voie, en jouant son rôle de barrière à la croissance urbaine, a donc compromis la réalisation de projets communaux et, en ce sens, a imposé morphologiquement et durablement sa marque sur la disposition des rues alentour.

2.3. Des points de convergence

- 26 Les points de passage sur la voie étant peu nombreux (ponts et passages à niveau), il se crée vers ceux-ci une structure de rues convergentes [Allain, 2004 : 79]. L'exemple du

passage à niveau de la rue Rogier est à cet égard révélateur : les rues Van Haelen, Dailly et Girardin prennent leur origine à cet endroit²². Les rues Thiéfry, Kessels et Van Hoorde, bien qu'indirectement reliées à la rue Rogier, sont elles aussi orientées vers ce passage (figure 7). On peut aussi citer le cas du rond-point de la place Verboeckhoven, où convergent les rues Van Oost, Portaels et Metsys, ainsi que les avenues Maréchal Foch, Princesse Elisabeth et Eugène Demolder (figure 8).

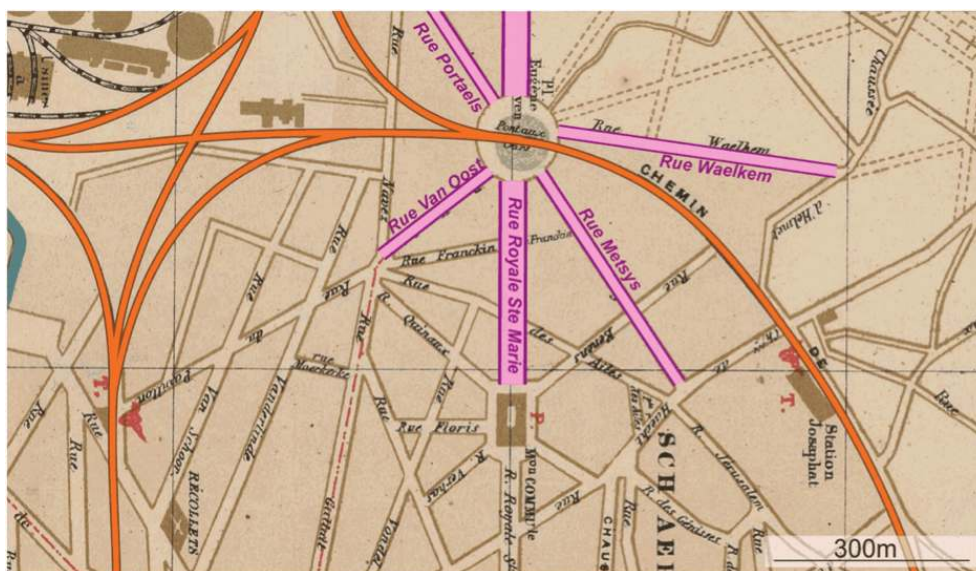
Figure 7. Convergence des rues autour du passage à niveau de la rue Rogier.



Le passage à niveau de la rue Rogier constitue un point de convergence pour les artères alentours, qui sont toutes orientées vers celui-ci. Une gare est d'ailleurs établie à cet emplacement en 1865.

Source : tracés de l'auteur sur KBR, CP, ICM, Bruxelles et ses environs, 1881

Figure 8. Convergence des rues vers le rond-point de la place Verboeckhoven.



Le rond-point de la place Verboeckhoven, l'un des uniques points de passage sur la ligne, constitue lui-aussi un point de convergence des rues et avenues alentour. La gare de la rue Royale Sainte-Marie y est établie en 1885.

Source : tracés de l'auteur sur fond topographique ICM

- 27 Assez logiquement, c'est à proximité de ces passages sur la ligne que sont ouvertes les quelques gares ponctuant sur le tracé du chemin de fer de ceinture. Au total, six petites stations sont créées, dont plus aucune n'est en service aujourd'hui. L'une d'elles sera établie au passage à niveau de la rue Rogier (figure 7) en 1865, en même temps que celles de la rue de la Loi, de Josaphat (chaussée de Haecht) et de la chaussée de Louvain. Deux autres haltes seront ouvertes par la suite : rue des Palais, en 1869, et rue Royale Sainte-Marie, en contrebas du rond-point de la place Verboeckhoven, en 1885 [Berckmans et de Pange, 2013-2014 : 19-22 ; Dessouroux, 2013 : 678 ; Parisse, 2004 : 16-17]²³. Si cette dernière est créée à un moment où le quartier est déjà en pleine expansion, celle de la rue Rogier est ouverte dans le but de favoriser la croissance d'une zone encore peu développée : à l'époque de sa construction, elle est en effet isolée à 200 mètres du front d'urbanisation. En d'autres termes, ces gares sont appelées à devenir des pôles de croissance, au sens donné *supra*.

2.4. Des répercussions administratives

- 28 Si la ligne de ceinture influence la morphologie des communes qu'elle traverse, elle constitue aussi une barrière au point de vue administratif. Ce phénomène n'est pas propre à Bruxelles et à ses faubourgs. Panerai observe ainsi que, dans bien des cas, à la barrière physique se superpose une barrière juridique, qui sanctionne légalement la différence morphologique entre les deux zones [Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 66]. À Schaerbeek, par exemple, et jusqu'en 1871, le chemin de fer est considéré comme une limite spatiale à l'application du régime urbain tel qu'il est défini par la loi du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie : les seules rues de la commune considérées comme « voirie urbaine » se situent à l'ouest de la ligne. Au-delà, il ne s'agit que de chemins vicinaux²⁴.

- 29 La ville de Bruxelles considère elle aussi le chemin de fer comme une réelle barrière. Lors de discussions relatives à un impôt sur les constructions, le Conseil communal se met en devoir de classer les rues selon leur importance. En ce qui concerne les rues du Quartier Léopold, certaines d'entre elles appartiennent à plusieurs catégories différentes. La frontière entre celles-ci n'est autre que le chemin de fer de ceinture, qui cause une grande dépréciation des terrains situés à l'est des voies²⁵.

