

LE RÉGIME DE MOBILITÉ ET LES MODALITÉS D'USAGES DE L'ESPACE PUBLIC SUR LES BOULEVARDS CENTRAUX À LA FIN DU 19^e SIÈCLE

Virginie Jourdain & Christophe Loir

► Original Research

FR

Cet article analyse pour quels usages et quels régimes de mobilité les boulevards centraux bruxellois ont été initialement aménagés au 19^e siècle. Il souligne que ces axes sont le fruit de conceptions de l'espace très spécifiques où l'ensemble des éléments urbains (bâti, voirie, mobilier, circulation et usages...) ont été pensés comme un système global cohérent. Les réaménagements actuels devraient tenir compte de ces conceptions initiales afin de pouvoir en réhabiliter le sens. La mise en valeur de leurs qualités esthétiques et fonctionnelles originelles ne s'oppose en effet pas à nombre d'usages contemporains souhaités sur les boulevards : aménagement d'espaces partagés multifonctionnels, amélioration de la convivialité, valorisation du piéton, promotion de la mobilité douce, (ré)animation du centre de la ville... Une étude de l'environnement architectural ancien hérité du 19^e siècle devrait aussi être envisagée car sa réhabilitation participerait à l'amélioration de la qualité de l'espace public et à une meilleure intégration des boulevards dans le tissu urbain plus large.

NL

Dit artikel analyseert het oorspronkelijk gebruik en de mobiliteitsregimes van de Brusselse Centrale Lanen op het moment van de aanleg in de 19^{de} eeuw. Daaruit blijkt dat deze assen het resultaat zijn van een zeer specifiek begrip van de ruimte: toen al werd het geheel bedacht als een globaal coherent systeem van stedelijke elementen (gebouwde omgeving, wegenissen, stadsmeubilair, verkeerscirculatie en gebruik,...). De huidige heraanleg zou deze oorspronkelijke invulling in rekening moeten brengen om diezelfde betekenis weer op te roepen. Een herwaardering van de oorspronkelijke esthetische en functionele kwaliteit sluit het gewenste ruimtegebruik van de Centrale Lanen vandaag de dag niet uit: een heraanleg tot een gedeelde, multifunctionele ruimte, verbetering van het samen gebruiken van de ruimte, erkenning van de voetganger, bevorderen van zachte mobiliteit, (her)animatie van het stadscentrum, ... Een bijkomende studie naar de erfenis van het architecturale erfgoed uit de 19^{de} eeuw kan nuttig zijn, omdat de huidige heraanleg doelt op een betere kwaliteit van de publieke ruimte en een betere integratie van de Centrale Lanen in het ruimere stadsweefsel.

EN

This article analyses the type of use and the mobility regimes at the time the Central Boulevards were developed in the 19th century. Emphasis is put on the very specific understanding of this space that underscore these (urban) axes, that is: a global coherent system of various urban elements (the built environment, roads, urban furniture, circulation and use,...). Current renewal should take into account these initial conceptions in order to restore its original meaning. Because indeed, valorising the original aesthetic and functional qualities do not contradict the various contemporary uses envisioned (in the urban design plan) for the Central Boulevards: a multifunctional shared space, a better conviviality, rewarding the pedestrian, promoting soft (active) mobility, (re)animation of the city-centre, ... additional research to the heritage of the architectural environment from the 19th century may be of interest, since the current renewal envisions a better quality of public space and a better integration of the Central Boulevards within the wider urban fabric.

Introduction

Les boulevards centraux, comme la plupart des espaces aménagés au 19^e siècle, ont été conçus comme des systèmes urbains dans lesquels tous les éléments (bâti, voirie, plantations, mobilier urbain, usages) forment un tout cohérent. Le terme « embellissement », très couramment utilisé à l'époque, témoigne de cette vision englobante qui, outre la dimension esthétique, prend en compte les questions plus fonctionnelles de salubrité, de sécurité et de mobilité [Loir, 2014]. La mobilité occupe d'ailleurs une place prépondérante dans ces systèmes urbains. Autrement dit, les espaces urbains du 19^e siècle sont conçus pour un régime de mobilité spécifique qui influence nombre de choix architecturaux et urbanistiques.

‘La modification des conditions de circulation et les aménagements des boulevards peuvent soit altérer, soit réhabiliter les qualités des embellissements du 19^e siècle’

La modification des conditions de circulation, que ce soit l'adaptation à l'automobile ou la piétonnisation, et les aménagements qui l'accompagnent, peuvent altérer les qualités architecturales, urbanistiques et fonctionnelles de ces embellissements du 19^e siècle. A l'inverse, la modification des conditions de circulation peut aussi, si elle tient compte des caractéristiques historiques et patrimoniales, permettre la réhabilitation de l'environnement architectural et redonner sens, cohérence et fonctionnalité à ces espaces urbains, et ainsi contribuer à l'amélioration de la qualité de l'espace public.

Une analyse historique du contexte de la mobilité au moment de l'aménagement des espaces anciens concernés par des modifications d'usage et d'aménagement de l'espace public s'impose donc. L'objectif de la présente contribution est de comprendre pour quel régime de mobilité et pour quels usages de l'espace public ont été aménagés les boulevards centraux. Le focus sera mis, d'une part, sur les années 1870 et 1880, époque d'aménagement des boulevards, et, d'autre part, sur les années 1897-1909, époque des premières sources cinématographiques.

Il faut noter que, au-delà des contraintes, les espaces urbains du 19^e siècle peuvent souvent servir de levier au développement urbain actuel. On peut en effet remarquer certaines convergences entre les visées initiales et les objectifs contemporains, tels que : redynamiser les commerces (développement du lèche-vitrine à partir des années 1820), soigner la

qualité de l'espace public (époque des « embellissements » accordant un soin particulier à tous les éléments urbains), améliorer l'éclairage public (période-clé avec le développement des réverbères au gaz), opter pour des circulations partagées (l'ensemble des usagers partageaient la chaussée), limiter le stationnement des véhicules (seul l'arrêt temporaire était autorisé dans l'espace public), développer les modes de déplacement doux (la marche à pied était le mode de circulation dominant), renforcer le plaisir de déambuler dans l'espace public (âge d'or de la promenade et de la flânerie), réinvestir l'espace public avec des usages mixtes (la rue était alors un espace multifonctionnel), désencombrer l'espace public (les panneaux de signalisation n'existaient pas), ou renforcer la présence des espaces verts (les plantations commençaient à être intégrées aux aménagements).

