

Une entreprise de longue haleine

Ces immenses travaux constituant une nouvelle voie circulaire autour de l'agglomération bruxelloise et reliant entre elles les routes de l'Etat, les stations et les parcs publics fourniront une voie de 27 kilomètres aussi agréable qu'utile et qui ne trouvera son pendant dans aucune capitale.

Léopold II, 1867



La vallée Josaphat depuis la place Meiser

La place qu'occupent les boulevards de Grande Ceinture dans l'histoire du développement urbanistique de Bruxelles est centrale. Dédoublant les boulevards aménagés à l'emplacement de l'enceinte fortifiée du Pentagone entre 1810 et 1840, ils structurent l'extension des faubourgs qui se pour-

suit à un rythme soutenu pendant toute la seconde moitié du 19^{ème} siècle. L'histoire de leur aménagement coïncide avec le règne de Léopold II et illustre merveilleusement les conceptions royales en matière d'aménagement des faubourgs qu'il souhaite voir dotés de larges avenues arborées ponctuées d'espaces verts.





Avenue Winston Churchill,
n° 66

Tels qu'ils ont été tracés, les boulevards de Grande Ceinture découlent directement du **plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise** publié par Victor Besme en 1866 (p. 112). Son axe principal est constitué par un boulevard de 27 kilomètres de long et 35 mètres de large reliant les communes extérieures de la capitale et les antiques chaussées qui pénètrent dans la ville. Il sera totalement réalisé à l'est et au sud de l'agglomération entre 1886 et 1914 à partir de l'avenue Albert à Uccle jusqu'à l'avenue Jules Van Praet à Laeken tandis qu'il restera inachevé à l'ouest où il suit le tracé de la ceinture ferroviaire (1871). Au-delà du boulevard de Smet de Naeyer et de la basilique de Koekelberg, le boulevard Louis Mettewie est inauguré en 1938 seulement

et relie le quartier de la basilique à la chaussée de Ninove. Esquissé sur le territoire d'Anderlecht jusqu'à proximité immédiate de la chaussée de Mons – les boulevards William Shakespeare, Joseph Bracops et Josse Leemans – il est ensuite partiellement absorbé par le ring.

L'étalement considérable des chantiers dans le temps est le reflet des multiples difficultés de leur mise en œuvre. Novice dans ce genre d'entreprises, l'Etat n'a pas les moyens budgétaires à y consacrer, d'autant que la crise économique et sociale ambiante (p. 11) requiert d'autres priorités. Les communes traversées sont souvent rétives et cherchent à en tirer avantage au moindre coût. Le cas d'Ixelles est assez exemplaire. Elle était parvenue, dès 1865, à marchander la cession des terrains nécessaires à l'assiette du boulevard Militaire en échange de la prise en charge, par l'Etat, de la prolongation de la rue du Trône. Laissé en souffrance en raison du contexte international, le dossier ressurgit dix ans plus tard à la faveur du déménagement de la plaine des manœuvres du Cinquantenaire vers son territoire. A ce moment-là, l'Etat et la commune ne parviennent plus à s'entendre sur la répartition des charges. Ixelles tire prétexte

du changement du tracé et du gabarit décidés par l'Etat pour remettre en cause son intervention.

Impatient face à la tournure malheureuse que prennent les événements, Léopold II a l'idée de créer une **société anonyme pour la réalisation du boulevard circulaire et d'autres voies de communication à améliorer autour de Bruxelles**. Celle-ci serait alimentée par dix subsides annuels de l'Etat de 300.000 francs-or (1,05 millions d'€) et le produit de revente de 100 hectares de terrains excédentaires qu'elle aurait pu exproprier sur le tracé. Si, au terme du délai de réalisation, le découvert devait dépasser le subside annuel, il serait partagé entre l'Etat et la société jusqu'à concurrence de deux nouvelles tranches maximum. Ingénieux, le système sera partiellement utilisé quelques années plus tard avec un concessionnaire privé, l'entrepreneur Edmond Parmentier (p. 480).