3. Franchir une barrière de croissance

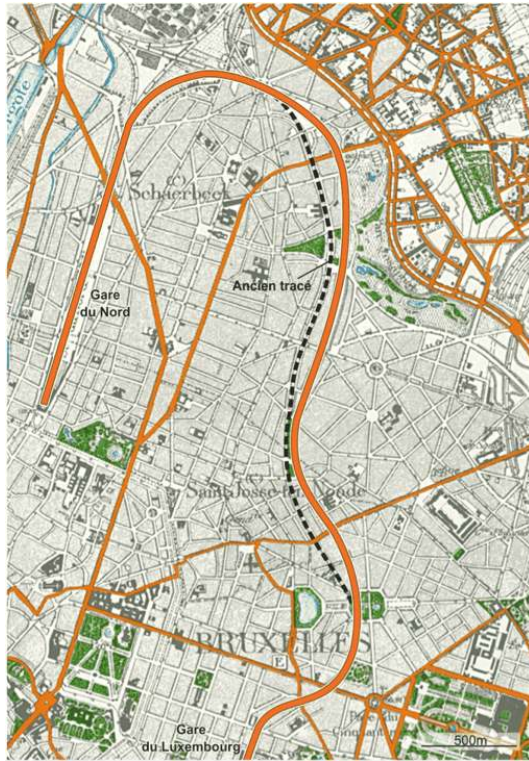
- 30 Face aux protestations communales, le déplacement de la ligne est finalement envisagé. Il n'est pas inopportun de mettre cet événement en lien avec le fait qu'en 1873, dans une logique d'uniformisation du réseau ferroviaire ainsi que pour mettre fin aux nombreuses difficultés financières que connut la Grande Compagnie du Luxembourg, celle-ci (et donc toutes ses lignes) est rachetée par l'Etat belge [Kurgan Van Hentenrijk, 1972]. Les négociations avec ce nouveau partenaire, sans doute plus disposé à répondre aux protestations communales, peuvent expliquer le fait que les travaux de déplacement de la ligne soient enfin à l'ordre du jour.
- 31 Si Bruxelles et Saint-Josse-ten-Noode obtiennent gain de cause dès 1884 (un arrêté royal prescrit la déviation du tracé sur le territoire de ces deux communes), Schaerbeek devra attendre 1902. Nous ne nous étendrons pas ici sur les négociations qui précédèrent la parution des arrêtés royaux décrétant le début des travaux. Notons simplement que pendant plus de vingt ans, de nombreux plans seront proposés, rejetés, amendés, abandonnés, avant que la commune voie enfin les travaux entamés²⁶. La cause de cette différence de traitement entre les communes est probablement à imputer aux « antipathies politiques »²⁷ : à partir de 1884, les gouvernements catholiques se succèdent à la tête du pays. Or, à Schaerbeek, le bourgmestre de l'époque, Achille Colignon (1879-1891), et son successeur, Ernest Laude (1891-1895), sont libéraux [Van Hengel, 2010]. Guillaume Kennis (1873-1878 et 1896-1903), qui arrive à la tête de la commune en 1896, est quant à lui catholique. Il est donc permis de supposer que sa tendance politique lui a permis d'obtenir plus facilement gain de cause dans l'affaire du chemin de fer de ceinture²⁸.
- 32 La ligne est alors déplacée d'une centaine de mètres vers l'est et est cette fois établie soit en déblai, soit sous tunnel, dans les flancs de la vallée du Maelbeek. Elle n'est donc plus placée au niveau des rues, ce qui la rend plus facilement franchissable. Les travaux sont achevés vers 1915, sous occupation allemande. En ce qui concerne les gares qui ponctuent le tronçon, elles sont peu à survivre à son déplacement. Seules les stations de la rue de la Loi et de la chaussée de Louvain vivent avant d'être fermées dans les années 1920²⁹.

3.1. Aménager de nouveaux quartiers

- 33 Si le premier tracé du chemin de fer de ceinture constitue un obstacle à la croissance des communes de Saint-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek, son déplacement et sa mise en déblai leur apportent un souffle de renouveau, comme la comparaison de deux cartes, datées de 1895 et de 1930 (pendant et après le déplacement du chemin de fer). La première (figure 4d) révèle une concentration de constructions entre les limites de la Ville et le chemin de fer. Les zones situées à l'est et au nord de ce dernier sont encore très peu bâties. Trente-cinq ans plus tard, la situation est totalement différente : à l'est, de

nouveaux quartiers sont apparus, qu'ils soient encore en projet ou déjà partiellement construits (figure 9) [Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 69].

Figure 9. Le tracé du chemin de fer et les quartiers qu'il traverse, vers 1930.



Les constructions s'élèvent maintenant tant à l'est qu'à l'ouest des voies. On remarque une nette différence en termes de tissu urbain : à l'est de la voie, le maillage est plus aéré, plus rationnel, à l'inverse de la partie ouest, où il est plus resserré et plus anarchique. Si ces caractéristiques sont à mettre en lien, a priori, avec l'époque de la construction de ces quartiers (indépendamment de la présence du chemin de fer), la netteté de ces différences de configuration est directement liée par le fait que le chemin de fer a, pendant longtemps, bloqué l'extension du bâti.

Source : tracés de l'auteur sur fond de l'Institut géographique militaire [IGM], 1930

- 34 À Saint-Josse-ten-Noode, la partie du Quartier de l'Est située au-delà de la ligne a enfin connu le développement escompté. Les travaux ont notamment entraîné la création d'une place, le futur square Armand Steurs, sur le chemin de fer voûté. L'entière de la commune est désormais urbanisée (figure 6c) [Nevelsteen et Kerremans, 1997 : 13].
- 35 À Schaerbeek, les travaux de déplacement de la ligne ont permis de moderniser le Quartier Teniers-Josaphat, c'est-à-dire le vieux centre villageois : en vertu des plans dessinés par Octave Houssa, nommé ingénieur communal en 1898, l'ancienne église Saint-Servais est détruite pour faire place à la majestueuse avenue Louis Bertrand (figure 10) [Berckmans et de Pange, 2013-2014 : 30]³⁰.