1. Bref historique

Les boulevards centraux sont aménagés entre 1867 et 1871 (inauguration le 30 novembre 1871) par l'architecte Léon Suys. Ils sont composés, du sud au nord, du boulevard du Hainaut (actuel bd Maurice Lemonnier) avec la place Joseph Lebeau (actuelle Place Anneessens), de la place Fontainas, du boulevard Central (actuel bd Anspach) avec la place de la Bourse, la place De Brouckère et ensuite, d'une part, du boulevard de la Senne (actuel bd Jacqumain) et, d'autre part, du boulevard du Nord (actuel bd Adolphe Max). Il s'agit d'une vaste opération d'embellissement urbain motivée par des considérations hygiéniques (voûtement de la Senne), mais aussi économiques et circulatoires. En ce qui concerne la mobilité, les boulevards centraux visent à améliorer à la fois les communications au centre-ville (modernisation du tracé viaire) et la liaison entre les deux gares-terminus (la gare du Nord située place Rogier et la gare du Midi alors récemment déplacée place de la Constitution) ; cette nouvelle voie de communication nord-sud permet de désengorger l'axe rue Neuve – rue des Fripiers – rue du Midi – avenue du Midi (actuelle av de Stalingrad) [à ce sujet, voir De Visscher *et al.*, dans ce Portfolio]. Le long de ces artères, dans les années qui suivent l'inauguration de la voirie, de prestigieuses constructions sont édifiées : Bourse du Commerce (1868-1873), Halles centrales (1872-1874), Palais du Midi (1875-1880), monument Anspach sur la place De Brouckère (1897), ainsi que de nombreux immeubles qui font l'objet de deux concours architecturaux (1872-1876 ; 1876-1878). Les boulevards centraux deviennent très vite les artères les plus animées de la capitale, la promenade à la mode le long de laquelle s'implantent commerces et cafés, tout particulièrement sur le tronçon entre la place de la Bourse et la place De Brouckère.

2. Les boulevards centraux : réponse à un régime de mobilité spécifique

En matière de mobilité, l'aménagement des boulevards centraux se situe dans la phase de transition du long processus de transformation de l'espace public partagé et plurifonctionnel de l'Ancien Régime en un espace ségrégué (séparation des trafics) au 20^e siècle¹. Voici les principales caractéristiques de cette phase en mettant l'accent sur les boulevards centraux.

**'Les boulevards
centraux du 19^e siècle
étaient conçus, selon
nos termes
d'aujourd'hui, comme
une zone de rencontre'**

Epoque de diversification des modes de transport

- La marche à pied reste le mode de déplacement dominant. Depuis près d'un siècle, elle s'est même répandue parmi les couches privilégiées de la population qui, jusqu'alors, ne se déplaçaient qu'en voiture.
- Le nombre de véhicules hippomobiles est en augmentation, mais reste limité compte tenu du coût engendré par ce mode de déplacement. Les types de véhicules sont très diversifiés : des voitures particulières (diversification des modèles) aux charrettes à bras, en passant par les chariots attelés et les charrettes tirées par des chiens.
- L'offre de taxis (« voitures de places ») s'est fortement accrue depuis une trentaine d'années.
- Le premier réseau de transports collectif urbain (omnibus hippomobiles) est exploité depuis une trentaine d'années (mise en service en 1835).
- Le chemin de fer, introduit lui aussi en 1835, a inauguré la révolution des transports d'un point de vue technologique, substituant la traction mécanique à la traction animale.
- Les tramways hippomobiles (« chemin de fer américain ») viennent d'être introduits (avenue Louise en 1869). Très rapidement, les boulevards centraux s'affirmeront comme le centre du réseau des tramways. Ceux-ci permettent non seulement de traverser la ville et de relier cette

dernière aux faubourgs, mais ils participent également à l'animation des boulevards centraux, comme en témoignent les premières sources cinématographiques.

- Les vélocipèdes commencent à se répandre dans l'espace urbain.
- La motilité des Bruxellois s'est largement accrue grâce notamment à la mise en place d'un réseau de transports collectifs. La diversification des pratiques de déplacement facilite le premier étalement urbain qui s'est amorcé depuis les années 1830 et qui entraîne un allongement des distances. De plus en plus d'usagers complètent la marche à pied par d'autres modes de déplacement, en particulier les transports collectifs (omnibus, tramways).

Une voirie adaptée à la diversification des modes de transport

- Les boulevards centraux présentent une division chaussée/trottoir devenue courante au 19^e siècle, mais avec une double spécificité :
 - a. Les trottoirs sont particulièrement larges (« trottoirs-promenoirs ») et sont complétés par deux passages couverts (Passage du Nord et Passage des Postes, ce dernier ayant été depuis lors détruit).
 - b. Une double ligne de rails pour tramways est placée au centre de la chaussée. Les boulevards centraux sont l'une des premières artères aménagées dès l'origine pour accueillir une voie ferrée. Un couloir de circulation est prévu de part et d'autre des rails centraux pour les autres véhicules.
- Si les boulevards centraux semblent *a priori* s'apparenter aux voiries segmentées selon le principe de ségrégation des voies en fonction du mode de déplacement (trottoir, chaussée, « site propre » pour tramways), ils sont en fait conçus pour que l'ensemble des usagers, quels que soient leurs modes de déplacement, cohabitent sur la chaussée.
- La place De Brouckère fait l'objet d'un aménagement particulier avec, en son centre, une vaste esplanade piétonne (îlot) où l'on trouve un monument (statue-fontaine), des plantations (les seules des boulevards), des bancs publics et des réverbères.
- Le long des boulevards, l'on trouve le mobilier urbain typique de l'époque : réverbères, kiosques, aubettes pour tramways/omnibus. Rappelons que les panneaux de signalisation sont absents de l'espace public jusqu'au début du 20^e siècle.

¹ Ce processus comporte trois phases [Loir, 2016] : l'amorce (espace partagé complété par les premiers aménagements piétonniers - 1775-1835), la transition (espace disputé entre les divers usagers et premières tentatives de ségrégation - 1835-1935) et le basculement (consécration de l'espace ségrégué - 1936).