Mais le rapport que lui fait l'inspecteur général des Ponts et chaussées G.A. De Clercq refroidit l'enthousiasme du souverain. L'estimation initiale des travaux a volé en éclats. C'est désormais près de deux fois la somme, soit 5,5 millions de francs-or (19,3 millions d'€), qu'il faudra prévoir pour boucler le budget. Le roi enjoint le fonctionnaire de ne pas ébruiter son rapport, de peur de compromettre définitivement le projet. Il prend conscience de la nécessité de découper le ruban en tronçons s'il veut qu'il soit achevé un jour. L'aménagement du boulevard se fera donc pas à pas, aux frais des communes riveraines ou d'entrepreneurs privés, aidés par une subvention forfaitaire prise sur le budget extraordinaire des Ponts et chaussées et par la revente avec plus-value des excédents d'emprise comme terrain à bâtir le long de la nouvelle chaussée. Le tronçon entre la récente gare de triage et de marchandises de Schaerbeek et la chaussée de Louvain apparaissait alors comme prioritaire. Avec son large terre-plein central pourvu de deux rangées d'arbres et sa double chaussée pavée de

Avenue
Winston Churchill, n° 78





Winston Churchill
(Oscar Nemon, 1967)

chaque côté, le profil de l'avenue de Longchamp, que venait d'aménager sur ses terres d'Uccle le banquier Georges Brugmann, servait alors de modèle.

C'est l'histoire de ce qu'on appellerait aujourd'hui un odieux saucissonnage qu'il s'agit de relater ici, en préférant la logique spatiale à la pure chronologie. Elle commence donc au sommet du parc de Forest pour s'achever au plateau de Koekelberg. A partir des hauteurs de l'Altitude Cent, le boulevard emprunte successivement les noms des avenues Albert et de Longchamp – rebaptisée dès octobre 1944 en hommage au premier ministre britannique Winston Churchill – des boulevards Général Jacques, Louis Schmidt, Saint-

Michel, Brand Whitlock, Auguste Reyers, de la place Général Jean-Baptiste Meiser, des boulevards Général Théophile Wahis et Auguste Lambermont, de l'avenue Jules Van Praet, dédoublée par l'avenue des Croix du Feu en prévision de l'exposition universelle de 1958. Passant sous l'autoroute d'Anvers, il poursuit sa route par l'avenue du Parc royal devant le domaine royal de Laeken, disparaît par la petite avenue des Robiniers, qui se faufile entre le domaine du Stuyvenberg et les jardins du Fleuriste, pour rejoindre la basilique de Koekelberg via le boulevard Paul de Smet de Naeyer.

La gigantesque boucle formée par ces boulevards permet, en outre, de relier entre elles de vieilles routes pavées qui prennent naissance à la Petite Ceinture, comme, par exemple, les chaussées d'Alsemberg, de Wavre ou de Louvain. Certaines voiries seront aussi prolongées ou transformées pour bénéficier de cet avantage, à l'exemple de la rue du Trône ou de la chaussée de Charleroi. Une mention particulière doit être réservée à la promenade qui relie le centre-ville au bois de la Cambre, l'avenue Louise dont l'aménagement coïncide avec le début du règne de Léopold II.

Un parc royal pour les marolliens (1875-1895)

Lorsqu'il prend connaissance du plan d'aménagement d'un quartier de Forest jouxtant Saint-Gilles – 40 hectares entre la chaussée d'Alsemberg, la rue Théodore Verhaegen, le chemin de fer et la propriété Duden (1875) – réalisé par son conseiller Victor Besme pour la Compagnie immobilière de Belgique, Léopold II saisit immédiatement le parti qu'il pourrait en tirer.

Un espace vert à vocation sociale

L'aménagement proposé s'inscrit dans la droite ligne du plan d'ensemble de 1866 (p. 112). Besme entend relier le plateau bordé par la chaussée d'Alsemberg à la station du Midi par un réseau de voiries, connectées au prolonge-

Plan d'urbanisation du bas de Forest par Victor Besme