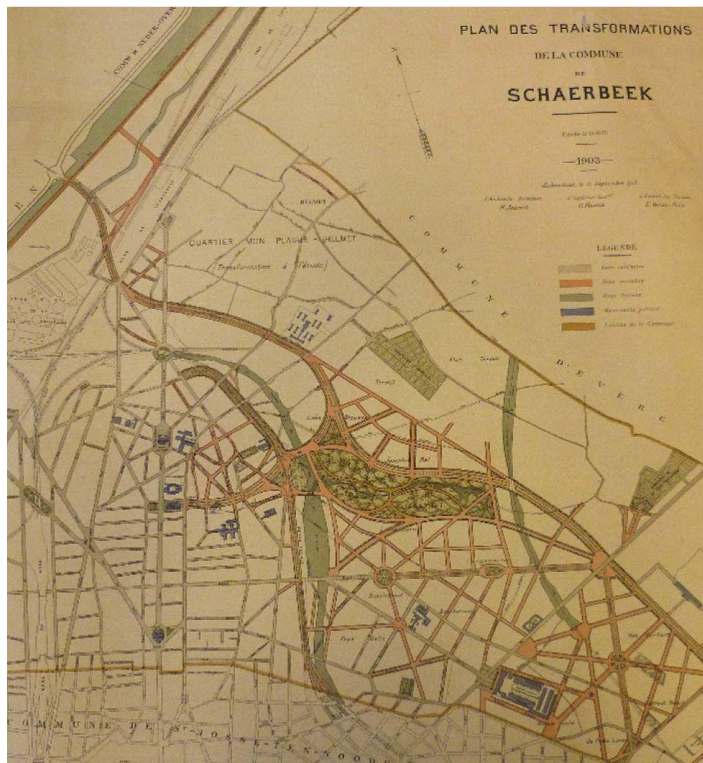
Figure 10. Un des plans prévus par Octave Houssa pour la modernisation du quartier Teniers-Josaphat (centre villageois de Schaerbeek).



Source : ACS, Fonds des Travaux publics (TP) – chemin de fer de ceinture, « SNCB 1899-1909 », plan du quartier de Jérusalem – premier projet, par Octave Houssa, 1898.

- 36 En outre, le projet de modernisation du village entraîne une réflexion plus large sur le développement ultérieur de la commune : les édiles communaux envisagent en effet la création de plusieurs nouveaux quartiers à l'est et au nord de la voie³¹. C'est à nouveau Octave Houssa qui est chargé de dessiner les plans nécessaires, qui sont repris dans son *Plan des transformations de la commune de Schaerbeek*, dressé en 1903. Ces quatre nouveaux quartiers portent les noms de Vallée Josaphat, Monrose, Linthout et Monplaisir-Helmet et sont aménagés après la Première Guerre mondiale (figure 11) [Hanosset et Marchi, 1994 : 10-11 ; Berckmans et de Pange, 2013-2014 : 28-29].

Figure 11. Plan des transformations de la commune de Schaerbeek, par Octave Houssa.



Outre le réaménagement de l'ancien village, l'ingénieur communal prévoit la création de quatre nouveaux quartiers : Monrose, Vallée Josaphat, Linthout et Monplaisir-Helmet. Octave Housse a fortement contribué à donner à Schaerbeek son visage actuel.

Source : ACS, Plans, Plan des transformations de la commune de Schaerbeek, par Octave Houssa, 1903

- 37 Si l'on peut supposer qu'indépendamment du déplacement du chemin de fer, et face à la pression démographique, ces nouveaux quartiers seraient de toute façon sortis de terre, on peut tout de même affirmer que la présence de la voie aura retardé cette extension urbaine. Le déplacement de la voie, aura donc été, si pas l'élément déclencheur, au moins l'accélérateur de l'urbanisation des zones situées au-delà de la voie, et une étape importante dans l'histoire de ces communes.

3.2. « Avenue du Chemin de fer »

- 38 Le déplacement de la voie entraîne en outre la création d'un boulevard. Saint-Josse-ten-Noode, dans les années 1880, puis Schaerbeek, après 1900, acquièrent gratuitement auprès de l'Etat les terrains de l'ancien tracé du chemin de fer et y créent les avenues Georges Pêtre, Jottrand, Paul Deschanel et Voltaire. L'intérêt pour les communes est tant urbanistique que financier : la possession d'avenues majestueuses et les bénéfices issus de la revente des terrains situés de part et d'autre de celles-ci sont deux avantages de taille. À Saint-Josse-ten-Noode, les avenues Jottrand et Pêtre se bâtissent dès les années 1890. À Schaerbeek, les avenues Voltaire et Deschanel sont quant à elles aménagées entre 1900 et 1930 (figure 9) [Hanosset, 1994 : 12]³².
- 39 Ces avenues, créées à l'emplacement d'une barrière de croissance, deviennent de nouveaux éléments structurants pour l'agglomération. À l'instar des boulevards de la

petite ceinture, établis à l'emplacement des anciennes fortifications de Bruxelles, le rôle de ces avenues est bien différent de celui de la voie : bien qu'elles rappellent son existence, elles ont pour but de mettre en relation les deux côtés de la ligne, autrefois nettement séparés et possédant peu de communications entre eux [Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 67-69].