Usages typiques du 19^e siècle

- Les boulevards centraux, comme l'ensemble de l'espace urbain de l'époque, sont conçus comme ce que nous appellerions aujourd'hui une zone de rencontre [Brandeleer *et al.*, dans ce Portfolio]. Tous les usagers circulent conjointement sur la chaussée. L'espace viaire est investi par une grande diversité de modes de transport où coexistent piétons, tramways et voitures hippomobiles, vélocipèdes, chariots attelés par des chevaux et charrettes tirées par des chiens, charrettes à bras et brouettes. Les piétons circulent librement sur la chaussée. Soulignons d'ailleurs qu'il n'existe aucun passage piétons, la traversée piétonne est libre.
- La vitesse de circulation est modérée en ville, ne dépassant guère les 15km/h. Les voitures attelées et les cavaliers doivent circuler au pas, peuvent dans certains cas aller au trot (la vitesse moyenne de cette allure est de 14km/h), mais le galop est rigoureusement interdit.
- La diversification des modes de transport entraîne des négociations nouvelles et parfois des conflits entre usagers. La réglementation vise notamment à organiser la cohabitation des circulations attelée, piétonne, ferrée et cycliste. L'optimisation et la pacification de la circulation passent par une progressive uniformisation des usages et pratiques, comme le principe de la circulation à droite, mais celui-ci ne s'imposera que très progressivement, au début du 20^e siècle.
- La voirie est de plus en plus exclusivement vouée à la circulation. A partir des années 1830-1840, l'espace public, en tout cas la chaussée sur les grands axes, commence à perdre son caractère plurifonctionnel.
- Le perfectionnement de l'éclairage public (au gaz) a permis, depuis un demi-siècle, d'améliorer la sécurité et le confort de la circulation vespérale. Les citadins se sont affranchis du cycle naturel (diurne/nocturne) et les activités urbaines peuvent se poursuivre au-delà du coucher du soleil.
- Le stationnement est strictement interdit dans l'espace public (à l'exception des stations de taxis et des abords de théâtres): seul l'arrêt momentané est permis. L'absence de stationnement de véhicules le long des artères permet de destiner l'ensemble de la chaussée à la circulation et ainsi, sur les boulevards, de libérer un espace central pour les tramways. En outre, la perception de l'espace urbain n'est pas entravée par des véhicules en stationnement, les passants peuvent jouir pleinement de l'architecture et des effets de perspectives urbaines, soulignées notamment par les bordures de trottoirs.
- Le piéton est l'utilisateur prioritaire, mais non exclusif des boulevards. La seconde moitié du 19^e

siècle correspond à l'âge d'or du piéton dans l'espace public². La ville du 19^e siècle est une ville principalement pédestre. Le piéton circule encore quasi librement sur la chaussée tout en bénéficiant d'espaces confortables qui lui sont réservés (trottoirs-promenoirs, passages couverts, esplanade piétonne) sans qu'il n'existe, à proprement parler, de « piétonniers » dans le sens de rues et/ou places réservées exclusivement aux piétons. Malgré cette absence, ce système urbain répond aux traditionnels objectifs des piétonniers actuels : améliorer le cadre de vie des habitants, développer le commerce, augmenter l'attrait d'une zone touristique pour l'essentiel.

- La promenade urbaine est, au 19^e siècle, un loisir très répandu, que ce soit la promenade classique, sur les artères plantées et dans les parcs, ou la flânerie commerciale (depuis les années 1820, la pratique du « lèche-vitrine » connaît un succès croissant). Sur les boulevards, le lèche-vitrine est facilité par les larges trottoirs-promenades bordés de devantures commerciales et par la présence de deux passages couverts qui les relient aux autres espaces commerciaux que sont la rue Neuve (par le Passage du Nord) et le quartier de la Monnaie (par l'ancien Passage de la Poste). Aux extrémités septentrionale et méridionale, les boulevards intérieurs se raccordent aux boulevards extérieurs plantés qui constituent alors le maillon principal d'un vaste réseau de promenades à l'échelle régionale (voir Figure 1).

Les sources cinématographiques illustrent la situation matérielle de la voirie et les pratiques de la mobilité sur les boulevards centraux, alors les voies les plus animées de la capitale. Notons particulièrement : la lenteur du trafic, la présence massive de piétons sur les larges trottoirs bordant les commerces, mais aussi, bien que dans une moindre mesure, leur présence sur la chaussée (la plupart traversent en diagonale, certains y circulent latéralement, d'autres sont à l'arrêt). Outre les piétons, ce sont huit types de transport qui cohabitaient.

Le trottoir, un élément-clé de l'espace urbain à l'époque de l'aménagement des boulevards

Les premiers trottoirs bruxellois apparaissent dans le dernier quart du 18^e siècle, dans le contexte de l'aménagement du quartier Royal. Ils sont alors systématiquement intégrés aux nouveaux embellissements urbains.

Au tournant des années 1830-1840, les trottoirs font l'objet d'une attention particulière de la part des

² Cette période correspond d'ailleurs au développement de la pratique de la flânerie. La figure du flâneur marque alors la littérature. Pour Bruxelles, voir par exemple : VANDRUNEN, J, 1889. *Le trottoir*. Bruxelles.

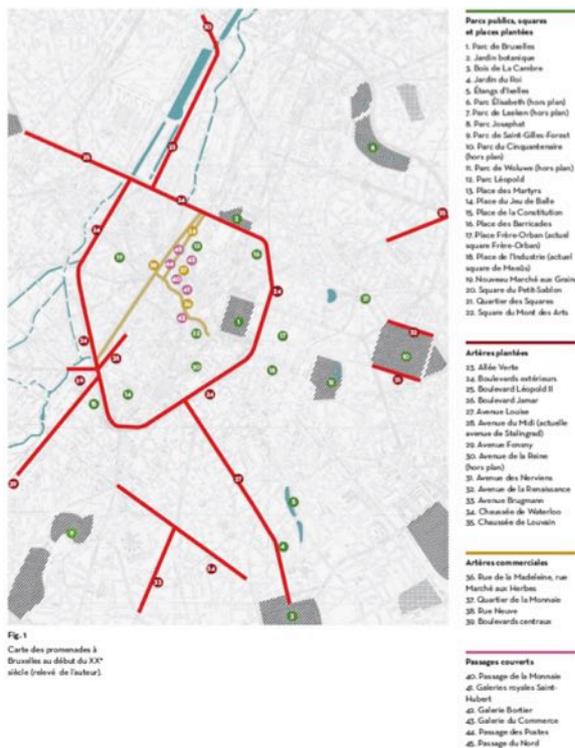


Figure 1. Carte des promenades à Bruxelles au début du 20^e siècle.

Source : LOIR, 2013 : 44-61

autorités, ce qui aboutit, en 1846, à l'élaboration et à l'adoption d'un règlement organique visant à doter Bruxelles de trottoirs de qualité. Durant la seconde moitié du 19^e siècle, au moment de l'aménagement des boulevards centraux, le réseau de trottoirs bruxellois s'améliore et s'étend progressivement à quasi l'ensemble de l'espace urbain. Sur l'ensemble de la seconde moitié du 19^e siècle, ce sont près de 200 km de trottoirs qui furent construits (voir Tableau 1)

Au 19^e siècle, les piétons ne sont pas contraints de circuler sur les trottoirs. A la fin du 18^e siècle, ces derniers ne sont d'ailleurs guère utilisés par les piétons que comme refuge occasionnel. Au moment de l'aménagement des boulevards centraux, les piétons sont plus nombreux à y circuler parce qu'ils offrent un espace sécurisé dans un contexte d'intensification du trafic, et qu'ils permettent de s'adonner confortablement au lèche-vitrine, une pratique en plein essor depuis les années 1820. Cependant, nombreux sont les piétons à encore circuler sur la chaussée et ce, pas uniquement pour la traverser.

Les trottoirs ne servent pas exclusivement, ni même principalement, à séparer les circulations piétonne/hippomobile. Pendant plus d'un siècle, les trottoirs ont été des espaces plurifonctionnels comme le décrit le Tableau 2.