3.3. Des effets encore perceptibles

- 40 Quant à la nouvelle ligne, elle est certes placée en déblai ou couverte, mais n'en reste pas moins une barrière, dont les effets sont bien entendu moins importants que précédemment. Bien qu'aujourd'hui les constructions s'étalent de part et d'autre de la ligne, celle-ci a laissé sa marque sur la physionomie des quartiers qu'elle traverse.
- 41 Tout d'abord, des viaducs ont été créés pour faciliter les communications, mais seuls les axes les plus importants franchissent les voies pour mettre en relation les nouveaux quartiers aux noyaux les plus anciens. À l'exception de ces artères, il existe peu de liens viaires entre les centres historiques et ces lotissements, qui sont donc organisés de manière relativement autonome en termes de disposition des rues. C'est particulièrement le cas en ce qui concerne les quatre nouveaux quartiers de Schaerbeek (figure 9 et 11) [Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 67].
- 42 En outre, lorsqu'on observe sur une carte la disposition des artères de part et d'autre de la ligne, la différence entre l'est et l'ouest de celle-ci est remarquable : à l'ouest, le maillage est plus dense, anarchique, et resserré. À l'est, le dessin des rues est plus aéré. On peut même déceler des aménagements en étoile ou en damier, preuve de l'existence de plans pour ces zones [Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 67-69 ; Allain, 2004 : 79-81].
- 43 Enfin, la différence se marque dans le style architectural des constructions, preuve que les parties situées à l'est de la voie ont été bâties plus tardivement. À cet égard, l'exemple de l'avenue Rogier à Schaerbeek, qui traverse la voie, est très révélateur : entre la gare du Nord et l'avenue Paul Deschanel (à l'exception de quelques immeubles modernes ayant remplacé les bâtiments initiaux), les constructions sont de style néoclassique, parfois éclectique. Au-delà de cette avenue, les constructions relèvent de l'art-nouveau, de l'art déco, du modernisme, du style Beaux-Arts ainsi que de divers styles néo (en particulier le style néo-renaissance flamande, très en vogue à Schaerbeek au tournant du siècle)³³.
- 44 Ces divers éléments montrent que la voie a bien constitué, durant une cinquantaine d'années, une frontière entre l'est et l'ouest des communes de Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode et l'extension de la Ville de Bruxelles.

Conclusion

- 45 Dans les années 1860, si les habitants de Bruxelles ont déjà conscience du rôle que peut jouer une gare dans l'essor d'un quartier, certains acteurs (propriétaires, édiles, fonctionnaires) ont aussi pris la mesure de l'obstacle que peut représenter une voie de chemin de fer dans une ville en pleine expansion. Il y a là un véritable paradoxe : derrière l'idéal de progrès qui accompagne les premières heures du chemin de fer en Europe, il existe un aspect moins reluisant, celui de l'obstacle constitué par ces infrastructures. Trop souvent omis par les études urbaines ou historiques, c'est cet aspect que nous avons voulu développer.

- 46 Jusqu'à son déplacement au début du 20^e siècle, le chemin de fer de ceinture aura constitué un obstacle à l'urbanisation des Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode. Les protestations pour la modification de son tracé sont nombreuses, tant de la part des habitants, que des propriétaires ou des édiles locaux. Dans une commune comme dans l'autre, ce sont des quartiers entiers dont la construction est entravée par la présence des voies. Le cas du Quartier de l'Est à Saint-Josse est, à cet égard, éloquent : sa réalisation est compromise et ne sera possible que grâce au déplacement de la ligne. À Schaerbeek également, cet événement accélère l'extension du tissu urbain vers l'est et le nord de la commune. Soulignons à cet égard que cet événement est concomitant avec le début des travaux d'établissement des boulevards de Grande Ceinture (à Schaerbeek, le boulevard Lambermont), qui prennent place parmi les grands projets urbains définis et mis en œuvre par Victor Besme. Il serait sans doute opportun de déterminer plus précisément les liens qui unissent les deux phénomènes, mais il est en tout cas clair que l'un comme l'autre témoignent d'un moment charnière dans la pratique urbanistique bruxelloise.
- 47 Si l'on peut effectivement arguer que ces quartiers auraient fini par se construire, indépendamment de la présence de la voie, celle-ci aura toutefois été la cause d'un important retard dans le développement de certaines parties de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode ou, à tout le moins, d'un décalage par rapport à d'autres communes de l'agglomération bruxelloise. Ce retard est à mettre en lien avec la lenteur des processus décisionnels et des travaux en eux-mêmes, élément symptomatique de l'urbanisme bruxellois.
- 48 Que doit-on aujourd'hui à la présence du chemin de fer de ceinture ? Quelles sont les structures urbaines, les tracés des rues, les plans de quartiers sur lesquels elle a posé sa marque ? En d'autres termes, comment l'existence de cette ligne peut-elle expliquer ce que nous avons sous les yeux lorsque nous regardons un plan actuel de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode ? L'utilisation de ces concepts de morphologie urbaine, croisés à l'analyse de cartes et à des documents d'archives nous aura permis de répondre à ces questions et nous a montré que, bien qu'elle ait été déplacée, l'influence que la ligne a pu avoir sur la morphologie des territoires qu'elle traverse est toujours perceptible. Les rues concentriques autour de la place Verboeckhoven ou du croisement de l'avenue Rogier avec l'avenue Deschanel, le tracé courbe de la rue Stephenson, la disposition des rues dans le Quartier de l'Est à Saint-Josse-ten-Noode, l'existence des avenues à l'emplacement des anciennes voies, la différence de densité du bâti et de style architectural entre l'est et l'ouest de la ligne sont autant d'éléments qui peuvent s'expliquer par la présence du chemin de fer de ceinture.
- 49 L'« effet-barrière » que la ligne a pu exercer est donc toujours perceptible pour qui se penche de plus près sur des cartes et observe la disposition de certaines artères. Le chemin de fer est donc un facteur important pour comprendre l'évolution de la morphologie urbaine. À bien des égards, Bruxelles en est un exemple très pertinent. Le cas de la Jonction Nord-Midi est à lui seul éloquent, mais celui du chemin de fer de ceinture, quoique moins connu, est tout aussi révélateur. L'observation peut s'étendre au-delà du domaine ferroviaire : les autoroutes urbaines que constituent certains boulevards ou voies rapides, ainsi que le canal, ont pu produire (et produisent encore) les mêmes effets sur le tissu urbain.
- 50 Actuellement, la ligne de chemin de fer de ceinture, et plus particulièrement les petites gares qui la ponctuaient, pourraient bien revenir sur le devant de la scène : le projet RER prévoit la création de plusieurs stations d'intérêt local à Bruxelles. Dans ce contexte, il a