Il est important de rappeler que les trottoirs ont été introduits pour des espaces urbains fonctionnant comme des « zones de rencontre » où tous les usagers

partagent la chaussée quel que soit leur mode de déplacement. Pendant près d'un siècle et demi, les trottoirs se multiplient sans qu'il n'y ait de ségrégation modale. Ce n'est officiellement qu'à partir de 1936 que la ségrégation modale est juridiquement adoptée et que les piétons sont contraints de circuler uniquement sur les trottoirs.

‘L'utilité des trottoirs est multiple, ce qui soulève la question de la pertinence de leur suppression dans le cadre d'une piétonnisation’

Or, la plupart de réaménagements actuels visant à mettre fin à la ségrégation modale (par la piétonnisation ou la mise en zone de rencontre) entraînent la suppression des trottoirs et ce, même pour des espaces hérités antérieurs au 20^e siècle. Outre le fait que cette suppression des trottoirs ne se justifie pas d'un point de vue historique, celle-ci peut de surcroît altérer le patrimoine (perte d'homogénéité, de lisibilité et d'identité) et même l'efficacité fonctionnelle de ces espaces en posant divers problèmes pratiques.

En effet, même dans des zones de rencontre ou des espaces piétonniers, les trottoirs se révèlent très utiles pour, par exemple :

- Empêcher les véhicules (même s'ils sont rares) de s'arrêter trop près des façades ;
- Offrir aux piétons une zone qui leur est entièrement réservée (à l'exclusion des cyclistes, personnes en rollers, gyropodes, etc.), ce qui est particulièrement rassurant pour les enfants, les personnes âgées ou encore les PMR ;
- Offrir une ligne de guidage (bordure du trottoir) aux personnes malvoyantes ;
- Matérialiser la limite des étalages commerciaux et des terrasses de cafés et restaurants.

Ainsi, dans les espaces où les trottoirs sont supprimés, il n'est pas rare de voir, *a posteriori*, être mis en place divers dispositifs (bornes, potelets, lignes de guidage pour malvoyants, matérialisation de limites pour étalages et terrasses, etc.) parfois de manière plus ou moins spontanée (bacs à fleurs, perrons, etc.) qui surchargent l'espace public et en altèrent la cohérence. En conclusion, les projets de piétonnisation et de mise en zone de rencontre devraient envisager la conservation des trottoirs.

	Nombre de trottoirs	Longueur en mètres courants	Surface en mètres carrés
1847-1856	5 398	53 729, 99	100 453, 00
1857-1866	3 257	39 398, 28	69 041, 00
1867-1876	2 318	26 821, 94	72 181, 00
1877-1886	3 120	26 829, 83	69 991, 10
1887-1896	2 905	21 064, 84	56 288, 25
1897-1906	2 980	25 225, 56	69 574, 33
1907	77	711, 42	1 880, 43
1908	53	774, 08	1 991, 79
1909	61	650, 08	1 800, 28
TOTAL	20 169	195 206,02	443 201,18

Tableau 1. Relevé indiquant le nombre et l'étendue des trottoirs exécutés à Bruxelles entre 1847 et 1909

Source : Bulletin communal de Bruxelles, 1910, t. I, pp. 923-924.

FONCTION PROTECTRICE	Zone de recul destinée à protéger les habitations des nuisances causées par le passage, voire l'arrêt des véhicules à proximité des façades (extension du rôle des bornes chasse-roues)
FONCTION SANITAIRE	Chemin surélevé préservant les piétons et les immeubles des salissures (en particulier du crottin de cheval et des eaux de ruissellement)
FONCTION ESTHÉTIQUE	Elément contribuant aux effets de perspective, à la lisibilité et à l'homogénéité de la rue (notamment par son orientation, sa texture et son chromatisme), et assurant la jonction entre les façades et la voirie
FONCTION SOCIALE	Espace de rencontres et d'échanges (jeux d'enfants, activités diverses)
FONCTION SYMBOLIQUE	Espace matérialisant la transition entre l'espace public (chaussée) et l'espace privé (bâtiment) où débute le rituel d'entrée dans une demeure (l'apparition du trottoir est d'ailleurs contemporaine de celle du décrotoir)
FONCTION COMMERCIALE	Espace permettant la flânerie commerciale (pratique du lèche-vitrine) ou le placement de terrasses de cafés
FONCTION SÉMIOTIQUE	Participe à un système de signes indiquant l'itinéraire à suivre (repérage), la rupture de la hiérarchie modale (pente devant les portes cochères) ou le prestige d'un espace (trottoirs des « beaux quartiers »)
FONCTION CIRCULATOIRE	Moyen de sécuriser la circulation piétonne et d'améliorer l'efficacité de la circulation des véhicules par une séparation des trafics (lente évolution de l'usage du trottoir, de refuge occasionnel à espace permanent et obligatoire pour les piétons)

Tableau 2. Les principales fonctions du trottoir aux 18^e et 19^e siècles

Du haut vers le bas de la ville : un basculement des logiques spatiales commerciales et touristiques dans la ville

L'aménagement des nouveaux boulevards entraîne rapidement, dès les années 1870, un basculement des logiques spatiales touristiques. Le haut aristocratique de la ville, c'est-à-dire le quartier Royal, jusqu'alors largement privilégié par les voyageurs durant leur séjour et leurs loisirs cède progressivement sa prééminence en faveur du bas de la ville.

Cette « ville inférieure » où en 1869 « se concentr[ai]ent l'industrie et le commerce » [Baedeker, 1869 : 61] devient rapidement la partie la plus

animée de la cité : « C'est surtout la partie du boulevard situé entre la Bourse et la place De Brouckère que se concentre la flânerie des oisifs, l'animation des gens occupés [...] C'est une pulsation continue, activée le matin par le tohu-bohu des halles, l'après-midi par les démarches affairées des boursiers, le soir par l'attraction joyeuse des théâtres ; en tout temps, par le va-et-vient des provinciaux du Midi au Nord ou bien vice-versa, charmés de jeter un coup d'œil sur la splendeur des étalages et sur les nouveautés du jour. » [Derie, 1897 : 45].

Dès la fin du 19^e siècle, le changement des dynamiques socio-économiques et touristiques de la

ville est entériné. Les boulevards du centre s'imposent comme la partie la plus dynamique et la mieux achalandée de la capitale. En même temps, la ville haute devient celle des « *quartiers anciens* » [Baedeker, 1910 : 20] alors que ce qualificatif ne pouvait désigner, quelques années plus tôt, que la Grand-Place et ses environs directs.