été proposé de rouvrir certaines haltes de la ligne de ceinture, notamment celle de la rue Royale Sainte-Marie (« Cage aux Ours »). Bien que les études leur promettent un important trafic de voyageurs, la densité du bâti alentour ainsi que la mise à quatre voies de la ligne (indispensable pour ne pas gêner le trafic sur une ligne très fréquentée) compromettent l'établissement de la halte et expliquent l'opposition de la SNCB au projet [Lebrun et Dobruszkes, 2012 : 9-13 ; Schwengler, 2018].

BIBLIOGRAPHIE

- ALLAIN, R., 2004. Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville. Paris : Armand Colin.
- BERCKMANS, C. et DE PANGE, I., 2013-2014. Schaerbeek. Introduction urbanistique. Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale – études générales [en ligne]. [consulté le 1/04/2019] Disponible à l'adresse : http://www.irismonument.be/pdf/fr/1030-Schaerbeek_-_Introduction_urbanistique.pdf.
- BERCKMANS, C. et GENON, M.-H. Le quartier Nord-Est, les squares et leurs abords. Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale – études générales [en ligne]. [consulté le 15/06/2017] Disponible à l'adresse : http://www.irismonument.be/pdf/fr/1002-developpement_urbanistique_quartier_nord_est.pdf.
- BERTOLINI, L. et SPIT, T., 1998. Cities on Rail. The Redevelopment of Railway Station Areas. Londres et New-York : Taylor & Francis.
- BERTRAND, L., 1912. La naissance d'une ville. Schaerbeek depuis 50 ans, 1860-1910. Bruxelles : Librairie de l'Agence Dechenne.
- BETJEMAN, J. et GAY, J., 1973. London's Historic Railway Stations. Londres : John Murray.
- BOWIE, K. et al., 2003. Paris et ses chemins de fer. Paris : Action artistique de la Ville de Paris.
- BOWIE, K., 1997. De la gare au « lieu-mouvement ». Evolution ou rupture ? Les Annales de la Recherche urbaine, Gares en Mouvement. 1997. n°71. pp. 14-23.
- DE MEULDER, B., 1998. L'ordre caché. Les logiques ferroviaires d'une agglomération débordante. Les Cahiers de la Fonderie, Bruxelles entre en gare. n°24. pp. 3-10.
- DEMEY, T., 2013. Bruxelles, des remparts aux boulevards. Sur les traces de dix siècles de mutations. Bruxelles : Badaux.
- DEMEY, T., DE VILLE, A. et PASTIELS, P., 1994. Les gares bruxelloises. Un patrimoine méconnu. Bruxelles : Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites.
- DESSOUROUX, C., 2008. Espaces partagés, espaces disputés : Bruxelles, une capitale et ses habitants. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.
- DESSOUROUX, C., 2013. Royale Sainte-Marie, ancienne halte rue. In : JAUMAIN, S. (dir), Dictionnaire d'histoire de Bruxelles. Bruxelles : Prosopon. p. 678.
- DETHIER, J. (dir.), 1978. Le temps des gares. Paris : Centre international d'art et de culture Georges Pompidou.

- GAUTHIEZ, B., 2003. Espace urbain. Vocabulaire et morphologie. Paris : Monum – Editions du Patrimoine.
- GEORGE, P., 1968. Chemin de fer et développement urbain. In : Mélanges offerts à Maurice Pardé. Gap : Ophrys. pp. 229-237.
- GRENEZ, J., 1990. Le Quartier Nord-Est, analyse et esquisse d'une restructuration (Travail de fin d'études en architecture). Bruxelles : Institut supérieur d'Architecture intercommunal Victor Horta.
- HANOSSET, Y. et MARCHI, C., 1994. L'avenue Louis Bertrand et le parc Josaphat. Bruxelles : Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites.
- HANOSSET, Y., 1994. Le square Armand Steurs à Saint-Josse-ten-Noode. Bruxelles : Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites.
- HEYMANS, V., 1995. Le quartier des squares. Marguerite, Ambiorix, Marie-Louise, Guttenberg. Bruxelles : Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et Sites.
- JACQUEMYS, G., 1936. Histoire contemporaine du Grand Bruxelles. Bruxelles : Librairie Vanderlinden.
- JANSSENS, G., 1861. De l'avenir du village de Schaerbeek au point de vue de son développement et de sa conversion en quartier urbain. Bruxelles : C.-J.-A. Greuse Editeur.
- JAUMAIN, S. (dir.), 2013. Dictionnaire d'histoire de Bruxelles. Bruxelles : Prosopon.
- KURGAN VAN HENTENRIJK, G., 1972. Une étape mouvementée de la réorganisation des chemins de fer belges : le rachat du Grand-Luxembourg par l'État (1872-1873). Revue belge de philologie et d'histoire. t. 50, fasc. 2. pp. 395-446.
- LEBLICQ, Y., 1979. Evolution de la physionomie de Bruxelles au XIX^e siècle. In : MONTEYNE, A. et al., Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et aménagement urbain, 1780-1914. Bruxelles : Crédit communal. pp. 11-92.
- LELARGE, A., 2001. Bruxelles, l'émergence de la ville contemporaine. La démolition des remparts et des fortifications aux XVIII^e et XIX^e siècles. Bruxelles : Centre international pour la Ville et l'Architecture.
- MALVERTI, X. (dir.), 1996. Banlieues. Marseille : Parenthèses.
- MERLIN, P. et CHOAY, F. (dir.), 2009. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris : Presses universitaires de France.
- MERLIN, P., 2009. Faubourg. In : MERLIN, P. et CHOAY, F. (dir.), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris : Presses universitaires de France. p. 383.
- MONTEYNE, A. et al., 1979. Bruxelles, construire et reconstruire. Architecture et aménagement urbain, 1780-1914. Bruxelles : Crédit communal.
- NEVELSTEEN, D. et KERREMANS, R., 1997. Histoire du développement urbanistique de Saint-Josse-ten-Noode. Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale – études générales [en ligne]. [consulté le 12/06/2017]. Disponible à l'adresse : http://www.irismonument.be/pdf/fr/1210-developpement_urbanistique_saint-josse.pdf.
- NILSEN, M., 2008. Railway and the Western European Capitals. Studies of Implantation in London, Paris, Berlin and Brussels. New-York : Palgrave Macmillan.
- PANERAI, P., DEMORGON, M. et DEPAULE, J.-C., 1999. Analyse urbaine. Marseille : Parenthèses.