Comme à Paris, les boulevards intérieurs forment dorénavant LE lieu d'attraction de la ville où s'expérimente la vie urbaine moderne dont Bruxelles ambitionne d'être l'incarnation à l'échelle du pays :

« *Les boulevards du centre, de la Bourse à la Poste des Augustins surtout (actuelle place De Brouckère), forment, on le sait, un petit coin de Paris ; on y vit de la vie de la grande capitale, même mouvement, même allure.* » [Journal de la Cuisine, 1890 : 209]

Les boulevards deviennent donc un lieu de flânerie en soi et, avec la rue Neuve voisine, détrônent à partir des années 1880 l'antique axe rue Montagne-de-la-Cour / rue de la Madeleine comme pôle commercial de référence de la ville où trouver les enseignes de luxe les plus importantes.



Photo 1. Le monument Anspach (inauguré en 1897 sur l'îlot piétonnier central de la place De Brouckère) clôturait de manière monumentale la perspective tracée par l'axe principal des boulevards.

« *Nous engageons vivement le voyageur ou le touriste de se promener le long de ces boulevards, l'ensemble des magasins et étalages est une véritable exposition. C'est d'ailleurs la promenade favorite des Bruxellois ; celle où l'on s'engage le plus facilement et le plus instinctivement parce que là et aux abords se trouve le noyau de l'immense capitale.* » [Guide belge des hôtels et restaurants, 1910 : 27-28]. « *Celui qui veut voir Bruxelles rapidement prendra comme voie-maîtresse la grande artère qui traverse toute la ville du Nord au Sud. [...] Au point d'intersection de ces deux boulevards est la place De Brouckère [...] centre des principaux cafés et des beaux magasins de la capitale, vaste, toujours animée, point de concentration de tous les grands mouvements qui peuvent se produire dans une ville comme Bruxelles.* » [Castaigne, 1905 : 132].

3. Les itinéraires préconisés par les guides touristiques dans le bas de la ville

Avant la construction des boulevards centraux, le bas de la ville ne constitue pas un lieu de visite fort couru par les touristes. A la notable exception de la Grand-Place et du Manneken Pis, cette partie de la ville, essentiellement industrielle et ouvrière, ne mérite pas que le voyageur s'y arrête. Sur l'emplacement des futurs boulevards, le Temple des Augustins vaut éventuellement une visite mais uniquement pour les tableaux qui y sont exposés. Dans leur voisinage, les Galeries Saint-Hubert, le Marché couvert de la Madeleine et la place de la Monnaie sont les rares édifices cités par le guide Baedeker en 1869. Il faut d'ailleurs souligner que ces trois constructions représentent une césure nette dans le tissu urbain de cette partie de la ville, en rupture avec leur environnement direct et fruits d'embellissements récents datant de moins de 50 ans. Tout comme les boulevards, un quart de siècle plus tard, la construction des Galeries Saint-Hubert a, par exemple, exigé dans les années 1840 la destruction d'un quartier populaire entier pour édifier un passage couvert répondant aux aspirations de la bourgeoisie fortunée locale qui ne fréquentait pas cette partie de la ville antérieurement. Les touristes logent, se promènent et se divertissent d'ailleurs principalement sur la place Royale et ses alentours où se trouvent les hôtels de « *premier ordre [...] très recherchés pour leur situation avantageuse près du Parc et des quartiers les plus beaux de la ville* » [Baedeker, 1869, 57]. Le Parc de Bruxelles représente le lieu de sociabilité de l'élite bruxelloise et étrangère, où voir et être vu. Avec l'aménagement des boulevards, les circuits des visites touristiques évoluent rapidement (voir Tableau 3). Ces derniers prennent en quelques années une place essentielle dans les visites touristiques, au même titre que la Grand-Place et ses alentours dont les boulevards constituent dorénavant le prolongement et le pendant moderne au centre de Bruxelles.

Le guide Conty est le premier, en 1885, à débiter sa visite, non plus par le haut de la ville comme tous les manuels de voyage en avaient traditionnellement l'habitude, mais par la Bourse, « *point central* » [Conty, 1885, 53] dont tous les guides louent la grande qualité architecturale dès son inauguration. « Conty » ou encore « Bruxelles et ses faubourgs » (1912) proposent des circuits de visite de 2 à 6 jours qui débiteront à chaque fois par les boulevards centraux car il est aisé de se rendre, de là, par voiture ou tramway, dans toutes les parties de la ville.

Concrétisation de cette attractivité nouvelle, l'axe place Rogier / place De Brouckère / boulevard Anspach s'impose également, à partir du dernier quart du 19^e siècle, comme le lieu d'implantation de l'hôtellerie de luxe bruxelloise où les premiers grands hôtels modernes à plusieurs centaines de chambres voient rapidement le jour : le *Grand Hôtel* (boulevard Anspach, 1878), le *Grand Hôtel Central* (place de la Bourse, c.1880), le *Cosmopolite* (place Rogier, 1891), le *Métropole* (place De Brouckère, 1894), le *Palace*

(place Rogier, 1909)...

Les nouveaux cafés qui pullulent sur cet axe sont fréquentés et très prisés par la bourgeoisie aisée. Ces nouveaux établissements n'ont plus rien à voir avec les débits de boissons traditionnels du bas de la ville. Leur modernité (lumière électrique, wc « à l'anglaise ») et leur décor fastueux (marbre, dorures et colonnes à l'antique) traduisent une nouvelle conception inédite de la sociabilité des élites, ouverte sur l'espace public (larges vitrines, terrasses) afin de pouvoir y être vu tout en étant protégé de l'animation de la rue.

À la veille de la Première Guerre mondiale, la prééminence du bas de la ville paraît totalement acquise : « *Les deux gares principales et la plupart des hôtels et restaurants se trouvant dans la ville basse, nos itinéraires débiteront tous par la place de la Bourse, centre des affaires et point de départ ou de passage de nombreuses lignes de tramways.* » [Bruxelles et ses faubourgs, 1912 : V].

	BAEDEKER 1881	BAEDEKER 1897	BAEDEKER 1910
Début	« Nouveaux » boulevards :	Boulevards intérieurs :	Boulevards intérieurs :
Etape 2	Boulevard du Nord et de la Senne : - Temple des Augustins - Maison primée de Beyaerts	Boulevard du Nord et de la Senne qui se rejoint à la place de Brouckère : - Fontaine Anspach - Maison primée de Beyaerts - Hôtel Métropole avec café	Boulevards du Nord et de la Senne - Fronton du théâtre de l'Alhambra)
Etape 3		Musée commercial, rue des Augustins	Place de Brouckère : - Monument Anspach - Musée commercial
Etape 4	Boulevard Anspach	Boulevard Anspach « <i>de beaux magasins, des restaurants, des cafés importants</i> »	Boulevard Anspach « <i>le centre du mouvement</i> »
Etape 5	Bourse de commerce	Bourse	Bourse (avec le buste d'A.Orts)
Etape 6		Non loin de la Bourse : - Hôtel des ventes - Halle [St Géry]	Au sud-ouest de la Bourse : place Saint-Géry/marché couvert
Etape 7	Boulevard du Hainaut : - Ecole - place Joseph Lebeau (ancien Vieux Marché) - Ecole-modèle	Boulevard du Hainaut : - Monument Anneessens - Ecole (plus loin, place Rouppe avec fontaine)	Boulevard du Hainaut : - Monument Anneessens - Ecole (non loin, la place Rouppe et académie des beaux-arts) - Palais du Midi
Etape 8	A l'ouest du boulevard Anspach : - Halles centrales - Eglise Sainte-Catherine - Eglise du Béguinage	A l'ouest du boulevard Anspach : - Halles centrales - Eglise Sainte-Catherine - Marché aux Poissons - Eglise du Béguinage - Théâtre Flamand	Partie occidentale de la ville basse : - Halles centrales - Palais d'Été - Eglise Sainte Catherine - Tour Noire - Marché aux Poissons - Nouveau-Marché-aux-Grains - Eglise du Béguinage
Fin	Visite des boulevards extérieurs est, via la gare du Nord	Visite des boulevards extérieurs est, via la gare du Nord vers Jardin Botanique	Nouveau parcours qui démarre place de la Justice