- PAQUOT, T., 2008. Gare. In : PUMAIN, D., PAQUOT, T., et KLEINSCHMAGER, R. (dir.), Dictionnaire de la ville et de l'urbain. Paris : Economica. pp. 126-127.
- PAQUOT, T., 2008. Morphologie. In : PUMAIN, D., PAQUOT, T., et KLEINSCHMAGER, R. (dir.), Dictionnaire de la ville et de l'urbain. Paris : Economica. p. 192.
- PARISSE, S., 2004. Ligne ferroviaire 161. Principes d'un trait spécifique (Travail de fin d'études en architecture). Bruxelles : Institut supérieur d'Architecture de la Communauté française.
- PUMAIN, D., PAQUOT, T., et KLEINSCHMAGER, R. (dir.), 2006. Dictionnaire de la ville et de l'urbain. Paris : Economica.
- RICHARDS, J. et MACKENZIE, J. M., 1986. The Railway Station : a Social History. Oxford : Oxford University Press.
- ROTH, R. et POLINO, M.-N. (éds), 2003. The City and the Railway in Europe. Aldershot : Ashgate.
- SANTOS Y GANGES, L., 2011. Comment intégrer le train dans la ville ? Quelques réflexions depuis le cas espagnol. Métropolitique [en ligne]. 13/04/2011 [consulté le 18/07/2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.metropolitiques.eu/Comment-integrer-le-train-dans-la.html>.
- SCHWENGLER, D., 2018. Quand le système institutionnel belge fait dérailler le projet RER. Inter-environnement Bruxelles [en ligne]. 21/12/2018 [consulté le 03/03/2019]. Disponible à l'adresse : <http://www.ieb.be/Quand-le-systeme-institutionnel-belge-fait-derailer-le-projet-RER-Article-1>.
- SIMMONS, J., 1968. St Pancras Station. Londres : George Allen & Unwin Ltd.
- VAN HENGEL, G., 2010. Het leven van een liberaal ketje in Schaarbeek. Open VLD Brussel Blauw. [en ligne]. 21/06/2010 [consulté le 19/06/2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.vldbrussel.be/nl/evere/nieuws/het-leven-van-een-liberaal-ketje-schaerbeek>
- VANDENBOSCH, J.-P., 1955. Contribution à l'étude géographique des influences du chemin de fer sur le paysage urbain. L'exemple de la commune de Schaerbeek. Mémoire de licence en Sciences géographiques. Bruxelles : Université libre de Bruxelles.
- VANDENBOSCH, J.-P. et VEREERSTRAETEN, J., 1980. Les chemins de fer à Schaerbeek. Expansion spatiale et modifications du paysage. L'Ecole et la Ville. n°20. pp. 5-28.
- VAN DEN DUNGEN, P., 2000. Louis Bertrand : de l'enfant du peuple au Ministre d'Etat. In : BUYDTS, R. (dir.), Louis Bertrand et l'essor de Schaerbeek. Bruxelles : Atelier Ledoux.
- VERNIERS, L., 1935. Démographie et expansion territoriale de l'agglomération bruxelloise depuis le début du XIX^e siècle. Bulletin de la Société belge d'Etudes géographiques. pp. 79-123.
- ZITOUNI, B., 2010. Agglomérer. Une anatomie de l'extension bruxelloise. Bruxelles : VUBPRESS.

NOTES

1. Dont on ne sait pas grand-chose, mis à part qu'il ne s'agit ni d'un échevin, ni d'un conseiller communal. Il ne semble pas non-plus avoir publié d'autre ouvrage que ce petit opuscule [Janssens, 1861]. On peut supposer qu'il s'agit d'un propriétaire habitant la commune de Schaerbeek.
2. Louis Bertrand (1856-1943) est un homme politique socialiste belge, fondateur du Parti ouvrier belge en 1885. De 1895 à 1921, il est conseiller communal et échevin de la commune de Schaerbeek, député de 1894 à 1926 et Ministre d'Etat en 1918. C'est également l'un des instigateurs du développement urbanistique de Schaerbeek au début du 20^e siècle. Il est

notamment le fondateur du Foyer Schaerbeekois (une société de logements sociaux) [Van Den Dungen, 2000 : 73-79].

3. Il s'agit de « l'ensemble des phénomènes d'extension et de densification des agglomérations saisis d'un point de vue morphologique, c'est-à-dire à partir de leur inscription matérielle dans le territoire » [Panerai, Demorgon et Depaule, 1999 : 51].