Tableau 3. Comparaison des lieux cités sur les boulevards centraux dans les circuits de visite proposés par le Guide Baedeker, éditions 1881-1897-1910.

Ce tableau illustre une relative continuité dans les parcours proposés par le Guide Baedeker entre 1881 et 1910 sur les boulevards centraux. Si l'axe Rogier-Bourse retiendra significativement toujours plus l'attention, on peut cependant noter une montée en importance significative de l'ensemble des boulevards à la fin du 19^e siècle : alors qu'ils étaient originellement intégrés dans l'ancien parcours « ville basse » incluant la Grand-Place et le Manneken-Pis, en 1897 et 1910, Baedeker leur consacre un parcours dorénavant autonome du bas médiéval de la ville.

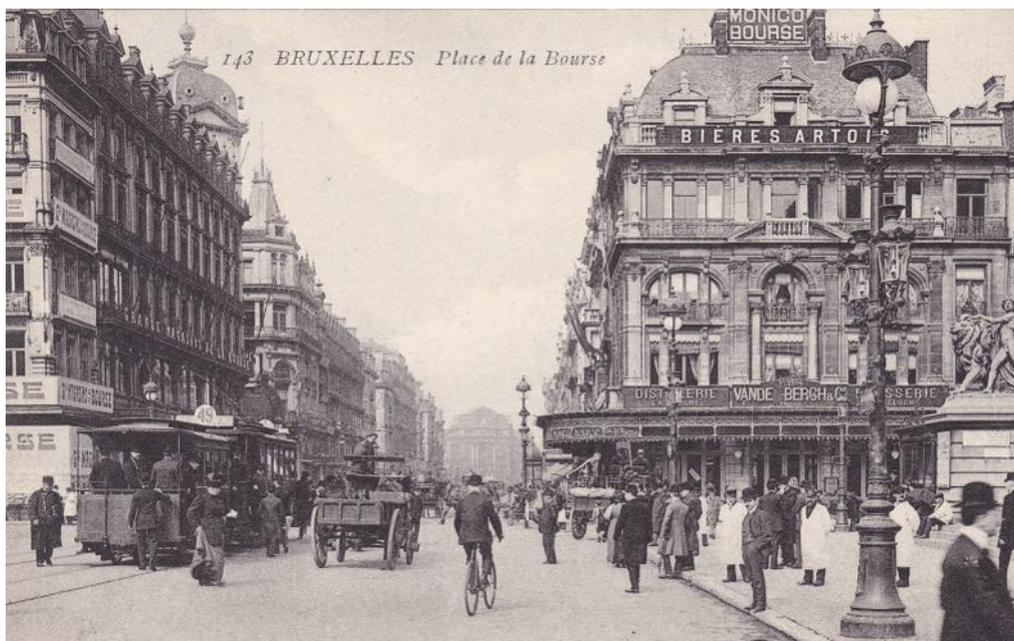


Photo 2. La place de la Bourse (fin 19^e siècle/début 20^e siècle). Nœud de communication très fréquenté, la place voyait cohabiter sur un même espace piétons, voitures, tramways et charrettes hippomobiles dans un va-et-vient ininterrompu.

4. Les boulevards centraux : réseau intermodal structurant la mobilité bruxelloise

Du point de vue de la mobilité, il convient d'insister sur la prépondérance écrasante des chemins de fer dans les pratiques touristiques jusqu'au moins l'entre-deux-guerres. Cette invention révolutionnaire en matière de transports – plus rapide, plus confortable et meilleur marché que tout autre moyen de déplacement antérieur – va modifier de manière fulgurante les habitudes des voyageurs. Dès le milieu du 19^e siècle, voyager signifiera en pratique, pour l'immense majorité des touristes, prendre le train d'une gare à une autre.

Cette suprématie ferroviaire place les gares du Nord et du Midi, et *de facto* les boulevards centraux qui les relient l'une à l'autre, comme la voie d'entrée première dans Bruxelles pour tous les étrangers arrivant dans la ville, mais aussi comme le support de leur première appréciation de la capitale. « *Que vous arrivez à Bruxelles par la gare du Midi ou par celle du Nord, vous pouvez vous rendre facilement au centre de la ville, c'est-à-dire à la Bourse, par une belle et large voie (desservie par les tramways) qui relie directement les deux principales gares de la ville.* » La place de la Bourse devient très rapidement l'épicentre d'un nœud intermodal essentiel du réseau bruxellois, le « *point central, terme consacré pour indiquer le centre de la ville où viennent se croiser et s'entrecroiser les omnibus et les tramways de la ville.* » [Conty, 1885 : 38].

La ville développe ainsi dans le dernier quart du siècle un réseau de tramways (hippomobiles, puis électriques) et d'omnibus extrêmement dense dont les guides louent l'efficacité et dont les nouveaux

boulevards forment instantanément l'épine dorsale structurante. « *Bruxelles est merveilleusement desservi par un réseau complet de tramways électriques. Les tramways se succèdent constamment, vont vite et ne coûtent pas bien cher.* » [Castaigne, 1905 : 127].

Organisé originellement depuis de la Grand-Place [Baedeker, 1869 : 59], le centre du réseau bascule dès les années 1870 essentiellement vers la Bourse et, dans une moindre mesure, vers la place Rogier. L'esplanade qui borde la Bourse rend en effet possible l'aménagement d'une zone de stationnement et d'attente suffisamment vaste pour concentrer le cœur d'un réseau en pleine croissance, alors que les nombreux axes qui la traversent permettent de disperser efficacement les flux dans toute la ville et les communes avoisinantes.