4. En France, *Les Annales de la recherche urbaine*, Gares en mouvement. 1997. n°71 : *La gare et la ville*. Revue d'histoire des chemins de fer. 2008. n°38. En Belgique, *Les Cahiers de la Fonderie*, Bruxelles entre en gare. 1998. n°24.

5. Le front d'urbanisation désigne « la limite externe de la nappe urbaine, dont l'étalement s'est fait en continuité morphologique avec la ville » [Allain, 2004 : 49].

6. Ce tronçon ferroviaire et ses liens avec la morphologie urbaine ont déjà été étudiés par Jean-Pierre Vandenbosch en 1955 [Vandenbosch, 1955]. Cependant, tant au regard de la l'objet de notre étude que de la méthodologie (l'analyse de cartes, dans notre cas, succède au dépouillement des archives communales écrites) ou des sources utilisées (le mémoire de Jean-Pierre Vandenbosch ne comporte que quatre pages de bibliographie), nous pensons avoir apporté certaines nouveautés sur le sujet.

7. Archives de la Ville de Bruxelles (AVB), *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles* (BCB). Bruxelles : Imprimerie J. Briard ; Archives communales de Schaerbeek (ACS), *Bulletin communal de Schaerbeek* (BCS). Bruxelles : J.-A. Greuse Editeur ; Archives communales de Saint-Josse-ten-Noode (ACSJ), *Bulletin communal de Saint-Josse-ten-Noode* (BCSJ). Bruxelles : Imprimerie C. Denis. Le choix de ces sources implique que le point de vue retenu pour étudier ce tronçon ferroviaire sera, essentiellement, celui des communes.

8. *Moniteur belge*, 1/10/1865, p. 4638.

9. Ensemble de constructions groupées hors de la ville, entre autres en raison du manque de place dans les centres anciens et de l'existence de barrières fiscales aux portes de ceux-ci [Allain, 2004 : 76 ; Merlin, 2009 : 383].

10. Nous détaillerons *infra* les effets de cette « barrière de croissance ».

11. ACS, BCS, 1873, 9 juin, p. 316-317.

12. ACSJ, BCSJ, 1861, 27 décembre, p. 237.

13. Pour plus d'informations sur Victor Besme et la fonction d'inspecteur voyer, voir l'ouvrage de Benedikte Zitouni [2010].

14. BESME V., 1866. *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise, Travaux de voirie en général, Habitations de la classe moyenne, Logements de la classe ouvrière, Rapport fait à M. le Ministre de l'Intérieur, Suite du travail portant le même titre publié en 1862*, Bruxelles : Imprimerie Guyot, cité dans l'ouvrage de Benedikte Zitouni [ZITOUNI, B, 2010 : 130].

15. ACS, *Rapport au Conseil sur l'administration et sur la situation des affaires de la commune*, 1860, p. 5.

16. ACSJ, BCSJ, 1864, 26 février, pp. 25-26 ; 1880, 21 janvier, pp. 52-53 ; ACSJ, BCSJ, 1869, 26 novembre, pp. 649 ; 1880, 21 janvier, pp. 52-53

17. ACS, BCS, 1869, 9 novembre, p. 61 ; 1879, 25 novembre, pp. 407-411 ; 1881, 18 janvier, pp. 24-28 ; 1882, 31 janvier, p. 61-62 ; 21 mars, pp. 203-206 ; Rue Vanderlinden ; Rue Van Schoor ; Rue Stephenson. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale*.

18. ACSJ, BCSJ, 1864, 13 mai, p. 92 ; Rue de Liedekerke ; Rue Braemt ; Rue des Deux tours. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale*.

19. ACSJ, BCSJ, 1865, 26 mai, p. 135 ; 30 juin, pp. 205-206 ; 1867, 8 mars, pp. 70-73 ; *Rapport sur la Situation et l'Administration des affaires de la commune pendant l'année 1864-1865*, pp. 14-15.

20. ACSJ, BCSJ, 1868, 3 janvier, pp. 19-22 ; 13 mars, pp. 84-91 ; *Rapport sur la situation et l'administration des affaires de la commune pendant l'année 1867-1868*, p. 40.