En 1875, les bifurcations du Marché-aux-Poulets avec la rue des Fripiers et avec le boulevard Central (actuel boulevard Anspach) sont mentionnées comme point central des arrêts d'omnibus et de tramways [Guide de l'étranger dans Bruxelles, 1875 : 29-30]. Une décennie plus tard, sa prépondérance s'est renforcée et tous les omnibus partent désormais de la Bourse [Conty, 1885 : 41]. En 1897, 4 lignes de tramways sur 9 traversent les boulevards, 3 d'entre elles aboutissent à l'une des deux gares qui les relient. [Baedeker, 1897 : 12]. En 1910, près de la moitié de l'ensemble des lignes du réseau de la compagnie des *Tramways électriques bruxellois* passe par les gares du Midi et du Nord et/ou par les boulevards (10 par les gares et 8 par les boulevards sur 41 lignes en exploitation) alors que la compagnie des *Chemins de fer économiques* structure l'ensemble de ses lignes desservant les faubourgs depuis la Bourse (!) [Baedeker, 1910 : 15-16].



Photo 3. La vaste esplanade devant la Bourse accueillait dès la fin du 19^e siècle le cœur du réseau très dense des transports publics bruxellois.

Conclusion

Les boulevards centraux sont conçus pour une hiérarchie modale plaçant le piéton au sommet de celle-ci. Ils sont aménagés à une époque où la flânerie pédestre (notamment le lèche-vitrine) connaît son âge d'or. Si de vastes et confortables espaces piétonniers sont réalisés (trottoirs-promenade, passages couverts, esplanades), la chaussée (sur laquelle le stationnement est interdit) reste à l'époque un espace où tous les usagers, y compris les piétons, peuvent librement circuler. Notons l'importance des tramways, tant d'un point de vue de la mobilité que de l'animation de l'espace public, mais avec de strictes limitations de vitesse qui permettent de ne pas altérer la convivialité du lieu.

‘Il s’agit de veiller à ce que le réaménagement des boulevards se combine avec une préservation et une réhabilitation de l’environnement architectural’

D'un point de vue historique, les boulevards se prêteraient donc plus aujourd'hui à un réaménagement en espace partagé (zone de rencontre) qu'à une piétonnisation. Il faudrait tenir compte du fait que, à l'image des autres embellissements du 19^e siècle, les boulevards sont conçus comme des systèmes urbains où tous les éléments (bâti, voirie, usages) forment un tout cohérent dont il faut préserver l'harmonie et les qualités tant esthétiques que fonctionnelles. Les

éléments de ce paysage urbain sont souvent plus complexes que la vision contemporaine encore en partie héritée du fonctionnalisme du 20^e siècle. En témoigne l'importance d'un élément-clé tel que le trottoir qui ne sert pas exclusivement, ni même principalement, à la séparation des circulations piétons/voitures, mais remplit différentes fonctions essentielles dans ce système urbain. Quelle que soit l'option choisie (piétonnisation, mise en espace partagé, etc.), il faudrait envisager la conservation de cet élément-clé du paysage urbain du 19^e siècle.

Les logiques spatiales sur les boulevards centraux du 19^e siècle se caractérisent par une centralité de la place de la Bourse (tant du point de vue urbanistique, architectural que circulatoire) et une concentration des activités sur le tronçon place de la Bourse – boulevard Anspach – place De Brouckère. Il ne faudrait toutefois pas négliger l'importance des autres tronçons, tant d'un point de vue architectural, urbanistique que fonctionnel. En ce qui concerne la mobilité, les tronçons méridional et septentrional permettent de relier aisément le centre-ville avec les gares et de connecter les boulevards intérieurs aux boulevards extérieurs qui forment, au 19^e siècle, une vaste promenade plantée [De Visscher *et al.*, dans ce Portfolio].

L'objectif de cette contribution était de comprendre pour quel régime de mobilité et pour quels usages de l'espace public les boulevards centraux ont été aménagés à la fin du 19^e siècle. Cette analyse historique des conditions de circulation devrait être complétée par une analyse du patrimoine architectural situé le long des boulevards et des artères environnantes. En effet, il s'agit aussi de veiller à ce que le réaménagement des boulevards se combine avec une préservation et une réhabilitation de l'environnement architectural, le tout contribuant

à l'amélioration de la qualité de l'espace public. Pour ce faire, un relevé devrait être effectué de toutes les façades remarquables, des enfilades homogènes, des immeubles d'angles conservés, mais aussi des différents points de vue d'où l'on peut le mieux apprécier ce patrimoine architectural. Il s'agira alors de veiller à ce que les plantations et l'éclairage public n'altèrent pas sa visibilité, mais le mettent en valeur et servent éventuellement à masquer certaines façades ou perspectives rompant la cohérence de cet espace urbain. La localisation des bancs publics

devrait aussi tenir compte de l'environnement architectural en invitant les passants à s'arrêter là où le point de vue permet le mieux de redécouvrir et d'apprécier les façades les plus remarquables. Une attention toute particulière devrait être portée aux immeubles d'angle dont le traitement architectural est souvent plus monumental, et qui assurent la transition urbaine avec les artères transversales, contribuant ainsi à insérer harmonieusement les boulevards centraux dans un tissu urbain plus large.

Les films et les guides de voyage anciens comme sources pour analyser les usages et pratiques quotidiennes des boulevards

Sources d'information premières de cet article, films et guides anciens se révèlent précieux dans le cadre d'une étude sur la mobilité puisqu'ils sont les seuls à témoigner concrètement de la manière dont les individus circulaient dans cet espace urbain et de leurs perceptions quant aux usages les plus communément admis sur ces axes centraux de la ville. Trois films présentant Bruxelles au tournant des 19^e et 20^e siècles ont été analysés car ils contiennent d'intéressantes séquences consacrées aux boulevards centraux, généralement par le biais d'une caméra posée sur un tramway : *Cinq vues de Bruxelles* (1897), *Bruxelles en 10 minutes* (1908) et *Toto et sa sœur en bombe à Bruxelles* (1909)³. Notons que ces sources cinématographiques corroborent la vision touristique des guides témoignant d'une forte présence des boulevards centraux (principalement place de la Bourse – boulevard Anspach – place de Brouckère – place Rogier) dans l'image donnée de Bruxelles. En incluant la gare du Nord (généralement présentée en complément des boulevards centraux), les boulevards représentent 3 des 5 scènes de *Cinq vues de Bruxelles*, 6 des 15 scènes de *Bruxelles en 10 minutes* et 4 des 11 scènes de *Toto et sa sœur en bombe à Bruxelles*.

Postérieurs d'environ une trentaine d'années à l'aménagement initial des boulevards, le contexte de mobilité au moment du tournage de ces films sur Bruxelles a légèrement évolué par rapport à celui qui dominait à l'époque. Une partie du réseau de tramways, originellement à traction hippomobile, a été électrifié. Les automobiles et les motocycles commencent à faire leur apparition, mais ces nouveaux modes de transport sont encore limités, la traction attelée restant largement majoritaire jusqu'au début des années 1920. Malgré l'arrivée de ces nouveaux modes de transport, la vitesse reste limitée : l'arrêté royal de 1899 sur la circulation en ville stipule que les conducteurs d'automobiles et de motocycles sont tenus de ne pas dépasser 10km/h dans les agglomérations. Les piétons restent libres de circuler sur l'ensemble de l'espace public mais, devant l'augmentation et la diversification des modes de circulation, l'arrêté dont question stipule que, sur la chaussée, ils doivent se ranger pour laisser le passage aux véhicules.

Les guides de voyage témoignent, quant à eux, de la perception générale inspirée par les boulevards depuis leur aménagement. Les principales critiques émises habituellement à l'encontre des guides de voyage (vecteurs par excellence de stéréotypes multiples, de répétitions peu imaginatives et de clichés trop entendus...) constituent en réalité pour l'historien l'une de leurs qualités premières. Pour que ces ouvrages soient des succès commerciaux, ils doivent en effet se vendre et, pour ce faire, plaire au plus grand nombre. Ils ne présentent donc généralement que les éléments les plus pratiques, les plus demandés et les plus couramment attendus par leurs lecteurs. Littérature par essence consensuelle et fonctionnelle, le guide se veut fédérateur et n'hésite pas pour cela à émettre des lieux communs et des idées reçues sur la ville visitée. L'historien peut ainsi dégager les opinions communément admises et les logiques générales qu'inspire un lieu à une époque donnée [Hancock, 2003 : 25-27]. Ils permettent ainsi d'approcher concrètement le poids des boulevards dans l'imaginaire bruxellois ainsi que leur importance dans les pratiques quotidiennes dans la ville, tant en matière de déplacements privilégiés que des activités suggérées. Les grandes collections de guides dont la présentation et l'organisation interne se rapprochent de nos ouvrages contemporains apparaissent progressivement dès la première moitié du 19^e siècle. L'éditeur allemand Karl Baedeker s'impose comme la référence européenne de la littérature de voyage avant 1914 en raison de la qualité de ses informations régulièrement mises à jour, de la variété des destinations disponibles en trois langues et de sa facilité d'utilisation. Neuf guides datant de 1869 à 1912 ont été principalement analysés pour évaluer la place des boulevards dans les pratiques touristiques à Bruxelles : 6 guides nationaux publiés par des maisons d'édition reconnues, soit les Guides Baedeker, *Belgique et Hollande* de 1869, 1881, 1897 et 1910 ; le Guide Conty, *La Belgique circulaire* de 1885 ; le Guide Castaigne, *La Belgique à vol d'oiseau* de 1905, et 3 guides bruxellois dont l'échelle locale offre des informations plus détaillées et un traitement différent de celui des ouvrages généralistes précédents, soit *Le guide de l'étranger dans Bruxelles et ses environs* de 1875 et 1884 ; *Bruxelles et ses faubourgs* ; *Guide pratique illustré* de 1912.

³ Ces films ont été récemment réédités en DVD par la Cinematek sous le titre *Bruxelles. Ville en images* (2014).

Bibliographie indicative

- , 1989. Le patrimoine monumental de la Belgique. Bruxelles, vol. 1, t. A-B, Liège : Pierre Mardaga.
- ARNOUT, A., 2015. Sights / Sites of Splendor. The shopping landscape in nineteenth-century Brussels. Thèse de doctorat. Louvain. KU Leuven/University of Antwerp.
- COSAER, E. et DELMELLE, J., 1976. Histoire des transports publics à Bruxelles, tome 1 : La Belle Epoque. Bruxelles : Société des transports intercommunaux de Bruxelles.
- DEMEY, T., 1990. Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. t.1. Bruxelles : CFC-Edition.
- EGGERICKX, L., 1997. Les boulevards du Centre. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale. Coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire.
- FINCOEUR, M. B., SILVESTRE M. et WANSON I., 2000. Bruxelles et le voûtement de la Senne. Catalogue d'exposition. Bruxelles.
- HANCOCK, C., 2003. Paris et Londres au XIXe siècle. Représentations dans les guides et récits de voyages. Paris : CNRS Editions.
- JOURDAIN, V., 2011. L'hôtellerie bruxelloise 1880-1940. Acteurs, structures et logiques spatiales d'un secteur multiforme. Thèse de doctorat en Histoire, Art et Archéologie. Bruxelles/Neuchâtel. Université libre de Bruxelles/Université de Neuchâtel.
- LEBLICQ, Y., 1979. Les transformations du paysage urbain. In : STENGERS, J. (dir.), Bruxelles. Croissance d'une capitale. Anvers : Fonds Mercator. pp. 256-278.
- LOIR, C., 2016. De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936). In : BRANDELEER, C., et al., Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale n°5. Bruxelles.
- LOIR, C., 2014. Le patrimoine néoclassique à Bruxelles. Etude réalisée pour la Commission royale des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale.
- LOIR, C., 2013. Voir et être vu : les promenades bruxelloises aux XVIII^e et XIX^e siècles. In : Bruxelles Patrimoines, n°6-7, septembre 2013, pp. 44-61 (numéro spécial Journées du Patrimoine. Région de Bruxelles-Capitale).
- VAN LOO, A., 1994. L'haussmannisation de Bruxelles : la construction des boulevards du centre, 1865-1880. In : Revue de l'Art. 1994. Vol. 106, n°1, pp.39-49.

Sources

Bulletins communaux de la Ville de Bruxelles

- , 1912. *Bruxelles et ses faubourgs. Guide pratique et illustré*. Bruxelles : A. De Boeck.
- , 1910. *Guide belge des hôtels et restaurants 1910*. Bruxelles.
- , 1905. *Guide Castaigne. La Belgique à vol d'oiseau. Guide de l'excursionniste*. Bruxelles : Maison d'édition Alfred Castaigne.
- , 1885. *Guide Conty. La Belgique circulaire*. Paris : Offices des Guides Conty.
- , 1875. *Guide de l'étranger dans Bruxelles et les environs*. Bruxelles : Kiessling et cie - Libraires-éditeurs.
- , 1884. *Guide de l'étranger dans Bruxelles et ses environs, 1884*. Bruxelles : Librairie Kiessling et cie.
- BAEDEKER, K., 1869. *Belgique et Hollande. Manuel du voyageur*. Coblenze : Karl Baedeker.
- BAEDEKER, K., 1881. *Belgique et Hollande. Manuel du voyageur*. Leipzig : Karl Baedeker.
- BAEDEKER, K., 1897. *Belgique et Hollande y compris le Luxembourg. Manuel du voyageur*. Leipzig/Paris : Karl Baedeker/Paul Ollendorff.
- BAEDEKER, K., 1910. *Belgique et Hollande y compris le Luxembourg. Manuel du voyageur*. Leipzig/Paris : Karl Baedeker/Paul Ollendorff.
- DERIE, L., 1897. *Exposition universelle 1897. Guide à Bruxelles et à l'Exposition*. Bruxelles : Société belge de librairie.
- MORICE, C., 1890. *L'esprit belge*. Bruxelles : Georges Balat.
- VANDRUNEN, J., 1889. *Le trottoir*. Bruxelles.