21. ACSJ, BCSJ, 1869, 22 octobre, pp. 578-580 ; 1875, 3 mars, p. 71 ; *Moniteur belge*, 19 octobre 1869, p. 5917.

22. Les rues Van Haelen et Girardin ont été supprimées lors du déplacement du chemin de fer de ceinture, à partir de 1902. ACS, BCS, 1879, 13 mai, pp. 112-113 ; Square Emile Duployé. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale*.
23. ACS, *Rapport sur la situation et l'administration des affaires de la commune pendant l'année 1864-1865*, p. 2 ; BCS, 1865, 2 février 1865, p. 36 ; 28 mars 1865, p. 75 ; Avenue Rogier ; Rue des Palais. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale* ; *Moniteur belge*, 1^{er} octobre 1865, p. 4638.
24. ACS, *Rapport sur la situation et l'administration des affaires de la commune pendant l'exercice 1867*, p. 56-57 ; 1870, p. 26 ; 1868, pp. 60-61. La loi du 1^{er} février 1844 définit les critères nécessaires pour qu'une voie soit considérées comme voirie urbaine. Pour d'avantage d'informations sur cette notion et sur cette loi, voir l'ouvrage de Benedikte Zitouni [ZITOUNI, B., 2010 : 155-164].
25. AVB, BCB, 1870, t. 2, 22 août, p. 80.
26. AVB, BCB, 1884, 1^{er} octobre, p. 482 ; ACS, BCS, 1883, 8 février, pp. 55-83 ; *Moniteur belge*, 14 février 1902, pp. 598-601.
27. ACS, BCS, 1895, 12 novembre, p. 547.
28. ACS, BCS, 1891, 7 juillet, p. 471.
29. ACS, *Rapport annuel sur la situation et l'administration des affaires de la commune pendant l'exercice 1914-1915*, p. 131 ; AVB, 1920. *Almanach du commerce et de l'industrie*. Bruxelles : H. Tarlier Editeur, p. 354 ; 1921, p. 270 ; 1923, p. 269.
30. L'arrêté royal de 1902 décrète d'ailleurs tant le déplacement du chemin de fer que les travaux à effectuer au Quartier Teniers-Josaphat. *Moniteur belge*, 14 février 1902, pp. 598-601 ; ACS, BCS, 1898, 22 novembre, pp. 1332-1333 ; 6 décembre, pp. 1505-1506 et p. 1512 ; Avenue Louis Bertrand. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale*.
31. ACS, BCS, 1898, 6 décembre, pp. 1513-1515.
32. ACS, BCS, 1888, 25 septembre, p. 443 ; TP – Chemin de fer de ceinture, « SNCB ceinture 1880-1943 », *Lettre du Receveur des Domaines au collège des bourgmestre et échevins de Schaerbeek*, Bruxelles, 3 avril 1889 ; *Collège*, 5 avril 1889 ; *Lettre du collège des bourgmestre et échevins de Schaerbeek au Receveur des Domaines*, Schaerbeek, 13 avril 1889 ; *Lettre du collège des bourgmestre et échevins de Saint-Josse-ten-Noode à celui de Schaerbeek*, Saint-Josse-ten-Noode, 1^{er} mai 1889 ; Avenue Georges Pêre ; Avenue Jottrand ; Avenue Paul Deschanel ; Avenue Voltaire. *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale*.
33. La place des Bienfaiteurs est, à cet égard, très riche architecturalement : la plupart de ces styles y sont représentés [Avenue Rogier ; Place des Bienfaiteurs. In : *Inventaire du patrimoine architectural de la région de Bruxelles-Capitale*].

RÉSUMÉS

Quel a été l'impact du développement du chemin de fer sur la morphologie urbaine des faubourgs de Bruxelles ? Pour tenter d'apporter une première réponse à cette vaste question, ce texte examine le rôle des infrastructures ferroviaires de la ligne de ceinture est de Bruxelles (l'actuelle ligne 161). Il propose surtout de démontrer que, contrairement à une idée reçue et encore largement diffusée, la formidable croissance du réseau ferroviaire dans la deuxième moitié du 19^e siècle a parfois pu constituer un redoutable obstacle à l'urbanisation de certains quartiers en érigeant au beau milieu de ce ceux-ci ce que l'on pourrait appeler des « barrières de croissance ».

Croisant des archives de différentes natures et notamment cartographiques (issues principalement des fonds d'archives communales) et divers travaux sur l'évolution de la morphologie urbaine, cette étude montre, à travers l'exemple de cette ligne de ceinture que, si les gares ont souvent favorisé le développement urbain comme pôles économiques de croissance, les voies ferrées traversant la ville ont par contre joué le rôle inverse, en constituant parfois des entraves à la croissance de certains quartiers.

Hoe heeft de ontwikkeling van het spoor de stedelijke morfologie in de Brusselse buitenwijken beïnvloed? Om een eerste antwoord op deze brede vraag te proberen geven, onderzoekt dit artikel de rol van de spoorweginfrastructuur van de oostelijke ringlijn van Brussel (huidige spoorlijn 161). Het wil vooral aantonen dat, in tegenstelling tot een nog wijdverbreide opvatting, de enorme groei van het spoornet in de tweede helft van de negentiende eeuw soms een geducht obstakel vormde voor de verstedelijking van bepaalde wijken doordat midden in die wijken wat we zouden kunnen noemen "groei-barrières" werden opgetrokken. Door de vergelijking van allerlei soorten archieven, en in het bijzonder cartografische archieven (vooral uit de gemeentelijke archieffondsen), met diverse werken over de ontwikkeling van de stedelijke morfologie toont deze studie aan de hand van het voorbeeld van deze ringlijn aan dat, terwijl de treinstations de stadsontwikkeling vaak hebben bevorderd als economische groeipolen, de spoorwegen in de stad die ontwikkeling net hebben tegengewerkt doordat ze de uitbreiding van bepaalde wijken soms in de weg hebben gestaan.

How did the development of the railways affect the urban morphology of the Brussels suburbs? In an attempt to provide a first answer to this broad question, this article examines the role of railway infrastructures of the east railway ring in Brussels (currently line 161). Above all, it proposes to demonstrate that, contrary to a preconceived and still widespread idea, the tremendous development of the rail network in the second half of the 19th century was sometimes a huge obstacle to the urbanisation of certain neighbourhoods, with what could be referred to as "growth barriers" being built in the middle of them. By comparing archives of different types - in particular cartographic (mainly from municipal archives) - and various works on the evolution of urban morphology, through the example of this ring line, this study shows that while stations have often promoted urban development as economic growth areas, the railways crossing the city have had the opposite impact, sometimes acting as obstacles to the growth of certain neighbourhoods.

INDEX

Mots-clés : histoire, aménagement du territoire, infrastructures urbaines, urbanisme, transports publics

Trefwoorden : geschiedenis, ruimtelijke ordening, stedelijke infrastructuur, stedenbouw, openbaar vervoer

Keywords : history, land use planning, urban infrastructures, town planning, public transport

Thèmes : 1. histoire – culture – patrimoine

AUTEUR

ALIX SACRÉ

Alix Sacré est diplômée en histoire contemporaine de l'Université libre de Bruxelles en 2016. Elle est actuellement assistante chargée d'enseignement à l'Université Saint-Louis. Ses domaines

d'intérêt portent sur l'histoire de Bruxelles et les mécanismes de construction et d'évolution morphologique des villes. Dans cette optique, elle poursuit actuellement un master de spécialisation en urbanisme et aménagement du territoire à l'Université catholique de Louvain.